

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Palvelualojen työnantajat Palta kiittää ympäristöministeriötä mahdollisuudesta lausua keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3). Palta on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto, ja edustamme noin 2 600 eri palvelualoilla, mm. liikenteessä ja logistiikassa, toimivaa jäsentämme. Yksityiset palvelut tuottavat noin 40 prosenttia Suomen BKT:stä ja työllistävät yli miljoona suomalaista.

Ilmastopolitiikan kunnianhimo ja joustokeinot

Palvelualojen työnantajat Palta on sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. Tämä on välttämätöntä ja kiireellistä, sillä ilmasto lämpenee hälyttävällä vauhdilla.

Suomen tulee toteuttaa päästövähennyksen kustannustehokkaasti ja joustavasti, turvaten samalla kannustava toimintaympäristö elinkeinoelämälle. Palta pitää tärkeänä erilaisten joustokeinojen mahdollistamista ja käyttämistä, minkä tulisi myös näkyä osana Suomen EU-vaikuttamista. Samalla on luonnollisesti varmistettava joustojen ympäristöintegriteetti.

Ilmastotavoitteet tulevat tulevaisuudessa kiristymään yhä enemmän, ja siksi päästövähennyksiä on toteutettava kaikilla sektoreilla. Erityisesti tarvitaan lisäpanostuksia niillä sektoreilla, joilla päästöjä vähennetään nykyisin vielä maltillisesti. Tämä koskee esimerkiksi maataloutta.

Liikenne

Avovastaus

1) Liikennesektorin ilmastotyössä on edettävä kunnianhimoisesti toimialan kilpailukyky turvaten

Liikenteen päästöjen vähentäminen on avainasemassa Suomen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Suomen on edistettävä vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä ja varmistettava, että tavoite liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä toteutuu.

KAISU-luonnoksessa kuitenkin arvioidaan, että esitetyllä toimenpideohjelmalla puolitusavoite jää saavuttamatta. Kuten KAISU-luonnoksessa todetaan, tavoitteen saavuttamatta jättäminen saattaa myös aiheuttaa Suomelle merkittävän tulonmenetyksen EU-tukien pienentymisen muodossa. Palta ehdottaa alla toimenpiteitä, joiden avulla liikenteen päästökuilua voidaan osaltaan kuroa umpeen.

Liikenteen ja logistiikan puhdas siirtymä on pidemmän päälle edellytys toimialan kestäväälle ja kannattavalle liiketoiminnalle, mutta siirtymävaiheessa siitä aiheutuu alalle merkittäviä lisäkustannuksia. Sijainnin, välimatkojen ja ilmaston takia liikenne ja logistiikka ovat Suomelle vielä ratkaisevampia kuin kilpailijoillemme.

Elinkeinoelämän logistiikkaketjun kokonaismaksurasite on Suomessa korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Päästövähennykset tulee suunnitella siten, että niistä aiheutuvat lisäkustannukset kompensoidaan toimialalle erityisesti puhtaan siirtymän tukimekanismeilla.

2) ETS2:n kompensatioissa on muutettava painopistettä kohti puhtaan siirtymän tukia

Vuonna 2027 käynnistyvä EU-laajuinen liikenteen ja muiden sektoreiden päästökauppa (ETS2) aiheuttaa kuorma-autoille arviolta 130 miljoonan euron vuotuiset lisäkustannukset, jos päästöoikeuden hinta on 50 €. Päästöoikeuden hinta nousee useissa ennusteissa kuitenkin moninkertaiseksi, mikä moninkertaistaisi myös toimialan kustannukset. Kustannukset tulee kompensoida toimialalle täysimääräisesti, eli toimialan osuus päästökauppatuloista tulee palauttaa takaisin toimialalle.

ETS2-kulut tulee kompensoida toimialalle siten, että vähintään puolet kompensatiosta myönnetään alalle puhtaan siirtymän tukina. Ammattidiesel-niminen veronpalautus, joka käynnistyy hallituksen mukaan vuonna 2027, on tärkeä täydentävä tukimekanismi. Tällä hetkellä vaikuttaa kuitenkin siltä, että ammattidiesel saisi kompensatiosta leijonanosan, mikä ei edistäisi optimaalisesti alan puhdasta siirtymää. Painopistettä tulee siirtää puhtaan siirtymän tukiin.

Ammattidiesel ja puhtaan siirtymän tuet uhkaavat yhdessäkin jäädä selvästi lisäkustannuksia pienemmiksi, jos päästöoikeuden hinta nousee merkittävästi 50 euroa korkeammaksi, kuten arviot

tällä hetkellä ennakoivat. Hallituksen on varauduttu korottamaan tukia päästöoikeuden hinnan mukaisesti.

Rahoitustilanne on KAISU-luonnoksen mukaan erityisen heikko latausinfra edistämällä ja puhtaiden kuorma-autojen hankintatuella, kun rahoitusta suhteutetaan KAISU-luonnoksen tavoitteisiin. Tämä on erityisen huolestuttavaa, sillä molemmat mainitaan KAISU-luonnoksessakin korkean vaikuttavuuden toimiksi. Tilanne tulee korjata pikaisesti.

3) Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymä kaipaa enemmän tukea

KAISU-luonnoksen mukaan hallitus ottaisi käyttöön tai jatkaisi useita liikennesektorille tärkeitä toimenpiteitä, mikä on hyvin myönteistä. Toimiin kuuluvat esimerkiksi hankintatuet puhtaita käyttövoimia käyttäville kuorma-autoille, raskaan liikenteen lataus- ja jakeluinfra edistäminen sekä asunto-osakeyhtiöiden latausinfra edistäminen. Vastaavia toimia on tunnistettu olennaisiksi myös toimialan vähähiilitiekartassa.

Toimenpiteitä tulee kuitenkin tehostaa suuremmalla rahoituksella paremman vaikuttavuuden saavuttamiseksi. Tämä noudattaisi edellisessä kappaleessa esitettyä periaatetta, että painopistettä siirretään ammattidieselistä puhtaan siirtymän tukiin.

Puhtaiden kuorma-autojen hankintatukea ajoneuvoa kohden tulee korottaa selvästi korkeammaksi kuin mitä Suomessa oli aiemmin käytössä. Verrokkina tulisi käyttää Ruotsin tukiohjelmaa, jossa ajoneuvokohtaiset tuet ovat huomattavasti Suomen aiempia vastaavia suurempia. Esimerkiksi yli 16-tonniselle sähkökuorma-autolle maksettiin Suomessa aiemmin 18 000 euron tuki, kun taas Ruotsissa vastaava tuki on hyvin karkean arvion mukaan yrityskoosta riippuen noin 55 000 – 80 000 euroa.

Raskaan liikenteen lataus- ja jakeluinfralle tulee tulevaisuudessa varata selvästi suurempi tukipotti kuin nykyinen noin 6—10 miljoonaa euroa vuodessa, sillä latausinfra on keskeinen edellytys alan puhtaalle siirtymälle. Ruotsi tarjoaa vastaavaan tarkoitukseen yhteensä noin 54 miljoonan euron tuen tämän vuoden kahdessa kilpailutuksessa.

Lisäksi raskaan liikenteen latausinfra-tukea tulisi laajentaa julkisista latauspisteistä myös rajoitetussa käytössä olevaan latausinfraan. Lataustarve on usein merkittävä paikoissa, joissa kuorma-autoja lastataan ja puretaan, kuten logistiikkakeskuksissa, lentoasemilla, satamissa ja teollisuusalueilla. Mallia tulisi taas ottaa Ruotsista, joka tarjoaa vastaavaan tarkoitukseen vuoden 2025 kilpailutuksessa noin 36 miljoonaa euron tuen.

4) Puhtaiden polttoaineiden käytön tulee vähentää kuljetusten päästöjä todellisuudessa, ei vain laskennallisesti

Uusiutuvan energian jakeluelvoite on Suomessa toteutettu siten, että esimerkiksi 100-prosenttisen uusiutuvan dieselin käyttö kuljetuksissa ei todellisuudessa vähennä lainkaan kasvihuonepäästöjä Suomen tasolla. Tämä ei kannusta kuljetusyrityksiä eikä asiakkaita puhtaiden polttoaineiden käyttöön.

Tiekuljetusten päästöjen vähentäminen edellyttää puhtaiden polttoaineiden ilmastohyötyjen todellisten vaikutusten laskemista sekä kuljetusten että Suomen hyödyksi. Tällä hetkellä aitoa ilmastohyötyä ei synny, koska polttoainejakelijat voivat toisaalla pienentää uusiutuvan dieselin osuutta.

Jakeluelvoitetta tulee uudistaa siten, että ainakin 100 % uusiutuvan dieselin käyttö tuottaa todellista ilmastohyötyä. Toteutustapaa tulisi valmistella yhteistyössä kuljetusalan kanssa huomioiden jakeluelvoitteen perustason ylitys sekä vero- ja hintavaikuttavuus.

5) Julkisen liikenteen ja raidealan potentiaali tulee hyödyntää tehokkaasti

Julkinen liikenne on tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämisessä. Valitettavasti hallituksen aiempi päätös julkisen liikenteen arvonlisäveron korottamisesta ei kannusta kuluttajia julkisen liikenteen käyttöön ja se tulee perua.

Raideliikenteen ilmastotyötä edistettäessä on järkevää panostaa erityisesti kaikkein energiatehokkaimpien käyttövoimien edistämiseen, eli rataverkon sähköistystä tulee jatkaa. Tämä ei edellytä valtiolta investointeja kokonaan uuteen, koko rataverkon kattavaan jakeluverkostoon tai liikenteen harjoittajilta uudentyyppiseen, korkeaa investointitasoa edellyttävään kalustoon. Lisäksi tulee huomioida, Suomen raideliikenteessä ei ole olemassa vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuria.

6) Digitaaliset ratkaisut vahvemmin mukaan liikenteen työkalupakkiin

Digitalisaation potentiaali tulee valjastaa täysimääräiseen käyttöön liikenteen päästöjen vähentämisessä. Esimerkiksi digitaaliset reititysratkaisut ja tekoälyavusteinen ajotavan palaute parantavat energiatehokkuutta. Digitaalisten ratkaisujen käyttöönottoa tulee edistää esimerkiksi soveltuvilla kannusteilla ja informaatio-ohjauksella, sekä innovaatioiden yleisemmällä edistämisellä seuraavasti:

- TKI-rahoitusta ilmastonmuutoksen torjuntaan on lisättävä pitkäjänteisesti esimerkiksi kiertotaloutta ja digitalisaatiota vauhdittaen.
- Suomen on aktiivisesti panostettava puhtaan teknologian ratkaisujen vientiin ja kansainvälistymiseen ja laadittava kokonaisvaltainen palveluviennin lippulaivaohjelma.
- Suomen tulee panostaa yritysten, korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten väliseen tki-yhteistyöhön niin Suomessa kuin myös kansainvälisesti.
- Otetaan käyttöön verokannustin, jolla yritys voi tehdä lisäverovähennyksen investoinneistaan teknologiaan.

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Rauhamäki Tatu
Palvelualojen työnantajat Palta ry.

Paloneva Mikko
Palvelualojen työnantajat Palta ry.