

Asia: VN/1453/2025

Lausuntopyyntö pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- ja etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse

-

1) Huomioita pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustalla olevista vaihtoehtoisista skenaarioista (suunnitelman luku 2)

-

2) Huomioita toimialakohtaisista etenemisvaihtoehdoista (suunnitelman luku 3)

-

3) Huomioita kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ja nieluja vahvistavien menetelmien kehitysnäkymistä (suunnitelman luku 4)

-

4) Puuttuuko suunnitelmassa kuvattujen kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ja nieluja vahvistavien menetelmien joukosta joku keskeinen menetelmä (suunnitelman luku 4)?

Teknologianeutraalius tärkeää raskaan liikenteen päästöjen vähentämisessä

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on käyty läpi eri skenaarioita, ja niiden merkitystä liikenteen päästöihin ja eri käyttövoimien yleistymiseen. Liikenteeseen liittyvien menetelmien osalta esillä ovat sähköistyminen ja vetyteknologia.

Suunnitelmaluonnos toteaa sähköistymisen olevan keskeinen keino päästöjen vähentämisessä erityisesti kaupunkiliikenteessä ja henkilöautoissa. Todettu on myös sähköisten jakeluautojen yleistymisen, ja että raskaan liikenteen sähköistyminen on henkilöliikennettä hitaampaa ja haastavampaa. Raskaan liikenteen pitempien matkojen sekä meri- ja lentoliikenteen todetaan tarvitsevan päästöjen vähentämiseksi lisäksi esimerkiksi sähköpolttoaineita.

Vedynvalmistuksella arvioidaan luonnoksessa voivan olla merkittävä rooli Suomen kasvihuonekaasupäästöjen hillitsemisessä esim. raskaassa tieliikenteessä. Esiin on nostettu myös vedystä jalostettujen tuotteiden valmistukseen tarvittavan infrastruktuurin riittävyys ja vetyteknologian hyödyntämiseen liittyvät epävarmuudet.

SKAL muistuttaa, että raskaan liikenteen käyttövoimien vähentämisessä oleellista on teknologianeutraalius. Sähkön ja vedyn lisäksi biokaasu ja uusiutuva diesel ovat käyttövoimavaihtoehtoja raskaassa liikenteessä.

SKAL korostaa, että diesel säilyy raskaan liikenteen keskeisenä käyttövoimana vielä pitkään. Tämä tulee ottaa huomioon päätöksenteossa.

Tukia jakelu- ja tankkausinfraalle sekä kaluston hankintaan tärkeä jatkaa

Raskaiden maantiekuljetusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymisen keskeinen este on puutteellinen tankkaus- ja latausinfrastruktuuri. Myös EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamien velvoitteiden täyttäminen vuoteen 2030 mennessä tulee varmistaa.

Aiemmin syksyllä lausunnoilla olleissa Energia- ja ilmastostrategiassa ja KAISU3:ssa oli ehdotettu keinoja raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi. SKAL pitää erittäin tärkeänä julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkamista, jotta raskaan liikenteen siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin (sähkö, biometaan, vety) nopeutuisi ja AFIR-asetuksen tavoitteet saavutetaan.

Samalla on tärkeää jatkaa puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatukia. Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi. Lisäksi SKAL pitää tärkeänä

mikroyritysten raskaan kaluston hankintatukia, joita on tarkoitus rahoittaa sosiaalisen ilmastonrahaston (SCF) kautta.

Vety- ja sähköpolttoaineet: RFNBO-vähimmäisvelvoite pidettävä direktiivin mukaisella tasolla

Hallitusohjelmaa on toimeenpantu tukemalla uusiutuvaa vetyä tuottavia hankkeita sekä asettamalla tieliikenteen jakeluvelvoitteeseen 4 %:n RFNBO-polttoaineita koskeva vähimmäisvelvoite vuodelle 2030. Vuosille 2028-2029 vähimmäisvelvoite olisi 1,5 %-yksikköä.

SKAL ei pidä tarpeellisenä direktiivin velvoitetta suurempaa kansallista velvoitetta. SKAL esittää, että RFNBO-polttoaineille asetetaan RED III-direktiivin mukainen 1 %:n vähimmäisosuusvelvoite. RFNBO-polttoaineiden tuotanto ja käyttö on vielä vähäistä ja kehitys vakiintumatonta, joten ei ole perusteltua vaatia Suomessa direktiiviä suurempia velvoitteita.

Direktiiviä suurempi velvoite pitää SKALin arvion mukaan sisällään myös merkittävän hintariskin, minkä vuoksi direktiivin edellyttämästä vähimmäistasosta ei tässä kohtaa ole tarpeen poiketa.

Tiestön rahoitustaso turvattava

SKAL haluaa muistuttaa tiestön kunnon merkityksestä päästöjen vähentämisessä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tiestön kunnon parantamisen osalta viitataan päästövähennyksiin, joita on tarkoitus saavuttaa toteuttamalla Liikenne 12 -suunnitelmaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Yksittäisenä asiana tiestön osalta periaatepäätöksessä on mainittu vain se, että perusväylänpidosta kohdistettaisiin 40 miljoonaa euroa vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämiseen, jolla voisi saavuttaa 0,04 % päästövähennyksen.

Sekä periaatepäätöksen että Liikenne 12 -suunnitelman heikkoutena on se, että kumpikaan ei sisällä selkeitä esityksiä toimenpiteiksi, joilla tiestöön sisältyvä päästövähennyspotentiaali hyödynnettäisiin, lukuun ottamatta vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämistä. Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

WSP Finlandin selvityksen mukaan sujuva liikenne ja tien pintakunto ovat avainasemassa kuorma-autoliikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Valtateillä jopa 300 miljoonaa raskaan liikenteen ajoneuvokilometriä ajetaan huonokuntoisilla valtateillä ja kaikki tieluokat huomioiden raskas liikenne operoi 500 miljoonaa ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla.

Suurimmat polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähenemät saavutetaan liikenteen sujuvuutta parantamalla. Esimerkiksi tien mäkisyys yhdistettynä pistemäisiin nopeusrajoituksiin voi lisätä polttoaineenkulutusta yli 30 prosenttia. Taajaman läpi kulkevan tien tai valoliittymiä sisältävän reitin korvaaminen tasaisen ajonopeuden mahdollistavalla ohitustiellä voi tuottaa 30–40 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähenemiä ja matka-ajan säästöjä. Tieverkon parantamisella on vaikutusta matka-aikaan, joka on tärkeä kuljetusten suunnittelun ja resurssien käytön optimoinnin elementti. Yleisesti tasainen nopeus on energiatehokkainta, millä on suurten kokonaismassojen vuoksi raskaalle liikenteelle erityisen suuri merkitys.

SKAL edellyttää, että tiestön kunnon vaikutus huomioidaan päästövähennyskeinona ja keinoa hyödynnetään varmistamalla päästöjä vähentävä rahoitus tiestölle.

Polttoaineveron taso pidettävä kohtuullisena

SKAL korostaa, että päästövähennyskeinojen kulut tulee arvioida ja ottaa huomioon osana päätöksentekoa niin, että kohtuuttomat polttoaineen hinnan nousut pyritään välttämään. Polttoainekustannukset muodostavat tyypillisesti neljäsosan kuljetusyrityksen kokonaiskustannuksista, raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä jopa kolmasosan.

SKAL korostaa, että vuoden 2022 heinäkuussa tehty jakeluvloitteen määräaikainen laskeminen ja nykyisessä hallitusohjelmassa sovittu jakeluvloitteen maltillinen taso ovat alentaneet polttonesteiden, erityisesti dieselin, hintoja ja siten kuljetuskustannuksia. Jakeluvloitteen maltillisemmalla nostolla vuodelle 2025 alennettiin dieselin hintaa 6–7 senttiä litralta verrattuna voimassa olleeseen lainsäädäntöön. Ilman muutoksia velvoitetasoon, maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 78-91 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2025-2027.

SKAL kuitenkin toteaa, että vuoden 2025 jakeluvelvoitteen tasoilla sen hintavaikutus dieseliin on vuonna 2027 yhteensä 20 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa noin 240 miljoonan euron kustannusta maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille.

