

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 8/2008 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvi-huonekaasupäästöjään osana yhteisön kasvi-huonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämistä vuoteen 2020 mennessä (EU taakanjako)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 6 päivänä maaliskuuta 2008 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään osana yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämistä vuoteen 2020 mennessä (EU taakanjako) (U 8/2008 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Jaakko Ojala, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Risto Saari, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Juha Turkki, työ- ja elinkeinoministeriö
- toimitusjohtaja Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry
- varapuheenjohtaja Ari Lampinen, Suomen Biokaasuyhdistys.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Komission ehdotus koskee ilmasto- ja energia-paketin ns. päästökauppaan kuulumattomia sektoreita ja niille jäsenmaakohtaisesti asetettavia velvoitteita. Komission lähtökohtana on EU:n -20 %:n päästövähennystavoitteen jakaminen päästökauppasektorin ja sen ulkopuolelle jäävien sektoreiden välillä (-21 % ja -10 %). Kyseisen jako perustuu kustannustehokkuuteen. Ko-

mission mukaan päästökaupan alueella on enemmän halvempia päästövähennyskeinoja (erityisesti sähköntuotannossa). Huomioon on otettu myös uusiutuvien energialähteiden lisäämistavoite (RES-tavoite) ja positiivisten markkina-vaikutusten aikaansaamiseksi tarvittava hiilitonnin hinta.

Laskelmat perustuvat vuoden 2005 verifioitu-ihin päästötietoihin. Jäsenmaakohtaisessa vel-

voitteiden jaossa on käytetty BKT/capita-kriteeriä eli maksukykyä, mutta kuitenkin niin, että kenenkään velvoite ei ole suurempi kuin -20 % ja mikään jäsenmaa ei saa ylittää +20 %:n lisäystä vuoteen 2020 mennessä. Kriteerin suoraan käyttöön liittyy muutamia poikkeuksia. Komissio on mm. ottanut huomioon jäsenmaan tiedossa olevia toimia, jotka vaikuttavat keskeisesti vähennysten toteutukseen, sekä tilanteet, jossa jäsenmaalle koituisi selvästi suurempia kustannuksia. Myös tasauksen käyttö (-20/+20 %) on osittain muiden kriteereiden ottamista mukaan, sillä eräät jäsenmaat olisivat muuten saaneet paljon korkeamman taakanjakoluvun.

Ehdotukseen sisältyy tiettyjä toimeenpanon joustavuutta lisääviä elementtejä. Niitä ovat: mahdollisuus käyttää Kioton kaudella 2008—2012 hankittuja päästöyksiköitä (3 % jäsenvaltion vuoden 2005 päästökaupan ulkopuolella olevista kasvihuonekaasupäästöistä) veloitteen täyttämiseen ja mahdollisuus tasapainottaa (lainata tai siirtää) peräkkäisten vuosien välillä vuosivaihteluita (2 %). Myös Kioto-kaudella rekisteröidyistä hankkeista voidaan saada hyvitetäviä päästöyksiköitä 2013 lähtien vuonna 2020.

Paketin kokonaiskustannuksista komissio esitti arvion, että se laskee vuonna 2020 BKT:n tasoa keskimäärin noin 0,5 % verrattuna perusuraan. Kustannustehokkuus sekä koko EU:n tasolla että jäsenmaiden keskinäisessä taakanjaossa on komission mukaan ollut johtava periaate päätösehdotusta valmisteltaessa.

Valtioneuvoston kanta

Suomi suhtautuu myönteisesti komission ilmast- ja energiapaketin tavoitteisiin.

Suomi on valmis tekemään oman oikeudenmukaisen osansa EU:n asettamien tavoitteiden saavuttamiseksi. Suomelle ehdotettu kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoite on vaativa, mutta mahdollinen saavuttaa. Ilmasto- ja energiapaketin ehdotukset liittyvät kiinteästi toisiinsa, ja ehdotuksen käsittelyssä on otettava huomioon niiden yhteisvaikutukset kuhunkin jäsenvaltioon.

Suomen mielestä ilmasto- ja energiapaketin ehdotuksista tulee päästä ratkaisuihin viimeis-

tään ennen kuin Kööpenhaminassa vuonna 2009 päätetään kansainvälisen sopimuksen jatkosta Kioton velvoitekauden jälkeen vuodesta 2013 eteenpäin.

Suomen tulee komission ehdotuksen mukaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 16 % päästökauppajärjestelmään kuulumattomilla sektoreilla vuoteen 2020 mennessä vuoden 2005 kasvihuonekaasujen päästömääristä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että vuonna 2020 päästökaupan ulkopuolisten sektorien kasvihuonekaasupäästöjen tulee olla noin 6 miljoonaa CO₂-tonnia pienemmät kuin vertailutilanteessa.

Ilmastonmuutoksen hillitsemisen pitkän aikavälin tavoitteiden kannalta on tärkeitä, että päästökaupan ulkopuoliset sektorit osallistuvat asteittain päästöjen vähentämiseen. Pitkällä aikavälillä kaikilla keskeisillä päästöjä tuottavilla sektoreilla tulee olla tavoitteena laskeva päästökehitys.

Merkittäviä päästövähennyksiä tulee saada aikaan useilla sektoreilla, kuten asumisen, rakentamisen ja rakennuksissa tapahtuvan energian käytössä, liikenteessä, jätehuollossa ja maataloudessa sekä eräillä päästökauppaan kuulumattomilla teollisuuden aloilla. Päästövähennykset tulee tehdä kustannustehokkaalla tavalla.

Suomi on korostanut, että kansalliset olosuhteet tulee ottaa huomioon kasvihuonekaasujen jäsenmaakohtaisessa taakanjakopäätöksessä.

Suomi on todennut komission valitsemaan perusvuoteen 2005 liittyvän näkökohtia, joilla on kuitenkin tärkeämpi merkitys päästökauppasektorin päästöoikeuksien määrää laskettaessa. Päästökaupan ulkopuolisille sektoreille sopisi myös muu vertailuajankohta kuin vuosi 2005. Ajankohdan valinta on tärkeä määritettäessä oikeudenmukaista taakanjakoa jäsenmaiden kesken.

Suomi on pitänyt esillä myös sitä, että komission taakanjaossa käyttämä kriteeri BKT/capita on liian yksinkertainen huomioimaan kansallisia erityispiirteitä. Suomi on esittänyt bkt-lukujen korjaamista ostovoimalla ja muilla indikaattoreilla, jotta kansallisia lähtökohtia voitaisiin paremmin huomioida.

Kioton pöytäkirjan mukaisten mekanismien avulla kaudella 2008—2012 hankittujen päästöyksiköiden joustava käyttö on myönteinen joustavuutta lisäävä tekijä toimeenpanossa. Suomi tukee tätä joustavuuden lisäämistä toimeenpanossa. Komission ehdottamat määrät ovat liian rajoitettuja, ja mekanismien käytölle

esitetyt reunaehdot sisältävät epävarmuustekijöitä.

Suomi pitää hyvänä päästökehityksen seurannan ja raportoinnin kehittämistä ja sen liittämistä oleelliseksi osaksi nyt tehtävää päätöstä. Seurannan kehittäminen toimii myös kansallisesti tärkeänä välineenä varmistaa velvoitteiden oikea-aikainen täyttäminen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä on noin viidennes, ja tästä noin 90 % on peräisin tieliikenteestä. Polttoaineisiin ja puhtaasti tekniikkaan liittyvien uudistusten lisäksi valiokunta painottaa tässä kokonaisvaltaista ihmisten liikkumisen ohjausta ja valistusta. Kansalaisille tulee antaa puolueetonta ja laadukasta informaatiota ilmastoystävällisen liikkumisen merkityksestä ja siihen liittyvistä vaihtoehtoista ja valinnan mahdollisuuksista. Esimerkiksi taloudellisen ajotavan opettaminen voi vähentää autoilijan polttoaineenkulutusta noin kymmenellä prosentilla aiemmasta. Erityisesti tulee korostaa eri toimintavaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten selkeää tutkimista sekä kattavaa ja pitkäkestoista tiedottamista.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen on erittäin tärkeää, kun halutaan vähentää kasvihuonepäästöjä kaupunkiseuduilla. Tämä edellyttää joukkoliikenteen tuen uudelleen arviointia ja verkostomaisen joukkoliikenteen yhteentoimivuuden, toimintavarmuuden ja sujuvuuden kehittämistä. Joukkoliikenteen hinnoittelun, yhtenäisten ja joustavien lippuratkaisujen ja esimerkiksi riittävien liityntäpysäköintialueiden avulla on mahdollista lisätä joukkoliikenteen käyttäjämääriä. Maankäytön suunnittelussa

on jatkossa otettava entistä paremmin huomioon liikenne- ja ympäristöpolitiikan eri järjestämisvaihtoehtojen merkitys ihmisten liikkumiselle ja ympäristölle.

Valiokuntakäsittelyssä on saatu selvitys myös biokaasun käytön lisäämismahdollisuuksista toteutettaessa liikennebiopolttoainetavoitetta. Biokaasun liikennekäytön edistämällä on saavutettavissa erityisen suuret liikenteen päästövähennykset. Tämän käytön edistämistä tulee sen vuoksi selvittää ennakkoluulottomasti, ottaen esimerkiksi maista, joissa biokaasun käyttö liikenteessä on kasvussa ja jakelujärjestelmä olemassa. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota biokaasutekniikan lisäämiseen uusissa autoissa ja samanaikaisesti jakelujärjestelmän kehittämiseen, jotta biokaasun tarjonta ja sitä käyttävien uusien autojen myynti tukisivat kaupallisesti toisiaan. Biokaasun käyttöä liikennebiopolttoaineena tulee kannustaa myös verotuksen keinoin.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

LiVL 8/2008 vp — U 8/2008 vp

Helsingissä 24 päivänä huhtikuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Martti Korhonen /vas	Markku Pakkanen /kesk
vpj.	Saara Karhu /sd	Lyly Rajala /kok
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Tero Rönni /sd
	Marko Asell /sd	Pertti Salovaara /kesk
	Leena Harkimo /kok	Johanna Sumuvuori /vihr
	Mats Nylund /r	vjäs. Henna Virkkunen /kok.
	Reijo Paajanen /kok	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.