

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Tausta

Logistiikkayritysten Liitto ry:n 27 jäsentä ovat suuria logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaalit 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.

Tehokas ja toimiva logistiikka on kriittistä Suomelle. Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvyille. Tuoreimman Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 prosenttia, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 prosenttia.

Logistiikkayritysten Liitto pitää ilmastotoimia tarpeellisina. Samalla liitto korostaa, että päästövähennystavoitteista ja -toimista päätettäessä on tärkeää huolehtia Suomen kilpailukyvyistä.

Ilmastolain tavoitteet arvioidaan hallitusohjelman mukaisesti vuoden 2025 aikana. Logistiikkayritysten Liitto pitää ao. arviointia perusteltuna. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu päästöjen kehitystä ja nykyisten päästövähennystoimien riittävyyttä. Maankäyttösektori oli aiemmin Suomessa merkittävä nettonielu, mutta vuosina 2018–2024 maankäyttösektori oli kokonaisuutena nettopäästölähde. Sivun 45 taulukossa vuosina 2005–

2023 taakanjakosektorin päästöt vähenivät yhteensä noin -8,9 Mt CO₂ ekv. Kun koko sektorin päästöt vuonna 2005 olivat 34,3 Mt CO₂ ekv, oli vastaava luku vuonna 2023 25,6 Mt CO₂ ekv.

Logistiikkayritysten Liitto huomauttaa, että eniten päästöt ovat vähentyneet liikenteessä, -2,9 Mt CO₂- ekv. (vuoden 2005 taso 12,6 Mt CO₂-ekv ja vuoden 2023 taso 9,3 Mt CO₂-ekv). Myös rakennusten lämmityksen, jätteiden käsittelyn ja F-kaasujen päästöt ovat nykyisin selvästi vuotta 2005 pienemmät. Maataloudessa päästövähennys ajanjaksolla on sen sijaan vaatimaton -0,2 Mt CO₂-ekv (6,4 Mt CO₂-ekv vuonna 2025 ja 6,2 Mt CO₂-ekv. vuonna 2023).

Logistiikkayritysten Liitto pitää välttämättömänä, että päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta, mukaan lukien maankäyttösektori.

KAISU3-luonnoksessa on myös todettu Suomen alittaneen vuosien 2021-2023 päästökiintiöt, ja että vuosilta 2021-2024 on kertynyt yhteensä 3,8 Mt CO₂-ekv ylijäämää. On tärkeää, että em. kehitys otetaan huomioon mahdollisuutena kompensoida tulevien vuosien ylityksiä.

Liikenne

Avovastaus

Hankintatuet raskaalle liikenteelle

Puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatukia esitetään jatkettavaksi vuosina 2026-2030. Logistiikkayritysten Liitto kannattaa ehdotusta. Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi. Dieselin säilyminen raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana tulee ottaa huomioon päätöksenteossa. Samalla päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää on mahdollistaa vaihtoehtoisten (sähkö, kaasu, vety) käyttö myös raskaalle liikenteelle.

Yhtenä toimenpide-ehdotuksena KAISU3-suunnitelmassa on raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille (kuorma- ja linja-autoyritykset), johon rahoitus tulisi mahdollisesti EU:n sosiaalisen ilmatorahaston (SCF) kautta. Ilmatorahaston sääntöjen mukaisesti tukea voitaisiin vain sähkö- tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintaa. Mikroyritysten hankintatuen tarkoitus on vähentää pienten kuljetusyritysten haavoittuvuutta päästökaupan aiheuttamalle hinnannousulle vuodesta 2027 eteenpäin. Logistiikkayritysten Liitto pitää ehdotusta SCF:n säännöt huomioon ottaen

ymmärrettävänä mutta toteaa samalla, että päästökaupan aiheuttama hinnannousu vuodesta 2027 eteenpäin koskee koko kuljetus- ja logistiikka-alaa yrityskoosta riippumatta.

Lataus- ja tankkausinfrastruktuuri, raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto ja MAL-sopimukset

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. Näitä silmällä pitäen yhtenä toimenpiteenä KAISU3:ssa ehdotetaan julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkamista. Logistiikkayritysten Liitto pitää ehdotusta erittäin tarpeellisena.

Esitettyjen toimenpiteiden joukossa on myös maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL)-sopimusten toteuttamisen jatkaminen vuosina 2024–2035. Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Lahden ja Kuopion kaupunkiseutujen ja valtion välisillä MAL-sopimuksilla valtio ja kaupunkiseutujen kunnat mm. edistävät tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa, kestäväää ja vähäpäästöistä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää sekä niihin liittyviä infrastruktuuri-investointeja. Osana 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 tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan etenkin kaupunkien ja terminaalien lähellä. 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 latausinfra- sekä taukopaikkaverkoston rakentamista. Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelmaraportin laatimista ohjannut asiantuntijatyöryhmä ehdotti taannoin myös valtakunnallisen taukopaikkaverkon kehittämisryhmän muodostamista. Ao. työ on tärkeää saada käyntiin, ja Logistiikkayritysten Liitto antaa työhön mielellään panoksensa.

Tukien riittävyys ja tukipolitiikan ennakoitavuus

Erikseen Logistiikkayritysten Liitto korostaa tukisummien riittävää tasoa. Esimerkiksi julkisten latauspisteiden ja tankkausasemien rakentamisen tukiin käytettiin vuosina 2022-2023 yhteensä 35

milj.€, ja vuonna 2024 16,67 milj.€. Lisätoimenpide-ehdotuksen mukainen summa on 10 milj.€/vuosi. Kuorma-autojen hankintatukia puolestaan oli mahdollista hakea vuoden 2024 loppuun asti, mutta tarkoitukseen varattu määräraha tuli varatuksi loppuun jo elokuussa 2024.

Tukien osalta on myös erittäin tärkeää, että yrityksille luodaan tukipolitiikan suhteen jatkuva, ennakoitavissa oleva näkymä.

Tiestön kunnon ja digitalisaation merkitys päästöjen vähentämisessä

KAISU3-luonnoksessa mukana olevien toimenpiteiden ohella 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 toteutuminen edellyttää kunnossa olevaa tiestöä. Vuosina 2024 ja 2025 saadaan lisärahoituksella esimerkiksi uutta päällystettä n. 7000 km, ja ainakin hillittyä korjausvelan kasvua. Tätä kehitystä tulee jatkaa. Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tärkeänä väylien, etenkin tiestön ja siltojen korjausvelan vähentämistä ja rahoitustason pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien. Tiestöön panostaminen on ekoteko.

Digitalisaation monet mahdollisuudet (kuten konenäkö) tulee hyödyntää myös liikenneverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa.

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

KAISU3:n valmistelussa yritysvaikutuksia ei ole arvioitu erikseen. Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle arvioidaan perusteellisesti ennen päätöksentekoa.

Muita huomioita

Avovastaus

Polttoainejakelun päästökaupan laajenee tammikuussa 2027 tieliikenteeseen nostaa fossiilisten polttoaineiden kuluttajahintoja. Vaikutuksen suuruus on auki, mutta arvio on, että päästökaupasta aiheutuu liikenteelle yli miljardin euron vuotuiset lisäkustannukset. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti 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.

Hallitus on ohjelmassaan linjannut, että Suomi vastaa päästöjen vähennystavoitteisiin ilman, että arjen kustannukset nousevat tai kilpailukyky heikkenee. Linjauksesta on pidettävä kiinni. Kuljetus- ja logistiikka-alan kilpailukyky on turvattava ympäristösääntelyn kiristyessä.

Nietola Outi
Logistiikkayritysten Liitto ry