

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos Valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä

Pydyttynä lausuntona Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Suomalainen metsäteollisuus suhtautuu ilmastonmuutoksen torjuntaan äärimmäisen vakavasti. Omassa toiminnassamme olemme jo pitkällä irtautumisessa fossiilisista polttoaineista. Samaan aikaan hiiltä sitovat kotimaiset metsävaramme ovat edelleen kasvaneet.

Näiden hyvien kehityspolkujen lisäksi globaalien ilmastohyötyjen aikaansaaminen edellyttää hiilivuodon estämistä sekä ilmastoystävällisten tuotteiden valmistamista maailmanmarkkinoille.

Metsäteollisuuden energiantuotannossa käytettävistä polttoaineista jo 86 % on uusiutuvaa. Tämä on kansainvälisesti vertailtuna huomattavan korkea osuus. Ala on vastuullisuussitoumuksissaan asettanut tavoitteeksi osuuden nostamisen jopa 90 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä.

Uskomme, että päästöjen vähentäminen myös käyttämämme logistiikkapalveluiden osalta on mahdollinen. On kuitenkin äärimmäisen tärkeää löytää vientiteollisuuden kilpailukyvyn turvaavia keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Suomen kilpailukyvyn viennistä elävänä maana ei tulisi ainakaan heikentyä tilanteessa, jossa olisi pikemminkin tarpeen kilpailukykyä parantaa keskeisiin kilpailijamaihimme nähden.

Tiekartassa esitetty tavoite fossiilittomasta liikenteestä on äärimmäisen kunnianhimoinen, joka asettaa myös vientiteollisuudelle omat haasteensa.

Logistiikan kustannustehokkuus on metsäteollisuudelle keskeinen kilpailukytekijä. Pitkät etäisyydet markkinoille ja ohuet kuljetusvirrat Suomessa nostavat metsäteollisuuden logistiikkakustannuksia verrattuna keskeisiin kilpailijamaihin.

Samaan aikaan vientiteollisuuden kilpailukyvyllä on keskeinen rooli suomalaisen hyvinvointiyhteiskunnan rahoittamisessa. Tätä taustaa vasten vientiteollisuuden kilpailukyvyyn turvaamiselle annettu varsin vähäinen painoarvo tiekartatyössä on huolestuttava.

Päästövähennyskeinoissa tulisi painottaa selkeästi samaan aikaan sekä kilpailukykyä parantavia että päästöjä vähentäviä keinoja. Näitä on työssä tunnistettu, mutta niiden vaikuttavuutta ei ole riittävästi huomioitu.

Metsäteollisuus ry painottaa ensisijaisesti 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. Toivottavasti asiaa koskeva Traficom, Väyläviraston ja Oulun yliopiston

hanke tuo lisää tietoa LHT-junien päästövähennysmahdollisuuksista ja vaikutuksista logistiikan kilpailukykyyn.

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

Näiden toimien sijaan tiekartassa tuntuu korostuvan tavaraliikenteen kuljetusten siirtyminen teiltä raiteille ja vesiteille.

Toimialamme luonteen vuoksi merkittävältä osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Jalostamamme raaka-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.

Työryhmä esittää jatkovalmisteluun joko liikenteen kansallista päästökauppajärjestelmää tai ilmeisesti paikannukseen perustuvaa kilometriveroa. Lisäksi valtiovarainministeriön työryhmä joutuu parhaillaan pohtimaan liikenteen polttoaineiden verotuksen kiristämistä entisestään.

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 kuljetuskustannusten nostamista missään muodossa. Päinvastoin tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi.

Metsäteollisuus ry:n on vaikea nähdä kuljetuskustannusten nostamista ilmastotoimena. Tiekuljetusten rooli on metsäteollisuuden kuljetuksissa keskeinen, eikä laajamittainen siirtyminen muihin kuljetusmuotoihin ole mahdollista. Suomalainen metsäteollisuus ei ole maailmanmarkkinoilla myöskään hinnanasettaja, joten logistiikan kustannukset näkyvät tuotteen hinnassa. Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn heikentäminen voi sen sijaan johtaa hiilivuotoon.

Tiekartan ulkopuolelta haluamme tuoda esille myös meriliikenteen kustannukset. On myös tärkeää, että merenkulun kansainvälinen ympäristösääntely tulee voimaan kaikilla maailman merialueilla samanaikaisesti ja että uuden sääntelyn vaikutukset kustannuksiin ja kilpailukykyyn selvitetään ennen päätöksentekoa.

Meriliikenteen EU:n aluetta koskeva päästökauppajärjestelmä uhkaa johtaa tilanteeseen, joka heikentää nimenomaan merikuljetusten varassa olevaa suomalaisten vientiteollisuutta.

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Tanhuanpää Krista
Metsäteollisuus ry