

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta.

Ympäristöministeriö on yhdessä muiden ministeriöiden kanssa valmistellut luonnoksen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaksi. Ilmastolain (423/2022) mukaan valtioneuvosto hyväksyy keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan kerran vaalikaudessa.

Lain mukaan suunnitelmassa esitetään tavoite taakanjakosektorin kasvihuonekaasujen päästöjen kehityksestä; toimet, joilla ihmisen toiminnasta aiheutuvia taakanjakosektorin kasvihuonekaasujen päästöjä vähennetään; arviot kasvihuonekaasujen päästöjen kehityksestä ja toimien vaikutuksista niihin. Suunnitelman kattamalle taakanjakosektorille kuuluvat liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen, työkoneiden, jätehuollon ja F-kaasujen päästöt sekä päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja muun energiankäytön päästöt.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut suunnitelmaan ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

SKAL pitää ilmastotoimia tarpeellisina. Samalla SKAL muistuttaa, että ilmastotoimista päätettäessä on huolehdittava Suomen kilpailukyvästä. 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 käynnistynyt. SKAL pitää tärkeänä, että ilmastolain tavoitteet avataan ja arvioidaan perusteellisesti uudelleen.

Ilmastotavoitteisiin ei saa pyritä logistiikan ja liikenteen kustannustaakkaa kohtuuttomasti kasvattamalla. Suomen arktisia olosuhteita, pitkää lämmityskautta, merentakaisuutta ja esimerkiksi pitkiä kuljetusetäisyyksiä 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.

Päästövähennysten tulee olla tasapuolisia

KAISU3-suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu päästöjen kehitystä ja nykyisten päästövähennystoimien riittävyttä. Sivun 45 taulukon mukaan 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.

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 päästövähennemä ajanjaksolla on sen sijaan vaatimatonta -0,2 Mt CO₂-ekv (6,4 Mt CO₂-ekv vuonna 2025 ja 6,2 Mt CO₂-ekv. vuonna 2023). SKAL korostaa, että päästövähennyksiä tulee edellyttää tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta.

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

Hankintatukia on tarpeen jatkaa

SKAL pitää hyvänä, että puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatukia esitetään jatkettavaksi vuosina 2026-2030. Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi. SKAL kannattaa myös mikroyritysten raskaan kaluston hankintatukia, joita on tarkoitus rahoittaa sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) kautta.

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. SKAL kannattaa julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkamista.

MAL-sopimusten toteutuminen on tärkeää

Esitettyjen toimenpiteiden joukossa on myös maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL)-sopimusten toteuttamisen jatkaminen vuosina 2024–2035. Osana 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.

Tiestön kuntoa parannettava myös päästöjen vähentämiseksi

Erikseen SKAL haluaa muistuttaa tiestön kunnan merkityksestä päästöjen vähentämisessä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tiestön kunnan parantamisen osalta viitataan päästövähennyksiin, jota 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 maantiiliikenteessä 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.

Jakeluvelvoitteen maltillistaminen tärkeää

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 jakeluvelvoitteen määräaikainen laskeminen ja nykyisessä hallitusohjelmassa sovittu jakeluvelvoitteen maltillinen taso ovat alentaneet polttonesteiden, erityisesti dieselin, hintoja ja siten kuljetuskustannuksia. Jakeluvelvoitteen maltillisemmalla nostolla vuodelle 2025 alennettiin dieselin hintaa 6–7 senttiä litralta verrattuna voimassa olleeseen lainsäädäntöön. Ilman muutoksia veloitetasoon, maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 78-91 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2025-2027.

SKAL kuitenkin korostaa, 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 2027 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.

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

Taakanjakoasetuksesta voidaan luopua polttoainejakelun päästökaupan myötä

Polttoainejakelun päästökaupan laajeneminen tammikuussa 2027 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

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Outi Nietola
logistiikkajohtaja

Nietola Outi
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry