

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle ilmastolaiksi

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle ilmastolaiksi (HE 27/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- asiantuntija Karin Cederlöf, ympäristöministeriö
- ylijohtaja Leena Ylä-Mononen, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö
- toimialajohtaja Hannele Korhonen, Ilmatieteen laitos
- johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner, Liikenne- ja viestintävirasto
- ilmastopanelisti Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- kehittämisspäälikkö Sanna-Riikka Saarela, Suomen ympäristökeskus
- liikennejärjestelmäasiantuntija Arto Kärkkäinen, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- tenure track -professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- suunnittelujohtaja Ruut-Maaria Rissanen, Länsi-Suomen maakuntien liitot
- metsä- ja ilmastoasiantuntija Sari Koivula, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- toiminnanjohtaja Matti Koistinen, Pyöräliitto
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- erityisasiantuntija Pauliina Jalonen, Suomen Kuntaliitto
- johtaja, kestävä kehitys Helena Soimakallio, Teknologiateollisuus ry
- toimitusjohtaja Elina Ussa, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp

- Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- Finavia Oyj
- Finnair Oyj
- Suomen Varustamot ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Nyt käsiteltävänä olevalla lakiehdotuksella säädetään uusi ilmastolaki. Kyseessä on puitelaki, jonka tavoitteena on vahvistaa sääntelyn ohjausvaikutusta. Päästövähennysten tavoitetaso on päivitetty, ja se on nyt linjassa Suomen ilmastopaneelin tieteelliseen tarkasteluun pohjautuvan suosituksen kanssa. Samoin lyhyen ja keskipitkän aikavälin päästövähennystavoitteet vuosille 2030, 2040 ja 2050 on kirjattu lakiin. Nämä ilmastolain elementit edistävät ilmastopolitiikan pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta.

(2) Valiokunta pitää tärkeänä Suomen hiilineutraalisuustavoitteen ja päästövähennystavoitteiden kirjaamista lain tasolle, koska se lisää ilmastopolitiikan ennakoitavuutta myös liikennetoimijoille ja elinkeinoelämälle. Investointipäätöksiensä kannalta kansallisen ja EU-sääntelyn tulisi olla mahdollisimman selkeää ja yhteensopivaa. Pällekkäisyyttä tulee välttää ja vaikutustenarviointiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Valiokunta toteaa, että kustannustehokkuus, markkinat ehokkuus ja teknologianeutraalius ovat myös keskeisiä periaatteita.

(3) Suomi pyrkii asettamallaan tavoitteilla hiilineutraaliteettiin aiemmin kuin monet muut maat. Toisaalta tämä voi lisätä edelläkävijäyritysten liiketoimintamahdollisuuksia, mutta toisaalta Euroopan unionia kireämmät tavoitteet luovat haasteita. On selvää, että Suomen pitää toteuttaa Pariisin ilmastositomuksen tavoitteet, mutta toisaalta jo monia toimia toteuttaneena maana Suomen tulee myös kantaa huolta kilpailukyvystään ja talouden perustasta.

Hiilinielut. (4) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että lain keskeisimpänä puutteena voidaan pitää sitä, että se ei sisällä määrällistä tavoitetta keskimääräiselle nettonielulle. Saadun selvityksen mukaan riittävän korkea nettonielu on päästövähennysten lisäksi välttämätön edellytys hiilineutraaliuden saavuttamiselle vuoteen 2035 mennessä sekä sen jälkeiselle hiilenegatiivisuudelle. Jatkossa onkin erittäin tärkeää, että tarvittavat toimenpiteet riittävän nettonielutason ylläpitämiseksi varmistetaan maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmassa.

Maakuntien ja kuntien rooli. (5) Saadun selvityksen mukaan maakuntien ja kuntien ilmastotoimilla on ratkaiseva merkitys liikenteen päästöjen vähentämisessä, koska valtaosa liikenteen päästöistä aiheutuu lyhyistä matkoista. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tämän vuoksi ilmastolain tulisi velvoittaa myös maakuntien ja kuntien viranomaisia. Etenkin kaupunkiseuduilla moni lyhyt automatka olisi korvattavissa kävelyllä, pyöräilyllä tai joukkoliikenteellä ja siihen tulisi vaikuttaa parantamalla näiden liikennemuotojen olosuhteita.

Ilmastovuosikertomus. (6) Asiantuntijakuulemisessa on pidetty ensiarvoisen tärkeänä, että Suomen hiilikädenjäljen tasoa ja kehitystä seurataan ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmän piiris-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp

sä. Saadun selvityksen mukaan ilmastovuosikertomuksen laadinnan yhteydessä tulee laatia arvio Suomen hiilikädenjäljen tasosta ja kehityksestä. Tämän vuoksi valiokunta katsoo, että ilmastovuosikertomukseen tulee sisällyttää Suomen hiilikädenjäljen arvioiminen. Ilmastolain mukaisesti suunnittelujärjestelmässä tulee nykyistä enemmän korostaa hiilikädenjälkijättelua.

Liiketoimintamahdollisuudet

(7) Saadun selvityksen mukaan kansainvälinen ilmastotyö ja vihreä siirtymä on suomalaisille yrityksille merkittävä kasvu- ja vientimahdollisuus myös logistiikkasektorilla. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen ei ole mahdollista ilman mittavia investointeja. Suomen hiilineutraaliustavoitteen globaali vaikutus on huomattavasti kokoaan suurempi, jos päästövähennysratkaisut pystytään toteuttamaan kustannustehokkaasti ja pystytään kaupallistamaan näitä ratkaisuja sisämarkkinoiden lisäksi myös maailmanmarkkinoille.

(8) Tällä hetkellä Suomi on saadun selvityksen mukaan yksi maailman parhaista puhtaan teknologian innovaatiomaista, ja suomalaisilla yrityksillä on tarjota maailmalle ratkaisuja päästöjen vähentämiseen. Tästä syystä on niin Suomen talouden kuin globaalien päästöjenkin vähentämisen näkökulmasta ensiarvoisen tärkeää ymmärtää paremmin, mistä Suomen hiilikädenjälki nykyisellään muodostuu ja millainen potentiaali sen kasvattamisessa globaalisti on. Suomalaisyritysten tarjoamien vähäpäästöisten tuotteiden ja palveluiden – Suomen hiilikädenjäljen – merkitys voi olla moninkertainen suhteessa kansallisiin päästöihin. Ymmärrys hiilikädenjäljen muodostumisesta ja sen kehityksen seuranta auttaisivat myös suuntaamaan niin julkishallinnon kuin elinkeinoelämän panostuksia vaikuttavammin hiilikädenjäljen kasvattamiseen. Täten olisi mahdollista saavuttaa maailmalla suurempia päästövähennyksiä sekä kasvattaa Suomen vientiä ja tuloita.

Lainsäädännön vaikutukset liikennesektorille

(9) Uuden ilmastolain käytännön vaikuttavuus tulee näkymään ilmastolain puitteissa luotavan suunnittelujärjestelmän ja sitä tukevien työkalujen laadun ja toimeenpanon vaikuttavuuden kautta. Suunnitelmissa ei kuitenkaan pitäisi keskittyä ainoastaan liikenteen käyttövoimiin, vaan myös liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja tuottavuuteen. Erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien uudistamisen lisäksi tulee keskittyä kestävä kulkumuotojakauman aikaansaamiseen. Saadun selvityksen mukaan tulee panostaa joukkoliikenteeseen ja aktiiviliikkumiseen sekä liikenteen kiertotalouden mukaisiin yhteiskäyttöisiin liikenteen palveluihin. Samaten tarvitaan panostuksia datan hyödyntämiseen yhteentoimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi. Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on tutkimusten mukaan hyväksyttävien liikenteen päästövähennystoimista, ja se edistää samanaikaisesti sekä liikenneköyhyyden torjuntaa että päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

(10) Esityksen mukaan liikenteen sähköistymisen vaikutukset kansantalouden kannalta ovat melko maltillisia ja suunnitelmien mukaisella liikenteen päästöjen puolittamisella on vaikutuksia myös valtiontalouteen polttoaineiden verokertymän kautta. Saadun selvityksen mukaan sähköistymisen vaikutukset eivät kuitenkaan ole maltillisia vaan investoinneissa puhutaan miljardeista euroista, samoin vaikutukset valtiontalouteen liikenteen verokertymän kautta lasketaan miljardeissa. Kun kaikki liikennekäytössä olevat runsaat 5 miljoonaa polttomoottoriajoneuvoa korvau-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp

tuovat seuraavan 20 vuoden aikana uusia käyttövoimia käyttävillä ajoneuvoilla ja niiden käyttämä energia tuotetaan kestävästi kotimaassa tuontien energian sijaan, on kyseessä merkittävä kansantaloudellinen vaikutus.

(11) Valiokunta kantaa huolta taloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista, joihin vaikuttavat paljolti Suomen syrjäinen sijainti ja harva asutus sekä pitkät välimatkat. Suomelle energiaintensiivisena yhteiskuntana kunnianhimoiset tavoitteet ovat kalliita siirtymävaiheessa. Toisaalta irtautuminen fossiilisista polttoaineista voidaan nähdä myös strategisena turvallisuuskysymyksenä. Tämän vuoksi valiokunta katsoo, että tulee priorisoida globaaleja toimia aina, kun se on mahdollista. Valiokunta toteaa, että lainsäädännön tarkoituksena tulee olla vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta eikä näin ollen yksityisautoilua sellaisenaan vaan autoilun päästöjä.

(12) Valiokunta kantaa huolta Suomen kilpailukykyä ja Suomen erityisolosuhteista liikennesektorille aiheutuvista haasteista. Saadun selvityksen mukaan liikennealalla tiedostetaan päästötavoitteet erittäin hyvin eikä liikennealalla käytännössä kehitetä mitään uutta teknologiaa tai palvelua, jolla ei olisi kytköstä liikenteen kestävyteen ja älykkyyteen. Tämän vuoksi on tärkeää, että yritysten näkökulmat ja osaaminen saadaan kiinteämmin mukaan toimialan tulevaisuutta voimakkaasti suuntaavaan strategiseen suunnittelujärjestelmään sekä sitä sparraavaan ilmastopaneeliin.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat. (13) Asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että muiden kuin täyssähköhenkilöautojen myynti on saatava loppumaan mahdollisimman pian. Valiokunnan huomiota on kuitenkin myös kiinnitetty siihen, että pelkkä polttomoottoriautojen korvaaminen sähköautoilla ei ole systeeminen muutos, joka on tarpeen tulosten saavuttamiseksi. Ilmastolain ei tulisi keskittyä pelkästään päästöihin vaan sen tulisi sisältää kestävyys laajempana kokonaisuutena.

(14) Saadun selvityksen mukaan sähköistyminen on nimenomaan mahdollisuus pidemmällä aikavälillä, mutta lyhyellä aikavälillä haasteet ovat myös tosiasia. Myös raskas liikenne siirtyy tulevaisuudessa sähköön, pois lukien kaikista raskaimmat ajoneuvot ja offroad-sektori. Pitkällä aikavälillä uusiutuvat polttoaineet tulee asiantuntijoiden mukaan kohdentaa sinne, missä niistä on eniten hyötyä ilmaston kannalta ja missä vaihtoehtoja ei ole. Tämä tarkoittaa ennen kaikkea lentoliikennettä ja laivaliikennettä, ei maantieliikennettä raskasta liikennettä lukuunottamatta.

(15) Valiokunta pitää teknologianeutraaliutta tärkeänä ja katsoo, että on tarpeen käyttää hyväksi monipuolisia toimia hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Valiokunta pitää myös biopolttoaineita tärkeinä siirtymässä kohti vihreää liikennettä. Raskaan liikenteen ongelmat tulee myös tiedostaa pitkien matkojen maassa, jossa suurin osa tavarakuljetuksista suoritetaan kumipyörillä.

Viranomaisresurssit

(16) Valiokunta kantaa huolta lain myötä viranomaisille tulevista tehtävistä ja katsoo, että viranomaisten resurssien riittävyydestä tulee huolehtia.

(17) Asiantuntijakuulemisessa liikenne- ja viestintäministeriö on pitänyt tärkeänä, että ilmasto- ja energiapolitiikan tueksi on saatavilla luotettavaa tietoa liikenteen päästöistä. Valiokunta kiinnittää tä-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp

män vuoksi huomiota siihen, että LIPASTO-laskentajärjestelmän korvaavan järjestelmän rakentamiselle ja ylläpidolle tulee osoittaa tarvittava rahoitus.

Seuranta

(18) Nyt säädettävällä lailla on saadun selvityksen mukaan sekä vaikutuksia hiilipäästöihin ja hiilinieluihin että kansantaloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Valiokunta kiinnittää sen vuoksi ympäristövaliokunnan huomiota lainsäädännön vaikutusten arviointiin ja toimivuuden seurantaan ja esittää arviointia ja seurantaa koskevan lausuman ottamista valiokunnan mietintöön.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 28.4.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
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

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Hallituksen esityksessä ehdotetaan uuden ilmastolain säätämistä. Esityksessä on lukuisia ongelma-kohtia. Merkittävä osa niistä kiteytyy suunnitelman liialliseen kunnianhimon tasoon erityisesti lähi-vuosina, ja siihen, että lain valmistelutyö tehtiin ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan. Asetetut tavoitteet eivät huomioi sodan ja venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumisen vaikutuksia kotimaiseen huoltovarmuuteen tai energiapolitiikan tarpeisiin lähivuosina.

Hallituksen esityksessä tavoitteet vuosilukuineen on asetettu ilman selkeää näkemystä siitä, mitä keinoja aiotaan tai on ylipäättään mahdollista käyttää muuttuneessa energiapoliittisessa tilanteessa, kun otetaan huomioon vihreän siirtymän vaatimat suuret investoinnit. Esityksessä ei myöskään huomioida kustannuksia suomalaisille kotitalouksille tai elinkeinoelämälle riittävällä tavalla.

Ajankohtainen ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne on huomioitava myös ilmastolain ja vihreän siirtymän yhteydessä. Tavoitteena tulee olla Suomen ja Euroopan strategisen autonomian vahvistaminen, erityisesti katkaisemalla EU:n energiariippuvuussuhde Venäjään. Sopeutuminen näin suureen geoeconomiseen muutokseen vaatii korvaavia, myös fossiilisia, energialähteitä, jotta kustannukset suomalaisten arkeen pysyvät kohtuullisina ylimenokaudella. Siksi on kestävä-
töntä edistää suunnitelmia, jotka heikentävät kotitalouksien resilienssiä eli kriisinkestävyyttä.

Hallituksen ilmastopolitiikassa toistuu usein sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen kestävyuden käsitekolmikko. Tässä punninnassa usein unohtuu alueellisen oikeudenmukaisuuden näkökulma. Esimerkiksi liikennepolttoaineiden hinnannousun vaikutukset arjen kustannuksiin maaseutumaisessa Suomessa ovat täysin eri luokkaa kuin tiiviisti asutuilla kaupunkiseuduilla. Merkittävä osa kotimaisen huoltovarmuuden kannalta olennaisista tuotantolaitoksista sekä logistiikka- ja toimitusketjuista sijaitsee maakunnissa. Siksi maakuntien ja maaseutumaisen Suomen elinvoimaisuudesta huolehtiminen on välttämätöntä.

Onnistuneen ilmastopolitiikan edellytys on toimiva ja kilpailukykyinen yrityskehitys sekä kriittisten raaka-ainevirtojen ja logistiikkaketjujen turvaaminen. Suomalaiset logistiikkaketjut ovat tällä hetkellä haavoittuvaisessa tilassa, sillä kuljetusalan yritysten kustannuspaineet ovat kasvaneet polttoaineiden hintojen nousun myötä sietämättömiksi. Monia alan yrityksiä uhkaa maksuvaikeudet, lomautukset, irtisanomiset ja jopa laajat konkurssit.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan nopeuttaa joka tapauksessa uusiutuvan energian investointeja koko Euroopassa. Uusiutuva energia ei kuitenkaan kykene riittävän nopeasti paikkaamaan Venäjältä tuotettua energiaa. Lähivuosina Suomessa tulee hyödyntää kotimaista biokaasua, energiaturvetta ja haketta nykyistä enemmän, jotta huoltovarmuus turvataan.

Vihreä siirtymä vaatii myös Suomelta huoltovarmuudellisia toimenpiteitä, joita ei huomioida hallituksen esityksessä. Tieliikenteen sähköistyminen ja irtaantuminen fossiilienergiasta edellyttää valtavien määrän akkumetalteja, joita ei louhita lainkaan tarpeeksi Euroopassa, ei varsinkaan Suo-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp
Eriävä mielipide 1

messa tai Ruotsissa. Merkittävä osa vihreän siirtymän vaatimista maametalleista on autoritäärisen Kiinan maaperässä.

Allekirjoittaneiden valiokunnan jäsenten mielestä emme saa liian yksipuolisella ilmasto-ohjelmalla ajautua Venäjä-riippuvuudesta Kiina-riippuvuuteen. Sellainen politiikka, joka siirtää päästöjä oman maan ulkopuolelle esimerkiksi juuri vihreän siirtymän vaatiman kaivostoiminnan kautta tai estää kotimaisten luonnonvarojen hyödyntämisen, ei ole vastuullista. Hiilivuoto Euroopasta alhaisempien ympäristöstandardien maihin tulee estää.

Kokonaisuudessaan hallituksen esityksessä uudeksi ilmastolaiksi ei riittävällä tavalla huomioida esitettyjen muutosten sekä ulkoisten tekijöiden vaikutusta suomalaisten kotitalouksien ja yritysten kohtaamaan kustannuspaineeseen. Hallituksen on ennen lain hyväksymistä kyettävä täsmällisemmin selvittämään vihreän siirtymän kokonaisvaikutukset.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman:

Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa jatkuvasti ilmastolaissa säädettyjen päästötavoitteiden sekä niiden pohjalta valmisteltujen toimien vaikutusta kokonaisturvallisuuteen, strategiseen autonomiaan, yritysten kilpailukykyyn, suomalaisten ostovoimaan ja arjen kustannuksiin. Mikäli päästötavoitteiden vaikutus näihin on kohtuuton, tulee tavoitetasoja tarkastella uudelleen ja päivittää kohtuullisemmiksi. Päästövähennykset tulee tehdä mahdollisimman kustannustehokkaasti tutkittuun tietoon pohjautuen. Ilman kustannustietoisuutta ja tarkkaa punnintaa on vaarana, että edelläkävijyyden kustannukset ovat suuremmat kuin hyödyt. Valtioneuvoston tulee uudelleenarvioida Suomen ilmastotavoitteidensa kunnianhimon tasoa erityisesti lähivuosille, sillä nopea irtaantuminen venäläisestä fossiilienergiasta vaatii kohtuullisen siirtymäajan ylimenokaudelle ennen aukon täyttymistä uusiutuvalla energialla.

Helsingissä 28.4.2022

Heikki Autto kok
Janne Heikkinen kok
Jari Kinnunen kok

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Kyse on hallituksen esityksestä uudeksi ilmastolaiksi, jonka tavoitteena on hillitä ilmastonmuutosta ja edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista. Keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että Suomi saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään vuonna 2035 ja sen jälkeen hiileneutraalisuuden. Vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kovat päästövähennystavoitteet vuosille 2030 ja 2040. Vuodelle 2050 asetettua päästövähennystavoitetta päivitetäisiin verrattuna voimassa olevaan ilmastolakiin ja säädettäisiin myös nielujen vahvistamisen tavoitteesta.

Ensinnäkin perussuomalaisten valiokuntaryhmä ei kannata ilmastopoliittisia kiristyksiä etenkin tässä maailman tilanteessa, jossa nyt elämme ja olemme. Emme toki muutoinkaan. Näemmekin, että ilmastopoliitikan osalta on tehtävä pikainen uudelleenarviointi. Maailman kunnianhimoisimmasta hiilineutraalitavoitteesta on luovuttava.

Niin ikään näemme valiokuntaryhmänä, jotta uudessa ilmastolaissa säädettäisiin uusista ilmastotavoitteista, laajennettaisiin ilmastolain mukainen suunnittelujärjestelmä koskemaan maankäyttösektoria sekä täsmennettäisiin sääntelyä muiltakin osin, jotta lain ohjausvaikutus vahvistuisi. Nämä lisätoimet eivät maistu perussuomalaisille. Sen sijaan koemme, että nyt on tehtävä veropäätöksiä, joilla lasketaan elämisen ja asumisen hintaa esimerkiksi polttoaineiden kautta. Tavoitteisiin voidaan kyllä päästä myöhemmin, kun tekniikat alalla paranevat. Nyt olennaista on, jotta pystytään pitämään yllä maamme teollisuuden kilpailukykyä ja huoltovarmuutta (ml. meriteollisuus). Tämä tavoite ei toteudu, jos luovutaan liian nopeassa tahdissa fossiilisista energialähteistä energiantuotannossa, teollisuudessa ja — tai liikenteessä.

Maa- ja metsätalouspuolella ryhmämme näkee, että nyt tulee edellyttää tässä akuutissa ongelmas- sa nopeita toimenpiteitä tilanteen helpottamiseksi. Tämän johdosta esitämme ryhmänä edelleen sitä, että esimerkiksi hakkeen tuonti Venäjältä voidaan korvata energiaturpeella. Tämä olisi mahdollista tehdä suhteellisen nopeasti ja määräaikaisena se ei tarkoittaisi lopullisesta tavoitteesta luopumista. Toivomme myös, että energiapuun korjuuta vauhditetaan. Tämä toimi helpottaisi sekä huoltovarmuuttamme että myös paikallisten tilannetta maataloilla, joista useat tekevät rinnakkaistoita turvepelloilla. On myös tärkeää, jotta huomioidaan, että sähköjärjestelmän toimintavarmuus tulee aina turvata säätöön kykenevällä tuotantomuodolla.

Samaten valiokuntaryhmänä olemme huolissamme siitä, että esitys ei lisää sektorilla ennakko-voitavuutta. Tätä juuri nyt nimenomaisesti kaivattaisiin lisää nykyisestä. Samoin olemme valiokuntaryhmänä huolissamme siitä, jotta esitys lisää byrokratiaa, sillä esityksellä olisi välittömiä vaikutuksia viranomaisten toimintaan ja se lisäisi viranomaisten voimavaratarpeita pysyväs- luontoisesti.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2022 vp
Eriävä mielipide 2

että ympäristövaliokunta hylkää lakiehdotuksen.

Helsingissä 28.4.2022

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiano ps