

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)

Liikenteeseen liittyviä menetelmiä suunnitelmassa 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 v. 2055 mennessä esim. raskaassa tieliikenteessä. Esiin on nostettu myös vedystä jalostettujen tuotteiden valmistuksen tarvitseman infrastruktuurin riittävyys ja vetyteknologian hyödyntämiseen liittyvät epävarmuudet.

Logistiikkayritysten Liitto korostaa, että raskaan liikenteen käyttövoimien vähentämisessä oleellista on teknologianeutraalius. Kaasu ja uusiutuva diesel ovat sähkön ja vedyn lisäksi potentiaalisia käyttövoimavaihtoehtoja raskaassa liikenteessä.

Logistiikkayritysten Liitto myös toteaa, että diesel säilyy raskaan liikenteen keskeisenä käyttövoimana vielä pitkään. Tämä tulee ottaa huomioon päätöksenteossa.

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

Logistiikkayritysten Liitto nostaa esiin seuraavat menetelmät:

- 1) Tuki raskaan liikenteen jakelu- ja tankkausinfraan ja kalustoinvestointeihin

Raskaiden tiekuljetusten 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. Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä julkisen jakeluinfratuen rakentamisen jatkamista, jotta raskaan liikenteen siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin nopeutuu ja AFIR-asetuksen tavoitteet saavutetaan. Myös tuen riittävä taso tulee varmistaa.

Samalla on tärkeä jatkaa hankintatukia vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevalle kalustolle. Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi.

Logistiikkayritysten Liitto toteaa lisäksi, että logistiikkayritysten terminaalien yhteydessä olevaa lataus- ja jakeluinfran kehittämistä edistetään muun muassa kaavoitusratkaisuin. Tähän liittyen liitto myös pitää hyvänä suunnitelmaluonnoksen kirjausta, jonka mukaan laajamittainen sähköistyminen

edellyttää suuria panostuksia sähköjärjestelmän kehittämiselle, ja että sähköverkkoa pitää vahvistaa sekä kanta- ja jakeluverkkotasolla.

Yleisesti Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tärkeänä, että yrityksille luodaan tukipolitiikan suhteen jatkuva, ennakoitavissa oleva näkymä.

2) Raskaan liikenteen taukopaikat ja MAL-sopimukset

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.

Raskaan liikenteen tarpeita palveleva taukopaikkaverkosto on tärkeä osa toimivaa infrastruktuuria mm. mahdollistaen kuljettajien lakisääteisten tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikat mahdollistavat pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä. Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä MAL-sopimusten toteutumista tukemaan tarvittavan jakelu- ja latausinfraan sekä taukopaikkaverkoston rakentumista.

Valtakunnallisen taukopaikka- ja jakeluinfraverkkoston kehittämisryhmän työ on käynnistymässä Väylävirasto-vetoisena. Liitto antaa työhön mielellään panoksensa.

3) Tiestön kunnon merkitys liikenteen päästöihin

Logistiikkayritysten Liitto korostaa tiestön riittävän ja oikea-aikaisen kunnossapidon merkitystä päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Tiestön huono kunto lisää päästöjä, kun polttoaineen kulutus kasvaa johtuen huonokuntoisen tien aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Vierintävastuksen aleneminen 10-20 prosentilla voisi arvioiden mukaan alentaa raskaiden ajoneuvojen polttoaineenkulutusta 3,6 prosenttia.

Vuosina 2013 ja 2019 voimaan tulleiden mitta- ja massauudistusten yksi tavoite oli kuljetusten energia- ja kustannustehokkuuden parantaminen. Tavoitteen mahdollisimman hyvä toteutuminen edellyttää kunnossa olevaa tiestöä. Tämä puolestaan edellyttää väyläinfraan riittävää ja pitkäjänteistä rahoitustasoa. Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tärkeänä väylien, etenkin tiestön ja siltojen korjausvelan vähentämistä ja rahoitustason pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien. Tiestöön panostaminen on ekoteko.

4) Polttoainejakelun päästökauppa nostamassa kustannuksia

Polttoainejakelun päästökaupan laajeneminen tieliikenteeseen näillä näkymin vuonna 2028 nostaa fossiilisten polttoaineiden hintoja. Päästökaupasta voi aiheutua liikenteelle yli miljardin euron vuotuiset lisäkustannukset. Suomen tulee olla valmis kompensoimaan tiekuljetuksille päästökaupasta koituvaa kustannusnousua.

Pidemmällä aikavälillä tulisi tarkastella taakanjakoasetuksen tarpeellisuutta ja toimivuutta. Päällekkäisten ilmastotoimien välttämiseksi on vähitellen kaikki muu paitsi maankäyttö saatava EU:n laajuiseen päästökauppaan. Tämä kohtuullistaisi liikenteen päästövähennystoimia Suomessa ja olisi kustannustehokkaampi ja tasapuolisempi kuin taakanjakoasetuksen mukainen järjestelmä.

5) Muita huomioita pitkäaikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

Logistiikkayritysten Liitto painottaa tehokkaan ja toimivan logistiikan kriittisyyttä Suomelle. Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä sujuvien toimitusketjujen merkitystä Suomen kilpailukyvyllä. Tuoreimman Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 prosenttia, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 prosenttia.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n 27 jäsentä ovat johtavia logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2024 oli yli miljardi euroa. Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenillä on keskeinen rooli Suomen yhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa.

Liitto pitää ilmastotoimia tarpeellisina korostaen samalla, että päästövähennystavoitteista ja -toimista päätettäessä on tärkeä huolehtia Suomen kilpailukyvästä. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on ilmastotavoitteiden saavuttamisen keskeiseksi haasteeksi nostettu maankäyttösektorin kehitykseen liittyvä epävarmuus. Aiemmin syksyllä lausunnoilla olleen energia- ja ilmastostrategian luonnoksen mukaan taakanjakosektorilla selvä riski on, että maankäyttösektorin laskennallinen vaje joudutaan kompensoimaan lisäpäästövähennyksillä taakanjakosektorilla ja/tai yksiköiden ostoilla muista jäsenmaista.

Logistiikkayritysten Liitto toteaa, että nk. taakanjakosektorilla päästöt ovat eniten vähentyneet liikenteessä. Päästövähennyksiä tulee edellyttää tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta, mukaan lukien maankäyttösektori.

Logistiikkayritysten Liitto pitää myös yleisesti tärkeänä, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämälle arvioidaan perusteellisesti ennen päätöksentekoa.

Nietola Outi
Logistiikkayritysten Liitto ry