

Lausunto

18.05.2022

Asia: VN/11385/2020

Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnos

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- tai etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

• **Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse**

-

1) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen (strategian luku 2.1)

-

Avoin vastaus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja nielujen kasvattamista koskien

Työ- ja elinkeinoministeriö

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/11385/2020 14.4.2022

Lausunto Suomen kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnoksesta

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoja Suomen kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnoksesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL lausuu asiassa liikenteen näkökulmasta. Liikenne kuuluu taakanjakosektorille ja luonnoksen mukaan taakanjakosektorin ilmastotoimia käsitellään tarkemmin Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU), mutta SKAL kuitenkin tässäkin yhteydessä kommentoi myös KAISUun liittyviä aiheita. SKAL keskittää lausuntonsa kohtaan ”Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen”.

Päästövähennystavoitteet

Komission ehdotuksen mukaan Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Hallitusohjelmassa tavoitteeksi on asetettu, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kuten luonnoksen hallitusohjelman ilmasto- ja energiatavoitteista kertovassa kohdassa todetaan, hallitusohjelman asettama hiilineutraali-luustavoite vuodelle 2035 on huomattavasti kunnianhimoisempi kuin EU:n vastaavat voimassa olevat tavoitteet.

SKAL esittää, että Suomessa ei aseteta EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita. Samalla SKAL toteaa, että hallitusohjelman mukainen hiilineutraaliuudesta-voitteen aikataulu on kireä yleisesti kansainvälisessä vertailussa, ja myös pohjois-maisittain esimerkiksi Ruotsiin ja Tanskaan verrattaessa.

Liikenteen sektorikohtaiset lisätoimet on määritelty valtioneuvoston toukokuussa 2021 hyväksymässä periaatepäätöksessä (LVM/2021/62) kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisestä eli fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Tiekartan tavoitteena on kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 ja päästöjen poistaminen kokonaan vuoteen 2045 mennessä. Toimenpiteet kohdentuvat erityisesti tieliikenteeseen. Lisäksi suunnitelmassa on esitelty EU:n tieliikennettä koskevia komission ilmastopaketin lainsäädäntöaloitteita.

SKAL katsoo, että periaatepäätöksessä esitetyt päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa myös toisenlaisella keinovalikoimalla. Nämä keinot on esitelty Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa. SKAL pitää lähtökohtana sitä, että toimenpiteitä valittaessa on varottava kilpailukyyn menettämistä. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaan-kaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

Tiestön kunto

Esimerkkinä toisenlaisesta keinovalikoimasta voidaan todeta tiestön kunnan parantaminen. 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. Liikenne 12 -suunnitelmasta ei kuitenkaan näy niitä päästövähennystavoitteita, joihin periaatepäätös viittaa.

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 talvikunnossa-pidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä 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 raskaan liikenne operoi 500 miljoonaa ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla.

Raskaan ajoneuvokaluston käyttövoimat

Tavaraliikenteessä diesel on pääkäyttövoima vielä 2030 -luvulla ja dieselin hinnankorotukset aiheuttavat vain lisäkustannuksia. Maanteiden tavaraliikenteessä on Suomessa 100 000 kuorma-autoa, joiden keski-ikä on yli kymmenen vuotta. Niiden joukossa on muutama sähkökuorma-auto ja muutama sata kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Kaluston uusiutuminen on hidasta, joten on selvää, että pääasiallinen käyttövoima vielä 2030-luvulla on yhä diesel.

Raskaimmat ajoneuvoyhdistelmät (60 – 76 tonnia) kuluttavat dieseliä 2/3 maanteiden tavaraliikenteen vuosittaisesta 1,3 miljardin litran kokonaismäärästä, eikä tähän ole nykyteknologian valossa tarjolla vaihtoehtoisia käyttövoimia. Tämän vuoksi polttoaineen hinnalla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää, ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.

Taakanjakosektori

EU:n komission heinäkuussa 2021 julkaiseman ehdotuksen taakanjakoasetukseksi (EU 2021d) mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuonna 2030 olisi 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Komission ehdotus on osa FitFor55 -ilmastopakettia ja ehdotusten

taustalla on EU:n ilmastolaki. Kyse on ehdotuksesta ja lopulliset päätökset tehdään aikaisintaan vuoden lopulla.

SKAL pitää taakanjakosektorilla komission ehdotuksessa eri valtioille asetettuja erisuuruisia päästövähennystavoitteita ongelmallisina ja erityisesti Suomelle asetettua 50 prosentin päästövähennysvelvoitetta liian suurena. SKAL katsoo, että jyvitysperusteena bruttokansantuote asukasta kohden ei ole kannatettava, vaan pitäisi huomioida esimerkiksi päästövähennystoimien kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa.

SKAL pitää tärkeänä, että EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö. Joustoa perinteisen päästökauppasektorin ja taakanjakosektorin välillä tulisi taakanjakoasetuksessa voida lisätä erityisesti niiden maiden osalta, joille komissio ehdottaa korkeimpia päästövähennysvelvoitteita. Suomen tulee hyödyntää joustot mahdollisimman tehokkaasti.

SKAL edellyttää, että tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa otetaan huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille. Lisäksi SKAL pitää tärkeänä, että taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta

Vaikka ilmasto- ja energiastrategia suuntaa tavoitteita tulevaisuuteen, haluaa SKAL kuitenkin kiinnittää huomiota myös maailmassa ja Euroopassa vallitsevaan ajankohtaiseen tilanteeseen. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on saanut jo muutenkin korkealla olevat polttonesteiden hinnat entistä jyrkempään nousuun. Dieselin myyntihintojen käydessä hetkellisesti jopa 2,40 euron litrahinnan tuntumassa, ja ollen korkeammat kuin 95-bensiinin, vaikutukset ammattimaiseen liikenteeseen ovat huomattavia. Tällaisten tilanteiden mahdollisuus tulee ottaa huomioon myös ilmasto- ja energiastrategiassa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Ari Herrala

edunvalvontajohtaja

2) Uusiutuvan energian edistäminen (strategian luku 2.2)

-

Avoin vastaus uusiutuvan energian edistämistä koskien

-

3) Vety ja sähköpolttoaineet (strategian luku 2.3)

-

Avoin vastaus vetyä ja sähköpolttoaineita koskien

-

4) Energiatehokkuuden edistäminen (strategian luku 2.4)

-

Avoin vastaus energiatehokkuuden edistämistä koskien

-

5) Energian toimitus- ja huoltovarmuus (strategian luku 2.5)

-

Avoin vastaus energian toimitus- ja huoltovarmuutta koskien

-

6) Ydinenergian käyttö (strategian luku 2.6)

-

Avoin vastaus ydinenergian käyttöä koskien

-

7) Energiamarkkinoiden kehittäminen (strategian luku 2.7)

-

Avoin vastaus energiamarkkinoiden kehittämistä koskien

-

8) Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky (strategian luku 2.8)

-

Avoin vastaus tutkimusta, innovointia ja kilpailukykyä koskien

-

9) Verotus (strategian luku 2.9)

-

Avoin vastaus verotusta koskien

-

10) Ilmastonmuutokseen sopeutumisen vahvistaminen (strategian luku 2.10)

-

Avoin vastaus ilmastonmuutokseen sopeutumista koskien

-

11) EU-vaikuttaminen (strategian luku 2.11)

-

Avoin vastaus EU-vaikuttamista koskien

-

1) Ilmastotavoitteiden saavuttaminen (strategian luku 3.1)

-

Avoin vastaus ilmastotavoitteiden saavuttamista koskien

-

2) Valtiontalousvaikutukset (strategian luku 3.2)

-

Avoin vastaus valtiontalousvaikutuksia koskien

-

3) Kansantalousvaikutukset (strategian luku 3.3)

-

Avoin vastaus kansantalousvaikutuksia koskien

-

4) Perus- ja ihmisoikeusvaikutukset (strategian luku 3.4) sekä sukupuolivaikutukset (strategian luku 3.5)

-

Avoin vastaus perus- ja ihmisoikeusvaikutuksia sekä sukupuolivaikutuksia koskien

-

5) Vaikutus energiajärjestelmään (strategian luku 4)

-

Avoin vastaus energiajärjestelmävaikutuksia koskien

-

Suomen vetystrategia

-

Avoim vastaus Suomen vetystategiaa koskien

-

Avoim vastaus muita Ilmasto- ja energiastrategian osia koskien

-

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry