Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Ilmastovuosikertomus 2019

Eduskunnan liikenne-. ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Ilmastovuosikertomus 2019. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ilmastolain mukaan valtioneuvosto toimittaa kerran vuodessa ilmastovuosikertomuksen eduskuntaan. Ilmastovuosikertomuksella seurataan keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) toteutumista. Tämä tarkoittaa erityisesti taakanjakosektorin päästökehityksen (päästökaupan ulkopuoliset sektorit) seurantaa suhteessa KAISU:ssa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin.

SKAL pitää hyvänä säännöllistä raportointia päästövähennysten toteutumisesta. Ilmastovuosikertomuksen sisältöä voisi kuitenkin laajentaa, kuten kuultiin useammaltakin taholta aiemmin järjestetyssä julkisessa kuulemistilaisuudessa. Lisäämällä myös päästökauppasektoria koskeva osio vuosikertomukseen saataisiin kaikki ilmastotoimet kootusti näkyviin. **SKAL myös toivoo vuosikertomukseen lisättäväksi toteutettujen päästövähennysten kustannukset ja muut vaikutukset.**

Kuten edellä todetaan, seurataan ilmastovuosikertomuksessa lähinnä taakanjakosektorin päästökehitystä suhteessa KAISU:ssa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin. Liikenteen osuuden todetaan olevan taakanjakosektorin päästöistä suurin ja tämän vuoksi merkittävimmät päästövähennystoimet on kohdistettu liikennesektorille. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa merkittävä osa toimista on kohdistettu liikennesektorille.

Suunnitelmassa tai ilmastovuosikertomuksessa ei ole erityisesti maanteiden tavaraliikennettä käsitteleviä osioita. SKAL:n mukaan vuosiraportissa olisi kuitenkin syytä huomioida myös esimerkiksi kaluston koon kasvattaminen, jonka avulla on vähennetty päästöjä kuljetettua tavaramäärää kohti.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen vaikuttavat keskeisesti kolme eri tekijää: 1) liikennesuoritteen kehitys, 2) liikennevälineiden energiatehokkuus ja 3) käytetyt polttoaineet.

Käytettyjen polttoaineiden osalta erityisesti polttoaineverotuksessa tehtävät toimenpiteet vaikuttavat voimakkaasti maanteiden tavaraliikenteeseen. Tässä yhteydessä täytyy ihmetellä hallituksen budjettiesitystä, jossa dieselin verotusta ollaan korottamassa kahdella tavalla. Parasta aikaa on lausuntokierroksella polttoaineveron korotus, joka nostaa dieselin verotusta 5,9 snt/l. Tämän lisäksi budjettiriihessä linjattiin parafiinisen dieselin veronalennuksen poistaminen, minkä kustannusvaikutus on 120 miljoonaa euroa. Yhteensä näistä on tulossa 140 miljoonan euron vuosittainen kustannuslisä maanteiden tavaraliikenteelle.

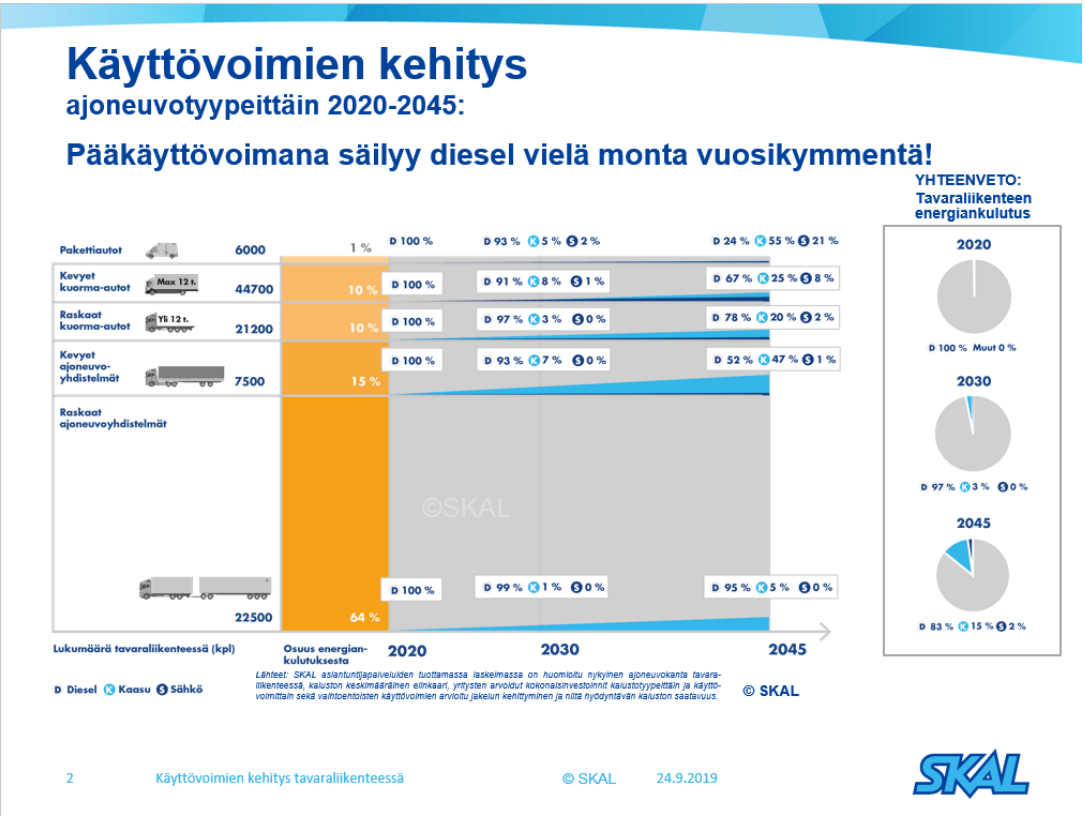
Erityisesti jälkimmäinen korotus ihmetyttää, koska se kohdistuu lähipäästöiltään puhtaampaan dieseliin ja lisäksi vielä myös kaikkein puhtaimpaan jätteistä ja täh-

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY | Nuijamiestentie 7 | T +358 9 478 999 | skal@skal.fi | **WWW.SKAL.FI**
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL | FI-00400 Helsinki | F +358 9 587 8520 | Y-0202176-1 | www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

teistä valmistettavaan dieseliin, joka hiilidioksidipäästöiltään on jopa 90 % parempaa kuin fossiilinen diesel.

Ehdotettu muutos johtaisi haitallisten lähipäästöjen kasvamiseen, sillä suurimmassa osassa suomalaisia dieselkäyttöisiä kuorma- ja henkilöautoja ei ole sellaista päästövähennystekniikkaa, mikä poistaisi tarpeen vähentää lähipäästöjä parafiinisen dieselin avulla. Ammattiliikenteessä käytettävien kuorma-autojen keski-ikä Suomessa on 10 vuotta, ja ajoneuvokanta uudistuu hyvin hitaasti.

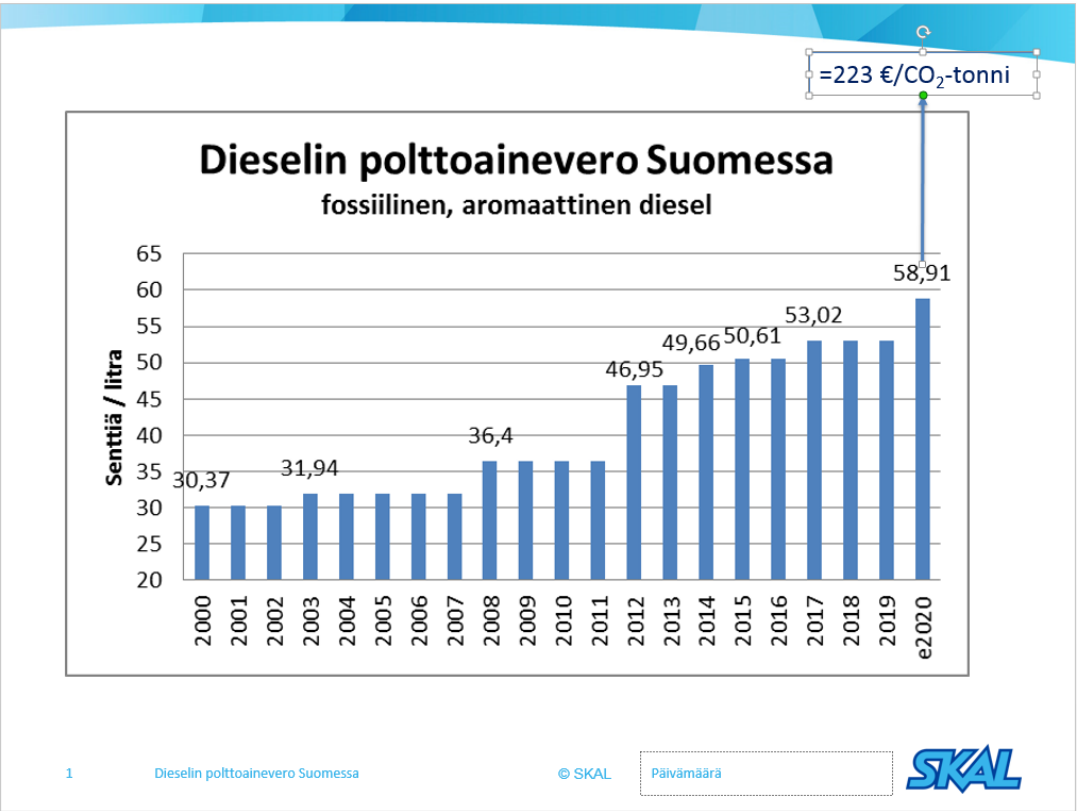
Suomalaisen kuljetuskaluston ominaisuudet ja kokonaismassat huomioiden on selvää, että pääasiallinen käyttövoima on vielä lähivuosikymmenten ajan nestemäinen diesel. Oheisessa kuviossa on SKAL:n arvio siitä, miten vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus tavaraliikenteen energiankulutuksesta muuttuu vuoteen 2045 mennessä.



Tehokkain keino alentaa päästöjä on lisätä uusiutuvan dieselin osuutta maanteiden tavaraliikenteessä ja alentaa uusiutuvan dieselin polttoaineveroa siten, että puhtaasta uusiutuvasta dieselistä tulee aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto kuljetusyrityksille. Muutos vaatii hallitusohjelmassa mainitun **ammattidieselin** nopeaa käyttöönottoa Suomessa. Ammattidieselin avulla voitaisiin lisätä kalliimman uusiutuvan dieselin osuutta polttoaineissa kilpailukyvyn kärsimättä. Ammattidieselmallissa kuorma-autojen haltijoille palautettaisiin polttoaineveroja takaisin. EU:n energiaverodirektiivissä säädetty järjestelmä on käytössä mm. Ranskassa ja Italiassa.

Dieselin polttoaineveroa on korotettu tällä vuosikymmenellä Suomessa erittäin voimakkaasti. Kun huomioon otetaan kesälle 2020 ehdotettu korotus, 2010-luvun

alusta alkaen fossiilisen dieselin polttoaineveroa on korotettu 62 %, mikä ylittää moninkertaisesti tavallisen inflaatiotahdin. Vuoden 2020 ehdotetulla verotasolla fossiilisessa dieselissä on polttoaineveroa 230 € per hiilidioksiditonni, mikä on lähes kymmenkertainen määrä verrattuna päästökauppasektorin hintaan. Tämä voi johtaa siihen, että Suomessa CO_2-päästöjä ei vähennetä siellä, missä se olisi kaikista taloudellisinta.



SKAL edellyttää, että liikenteen kokonaisverouudistuksen valmistelua vauhditetaan. Tämän kokonaisverouudistuksen yhteydessä tulee käydä läpi eri käyttövoimien (diesel, kaasu, sähkö) verotus ja siihen sisältyvänä valmistella ammattidieselin käyttöönotto Suomessa. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus tulee tehdä parlamentaarisessa ohjauksessa yhteistyössä liikenteen toimijoiden kanssa. Ennen kokonaisuudistuksen valmistumista ei tule tehdä yksittäisiä ja irrallisia veronkorotuksia.

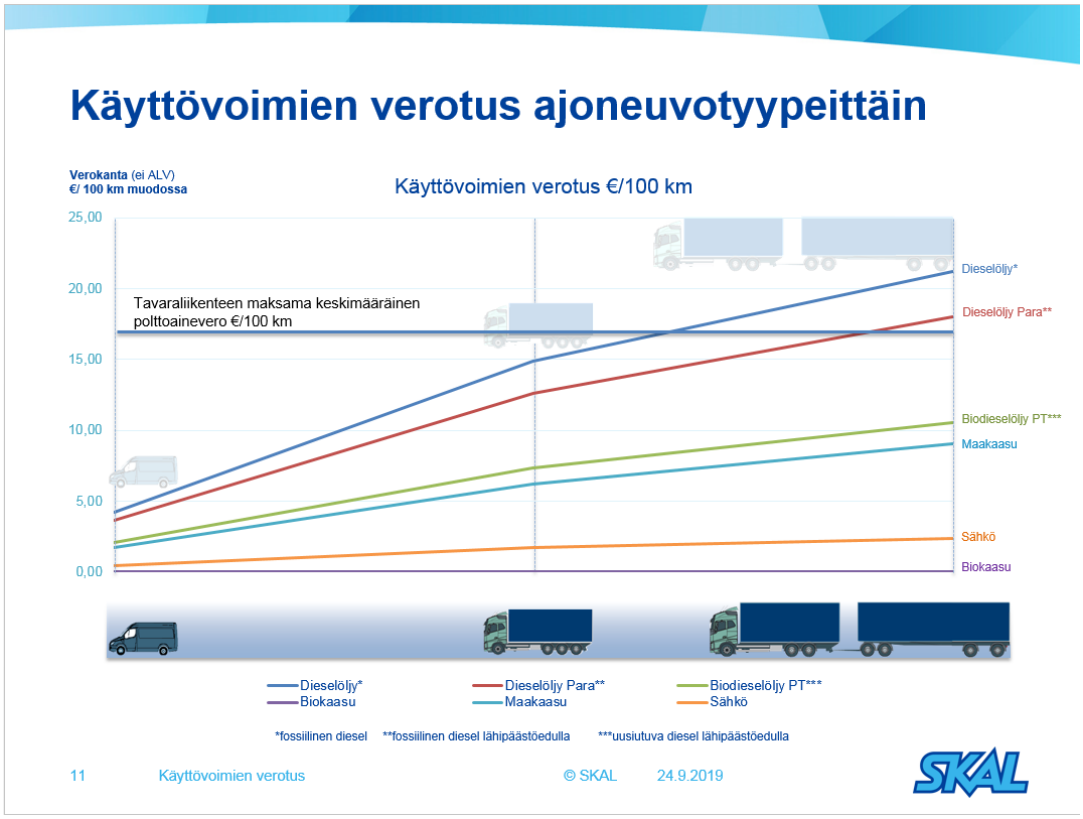
SKAL:n mukaan onnistunut liikenteen verotuksen kokonaisuudistus:

1. Huomioi älykkäästi eri käyttäjäryhmien tarpeet
2. Tukee päästövähennystavoitteen saavuttamista
3. Rakentuu ammattidieselille
4. Ohjaa rahaa tiestölle

Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa on syytä tehdä tiekartta eri käyttövoimien kestävään verotukseen. Uudistuksessa tulee huomioida yhtäältä päästövähennystavoitteet ja toisaalta Suomen kilpailukyky. Liikenteen verotaakka ei voi jäädä nestemäisiä polttoaineita käyttävien harteille, kun raskas liikenne ominai-

suuksiensa vuoksi tulee käyttämään dieseliä pääkäyttövoimanaan vielä pitkälle tulevaisuuteen.

Oheinen kuva kertoo siitä, miten tällä hetkellä eri käyttövoimia verotetaan €/100 km muotoon muutettuna. Keskimääräinen tavaraliikenteen verotaso on 0,17 €/km. Kuten kuvasta käy ilmi, uusia vaihtoehtoisia käyttövoimia verotetaan huomattavasti perinteisiä nestemäisiä polttoaineita vähemmän. Kuvio osoittaa selkeästi tarpeen liikenteen verotuksen kokonaisvaltaiselle uudelleentarkastelulle, jotta liikenteen ympäristöystävällisyyttä edistetään oikeudenmukaisesti kussakin käyttövoimassa.



Kokonaisuudessa on tärkeää varmistaa, että suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä ei heikennetä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut