

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 19/2013 vp

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia: Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 20. päivänä maaliskuuta 2013

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 3 päivänä huhtikuuta 2013 lähettäessään valtioneuvoston selonteon Kansallinen energia- ja ilmastostrategia: Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 20. päivänä maaliskuuta 2013 (VNS 2/2013 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi talousvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- erityisasiantuntija Sami Rinne, työ- ja elinkeinoministeriö
- finanssineuvos Outi Honkatukia, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Kaisa Mäkelä, ympäristöministeriö
- johtaja Mikko Alestalo, Ilmatieteen laitos
- ylijohdaja Anne Herneoja, Liikennevirasto
- johtava asiantuntija Anita Mäkinen, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi

- johtaja Mikael Hildén, Suomen ympäristökeskus
- viestintäjohtaja Nora Elers, FiCom
- toimitusjohtaja Helena Vänskä, Öljyalan Keskusliitto ry
- toimialapäällikkö Tage Fredriksson ja toimialapäällikkö Jouko Rämö, Bioenergia ry
- kuljetusasiantuntija Jari Harju, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- asiantuntija Harri Paloheimo, Association for the Study of Peak Oil and Gas ASPO.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- Viestintävirasto
- VR-yhtymä
- Finnair Oyj
- Motiva Oy
- Autoalan Keskusliitto
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Energiateollisuus ry
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuntaliitto
- Suomen Varustamot ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Selonteko luo liikenne- ja viestintävaliokunnan arvion mukaan hyvän pohjan kansalliselle pitkän tähtäimen ilmasto- ja energiapolitiikalle, jossa tulee ottaa huomioon EU:n vuoteen 2050 ulottuva tavoite vähintään 80 %:n päästövähennyksistä. Valiokunta toteaa tyydytyksellä, että selonteon mukaan liikennesektori saavuttanee vuodelle 2020 asetetut päästövähennystavoitteet jo päätettyjen kansallisten toimien avulla.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että energia- ja ilmastokysymykset ovat selkeästi monikansallisia kysymyksiä. Niihin liittyviä ongelmia voidaan ratkaista tehokkaasti vain monikansalliselta pohjalta. Suomen osuus kokonaispäästöistä on pieni, joten Suomen tulee jatkossakin olla aktiivinen ja aloitteellinen EU:n piirissä ja laajemmin kattavien ja tehokkaiden ilmastopöytäkirjojen aikaansaamiseksi siten, että sopimuksista johtuvat kansantaloudelliset rasitteet jakautuvat tasapuolisesti osanottajien kesken. Valiokunta korostaa, että tarvitsemme ilmastongelman hoitamisessa ilmakehän tilannetta aidosti parantavia ratkaisuja, joiden tulee olla kustannustehokkaita, kansantaloudellisesti järkeviä ja ympäristön kokonaisedun kannalta mielekkäitä sekä ekologisesti ja sosiaalisesti kestäviä.

Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt

Suomi on harvaan asuttu maa ja etäisyydet pitkiä. Meillä on erilainen liikenteellinen tilanne kuin Keski-Euroopassa, jossa on tarjolla useita vaihtoehtoisia liikennemuotoja. Erityisesti maaseudulla ei ole kaikilla alueilla lainkaan vaihtoehtoja yksityisauton käytölle. Julkisten palvelujen ja vähittäiskaupan toimipisteiden keskittyminen pidentävät asiointimatkoja ja maamme luonnonvarojen, kuten puun ja malmivarojen, hyödyntäminen edellyttävät myös pitkiä kuljetuksia. Vienti- ja tuontikuljetuksemme ovat käytännössä täysin riippuvaiset meriliikenteestä. Nämä ovat sellaisia pysyviä reunaehtoja, jotka on otettava huomioon neuvoteltaessa kansainvä-

lisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä ja näistä toimenpiteistä Suomelle koituvista lisäkustannuksista.

Kotimaan liikenteen osuus maamme päästökaupan ulkopuolisista päästöistä on noin 40 % ja kaikista päästöistä noin 20 %. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä 90 % syntyy tieliikenteestä. Rautatieliikenteen osuus on 1 %, lentoliikenteen 2 % ja vesiliikenteen 4 %. Tämä on otettava huomioon suunniteltaessa toimia päästöjen määrän merkittäväksi vähentämiseksi siitäkin huolimatta, että ajoneuvojen keskimuutokseksi ja päästöjen määrä on laskenut teknisen kehityksen myötä merkittävästi.

Valiokunta toteaa, että päästöjen vähentämiseksi ei ole yhtä yksittäistä tai helppoa ratkaisua. Käytännön ratkaisuja haettaessa on panostettava vaikutusarviointien laadukkuuteen ja edelleen kehittämiseen. Keskeiset toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat valiokunnan arvion mukaan ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen, siirtyminen vähähiilisiin energiamuotoihin (biopolttoaineet, sähkö) ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden tehostaminen. Lisäksi tulee vaikuttaa yksilötasolla tapahtuvaan liikkumis- ja kuljetusmuotojen valintaan sekä maankäytön suunnitteluun ja toimintojen sijoittumiseen. Yhdyskuntasuunnittelulla kokonaisuudessaan on valiokunnan arvion mukaan merkittävä pitkä aikavälin vaikutus liikennesuoritteiden määrään.

Valiokunta korostaa, että maamme liikennejärjestelmän tulee tulevaisuudessa olla entistä vähäpäästöisempi ja energiatehokkaampi, mikä edellyttää sujuvaa liikennöintiä hyväkuntoisella ja turvallisella liikenneverkolla.

Logistiikan merkitys elinkeinoelämälle

Logistiikkakustannusten merkitys kilpailukykytekijänä on maailman laajuisesti kasvussa. Suomelle on elintärkeää, että elinkeinoelämän logistiset kustannukset pystytään pitämään kilpailukykyisinä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihimme. Valiokunta korostaa, että toimivat kuljetusväylät ja joustavat kuljetusketjut sekä

henkilö- että tavaraliikenteelle mahdollistavat osaltaan energiatehokkaan ja vähäpäästöisen tieliikenteen.

Tavarakuljetuksista 68 % ja henkilökuljetuksista yli 90 % toteutuu tieliikenteessä. Valiokunta pitää selvänä, että valtaosa maamme sisäisestä henkilöliikenteestä ja tavarankuljetuksesta tulee jatkossakin tapahtumaan tieliikenteessä. Tämä on otettava huomioon harkittaessa ilmastonsuojelun kannalta merkittäviä liikkumisen ja liikenteen taloudellisia ohjauskeinoja. Valiokunta korostaa, että päästötavoitteisiin pyrkimisessä kaikkia kuljetusmuotoja on lähtökohtaisesti kohdeltava tasapuolisesti.

Valiokunta korostaa lisäksi, että liikenteen informaatioteknologian hyödyntäminen ja älykkään liikenteen palvelujen kehittyminen tarjoavat uusia mahdollisuuksia logistiseen tehokkuuteen ja päästöjen vähentämiseen parantamalla muun muassa ajantasaista liikenteen tilannekuvaa sekä tuotanto- ja jakeluketjujen toimivuutta.

Valiokunta antoi joulukuussa vuonna 2011 hyvin kriittisen lausunnon komission ehdotuksesta rikkidirektiiviksi (LiVL 12/2011 vp — U 35/2011 vp). Lausunnossaan valiokunta korosti tarvetta pikaisesti selvittää sekä kansallisten että EU-tukien käyttömahdollisuuksia uusien teknologioiden kehittämisen ja käyttöönoton edistämiseksi ja merenkulun kustannusten kasvun hillitsemiseksi.

Yhdyskuntarakenne ja liikennepalvelut

Valiokunta pitää hyvin kannatettavina selon- teon linjauksia kaupunkiseutujen ja taajamien yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä, liikennejärjestelmän sovittamisesta yhteen maankäytön ja kaavoituksen kanssa sekä MAL-aiesopimusmenettelyn edelleen kehittämisestä kaikkia osapuolia sitovammaksi. Liikenteen aiheuttamien ympäristövaikutusten kannalta keskeisessä roolissa on liikenteen ja maankäytön suunnittelun välisen pitkäjänteisen ja kokonaisvaltaisen yhteistyön priorisointi.

Valiokunta muistuttaa, että yhdyskuntarakenne käytännössä ohjaa ja osin pakottaa asukkaat tiettyihin liikkumista ja liikennettä koskeviin valintoihin. Yhdyskuntasuunnittelun keskiössä tu-

lee olla toimivan joukkoliikenteen järjestäminen siten, että alueen asukkailla on todellinen mahdollisuus valita yksityisautoilun ja joukkoliikenteen välillä. Jatkossa on tärkeää keskittyä myös joukkoliikenteen ja autoilun sekä kevyen liikenteen sujuvaan yhdistämiseen siten, että esimerkiksi liityntäpysäköintipalvelut raideliikenteen asemilla tarjoavat houkuttelevan vaihtoehdon autoilulle kaupunkikeskustoissa. Kunnat ovat avainasemassa joukkoliikenteen kehittämisen ja joukkoliikennestrategian osalta.

Asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että joukkoliikenteen houkuttelevuutta ei voida riittävästi parantaa nykyisellä joukkoliikenteen määrärahasolla. Esimerkiksi linja-autoliikenne saa valtion rahoitusta vuosittain noin 40 miljoonaa euroa, jolla alennetaan matkustajien lipunhintoja säännöllisille käyttäjille sekä ostetaan palvelutasoa täydentäviä vuoroja ja yhteyksiä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että joukkoliikenteen tukea jatkossa lisätään ja että kiinnitetään huomiota myös mahdollisuuksiin keventää joukkoliikenteen kustannuksia esimerkiksi polttoaineveron palautusjärjestelmän avulla.

Valiokunta kannustaa myös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tämä edellyttää turvallista kevyen liikenteen verkostoa siten suunniteltuna ja rakennettuna, että se vastaa potentiaalisten liikkujien tarvetta esimerkiksi työmatkaliikenteessä.

Valiokunta korostaa yhteiskunnallisen palveluverkon vaikutusta liikennetarpeeseen. Laadukkaat monipuoliset lähipalvelut eivät aiheuta ylimääräistä liikkumistarvetta. Hajanaisen yhdyskuntarakenteen ja keskittyvien fyysisten palvelujen vastapainona tulee panostaa myös kansalaisten sähköiseen asiointiin julkisissa palveluissa, mikä voi tulevaisuudessa vähentää liikkumistarvetta. Valiokunta muistuttaa, että säännöllisesti tehtävä etätö pienentää liikkumisesta aiheutuvia haittoja ja kustannuksia erityisesti ruuhka-aikoina.

Liikenneverkon sujuvuus

Valiokunta korostaa liikenneinfrastruktuurin ylläpidon ja jatkuvan kehittämisen merkitystä su-

juvalle ja turvalliselle liikenteelle ja liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiselle. Työmatkaliikenteen tai tien huonon liikennöitävyyden aiheuttamat liikenteen ruuhkautumiset ja liikenteen turhat pysähtymiset aiheuttavat autojen joutokäyntiä ja ylimääräisiä päästöjä, melua ja muuta haittaa. Tieverkon välityskyvyn tulee vastata päivittäisiä liikennemääriä sekä pääväylillä että taajamissa, missä melu ja päästöhaitat tuntuvat konkreettisimmin. Sujuvat liityntäratkaisut pääteillä vähentävät ruuhkaantumista ja parantavat myös liikenneturvallisuutta.

Rautatieliikenteen palvelukyvyyn parantamisen merkittävin este on valiokunnan arvion mukaan edelleen rataverkon nykyinen tarpeeseen nähden niukka välityskyky sekä riittämättömät peruskorjaus- ja kehittämismäärärahat. Suurin osa rataverkosta on edelleen yksiraiteista ja osa edelleen sähköistämättä. Tämä hankaloittaa rautatieliikenteeseen liittyvien, muita liikennemuotoja parempien ilmastovaikutusten hyväksikäyttöä. Valiokunta pitää välttämättömänä nykyisen rataverkon laajentamista ja sen kapasiteetin kasvattamista häiriöttömän ja tehokkaan liikenteen varmistamiseksi.

Lentoliikenne on merkittävä osa kansallista liikennejärjestelmäämme. Sen ympäristövaikutuksia on mahdollista vähentää investoinneilla nykyistä vähäpäästöisempään kalustoon, tehokkaalla lennonohjauksella ja mahdollisimman suorilla reitityksillä. Valiokunta korostaa, että laadukkaan ja ympäristönormit täyttävän bioerosiinin kehittämistä ja tuotantoa on syytä edistää sekä ympäristöön liittyvistä että kaupallisista syistä.

Liikenteen polttoaineratkaisut

Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa selonteossa ja sen liitteenä olevassa mineraaliöljyn käytön vähentämisohjelmassa todettuja tavoitteita ja keinoja öljyriippuvuuden vähentämiseksi ja biopohjaisten öljytuotteiden kotimaisen tuotannon ja käytön lisäämiseksi. Suomen kannalta erityisen merkittävää tulee olemaan rikki-direktiivin edellyttämän riittävän vähärikkisen polttoaineen hinnoittelu meriliikenteessä. Valiokunta korostaa tässäkin yhteydessä riittävien

kompensaatioiden merkitystä meriliikenteen kuljetuskustannusten kasvupaineiden hillitsemiseksi, mikä on vientiriippuvuutemme takia aivan välttämätöntä.

Selonteon mukaan keskeisiä keinoja mineraaliöljyn käytön vähentämiseksi ovat lainsäädäntöön perustuvat biopolttoaineen jakeluvelvoitteet ja ajoneuvoliikenteen energiankäytön tehostaminen, energiatehokkuuden parantaminen yleensäkin sekä sähköön tai muuhun vastaavaan käyttövoimaan perustuvan liikenteen edistäminen. Valiokunta yhtyy edellä sanottuun ja korostaa erityisesti veroratkaisujen merkitystä liikenteen polttoainevalinnoissa. Valiokunta viittaa tältä osin myös lausuntoonsa vireillä olevasta EU:n energiadirektiivin uudistamisesta (LiVL 10/2011 vp — U 33/2011 vp). Valiokunta on jo aiemmin useita kertoja tuonut esille, että keskeinen logistiikkakustannusten vähentämisen ja kannattavuuden edistämisen väline voisi olla verotilimenettely tai muu vastaava ammatiliikenteen dieselveron palautusjärjestelmä, jonka käyttöönoton mahdollisuudet tulisi arvioida pikaisesti.

Valiokunta on tutustunut myös liikenne- ja viestintäministeriön tuoreeseen työryhmän lopuraporttiin Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä (LVM:n julkaisu 15/2013). Valiokunta pitää raportin pidemmän tähtäimen tavoitteita kannatettavina.

Valiokunta painottaa uusien vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden polttoaineiden ja niihin soveltuvan kehittyvän ajoneuvoteknologian merkitystä liikennesektorin päästöjen vähentämisessä edelleen. Eräs keskeinen tekijä vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämisessä on jakeluverkon toimivuus ja tiheys. Valiokunta viittaa jakeluverkon kehittämisen osalta tuoreeseen lausuntoonsa (LiVL 13/2013 vp — U 9/2013 vp) komission tiedonannosta ja ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi liikenteen vaihtoehtoisista polttoaineista. Valiokunta piti lausunnossaan erittäin tärkeänä, että jäsenvaltiot voivat tulevaisuudessakin toteuttaa uusia polttoaineita ja niiden jakeluverkkoa koskevia linjauksiaan omista lähtökohdistaan käsin.

Valiokunta korosti erityisesti LNG:n saata-
vuutta tulevaisuudessa ja tähän liittyvän jakelu-
verkon merkitystä. Niin ikään valiokunta ko-
rosti sähköautojen tarvitseman jakeluverkon
merkitystä sähköautojen käytön lisäämiseksi,
nykyisten moottorin ja sisätilan lämmitykseen
tarkoitettujen sähköpistokkeiden muuntamista
sähköautojen latauspisteiksi sekä kansallisen ja-
keluverkkotavoitteen asettamista niin korkealle
tasolle, että se omalta osaltaan edistää sähköau-
ton käytön lisääntymistä.

Lopuksi valiokunta korostaa että Suomessa
on biopolttoaineiden kehittämiseen ja jalostami-
seen riittävästi raaka-ainetta ja korkean tason
teknologista tietämystä. Nestemäisten biopoltto-
aineiden käyttö ei vaadi muutoksia nykyiseen
infrastruktuuriin tai muutoin merkittäviä lisäin-

vestointeja jakeluun. Valiokunta pitää erittäin
kannatettavana selonteon esityksiä kotimaisen
biopolttoaineen, lentoliikenteessä käytettävän
biokerosiinin ja kotimaisen biokaasun tuotan-
non ja käytön edistämiseksi. Valiokunta koros-
taa, että kotimaisten biopolttoaineiden kehittä-
misessä ei ole ainoastaan kyse ilmastonsuojelus-
ta vaan yhtä lailla merkittävästä elinkeinotoi-
minnan ja työpaikkojen turvaamisesta ja lisää-
misestä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta
esittää,

*että talousvaliokunta ottaa edellä ole-
van huomioon.*

Helsingissä 14 päivänä kesäkuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kalle Jokinen /kok
vpj. Osmo Kokko /ps
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Thomas Blomqvist /r
Markku Eestilä /kok
Ari Jalonen /ps
Jukka Kopra /kok
Merja Kuusisto /sd

Johanna Ojala-Niemelä /sd
Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /kok (osittain)
Ari Torniainen /kesk
Reijo Tossavainen /ps
Oras Tynkkynen /vihr
Mirja Vehkaperä /kesk
vjäs. Maria Guzenina-Richardson /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.