Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

55-valmiuspaketti tiedonanto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta (E 97/2021 vp). Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio antoi 14 päivänä heinäkuuta 2021 niin kutsutun 55-valmiuspaketin eli ilmastopaketin, jonka ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä.

Valtioneuvoston selvityksen mukaan Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastosopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55 % ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Tiedonannon mukaa tarkemmat kannat valmiuspaketin osana annettuihin lainsäädäntöehdotuksiin esitetään niitä koskevissa erillisissä U-kirjelmissä. SKAL haluaa olla vahvasti mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa, mutta toteaa, että sillä on useita huomioita erityisesti varsinaisten lainsäädäntöehdotusten suhteen.

SKAL katsoo, että U-kirjelmien valmisteluvaiheessa tulisi olla laajat mahdollisuudet kommentoida kirjelmien sisältöjä. Kun U-kirjelmien valmistelu jakautuu valtion hallinnossa useaan eri ministeriöön**, on tärkeää, että Suomen kannan muodostamisessa tulee kokonaisuutena otettua huomioon ehdotusten vaikutukset mm. Suomen kilpailukyvylle ja logistisiin kustannuksiin.** Tämä edellyttää sidosryhmien osallistamista kantojen valmisteluun laajasti.

SKAL kiinnittää huomiota edellä mainittuihin EU:n ilmastolailla asetettuihin velvoitteisiin ja esittää, että lainsäädäntöehdotuksissa ei aseteta EU-velvoitteita tiukempia kansallisia tavoitteita. SKAL on huolissaan liikenne- ja viestintäministeriön ja valtioneuvoston suunnitelmista kansallisiksi toimenpiteiksi tieliikenteen päästöjen osalta. SKAL pitää tärkeänä, että Suomen kilpailukyvystä huolehditaan samalla kun suunnitellaan päästövähennystoimenpiteitä.

Erityisen tärkeänä SKAL pitää tiestön kunnosta huolehtimista. Tiestön kunnolla on suuri merkitys hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Tienpintojen paremmalla

kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä kuorma- ja linja-autoilla jopa 5 prosentilla. Suunnitellun EU-tasoisen tieliikenteen päästökaupan tuloja tulisi tästä syystä ohjata **energiatehokkaan ja vähäpäästöisen tieinfrastruktuurin rakentamiseen.**

SKAL katsoo, että ammattidiesel tulee säilyttää energiaverodirektiivin keinovalikoimassa. Suomi on Euroopan kuljetusintensiivisin maa. Etäisyydet ovat pitkiä ja tavaravirrat ohuita. Kun diesel on vielä pitkään pääkäyttövoimana tavaraliikenteessä, ammattidieselin kaltainen polttoaineen verotason sääntely- ja kompensointikeino on Suomelle elintärkeä. Esimerkiksi SKAL:n kuljetusbarometrin 3/2021 mukaan uutta kalustoa hankkivista kuljetusyrityksistä 98 % on hankkimassa dieselkalustoa.

Kun ammattibiodiesel on hallitusohjelmankin mukaan tarkoitus ottaa Suomessa käyttöön, tulee Suomen vaatia ammattidieselin säilyttämistä EU:n energiaverodirektiivin keinovalikoimassa. Vientimme kustannustaakkaa lisäävien polttoaineveron korotusten vaikutuksia on lievennettävä ottamalla käyttöön hallitusohjelmassa linjattu ammattibiodiesel. Kyse on monessa EU-maassa käytössä olevasta veronpalautusjärjestelmästä, jolla alennetaan tavaraliikenteessä käytettävän dieselin verotusta palauttamalla polttoaineveroa kuljetusyrityksille.

Ruotsissa kannustetaan asiakkaita valitsemaan uusiutuva polttoaine veromallilla, jossa uusiutuva polttoaine vapautetaan polttoaineverosta silloin, kun sitä käytetään korkeasekoitteisena vuotuisen jakeluvelvoitteen päälle. Tämän mallin avulla Ruotsista on tullut Euroopan johtava maa uusiutuvan polttoaineen käyttäjänä. SKAL on yhdessä Nesteen kanssa esittänyt Suomeen samaa mallia, joka vähentää varmuudella kokonaispäästöjä. Yhdistettynä ammattibiodieseliin malli keventäisi logistiikkakustannuksia ja mahdollistaisi maanteiden tavaraliikenteessä nopean siirtymän lähes päästöttömään liikenteeseen. Ehdotettu energiaverodirektiivi mahdollistaisi uusiutuvan polttoaineen verottamisen nykyistä alhaisemmalla verotasolla. Muutosehdotus on hyvä ja päästövähennystavoitteita tukeva.

SKAL on ollut vaatimassa yhdessä elinkeinoelämän järjestöjen kanssa kansallisen päästökauppavalmistelun lopettamista. SKAL näkee tärkeänä, että Suomi ei ota käyttöön kansallista päästökauppajärjestelmää tieliikenteessä. SKAL suhtautuu kielteisesti myös EU-päästökauppamalliin, joka nostaisi korkeasti verotetun polttoaineen hintaa heikentäen tavaraliikenteen toimintamahdollisuuksia sekä Suomen tuotanto- ja hintakilpailukykyä. Päästökauppajärjestelmän soveltaminen tieliikenteeseen vaatii erityisen huolellisen arvion kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövähennyskeinona.

Liikenne- ja kuljetusalan järjestöjen laatiman vähäpäästöisen liikenteen tiekarttatiekartan perusteella voidaan todeta, että liikenteen päästövähennystavoitteet on saavutettavissa ilman polttoaineen hintaa nostavia veronkorotuksia tai päästökauppaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Petri Murto
johtaja, toimitusjohtajan varamies

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja