

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035 (VNS 4/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten ympäristövaliokunnalle. Määräaika: 2.12.2022.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtaja Jarno Ilme, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Hannele Korhonen, Ilmatieteen laitos
- erikoistutkija Emilia Suomalainen, Suomen ympäristökeskus
- tenure track -professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- kestävyysjohtaja Milla Kaikuluoma, North European Oil Trade Oy
- Public Affairs Director Ville Hulkkonen, St1 Nordic Oy
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- asiantuntija Tuukka Heikkilä, Energiateollisuus ry
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- pääsihteeri Petteri Taalas, World Meteorological Organization

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Kestävien ja innovatiivisten julkisten hankintojen verkostomainen osaamiskeskus
- Länsi-Suomen maakuntien liitot
- Suomen Kuntaliitto
- Finavia Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Etanoliautoilijat ry

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

- Keskuskauppakamari
- Pyöräliitto
- Teknologiateollisuus ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Finnair Oyj
- Suomen Varustamot ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma, jäljempänä ilmastosuunnitelma, koskee ns. taakanjakosektoria eli päästökaupan ulkopuolisia sektoreita maankäyttösektoria lukuun ottamatta. Taakanjakosektorille kuuluvat muun muassa liikenteen päästöt. Liikennesektori on kokonsa takia keskeisessä roolissa kokonaisuuden kannalta. Ilmastosuunnitelma luo ennakoitavuutta liikennesektorin kehitykselle kohti hiilineutraaliutta. Asiantuntijakuulemisessa on pidetty arvokkaana, että suunnitelma on laadukkaasti, johdonmukaisesti ja kattavasti laadittu käsittäen sektorikohtaisten toimien arvioimisen lisäksi pyrkimyksen poikkileikkaavien toimien vaikutusten arviointiin.

(2) Vihreä siirtymä ja sen ennakoitavuus luovat elinkeinoelämälle paremmat mahdollisuudet hyödyntää siirtymän mukanaan tuomaa uutta teknologiaa ja sen kehittämistä. Suomen ollessa eturintamassa suomalainen elinkeinoelämä voi hyödyntää uuden teknologian mukanaan tuomia uusia markkinoita.

(3) Valtioneuvosto hyväksyi toukokuussa 2021 periaatepäätöksen (LVM/2021/62) kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisestä eli fossiilittoman liikenteen tiekartan. Tiekartan tavoitteena on kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 ja päästöjen poistaminen kokonaan vuoteen 2045 mennessä. Toimenpiteet kohdentuvat erityisesti tieliikenteeseen. Tärkeimmät liikenteen päästövähennystoimet muodostuvat tiekartan kahden ensimmäisen vaiheen toimeenpanosta sekä komission uuden ilmastopaketin toimeenpanosta liikenteen osalta.

(4) Valtioneuvosto on myös valmistellut ilmasto- ja energiastrategian, jossa hahmotellaan keinoja päästökauppasektorin päästöjen vähentämiseksi ilmastoneutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi. Sekä ilmastosuunnitelma että strategia hyödyntävät samoja skenaarioita. Saadun selvityksen mukaan sovellettavien skenaarioiden on oltava yhdenmukaiset, jotta ilmasto- ja energiapolitiittiset päätökset voidaan tehdä kustannustehokkaasti samojen taustaoletusten perusteella sekä päästökauppasektorilla että taakanjakosektorilla. Selonteossa onkin selkeästi todettu, että ilmastosuunnitelmaa on valmisteltu rinnakkain ilmasto- ja energiastrategian kanssa, mikä on tärkeää.

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

Tavoitteet ja haasteet

(5) Valiokunta pitää ilmastosuunnitelman tavoitteita kunnianhimoisina ja kannatettavina sekä pitää tärkeänä, että tarkastellaan keinoja, joilla tavoitteet voidaan saavuttaa. Tavoitteina ovat lain ohjausvaikutuksen vahvistaminen siten, että Suomi saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään vuonna 2035, ilmastopolitiikan vakauden ja ennakoitavuuden lisääminen, ilmastolain ihmisoi-keusnäkökulman vahvistaminen ja ilmastotoimien oikeudenmukaisuuden, ja siten myös ilmasto-toimien hyväksyttävyyden, edistäminen sekä ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumisen toi-mien suunnittelun lähentäminen. Valiokunta pitää ilmastolain uudistuksen tavoitteita kannatetta-vina ja tarpeellisina, koska ne edistävät tavoiteltujen päästövähennysten saavuttamista sekä pääs-töjen hillinnän ja tarvittaviin toimenpiteisiin sopeutumisen suunnittelua.

(6) Ilmastosuunnitelmassa on ansiokkaasti otettu huomioon investoinnit uuteen energiateknolo-giaan ja energiatehokkuuteen sekä huomioitu tuotantoprosessien ja liikenteen sähköistyminen. Kiertotalouden ansiosta saadaan myös aikaan merkittäviä päästövähennyksiä, kun neitseellisten luonnonvarojen käyttö ja toisaalta valmistusprosessien energian tarve vähenevät. Uusi materiaa-litehokkaampi teknologia mahdollistaa tuottavamman ja energiatehokkaamman teollisen toimin-nan Suomessa, mikä etenee sektorikohtaisten vähähiilietiekarttojen mukaisesti.

(7) Valiokunta kantaa huolta siitä, että perusskenaarion nykyiset toimet eivät riitä tavoitteiden saavuttamiseen. On tärkeää, että keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa arvioi-daan, millä toimilla ero saadaan kurottua umpeen ja miten päästöt vähenevät taakanjakosektorin osalta niin, että hiilineutraaliustavoite on mahdollista saavuttaa. Ilmastosuunnitelman toteuttami-seen liittyy suuria haasteita, joista valiokunta kantaa huolta.

(8) Asiantuntijakuulemisessa päästövähennystavoitteita on pidetty erittäin kunnianhimoisina ja on todettu, että liikenteen päästöt ovat vähenemässä, vaikkei olekaan nähtävissä selkeää trendiä. Haasteina on todettu, että ajoneuvokanta on edelleen kasvussa. Hyvänä on pidetty, että sähköis-tyminen etenee. Sähköautoja on kuitenkin vain muutama prosentti henkilöautokannasta, ja auto-kanta uusiutuu hyvin hitaasti. Henkilöautot vastaavat edelleen 53 %:sta kotimaan liikenteen kas-vihuonekaasupäästöistä. Tämän lisäksi raskaan liikenteen sähköistäminen on vaikeaa. Jakeluvél-voitteen on katsottu lisäävän jo muutoinkin nousseita polttoainehintoja ja osaltaan vaikuttavan liikenneköyhyyteen.

(9) Selonteon mukaan päätökset keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta tehdään ennen kuin EU:n taakanjakoasetuksen, LULUCF-asetuksen ja päästökauppadirektiivin lopulli-nen sisältö on tiedossa. On kuitenkin epätodennäköistä, että EU:n ehdottamat kansalliset päästö-vähennysvelvoitteet muuttuvat ainakaan merkittävästi, ja joka tapauksessa päästöjen puolittami-nen taakanjakosektorilla tukee Suomen omaa hiilineutraaliustavoitetta.

(10) Asiantuntijakuulemisen mukaan ilmastosuunnitelman vakavin puute liittyy taloudellisten vaikutusten puutteelliseen selvitykseen. Eryyisen hälyttävänä on pidetty tieliikenteen kustannus-ten kasvua, joita ei ole arvioitu asianmukaisesti. On katsottu, että taakanjakosektorin päästövähennykset ovat aivan liikaa sen varassa, että uusiutuvien biopolttoaineiden jakeluvélvoitetta ki-ristetään ja liikennepolttoaineiden verotusta nostetaan. Tämän vuoksi selonteon vaikutusarviota on valiokunnan näkemyksen mukaan liikenteen osalta täydennettävä siten, että läpinäkyvästi ar-

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

vioidaan vältettyjen hiilidioksidipäästöjen rajakustannukset sekä teollisuudelle aiheutuva kuljetuskustannusten nousu kotitalouksien liikkumiskustannusten kohoamisen lisäksi.

(11) Valiokunta kantaa huolta siitä, että selonteossa on mainittu yksipuolisesti vain kotitalouksien ostovoiman heikentyminen ja kulutustavaroiden kysynnän lasku, mutta sivuutettu teollisuudelle syntyvät lisäkustannukset, jotka heikentävät Suomen kilpailukykyä.

Keinot. (12) Jotta asetettuihin tavoitteisiin päästään, tarvitaan laajaa keinovalikoimaa. Latausinfrastruktuuri on erityisen tärkeä sähköistymisen kannalta. Ongelmana on, että ajoneuvokannan uusiutuminen on hidasta, jolloin myös ajosuorite on saatava laskuun, mikä tarkoittaa autoriippuvuuden purkamista ja autojen omistuksen ja käytön murrosta. Henkilöautojen massan kasvu trendinä, joka koskee myös lataushybridejä, on ristiriidassa päästötavoitteiden kanssa. Raskas liikenne tulee asettaa etusijalle biopolttoaineiden käytön osalta.

(13) Valiokunta toteaa, että tiestön kunnolla on myös huomattava merkitys päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Päällysteiden epätasaisuus voi selvitysten mukaan nostaa polttoaineen kulutusta 10 prosenttia ja teiden kunnan parantaminen vähentää liikenteen päästöjä peräti 5 prosenttia. Raskaan liikenteen osalta lukua on pidetty vieläkin suurempana. Tämän vuoksi on syytä pitää huolta perusväylänpidosta ei vain runkoverkolla vaan myös alempiasteisilla väylillä ja yksityisteillä.

Liikenneköyhyys

(14) Liikenneköyhyydeksi voidaan kutsua ilmiötä, jossa ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella tavalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa niihin paikkoihin, joissa päivittäisiä tarpeita on mahdollista tyydyttää. Liikenneköyhyyden voidaan katsoa koostuvan liikkumisköyhyydestä, liikenteen kohtuuhintaisuudesta, saavutettavuusköyhyydestä sekä altistumisesta liikenteen ulkoisvaikutuksille. Koska liikkumistarve syntyy muista – esimerkiksi opiskeluun, työssäkäyntiin tai sosiaaliseen kanssakäymiseen liittyvistä – tarpeista, arkiliikkuksessa koetut vaikeudet heijastuvat koko elämänlaatuun.

(15) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteko nostaa esiin energiaköyhyyden, mutta ei liikenneköyhyyttä ja siihen liittyvää liikenteen kohtuuhintaisuutta, joka on noussut julkiseen keskusteluun vuoden 2022 aikana. Asiantuntijakuulemisen mukaan kuluvana vuonna nähty hinnannousu ennakoi uusiutuvien polttoaineiden sekoitevelvoitteen korottamisen vaikutuksia polttoaineiden hintoihin. Vaikutukset erityisesti alimman tuloluokan kotitalouksien kokonaiskulutukseen ovat merkittävät, sillä polttoainekustannusten osuus nousee erittäin suureksi suhteessa kotitalouksien tuloihin. Alimmassa tuloluokassa autoa käytetään muutenkin vain välttämättömiin matkoihin, jolloin kulutusta on vaikea vähentää. Näin ollen voi olla tarpeen kompensoida kohonneita polttoainekustannuksia alimmalle tuloluokalle. Alimman tuloviidenneksen kotitalouksille esimerkiksi joukkoliikennepalvelut ovat erittäin tärkeitä päivittäisessä liikkumisessa muihin tuloviidenneksiin verrattuna. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tämän vuoksi joukkoliikenteen kehittäminen on hyvin tärkeää liikenneköyhyyden torjumisessa, ja polttoaineiden hinnan noustessa sen merkitys kasvaa entisestään.

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

(16) Edelleen asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että julkisen keskustelun ja poliittisen päätöksenteon painopisteen olisi syytä siirtyä pois polttoaineen hinnannousuun keskittymisestä ja keskiöön tulisi nostaa kestävä liikenteen kehittäminen palveluverkkoa laajentamalla sekä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää määrätietoisesti kehittämällä. Tarvitaan siis toimenpiteitä, joilla edistetään kestävä liikennejärjestelmää kaikilla suunnittelun ja päätöksenteon tasoilla ja aikajäniteillä. Kestävien liikennemuotojen, eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, edistämällä vähennetään saadun selvityksen mukaan päästöjä ja parannetaan kansanterveyttä samalla, kun edistetään liikenneturvallisuutta ja vähennetään liikenneköyhyyden riskiä.

(17) Valiokunta pitää ensiarvoisen tärkeänä, että ilmastosuunnitelman toteuttamisessa vältetään liikenneköyhyyteen johtavia toimenpiteitä ja pyritään vähentämään jo olemassa olevaa ja ilmastosuunnitelman mahdollisesti aiheuttamaa liikenneköyhyyttä. Päästövähennysten kustannustehokkuus on valiokunnan näkemyksen mukaan keskeinen periaate päästövähennyskeinojen arvioinnissa, ja joustokeinojen hyödyntämisellä voidaan parantaa ilmastopolitiikan kustannustehokkuutta.

Käyttövoimat

(18) Valiokunta korostaa, että uusien käyttövoimien kohdalla sähkön lisäksi uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden kehittämistä tule rajoittaa. Kotimainen uusiutuvien polttoaineiden tuotanto lisää energiaomavaraisuutta ja parantaa näin ollen myös energian toimitus- ja huoltovarmuutta.

Jakeluelvoite. (19) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että jakeluelvoitteen kehittämisessä on erityisen tärkeää huolehtia siitä, että sen piiriin tuodaan nopeasti mahdollisimman laaja joukko erilaisia kustannustehokkaita päästövähennyskeinoja ja ajoneuvokannan monipuolistamista tukevia politiikkatoimia.

(20) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota sekä lähivuosia että sen jälkeisiä vuosia koskeviin jakeluelvoitetasoihin ja mahdollisuuksiin yltää kustannustehokkaisiin päästövähennyksiin. Esitetyn näkemyksen mukaan erityisesti lähivuosien osalta tulisi kiireesti selvittää mahdollisuuksia luoda joustavuutta jakeluelvoitetettujen toimijoiden keinovalikoimaan, sillä jakeluelvoitteen täyttö on edelleen liiaksi riippuvaista uusiutuvasta dieselistä, johon kohdistuu merkittäviä saatavuuteen liittyviä ongelmia. Pidemmällä aikavälillä tarvitaan huomattava määrä politiikkatoimia, joilla liikenteen käyttövoimavalikoiman laajentamista tuetaan sekä tutkimuksen ja kehittämisen että kaupallistamisen osalta. Siten voidaan kuultujen asiantuntijoiden mukaan luoda edellytyksiä jakeluelvoitelain puitteissa tapahtuville kustannustehokkaille päästövähennystoimille siltä osin kuin liikenteen suorasähköistyminen ei riitä vähentämään tieliikenteen päästöjä sekä koko Suomen taakanjakosektorin että kansallisesti asetetun fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteiden mukaisesti.

(21) Valiokunta pitää tärkeänä, että jakeluelvoite saadaan nostettua aikaisemmin määritellylle tasolle, ja toteaa, että tulee pyrkiä joustavuuteen kustannustehokkuuden turvaamiseksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

Sähköistäminen. (22) Saadun selvityksen mukaan voidaan pääsääntöisesti todeta, että teollisuus, henkilö- ja pakettiautoliikenne sekä lämmitys voidaan sähköistää. Valiokunta pitää tärkeänä henkilöautokannan sähköistämistä ja katsoo, että jossain vaiheessa tulee palata sähköautojen hankintatukiin. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ajoneuvojen tuotanto saattaa muodostaa pullonkaulan siirtymisessä sähköiseen liikenteeseen. Jakeluinfrastruktuurin kehittäminen on myös ensisijaisen tärkeää sähköistymisen edistämiseksi.

(23) Sähköistäminen ei kuitenkaan ole näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa ensisijainen vaihtoehto lento- ja meriliikenteessä, raskaissa maantiekuljetuksissa eikä petrokemian teollisuudessa. Näillä sektoreilla ratkaisuna on vety ja siitä valmistetut synteettiset polttoaineet ja kemikaalit. Lentoliikenteessä kehitys on osittain siirtymässä sähköistymiseen ja osittain uusiutuviin polttoaineisiin.

Vety. (24) Asiantuntijakuulemisessa strategian vetylinjauksia on pidetty oikeansuuntaisina ja realistisina, mutta tavoitetaso on katsottu voivan olla korkeampikin. Vedyn valmistuksessa tarvitaan toisaalta paljon vähäpäästöistä sähköä, missä energiatehokkuusdirektiivin katto uhkaa tulla vastaan. Saadun selvityksen mukaan energiatehokkuusdirektiivin katon tulee olla tavoitteellinen, ei pakottava, jotta EU:n hiilineutraalisuustavoite voidaan saavuttaa. Valiokunta korostaakin tässä yhteydessä ydinvoimalla tuotetun sähkön merkitystä päästöttömänä sähköinä ja varsinkin vedyn tuottamisessa. Tämän vuoksi ydinvoiman hyväksymistä taksonomian piiriin on pidetty tärkeänä.

Biopolttoaineet. (25) Uusiutuvien polttoaineiden joukossa valiokunta pitää biopolttoaineita tärkeinä. Valiokunnan huomiota on kuitenkin kiinnitetty siihen, että biokaasukomponenttien riittävyyttä ei voida taata, vaan siitä saattaa muodostua ongelma uusiutuvien polttoaineiden kohdalla.

(26) Valiokunta toteaa, että julkisen talouden näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieliikenteen käyttövoimamuutos toteutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Liikenteen muodonmuutos

(27) Liikennejärjestelmän tehostamisen investoinnit ovat saadun selvityksen mukaan edelleen hyvin vähäisiä, kun katsotaan kokonaisuutta. Suunnitelmissa ei pitäisi keskittyä liikaa liikenteen käyttövoimiin, vaan myös liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja tuottavuuteen. Erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien uudistamisen lisäksi tulee keskittyä kestävästä kulkumuotojakauman aikaansaamiseen. Saadun selvityksen mukaan käyttövoimien muutokseen liittyvät toimenpiteet ovat edenneet hyvin, mutta kestäviä kulkutapoja edistävät toimet joukkoliikennepalveluiden sekä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman osalta eivät ole edenneet tavalla tavalla.

(28) Asiantuntijakuulemisen mukaan tarvitaan panostuksia joukkoliikenteeseen ja aktiiviliikkuamiseen sekä liikenteen kiertotalouden mukaisiin yhteiskäyttöisiin liikenteen palveluihin. Liikenteen sähköistymisen suuri potentiaali on eräiden asiantuntijanäkemyksen mukaan kevyissä kaksipyöräisissä, jotka tekevät kaikista kaupungeista ja kaupunkiseuduista potentiaalisia pyöräilykaupunkeja. On tärkeää panostaa myös datan hyödyntämiseen yhteen toimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi. Nämä näkökulmat on tuotu hyvin esille myös ilmastosuunnitelmas-

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

sa, mutta ongelmana on, että nuo näkökulmat ja linjaukset eivät saadun selvityksen mukaan näy riittävinä investointeina ja valintoina toimialan investointisuunnitelmissa ja budjeteissa.

Digitalisaatio

(29) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että ilmastosuunnitelma hyötyisi myös digitalisaation mahdollisuuksien arvioinnista yhtenä poikkileikkaavana tarkasteluna, sillä se luo mahdollisuuksia päästövähennysten saavuttamiseen ja uusien innovaatioiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen niin liikenteen ja logistiikan kuin rakennusten energiatehokkuudenkin saralla. Tältä osin suunnitelman sisällöt ovat olennaisesti suppeammat kuin aikaisemmassa, vuoden 2017 keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa, kun kehityksen olisi toivottavaa kulkea toiseen suuntaan. Valiokunta katsoo, että tulee ryhtyä vahvempiin toimiin, jotta digitalisaation potentiaali saadaan hyödynnettyä täysimääräisesti.

Seuranta

(30) Liikennejärjestelmän muuttaminen päästöttömäksi on liikennesektorin suurin haaste ja toimintamallien muuttaja. Se koskettaa kaikkia liikennejärjestelmän osapuolia ja tulee vaikuttamaan paitsi liikenteeseen myös mitä suuremmissa määrin niin kotitalouksien arkeen, elinkeinoelämän kilpailukykyyn kuin valtiontalouteenkin. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että ilmastosuunnitelman toteutumista seurataan tarkoin ja kriittisesti, jotta keinot ovat toimivia ja kustannustehokkaita.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp

Helsingissä 26.10.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk (osittain)
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Keskkipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman laatimisesta on säädetty ilmastolaissa. Järjestyksessään toisen Keskkipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman lähtökohtia ovat EU:n komission ehdottama vuoden 2030 kiristynyt päästövähennysvelvoite ja Marinin hallitusohjelman ilmastolinjaukset. Keskkipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma koskee ns. taakanjakosektoria eli päästökaupan ulkopuolisia sektoreita maankäyttösektoria lukuun ottamatta. Taakanjakosektorille kuuluvat liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen, työkonoiden, jätehuollon ja F-kaasujen päästöt sekä päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja muun energian käytön päästöt. Komission ehdotuksen mukaan Suomen päästövähennysvelvoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 % verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja hallitusohjelmassa tavoitteeksi on asetettu se, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Nykyiset toimet eivät riitä tavoitteiden saavuttamiseen.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä pitää selvänä, että energia- ja ilmastopoliittiset esitykset on tuotu eduskunnalle varmasti hyvässä uskossa, mutta vihreät linssit silmillä unohtaen sekä ihmiset että yritykset kaupungeissa ja niiden ulkopuolella. Vaikka käsillä olevassa selonteossa nostetaan esiin useaan otteeseen, että ilmastotoimet on tehtävä sosiaalisesti kestäväällä tavalla, näin ei nyt ole tapahtunut. Esimerkiksi alueellinen eriarvoisuus korostuu etenkin nyt, kun kansalaisten elämisen, asumisen ja liikkumisen kustannukset ovat nousseet räjähdysmäisesti. Myös selonteossa tunnustetaan, että vuoden 2030 ja sen jälkeiset päästövähennystavoitteet ovat niin vaativia, että ilmastomuutoksen hillintätoimilla on merkittäviä vaikutuksia ihmisten elinoloihin nimenomaan niitä heikentäen. Tämän johdosta, jotta elintasokuilua saataisiin edes vähän pienennettyä, selonteossa olisi syytä esittää pysyvää vuotuista noin 300 miljoonan euron lisärahoitusta perusväylänpitoon ja sen suuntaamista myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille. Tämä auttaisi kaikkia kansalaisia, kun tiet olisivat paremmassa kunnossa, niin tätä kautta myös polttoainekustannukset alenisivat.

Toisaalta perussuomalaisten valiokuntaryhmä kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa kaavailtu kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä kasvattaisi Suomen logistista takamatkaa muihin maihin nähden. Näin ollen Perussuomalaiset eivät kannata kuljetuskustannuksia nostavia toimia. Valiokuntaryhmämme näkee, että Suomen tulisi vakavasti etsiä keinoja tavaraliikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi keskeyttämällä jakelovelvoite kokonaan. Tälläkin olisi välittömiä vaikutuksia polttoainehintoihin ja nimenomaan niitä alentaen.

Samaten tulee muistaa, että hyväkuntoiset väylät mahdollistavat myös suuremman ajoneuvokaluston kehittämisen, joka on merkittävä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Etenkin Väyläviraston selvitysten (2019) mukaan päällysteiden epätasaisuus voi nostaa polttoaineen kulutusta jopa 10 prosenttia.

Neljänneksi valiokuntaryhmämme muistuttaa siitä, että Suomen pitkät etäisyydet markkinoille ja riippuvuus merikuljetuksista sekä talvimerenkulusta asettavat kotimaisen vientiteollisuuden mui-

Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp
Eriävä mielipide 1

ta maita alttiimmaksi päästöohjauksesta seuraaville kustannusnousuille. Globaaleilla markkinoilla kilpaileva vientiteollisuus ei pysty viemään kuljetusten kustannustennousua hintoihin. Tämän johdosta olemme esittäneet, että väylämaksut poistetaan kokonaan.

Lopuksi tulee muistaa, että eri käyttövoimia tarkasteltaessa on todennettava, että myös akkusähköön laajamittaiseen yleistymiseen liittyy väistämättä lukuisia riskejä arvoketjun eri osissa. Jo kaivosmineraalien saatavuudesta saattaa tulla keskeisin liikenteen sähköistymistä hidastava haaste tai jopa suoranainen este. On myös totta, että vaikka autoilun sähköistymistä tuettaisiin paljonkin, niin tällä ei ole vaikutusta kaikkiin kansalaisiin, sillä aina on niitä, joilla ei ole varaa ajaa sähköautoilla tai jotka eivät vaan muutoin periaatteellisista syistä halua hankkia sähköautoa.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 26.10.2022

Sheikki Laakso ps
Petri Huru ps
Jouni Kotiaho ps

**Valiokunnan lausunto LiVL 32/2022 vp
Eriävä mielipide 2**

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Kokoomuksen valiokuntaryhmä kantaa huolta Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) vaikutuksista julkiseen talouteen, kotitalouksille sekä elinkeinoelämämme kilpailukykyyn. Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo siten, ettei valiokunnan lausuntoa tai KAISU-suunnitelmaa voida hyväksyä esitetystä muodosta, vaikka niissä paljon hyviä kirjauksia onkin.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä painottaa, etteivät kotitalouksien kustannukset saa nousta hiilineutraaliuden tavoittelemisen vuoksi. Hiilineutraaliutta ei tule tavoitella keinoilla, jotka kohtuuttomasti lisäävät elinkeinoelämän kustannustaakkaa ja siten heikentävät Suomen talouden kilpailukykyä. Hiilineutraaliutta ei tule myöskään tavoitella keinoilla, jotka heikentävät julkista taloutta.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että ympäristövaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kolme lausumaa (***Eriävän mielipiteen lausumaehdotukset***).

Eriävän mielipiteen lausumaehdotukset

- 1. Eduskunta edellyttää, että hallitus ei tavoittele hiilineutraalisuutta keinoilla, jotka lisäävät kotitalouksien kustannuksia.*
- 2. Eduskunta edellyttää, että hallitus ei tavoittele hiilineutraalisuutta keinoilla, jotka kohtuuttomasti lisäävät elinkeinoelämän kustannuksia tai jotka heikentävät Suomen kilpailukykyä.*
- 3. Eduskunta edellyttää, että hallitus ei tavoittele hiilineutraalisuutta keinoilla, jotka heikentävät julkista taloutta.*

Helsingissä 26.10.2022

Janne Heikkinen kok
Jari Kinnunen kok