

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2024

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2024 (K 16/2024 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- puheenjohtaja Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- johtava tutkija Emilia Suomalainen, Suomen ympäristökeskus

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Linja-autoliitto ry
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Finnair Oyj

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Ilmastolain (423/2022) mukaisesti valtioneuvosto antaa ilmastovuosikertomuksen eduskunnalle vuosittain. Kertomuksessa tarkastellaan päästö- ja nielukehitystä sekä toimien riittävyttä

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp

päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Valiokunta pitää vuoden 2024 ilmastovuosikertomusta hyvänä kokonaiskuvauksena ympäristötavoitteiden toteutumisen tilanteesta ja eri toimien vaikutuksista. Valiokunta tarkastelee vuosikertomusta tässä lausunnossaan toimialansa, eli lähinnä liikenteen, näkökulmasta.

(2) Valiokunta pitää hyvänä, että ilmastovuosikertomukseen on sisällytetty arvio Suomen hiilikädenjäljen tasosta ja katsoo, että kädenjäljen kehittymistä on tarpeen seurata myös jatkossa osana vuosikertomusta.

Yleinen liikenteen päästöjen tilannekuva

(3) Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Vuonna 2023 liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä oli noin 37 prosenttia ja Suomen kokonaispäästöistä noin 23 prosenttia. Noin 96 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä.

(4) Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU) liikenteen päästövähennystavoitteeksi asetettiin 50 prosenttia vuonna 2030 vuoden 2005 tasoon verrattuna. Jotta liikennesektorilla päästäisiin tähän tavoitteeseen, kotimaan liikenteen päästöjen tulisi vähentyä noin 0,4 Mt vuodessa. Saadun selvityksen mukaan vuodesta 2022 vuoteen 2023 kotimaan liikenteen päästöt vähenivät noin 0,4 Mt. Asiantuntijakuulemisessa keskeisinä tekijöinä tämän päästövähennyksen taustalla on nähty olevan muun muassa kuorma-autoliikenteen suoritteiden merkittävä väheneminen (6 prosenttia) sekä liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuuden hienoinen kasvu vuoden 2022 15 prosentista 16 prosenttiin vuonna 2023.

(5) Näiden lukujen valossa asiantuntijakuulemisessa on pääosin katsottu, että liikenteen päästöjen osalta päästökaikitys on yleisesti ottaen perusennusteen mukaisella uralla, joka johtaa todennäköisesti asetetun tavoitteen mukaiseen liikenteen päästöjen puolittumiseen vuoteen 2030 mennessä.

(6) Toisaalta asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille myös näkemyksiä, joiden mukaan tämän kaltainen arviointi perustuu optimistisiin oletuksiin ja osin myös siihen, että kertomuksessa ja sen tulevaisuusarvioissa ei ole huomioitu viimeisimpiä päästöihin vaikuttavia toimenpiteitä. Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että haasteita tavoitteiden saavuttamiseksi saattavat jatkossa asettaa muun muassa jakeluvelvoitetta koskevat linjaukset, joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn tukien määrärahataso sekä se, että maankäyttösektorilla näyttää selkeästi olevan vaikeuksia saavuttaa sille asetettuja tavoitteita. Saadun selvityksen mukaan liikenteen päästötavoitteita voidaan jatkossa joutua vielä entisestään kiristämään, jos tavoitteita ei saavuteta maankäyttösektorilla.

(7) Valiokunta näkee valtion talouden kuntoon saamisen nykyisessä talustilanteessa erittäin tärkeänä. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu esille huolenaiheena se, että mikäli esimerkiksi säästötavoitteista johtuen joudutaan tekemään päästöjä lisääviä päätöksiä, seuraaville hallituskausille aiheutuu painetta kiristää päästötoimenpiteitä tulevaisuudessa. Valiokunta pitää hyvänä ajatusta tehdä toteutettavista politiikkatoimenpiteistä kokonaisarviointi niiden vaikutuksista.

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp

(8) Liikenne tuottaa merkittävän osan Suomen kokonaispäästöistä, joten ympäristötavoitteiden tärkeimpiä haasteita on liikennettä koskevien tavoitteiden saavuttaminen. Valiokunta katsoo, että kokonaisvaikutusten kannalta keskeistä on liikenteen tavoitteiden saavuttaminen kaupunkiseuduilla, joilla asuu noin 74 prosenttia kansalaisista. Valiokunta painottaa pitkäjänteisen näkökulman sekä pitkäjänteisen suunnittelun ja toimenpiteiden tarvetta asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

(9) Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat keskeisesti kolme tekijää: liikennesuoritteiden eli ajettujen kilometrien kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet.

Liikennesuoritteiden ja kulkutapajakauman kehitys

(10) Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU) asetettiin tavoitteeksi, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää 2020-luvulla kasva. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että liikennesuoritteiden vähentämisessä olennaista on kulkutapajakauman muuttaminen siten, että yksityisautoilu joko vähenee tai ainakin korvautuu nykyistä useammin joukkoliikenteellä kuten raide- tai linja-autoliikenteellä taikka kävelen tai pyöräillen tehdyillä matkoilla.

(11) Saadun selvityksen mukaan henkilöautojen suoritteet ovat viime vuosina pääsääntöisesti pienentyneet. Vuonna 2023 henkilöautojen suoritteet kuitenkin kasvoivat noin 0,5 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Sen sijaan kuorma-autojen liikennesuoritteet vähenivät vuonna 2023 yhteensä noin 6 prosenttia verrattuna vuoteen 2022. Tieliikenteen määrä lisääntyi maanteillä 0,4 prosenttia, mutta väheni kaduilla ja yksityisteillä 0,7 prosenttia. Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että kuorma-autoliikenteen vähenemisen yhtenä keskeisenä tekijänä on todennäköisesti ollut tarkastelujaksolla vallinnut taloudellinen taantuma.

(12) Saadun selvityksen mukaan kävelyn tai pyöräliikenteen kulkutapaosuudet eivät ole viimeisten vuosien aikana kasvaneet. Vuonna 2022 kävelyn kulkutapaosuus oli 22 prosenttia ja pyöräliikenteen 9 prosenttia. Kaikista vuonna 2021 tehdyistä matkoista 54 prosenttia oli alle viiden kilometrin mittaisia ja näistä alle viiden kilometrin matkoista 43 prosenttia tehtiin henkilöautolla.

(13) Ilmastovuosikertomuksessa todetaan, ettei joukkoliikenteen ja kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin valtionavustuksia ja investointiohjelmaa koskeva rahoitus ole toteutunut aiemmin suunnitellulla tavalla. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu huolenaiheena esille, että muun muassa valtionavustusten määrärahaso, kohonneet liikennöintikustannukset sekä etätöiden vaikutukset ihmisten matkustuskäyttäytymiseen aiheuttavat todennäköisesti joukkoliikenteessä paineita lip-pujen hintojen korotuksiin ja mahdollisesti myös liikenteen palvelutason leikkaamiseen tulevina vuosina.

(14) Saadun selvityksen mukaan kestävä kulkumuotojakauman edistäminen on erityisen tärkeää kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla. Valiokunta pitää kulkutapojen siirtymistä ympäristöystävällisempiin kulkumuotoihin tärkeänä ja katsoo, että tähän tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan jatkossa lisätoimenpiteitä. Valiokunta kuitenkin toteaa samalla, että huomattava osa tieli-

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp

kenteen tavarakuljetuksista on luonteeltaan sellaista, että kuljetuksia ei käytännössä voida merkittävässä määrin hoitaa muilla kulkumuodoilla. Lisäksi Suomen maantieteellisistä olosuhteista johtuen henkilöauto on monilla laajoilla kaupunkiseutujen ulkopuolisilla alueilla käytännössä ainoa realistinen vaihtoehto ihmisten arkiliikkumiseen.

Liikennevälineiden energiatehokkuus

(15) Autokannan osalta KAISU:ssa asetettiin tavoitteeksi, että nolla- ja vähäpäästöisten uusien teknologioiden osuus uusista myytävistä henkilöautoista kasvaa mahdollisimman lähelle sataa prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

(16) Vuonna 2023 ensirekisteröidyistä henkilöautoista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus oli 54,5 prosenttia, josta sähkön osuus on 54 prosenttia ja kaasun 0,5 prosenttia. Vuonna 2022 vastaava osuus oli 38,3 prosenttia. Näiden lukujen pohjalta arvioituna vuoden 2030 tavoitteen saavuttaminen näyttäisi saadun selvityksen mukaan todennäköiseltä edellyttäen, että uusien autojen myynti palautuu koronaa edeltävien vuosien tasolle. Sähköautojen osuudet uusista autoista ovat kuitenkin saadun selvityksen mukaan kääntyneet laskuun vuoden 2024 alkupuolella ja tammi-syyskuussa 2024 sähköautojen osuus uusista autoista oli noin 47 prosenttia. Kokonaisuutena vaihtoehtoisten käyttövoimien (täyssähkö, ladattavat hybridit ja metaani) osuus kaikista Suomen liikennekäytössä olevista henkilöautoista oli vuoden 2023 lopussa noin 8,5 prosenttia.

(17) Asiantuntija-arvioiden mukaan kaasukäyttöisiä henkilö- ja pakettiautoja koskevien tavoitteiden saavuttaminen näyttää epätodennäköiseltä johtuen muun muassa useiden ajoneuvovalmistajien päätöksistä lopettaa kaasukäyttöisten autojen kehittäminen ja valmistaminen. Samoin raskaan kaluston tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi saadun selvityksen mukaan selkeästi nopeampaa kasvua sekä sähkö- että kaasukäyttöisten ajoneuvojen myyntiosuuksissa. Valiokunta toteaa, että raskaan liikenteen laajamittaisempi sähköistyminen tulee muun muassa teknologiakehityksen tilanteesta ja sähkökäyttöisen kaluston hintatasosta johtuen väistämättä viemään aikaa.

Liikenteen käyttövoimat

(18) Liikenteen käyttövoimien osalta tavoitteeksi on KAISU:ssa asetettu, että liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus kaikesta tieliikenteeseen myydyistä polttoaineista nousee 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

(19) Fossiilisen bensiinin ja dieselin kulutus on saadun selvityksen mukaan viime vuosina vähentynyt liikennesuoritteiden kasvun hidastuessa, uusien autojen energiatehokkuuden parantumisen ja uusiutuvan energian osuuksien kasvaessa.

(20) Valiokunta painottaa vaihtoehtoisten liikenteen käyttövoimien ja monipuolisten käyttövoimavaihtoehtojen tarvetta tulevaisuudessa. Erityisen tärkeää on jatkossa edistää ja pyrkiä turvaamaan kohtuuhintaisten vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden saatavuutta. Valiokunta pitää näin ollen erittäin tärkeänä, että biopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa edistetään teknologianeutraalisti ja kaikkien liikennemuotojen tarpeita vastaavasti sekä kansallisesti että globaalilla tasolla.

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp

Liikenteen verouudistuksen tarve

(21) Liikenteen veroilla ja maksuilla on keskeinen rooli osana liikennepolitiikkaa ja pyrkimystä kohti ilmastotavoitteita. Valiokunta painottaa liikenteen verouudistuksen valmistelun ja laatimisen tarvetta.

(22) Uudistuksessa on tärkeää ottaa valtiontalouden ja liikenteen kehittämistarpeiden lisäksi keskeisesti huomioon myös liikenteen ympäristötavoitteet.

Kilpailukyvyn edistäminen

(23) Kuljetuksilla ja logistiikan kustannuksilla on olennainen merkitys Suomen kilpailukyvyn kannalta. Valiokunta on jo aiemmin useissa yhteyksissä kiinnittänyt huomioita ilmastotoimien taloudellisten ja kilpailukykyvaikutusten huolellisen arvioinnin sekä kansallisten erityispiirteiden huomioon ottamisen tarpeeseen.

(24) Valiokunta pitää keskeisenä, että ilmastotavoitteita koskevissa toimenpiteissä arvioidaan ja huomioidaan myös yritysten ja teollisuuden kilpailukykyä ja investointeja koskevat vaikutukset. Kilpailukyvyn edistäminen vaatii myös politiikan pitkäjänteisyyttä, ennakoitavuutta ja johdonmukaisuutta kaikissa toimissa.

(25) Valiokunta korostaa lisäksi globaalisti yhteismitallisten ympäristötavoitteiden ja velvoitteiden merkitystä Suomen ja Euroopan kilpailukyvyn säilymiselle ja kehittymiselle. Erityisen tärkeää tämä on merenkulun ja lentoliikenteen päästötavoitteiden sekä kilpailukyvyn kannalta.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp

Helsingissä 16.10.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Marko Asell sd
jäsen Tiina Elo vihr
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleks Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd
jäsen Anne Rintamäki ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Ilmastovuosikertomus on ilmastolain edellyttämä katsaus päästöjen ja nielujen nykytilasta, kehityksestä sekä mahdollisista lisätoimien tarpeesta. Ilmastolaki edellyttää Suomelta ilmastopäästöjen vähentämistä 60 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta.

Kertomuksessa kuvaillaan tilannetta vuoden 2022 tietojen ja vuoden 2023 ennakkotietojen perusteella, minkä vuoksi siinä ei ole huomioitu hallituksen viimeisimpiä päätöksiä. Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemat asiantuntijat ovat kuitenkin arvioineet lausunnoissaan päästövähennysten kehitystä siten, että myös ne tiedossa olevat päätökset, jotka eivät ehtineet kertomukseen mukaan, on huomioitu.

Ilmastovuosikertomuksen ja valiokunnan asiantuntijakuulemisten perusteella on ilmeistä, että Suomi on jäämässä jälkeen ilmastovelvoitteiden saavuttamisessa, eikä tule onnistumaan nykytoimilla, vaan lisätoimia tarvitaan. Liikenteen osalta tilanne on kriittinen. Kertomuksessa todetaan, että liikenteen päästöjen vähenemä on pysynyt niin sanotulla tavoitellulla perusuralla, mutta se ei kerro koko kuvaa.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde ja muodostaa Suomen kokonaispäästöistä noin 23 prosenttia. Tästä lähes kaikki tulevat tieliikenteestä. Taakanjakosektorille suunniteltiin maankäyttösektorilta siirrettävän jouston hyödyntämistä, mutta maankäytön nieluvaikutus on pienentynyt dramaattisesti, eikä joustoa todennäköisesti voida käyttää. Päästöjä tulisi siis vähentää taakanjakosektorilla, siis myös liikenteessä, aiempaa arvioitua nopeammin.

Kertomuksessa ei ole myöskään huomioitu kaikkia hallituksen suunnittelemaa tieliikenteen päästökehitykseen vaikuttavia toimia. Asiantuntijakuulemisissa on käynyt ilmi, että hallitus on tehnyt tai tekemässä päätöksiä, jotka vaikeuttavat jopa perusuralla pysymistä. Nämä koskevat nimenomaan tieliikennettä. Merkittävimpiä ilmastotavoitteiden saavuttamista haittaavia päätöksiä ovat hallituksen tekemät muutokset uusiutuvan polttoaineen jakeluelvoitteeseen.

Liikenteen päästöt ovat merkittävä osa Suomen koko ilmastokuormasta, ja siksi liikenteen päästövähennystahdin ylläpitäminen on äärimmäisen tärkeää. Asiantuntijakuulemisissa osoitettiin, että päästöjen puolittaminen 2030 mennessä olisi mahdollista, jos jakeluelvoitetta kasvatettaisiin. Valitettavasti hallitus alentaa jakeluelvoitetta aiemmin aiottuun verrattuna, mikä tekee liikenteen päästöjen puolittamisesta luultavasti mahdotonta. Jakeluelvoitteen alentamisen vuoksi tieliikenteen hiilidioksidipäästöt tulevat kasvamaan merkittävästi siitä, mitä ne olisivat olleet ilman muutoksia jakeluelvoitteeseen.

Useat asiantuntijat nostivat esiin myös kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisen tärkeänä keinona ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Näiden liikkumismuotojen edistäminen on oleellinen keino saavuttaa myös keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa asetettu tavoite, ettei henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä enää kasvaisi. Tähän nähden hallituksen päätös leikata kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisestä on haitallinen ja Suomen ta-

Valiokunnan lausunto LiVL 11/2024 vp
Eriävä mielipide

voitteiden vastainen. Ongelmallisia ovat myös joukkoliikennelippujen arvonlisäveron korotus ja jo aiemmin tehty valtion ilmastoperusteisen joukkoliikennetuen lakkauttaminen.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman.

Eriävän mielipiteen lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus laatii viipymättä lisätoimet liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja osoittaa niille riittävän rahoituksen.

Helsingissä 16.10.2024

Timo Furuholm vas
Tiina Elo vihr