

Asia: VN/16951/2020

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta

Lausunnonantajan lausunto

Lausunto

-

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

-

Suunnitelman tavoitteet

1 Suunnitelman tavoitteet - avovastaus

Pyydettyinä lausuntona keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

1) Metsäteollisuus tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuus- ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.

2) Valtioneuvoston tulisi yhteensovittaa tärkeimmät strategiansa nykyistä paremmin

3) Kansainvälisesti vertaillen ilmastoystävällisen kotimaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä ei tule heikentää nostamalla kuljetuskustannuksia

4) Metsäteollisuus ry painottaa hyväkuntoisen tieverkon ja suuremman kuljetuskaluston merkitystä

1) Metsäteollisuus tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuus- ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.

Globaalisti puusta valmistettujen tuotteiden kysyntä on voimakkaassa kasvussa.

Metsäteollisuus on muun muassa terveistä ja kestävästi hoidetuista metsistä riippuvainen ja siten ilmastonmuutokselle altis toimiala. Ala tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuustavoitteen ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.

Metsäteollisuuden tehtaiden päästöt ovat jo nyt pienet (n. 3 miljoonaa tonnia hiilidioksidia vuodessa) ja tehtaot Suomessa voivat päästä kokonaan irti fossiilisista polttoaineista noin 15 vuodessa.

Metsäteollisuuden uusiutuvaan raaka-aineeseen perustuvat tuotteet tuovat globaalisti yli 16 miljoonan tonnin vuosittaisen ilmastohyödyn substituution kautta eli korvaamalla tuotteita, joiden valmistus aiheuttaa suuremmat fossiiliset päästöt. Tämän lisäksi puupohjaiset tuotteet varastoivat hiilidioksidia.

Suomen metsävaroihin on varastoitunut hiilidioksidia noin 3200 miljoonaa tonnia. Metsävarat ovat kasvaneet joka vuonna noin 50 vuoden ajan. Tämä voi edelleen jatkua, vaikka puunkäyttö lisääntyisi. Hyvä kasvu edellyttää aktiivista metsätaloutta, joka pitää metsät myös terveinä.

2) Valtioneuvoston tulisi yhteensovittaa tärkeimmät strategiansa nykyistä paremmin

Ilmastolaki, KAISU, ilmasto- ja energiastrategia tulisi yhteensovittaa nykyistä paremmin sekä valmistella ja käsitellä samalla aikataululla, jolloin kansallisista linjauksista (tavoitteet ja toimenpiteet) 2035 hiilineutraaliuden saavuttamiseksi muodostuisi selkeä kokonaiskuva. Loogisin ajankohta kansallisille päätöksille on Fit for 55:n EU-tason käsittelyn valmistuttua.

Päätöksenteossa tulisi huomioida metsäsektori ja sen tarjoamat ratkaisut kokonaisuutena eli kytkeä samaan tarkasteluun nykyiset ja kehitteillä olevat tuotteet, tuotantoprosessien kehitys sekä hiilinielut. Ilman riittävän kokonaisvaltaista tarkastelua vaarana on päätyä osaoptimointiin, mikä ei edistä kestävästä kehitystä ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

3) Kansainvälisesti vertaillen ilmastoystävällisen kotimaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä ei tule heikentää nostamalla kuljetuskustannuksia

Suomen pitkät etäisyydet markkinoille ja riippuvuus merikuljetuksista sekä talvimerenkulusta asettavat kotimaisen vientiteollisuuden muita maita alttiimmaksi päästöohjauksesta seuraaville kustannusnousuille.

Globaaleilla markkinoilla kilpaileva vientiteollisuus ei pääsääntöisesti pysty viemään kuljetusten kustannustennousua hintoihin.

Euroopan komissio on esittänyt osana Fit for 55 -pakettia useita suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä heikentäviä toimia. Merenkulun päästökauppa, FuelEU ja merenkulun polttoaineiden verollisuus osuu jääolosuhteista riippuvaisen Suomen vientiin kilpailijamaita enemmän.

Viennin kilpailukyvyistä on tarvittaessa huolehdittava kansallisin keinoin. KAISU-suunnitelma ei kuitenkaan huomioi Fit for 55 -paketin viennin kilpailukykyä heikentävää vaikutusta. Päinvastoin, suunnitelmassa pohditaan kansallisia lisäkustannuksia aiheuttavia toimia EU-säätelystä valuvien lisäkustannusten rinnalle.

Logistiselta takamatkalta markkinoille lähtevässä Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieselverotasoista. Samoin kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä kasvattaisi Suomen logistista takamatkaa muihin maihin nähden. Metsäteollisuus ei kannata esitettyä kuljetuskustannusten nostamista. Kansallisista liikenteen polttoaineverojen noston ja kansallisen liikenteen päästökaupan valmistelu tulisi lopettaa. Näiden sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi.

Metsäteollisuuden näkökulmasta on ylipäätään vaikea pitää kuljetuskustannusten nostamista ilmastotoimena. Tiekuljetusten rooli on metsäteollisuuden kuljetuksissa keskeinen, eikä laajamittainen siirtyminen muihin kuljetusmuotoihin ole mahdollista. Sen sijaan Suomen kansainvälisesti tarkasteltuna vähäpäästöinen tuotanto kärsisi, mikä aiheuttaa hiili- ja investointivuodon uhkaa.

Mikäli ilmastotoimet heikentävät kuljetusten suhteellista kilpailukykyä tulisi niiden vaikutukset vientiteollisuudelle paikata laskemalla kansallisesti polttoaineiden kustannus- ja verorasitetta. Liikenteen verotusta tulee uudistaa tavalla, joka ei heikennä ammattiliikenteen kilpailukykyä ja säilyttää yritysten investointikykyä.

Raskaan liikenteen päästövähennyksiä on tuettava toimivin kannustimin huomioiden raskaan kaluston kirjo ja eri käyttötarkoitukset. KAISU:n päästövähennystoimista linjattaessa olisi tärkeä huomioida matalan katteen kuljetusala myös taloudellisen kestävyuden kannalta. Samoin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tulisi mahdollistaa raskaan liikenteen siirtymää vähäpäästöisempään kalustoon.

Suunnitelmassa referoidaan myös komission aloitetta energiaverodirektiivin päivittämiseksi. Laskelmista ei käy suoraan ilmi onko komission esityksellä näiltä osin laskettu olevan päästövähennysvaikutusta. Suuri valiokunta on linjannut maan hallitusta sitovalla tavalla, että "moottoribensiinin ja dieselöljyn verotusta ei tule yhdenmukaistaa". Koska energiaverodirektiivi vaati jokaisen jäsenmaan hyväksynnän, voitaneen pitää selvänä, ettei komission suunnitelma tältä osin etene.

Suunnitelmassa pohditaan ikään lisätoimina työkoneiden käyttämien polttoaineiden (eli lämmityspolttoaineiden) veronkiristyksiä. Metsäteollisuus ry ei kannata minkäänlaisia kiristyksiä myöskään lämmityspolttoaineisiin. Liikenteen valmisteverojen tavoin työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotaso Suomessa on jo nyt EU:n kireimmästä päästä.

4) Metsäteollisuus ry painottaa hyväkuntoisen tieverkon ja suuremman kuljetuskaluston merkitystä

Väyläviraston vuonna 2019 valmistuneen selvityksen mukaan päällysteiden epätasaisuus voi nostaa polttoaineen kulutusta 10 prosenttia. Teiden kunnon parantaminen vähentää liikenteen päästöjä peräti 5 prosenttia. Raskaan liikenteen osalta luku on vieläkin suurempi.

Vuotuisen 300 miljoonan euron lisärahoituksen perusväylänpitoon tulee olla pysyvä ja rahoitusta tulee suunnata myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille. Rahoituksen kohdentamisessa oleellista on teollisuuden ja viranomaisten välinen vuoropuhelu.

Hyväkuntoiset väylät mahdollistavat myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen kehittämisen, joka on merkittävä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Metsäteollisuuden yli 76-tonnisen kaluston HCT (high capacity transport) -kokeiluhankkeissa 84-104 -tonniset ajoneuvoyhdistelmät ovat vähentäneet raakapuu- ja hakekuljetusten polttoaineenkulutusta ja päästöjä 5-20 prosenttia per kuljetettu tonni.

Myös isommat junavaunut ja junat eli LHT-junat (larger and heavier trains) on samoista syistä kannatettava kehityspolku. Asiaa koskeva Traficom, Väyläviraston ja Oulun yliopiston hanke tuonee lisätietoa infran soveltuvuudesta LHT-junille. Myös päästövähennyspotentiaali ja vaikutukset logistiikan kilpailukykyyn tulisi huomioida.

Toivomme, että KAISU:n yhteydessä linjattaisiin selvästi yli 76-tonnisen kaluston käyttöönoton laajamittaisesta mahdollistamisesta ja aikataulutuksesta.

Näiden toimien sijaan suunnitelma tuntuu fossiilittoman liikenteen tiekartan kautta painottavan tavaraliikenteen kuljetusten siirtymistä teiltä raiteille ja vesiteille.

Toimialamme luonteen vuoksi merkittäviltä osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Jalostamamme pääraaka-aine eli puu kasvaa metsissä kautta maan minkä vuoksi autokuljetukset ovat välttämättömiä.

Jo nykyisellään rautatie- ja vesikuljetuksille on merkittävä rooli ja osuus metsäteollisuuden kuljetuksissa. Eri kuljetusmuodoilla on muutakin luontaista työnjakoa, eikä laajamittainen siirtyminen raide- tai sisävesikuljetuksiin ei ole mahdollista.

Merkittävästi nykyistä enemmän panostamalla rataverkon kattavuuteen, palvelukykyyn ja sähköistykseen voidaan asiaan vaikuttaa, mutta sekään ei poistaisi tarvetta etenkin lyhyemmän matkan raaka-ainekuljetuksille rekoilla. Tiekuljetuksilla on joka tapauksessa rooli myös rautatie- ja vesikuljetusketjujen alkukuljetuksissa.

5) Muita huomioita

Metsäteollisuus ry näkee järkevänä sekä päästökaupan one-off -jouston että tilanteen salliessa kansallisen LULUCF-jouston käytön.

Vaikutusarvioinneissa hyödynnettävien LIPASTO- ja TYKO-mallien kehittäminen tulee varmistaa myös uusien käyttövoimien ja polttoainetyyppien osalta.

Kiinnitämme huomiota myös sääriippuvaisen sähköntuotannon osuuden kasvaessa sähköjärjestelmän häiriöiden todennäköisyys kasvaa. Tuotantorakenteen muutos kasvattaa myös

tarvetta investoinneille sähköverkkoihin ja tehotasapainon ylläpitoon. Teollisuuden näkökulmasta on tärkeää huomioida sähköjärjestelmän toimitusvarmuus ja ettei tuotantorakenteen muutoksen aiheuttamat kustannukset valu sähkön käyttäjien maksettavaksi.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen
toimitusjohtaja

Liikenne

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

2b Liikenne - avovastaus

Suomen pitkät etäisyydet markkinoille ja riippuvuus merikuljetuksista sekä talvimerenkulusta asettavat kotimaisen vientiteollisuuden muita maita alttiimmaksi päästöohjauksesta seuraaville kustannusnousuille.

Globaaleilla markkinoilla kilpaileva vientiteollisuus ei pääsääntöisesti pysty viemään kuljetusten kustannustennousua hintoihin.

Euroopan komissio on esittänyt osana Fit for 55 -pakettia useita suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä heikentäviä toimia. Merenkulun päästökauppa, FuelEU ja merenkulun polttoaineiden verollisuus osuu jääolosuhteista riippuvaisen Suomen vientiin kilpailijamaita enemmän.

Viennin kilpailuvyvystä on tarvittaessa huolehdittava kansallisin keinoin. KAISU-suunnitelma ei kuitenkaan huomioi Fit for 55 -paketin viennin kilpailukykyä heikentävää vaikutusta. Päinvastoin, suunnitelmassa pohditaan kansallisia lisäkustannuksia aiheuttavia toimia EU-säätelystä valuvien lisäkustannusten rinnalle.

Logistiselta takamatkalta markkinoille lähtevässä Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieselverotasoista. Samoin kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä kasvattaisi Suomen logistista takamatkaa muihin maihin nähden. Metsäteollisuus ei kannata esitettyä kuljetuskustannusten nostamista. Kansallisista liikenteen polttoaineverojen noston ja kansallisen liikenteen päästökaupan valmistelu tulisi lopettaa. Näiden sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi.

Metsäteollisuuden näkökulmasta on ylipäätään vaikea pitää kuljetuskustannusten nostamista ilmastotoimena. Tiekuljetusten rooli on metsäteollisuuden kuljetuksissa keskeinen, eikä laajamittainen siirtyminen muihin kuljetusmuotoihin ole mahdollista. Sen sijaan Suomen kansainvälisesti tarkasteltuna vähäpäästöinen tuotanto kärsisi, mikä aiheuttaa hiili- ja investointivuodon uhkaa.

Mikäli ilmastotoimet heikentävät kuljetusten suhteellista kilpailukykyä tulisi niiden vaikutukset vientiteollisuudelle paikata laskemalla kansallisesti polttoaineiden kustannus- ja verorasitetta. Liikenteen verotusta tulee uudistaa tavalla, joka ei heikennä ammattiliikenteen kilpailukykyä ja säilyttää yritysten investointikykyä.

Raskaan liikenteen päästövähennyksiä on tuettava toimivin kannustimin huomioiden raskaan kaluston kirjo ja eri käyttötarkoitukset. KAISU:n päästövähennystoimista linjattaessa olisi tärkeä huomioida matalan katteen kuljetusala myös taloudellisen kestävyuden kannalta. Samoin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tulisi mahdollistaa raskaan liikenteen siirtymää vähäpäästöisempään kalustoon.

Suunnitelmassa referoidaan myös komission aloitetta energiaverodirektiivin päivittämiseksi. Laskelmista ei käy suoraan ilmi onko komission esityksellä näiltä osin laskettu olevan päästövähennysvaikutusta. Suuri valiokunta on linjannut maan hallitusta sitovalla tavalla, että "moottoribensiinin ja dieselöljyn verotusta ei tule yhdenmukaistaa". Koska energiaverodirektiivi vaati jokaisen jäsenmaan hyväksynnän, voitaneen pitää selvänä, ettei komission suunnitelma tältä osin etene.

Suunnitelmassa pohditaan niin ikään lisätoimina työkoneiden käyttämien polttoaineiden (eli lämmityspolttoaineiden) veronkiristyksiä. Metsäteollisuus ry ei kannata minkäänlaisia kiristyksiä myöskään lämmityspolttoaineisiin. Liikenteen valmisteverojen tavoin työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotaso Suomessa on jo nyt EU:n kireimmästä päästä.

Väyläviraston vuonna 2019 valmistuneen selvityksen mukaan päällysteiden epätasaisuus voi nostaa polttoaineen kulutusta 10 prosenttia. Teiden kunnon parantaminen vähentää liikenteen päästöjä peräti 5 prosenttia. Raskaan liikenteen osalta luku on vieläkin suurempi.

Vuotuisen 300 miljoonan euron lisärahoituksen perusväylänpitoon tulee olla pysyvä ja rahoitusta tulee suunnata myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille. Rahoituksen kohdentamisessa oleellista on teollisuuden ja viranomaisten välinen vuoropuhelu.

Hyväkuntoiset väylät mahdollistavat myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen kehittämisen, joka on merkittävä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Metsäteollisuuden yli 76-tonnisen kaluston HCT (high capacity transport) -kokeiluhankkeissa 84-104 -tonniset ajoneuvoyhdistelmät ovat vähentäneet raakapuu- ja hakekuljetusten polttoaineenkulutusta ja päästöjä 5-20 prosenttia per kuljetettu tonni.

Myös isommat junavaunut ja junat eli LHT-junat (larger and heavier trains) on samoista syistä kannatettava kehityspolku. Asiaa koskeva Traficom, Väyläviraston ja Oulun yliopiston hanke tuonee lisätietoa infran soveltuvuudesta LHT-junille. Myös päästövähennyspotentiaali ja vaikutukset logistiikan kilpailukykyyn tulisi huomioida.

Toivomme, että KAISU:n yhteydessä linjattaisiin selvästi yli 76-tonnisen kaluston käyttöönoton laajamittaisesta mahdollistamisesta ja aikataulutuksesta.

Näiden toimien sijaan suunnitelma tuntuu fossiilittoman liikenteen tiekartan kautta painottavan tavaraliikenteen kuljetusten siirtymistä teiltä raiteille ja vesiteille.

Toimialamme luonteen vuoksi merkittävältä osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Jalostamamme pääraaka-aine eli puu kasvaa metsissä kautta maan minkä vuoksi autokuljetukset ovat välttämättömiä.

Jo nykyisellään rautatie- ja vesikuljetuksille on merkittävä rooli ja osuus metsäteollisuuden kuljetuksissa. Eri kuljetusmuodoilla on muutakin luontaista työnjakoa, eikä laajamittainen siirtyminen raide- tai sisävesikuljetuksiin ei ole mahdollista.

Merkittävästi nykyistä enemmän panostamalla rataverkon kattavuuteen, palvelukykyyn ja sähköistykseen voidaan asiaan vaikuttaa, mutta sekään ei poistaisi tarvetta etenkin lyhyemmän matkan raaka-ainekuljetuksille rekoilla. Tiekuljetuksilla on joka tapauksessa rooli myös rautatie- ja vesikuljetusketjujen alkukuljetuksissa.

Vaikutusarvioinneissa hyödynnettävien LIPASTO- ja TYKO-mallien kehittäminen tulee varmistaa myös uusien käyttövoimien ja polttoainetyyppien osalta.

Maatalous

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

3b Maatalous - avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus

-

Työkoneet

5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

5b Työkoneet - avovastaus

Suunnitelmassa pohditaan lisätoimina työkoneiden käyttämien polttoaineiden (eli lämmityspolttoaineiden) veronkirstyksiä. Metsäteollisuus ry ei kannata minkäänlaisia kiristyksiä myöskään lämmityspolttoaineisiin. Liikenteen valmisteverojen tavoin työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotaso Suomessa on jo nyt EU:n kireimmästä päästä.

Jätehuolto

6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

6b Jätehuolto - avovastaus

-

F-kaasut

7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

7b F-kaasut - avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

8a Teollisuuteen ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

Metsäteollisuus on muun muassa terveistä ja kestävästi hoidetuista metsistä riippuvainen ja siten ilmastonmuutokselle altis toimiala. Ala tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuustavoitteen ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.

Metsäteollisuuden tehtaiden päästöt ovat jo nyt pienet (n. 3 miljoonaa tonnia hiilidioksidia vuodessa) ja tehtaot Suomessa voivat päästä kokonaan irti fossiilisista polttoaineista noin 15 vuodessa.

Metsäteollisuuden uusiutuvaan raaka-aineeseen perustuvat tuotteet tuovat globaalisti yli 16 miljoonan tonnin vuosittaisen ilmastohyödyn substituution kautta eli korvaamalla tuotteita, joiden valmistus aiheuttaa suuremmat fossiiliset päästöt. Tämän lisäksi puupohjaiset tuotteet varastoivat hiilidioksidia.

Suomen metsävaroihin on varastoitunut hiilidioksidia noin 3200 miljoonaa tonnia. Metsävarat ovat kasvaneet joka vuonna noin 50 vuoden ajan. Tämä voi edelleen jatkua, vaikka puunkäyttö lisääntyisi. Hyvä kasvu edellyttää aktiivista metsätaloutta, joka pitää metsät myös terveinä.

Päätöksenteossa tulisi huomioida metsäsektori ja sen tarjoamat ratkaisut kokonaisuutena eli kytkeä samaan tarkasteluun nykyiset ja kehitteillä olevat tuotteet, tuotantoprosessien kehitys sekä hiilinielut. Ilman riittävän kokonaisvaltaista tarkastelua vaarana on päätyä osaoptimointiin, mikä ei edistä kestävästä kehitystä ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Suomen pitkät etäisyydet markkinoille ja riippuvuus merikuljetuksista sekä talvimerenkulusta asettavat kotimaisen vientiteollisuuden muita maita alttiimmaksi päästöohjauksesta seuraaville kustannusnousuille.

Globaaleilla markkinoilla kilpaileva vientiteollisuus ei pääsääntöisesti pysty viemään kuljetusten kustannustennousua hintoihin.

Euroopan komissio on esittänyt osana Fit for 55 -pakettia useita suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä heikentäviä toimia. Merenkulun päästökauppa, FuelEU ja merenkulun polttoaineiden verollisuus osuu jääolosuhteista riippuvaisen Suomen vientiin kilpailijamaita enemmän.

Viennin kilpailukyvyistä on tarvittaessa huolehdittava kansallisin keinoin. KAISU-suunnitelma ei kuitenkaan huomioi Fit for 55 -paketin viennin kilpailukykyä heikentävää vaikutusta. Päinvastoin, suunnitelmassa pohditaan kansallisia lisäkustannuksia aiheuttavia toimia EU-säätelystä valuvien lisäkustannusten rinnalle.

Logistiselta takamatkalta markkinoille lähtevässä Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieselverotasoista. Samoin kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä kasvattaisi Suomen logistista takamatkaa muihin maihin nähden. Metsäteollisuus ei kannata esitettyä kuljetuskustannusten nostamista. Kansallisista liikenteen polttoaineverojen noston ja kansallisen liikenteen päästökaupan valmistelu tulisi lopettaa. Näiden sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi.

Metsäteollisuuden näkökulmasta on ylipäättään vaikea pitää kuljetuskustannusten nostamista ilmastotoimena. Tiekuljetusten rooli on metsäteollisuuden kuljetuksissa keskeinen, eikä laajamittainen siirtyminen muihin kuljetusmuotoihin ole mahdollista. Sen sijaan Suomen kansainvälisesti tarkasteltuna vähäpäästöinen tuotanto kärsisi, mikä aiheuttaa hiili- ja investointivuodon uhkaa.

Mikäli ilmastotoimet heikentävät kuljetusten suhteellista kilpailukykyä tulisi niiden vaikutukset vientiteollisuudelle paikata laskemalla kansallisesti polttoaineiden kustannus- ja verorasitetta. Liikenteen verotusta tulee uudistaa tavalla, joka ei heikennä ammattiliikenteen kilpailukykyä ja säilyttää yritysten investointikykyä.

Kiinnitämme huomiota myös sääriippuvaisen sähköntuotannon osuuden kasvaessa sähköjärjestelmän häiriöiden todennäköisyys kasvaa. Tuotantorakenteen muutos kasvattaa myös tarvetta investoinneille sähköverkkoihin ja tehotasapainon ylläpitoon. Teollisuuden näkökulmasta on tärkeää huomioida sähköjärjestelmän toimitusvarmuus ja ettei tuotantorakenteen muutoksen aiheuttamat kustannukset valu sähkön käyttäjien maksettavaksi.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

9b Kunnat ja alueet - avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

10b Kulutus - avovastaus

-

Julkiset hankinnat

11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

11b Julkiset hankinnat - avovastaus

-

Muut poikkisektorit

12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

12b Muut poikkisektorit - avovastaus

-

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

-

13b Toimenpideohjelma - avovastaus

Vientiteollisuuden kilpailukykyä ei arvioida lainkaan. Etusijalla pitää olla toimet, jotka samalla vahvistavat Suomessa valmistettujen vientituotteiden asemaa maailmanmarkkinoilla.

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

Vuotuisen 300 miljoonan euron lisärahoituksen perusväylänpitoon tulee olla pysyvä ja rahoitusta tulee suunnata myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille. Rahoituksen kohdentamisessa oleellista on teollisuuden ja viranomaisten välinen vuoropuhelu.

Hyväkuntoiset väylät mahdollistavat myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen kehittämisen, joka on merkittävä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Metsäteollisuuden yli 76-tonnisen kaluston HCT (high capacity transport) -kokeiluhankkeissa 84-104 -tonniset ajoneuvoyhdistelmät ovat vähentäneet raakapuu- ja hakekuljetusten polttoaineenkulutusta ja päästöjä 5-20 prosenttia per kuljetettu tonni.

Myös isommat junavaunut ja junat eli LHT-junat (larger and heavier trains) on samoista syistä kannatettava kehityspolku. Asiaa koskeva Traficom, Väyläviraston ja Oulun yliopiston hanke tuonee lisätietoa infran soveltuvuudesta LHT-junille. Myös päästövähennyspotentiaali ja vaikutukset logistiikan kilpailukykyyn tulisi huomioida.

Toivomme, että KAISU:n yhteydessä linjattaisiin selvästi yli 76-tonnisen kaluston käyttöönoton laajamittaisesta mahdollistamisesta ja aikataulutuksesta.

Näiden toimien sijaan suunnitelma tuntuu fossiilittoman liikenteen tiekartan kautta painottavan tavaraliikenteen kuljetusten siirtymistä teiltä raiteille ja vesiteille.

Toimialamme luonteen vuoksi merkittävältä osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Jalostamamme pääraaka-aine eli puu kasvaa metsissä kautta maan minkä vuoksi autokuljetukset ovat välttämättömiä.

Jo nykyisellään rautatie- ja vesikuljetuksille on merkittävä rooli ja osuus metsäteollisuuden kuljetuksissa. Eri kuljetusmuodoilla on muutakin luontaista työnjakoa, eikä laajamittainen siirtyminen raide- tai sisävesikuljetuksiin ei ole mahdollista.

Merkittävästi nykyistä enemmän panostamalla rataverkon kattavuuteen, palvelukykyyn ja sähköistykseen voidaan asiaan vaikuttaa, mutta sekään ei poistaisi tarvetta etenkin lyhyemmän matkan raaka-ainekuljetuksille rekoilla. Tiekuljetuksilla on joka tapauksessa rooli myös rautatie- ja vesikuljetusketjujen alkukuljetuksissa.

Kansallisista liikenteen polttoaineverojen noston ja kansallisen liikenteen päästökaupan valmistelu tulisi lopettaa. Näiden sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi.

Mikäli ilmastotoimet heikentävät kuljetusten suhteellista kilpailukykyä tulisi niiden vaikutukset vientiteollisuudelle paikata laskemalla kansallisesti polttoaineiden kustannus- ja verorasitetta.

Liikenteen verotusta tulee uudistaa tavalla, joka ei heikennä ammattiliikenteen kilpailukykyä ja säilyttää yritysten investointikykyä

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

-

Muita huomioita

15 Muita huomioita

Metsäteollisuus ry näkee järkevänä sekä päästökaupan one-off -jouston että tilanteen salliessa kansallisen LULUCF-jouston käytön.

Vaikutusarvioinneissa hyödynnettävien LIPASTO- ja TYKO-mallien kehittäminen tulee varmistaa myös uusien käyttövoimien ja polttoainetyyppien osalta.

Kiinnitämme huomiota myös sääriippuvaisen sähköntuotannon osuuden kasvaessa sähköjärjestelmän häiriöiden todennäköisyys kasvaa. Tuotantorakenteen muutos kasvattaa myös tarvetta investoinneille sähköverkkoihin ja tehotasapainon ylläpitoon. Teollisuuden näkökulmasta on tärkeää huomioida sähköjärjestelmän toimitusvarmuus ja ettei tuotantorakenteen muutoksen aiheuttamat kustannukset valu sähkön käyttäjien maksettavaksi.

16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

Kyllä

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Peisa Jyrki-Veikko
Metsäteollisuus ry