SKAL pitää erittäin tärkeänä, että tulevana vuosina seurataan polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluvelvoitteen hintavaikutusta. Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluvelvoite on kiristymässä 22,5 prosentista 31 prosenttiin ja lopulta 34 prosenttiin vuonna 2030. Nousu on erittäin jyrkkä ja osuu ajallisesti päällekkäin vuonna 2028 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa. Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, on eri poliittisin keinoin tätä mahdollista hinnan nousua torjuttava.

MAL-sopimusten toteutuminen on varmistettava

Osana maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksia valtio ja kunnat edistävät myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Taukopaikoilla myös mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu.

SKAL toteaa, että raskaan liikenteen tarpeita palveleva taukopaikkaverkosto on tärkeä osa toimivaa infrastruktuuria mm. mahdollistaen kuljettajien lakisääteiset tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikat tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä.

SKAL pitää tärkeänä MAL-sopimusten toteutumista jakelu- ja latauspaikkojen sekä taukopaikkojen saamiseksi.

Taakanjakoasetuksesta voidaan luopua polttoainejakelun päästökaupan myötä

Polttoainejakelun päästökaupan laajeneminen näillä näkymin vuonna 2028 tieliikenteeseen nostaa fossiilisten polttoaineiden kuluttajahintoja. Arvio on, että päästökaupasta aiheutuu liikenteelle jopa yli miljardin euron vuotuiset lisäkustannukset. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti kompensoimaan tiekuljetuksille päästökaupasta koituvaa kustannusnousua.

Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakoasetuksen tarpeellisuutta ja toimivuutta. Polttoaineiden jakelun päästökaupan myötä taakanjakosektoria koskeva sääntely muuttuu päällekkäisyytensä vuoksi tarpeettomaksi

Lisätietoa SKALin näkemyksistä ohjelmajulkaisuista verkkosivuillamme:

Millä energialla kuljetamme: SKAL Käyttövoimaraaportti

Suomen tiet kuntoon: Suomen tiet kuntoon -julkaisu

Liikenteen verotus ja Suomen kilpailukyky: SKAL Liikenneveropoliittinen ohjelma

5) Muita huomioita pitkänäikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää ilmastotoimia tarpeellisina. Samalla SKAL muistuttaa, että ilmastotoimista päätettäessä on huolehdittava Suomen kilpailukyvyistä. Suomen ilmastotavoite tulee asettaa oikeisiin mittasuhteisiin.

Ilmastotavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa on arvioitava ja otettava huomioon sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Suomi on asettanut tavoitteeksi, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Tavoite perustuu Suomen kansallista ilmastopolitiikkaa ohjaavaan ilmastolakiin ja on mielestämme liian tiukka. Ilmastolain tavoitteiden arviointi on käynnissä. SKAL pitää tärkeänä, että ilmastolain tavoitteet avataan ja arvioidaan perusteellisesti uudelleen.

Ilmastotavoitteisiin ei saa pyrkiä logistiikan ja liikenteen kustannustaakkaa kohtuuttomasti kasvattamalla. Suomen arktisia olosuhteita, pitkää lämmityskautta, merentakaisuutta ja esimerkiksi pitkiä kuljetusvälejä on tarve huomioida entistä vahvemmin. Logistisen järjestelmän luonteesta johtuen, Suomi on muuta Eurooppaa riippuvaisempi polttomoottoriteknologiasta ja käyttövoimamuutos pois fossiilisista polttoaineista vie aikaa.

Lisäksi teollisuudessa käydään ankaraa kansainvälistä kilpailua ja lopulta kyse on siitä, missä päin maailmaa tuotteet pystytään valmistamaan kannattavasti ja kilpailukykyisesti. Suomen ei tule harjoittaa politiikkaa, josta pahimmillaan hyötyvät ne maat, jotka eivät välitä laisinkaan päästöjen vähentämisestä.

SKAL huomauttaa KAISU3-suunnitelman aineistoon viitaten, että taakanjakosektorilla eniten päästöt ovat vähentyneet liikenteessä. Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on ilmastotavoitteiden saavuttamisen keskeiseksi haasteeksi nostettu maankäyttösektorin kehitykseen liittyvä epävarmuus. SKAL pitää välttämättömänä, että päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta, mukaan lukien maankäyttösektori.

Yleisesti SKAL korostaa, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämälle tulee arvioida perusteellisesti ennen päätöksentekoa.

Nietola Outi
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry