3.10.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035 (VNS 4/2022 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman laatimisesta on säädetty ilmastolaissa. Järjestyksessään toisen ilmastosuunnitelman lähtökohtia ovat EU:n komission ehdottama vuoden 2030 kiristynyt päästövähennysvelvoite ja Sanna Marinin hallitusohjelmassa määritellyt ilmastolinjaukset. 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.

Suunnitelman tavoitteet

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tavoitteenasettelun lähtökohdaksi on otettu EU:n komission heinäkuussa 2021 julkaisema ehdotus taakanjakoasetukseksi (EU 2021d). Sen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuonna 2030 olisi 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kyse on vielä ehdotuksesta ja komission ehdottama 50 prosentin päästövähennysvelvoite on Suomelle erittäin kunnianhimoinen.

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, kuten suunnitelmassa on pääosin todettukin.

SKAL pitää sinänsä ilmastopolitiikan suunnitelmaa tarpeellisena. Näin yhteiskunnassa pystytään arvioimaan ilmastopolitiikan linjauksia ja myös yritykset voivat arvioida millainen toimintaympäristö Suomi tulevaisuudessa on ja kannattaako Suomeen investoida.

SKAL kiinnittää huomiota edellä mainittuun EU:n asettamaan velvoitteeseen ja esittää, että

- Suomessa ei aseteta EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.
- tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa otetaan huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvylle.
- taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta

Yritys- ja kilpailukykyvaikutukset puutteellisia

Suunnitelmassa ei riittävästi käsitellä vaikutuksia eri sektoreille.

Yritysvaikutukset tulee ottaa huomioon huomattavasti laajemmin ja Suomen kilpailukyky yleisesti, mutta suunnitelman ja tavoitteiden osalta erityisesti kuljetus- ja logistiikkatoimialan merkitys, kustannustaakka ja reaalinen kyvykkyys nykyteknologian keinoin sopeutua Suomen asettamaan nopeaan hiilineutraalisuus-tavoitteeseen.

Jo nyt nähtävissä olevat arvaamattomat vaikutukset käytännön päästövähennystoimien osalta antavat aihetta arvioida uudelleen Suomen hiilineutraalisuus-tavoitteet, varsinkin jos keinot aiheuttavat kohtuuttoman kustannusnousun.

Liikenne

Liikenteen päästöjen puolittamistavoite on erittäin vaativa tavoite ja sitä tulisi arvioida uudelleen. Jo vuoden 2022 tasolla on ollut nähtävissä arvaamattomia vaikutuksia, jotka heikentävät Suomen asemaa mm. vientisektorin kilpailukyvyn näkökulmasta.

Muita keinoja etsittävä

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 kenovalikoimalla. Nämä keinot on esitelty Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa. SKAL pitää lähtökohtana sitä, että toimenpiteitä valittaessa on varottava kilpailukyvyn menettämistä. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

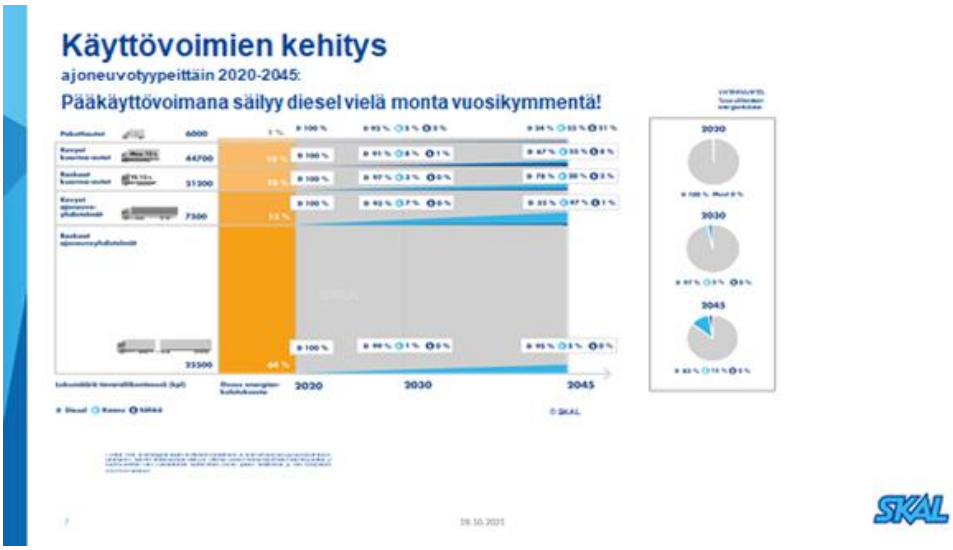
Käytännön päästövähennystoimien kustannusvaikutuksia ei ole pystytty päätöksenteossa arvioimaan riittävästi. Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa. Kaksi kolmasosaa polttoaineesta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa ei ole olemassa dieselille vaihtoehtoista käyttövoimaa. Polttoainekustannukset ovat keskimäärin 25 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista, perävaunuyhdistelmillä jopa yli 30 prosenttia.

Tämän vuoden ajan dieselin pumppuhinta on ollut ennätyksellisen korkealla. Tilastokeskuksen 22.8.2022 julkaiseman kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannusindeksin mukaan kuljetusyritysten kustannusnousu heinäkuussa oli 14,3 prosenttia. Dieselöljyn hinta nousi 45 prosenttia edellisvuodesta. Sen vaikutus kokonaiskustannusten nousuun oli 10,4 prosenttia.

Tavaraliikenteessä diesel on pääkäyttövoima vielä 2030 -luvulla ja dieselin hinnankorotukset aiheuttavat vain lisäkustannuksia

Maanteiden tavaraliikenteessä on Suomessa yli 90 000 kuorma-autoa, joiden keski-ikä on yli kymmenen vuotta. Niiden joukossa on joitakin sähkökuorma-autoja (kevytkuorma-auto) ja muutama sata kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Kaluston uusiutuminen on hidasta, joten on selvää, että pääasiallinen käyttövoima vielä 2030-luvulla on yhä diesel. Tavaraliikenteessä sähköistyminen etenee nykyisten ennusteiden perusteella hitaasti.

Suomessa on käytössä paljon muita EU-maita raskaampia ajoneuvoyhdistelmiä, jonka sähköistäminen edes tulevaisuuden akkuteknologialla on haastavaa. Lisäksi sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on vielä toistaiseksi moninkertainen dieselkalustoon nähden ja latausinfran puute vähentää yritysten mahdollisuutta investoida ladattaviin autoihin. Kuorma-autojen sähköistyminen onkin selvästi hitaampaa kuin henkilö- ja pakettiautokannan. Myöskään kaasukäyttöisiä kuorma-autoja ei ainakaan toistaiseksi päästä hyödyntämään kaikkein raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä.



Raskaimmat ajoneuvoyhdistelmät (60 – 76 tonnia) kuluttavat dieseliä 2/3 maanteiden tavaraliikenteen vuosittaisesta 1,3 miljardin litran kokonaismäärästä, eikä tähän ole nyt tarjolla vaihtoehtoista käyttövoimaa. Liikenteen hinnoittelun vaikutukset kohdistuisivat yrityksiin tällöin suoraan kustannusten kasvuna, joka ei ole vältettävissä tai ennakoitavissa Tämän vuoksi polttoaineen hinnalla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää, ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.

Jakeluvelvoitteen lisäkiristyksistä luovuttava

SKAL pitää hyvänä, että polttoaineen hintakriisin myötä on tehty myös ratkaisuja, jotka keventävät mm. kuljetusalan kustannustaakkaa ja vaikuttavat kannustavasti työssäkäyntiin. Jo voimaantullut jakeluvelvoitteen alentaminen 7,5 prosenttiyksiköllä vuodelle 2022 johti siihen, että osa polttoaineyhtiöistä otti alentamisen huomioon hinnoissaan heinäkuun alussa, jo hieman ennalta ennen lain voimaantuloa, ja vaikutus dieselpolttoaineen pumppuhintoihin oli selkeä. Kuukauden aikana, heinäkuun alkupäivistä elokuun alkupäiviin dieselin hinta laski noin 40 senttiä litralta, mutta on ymmärrettävää, että samanaikaisesti polttoaineen hintoihin vaikuttaa useita eri tekijöitä, toisinaan jopa eri suuntiin.

Aiemmin jakeluvelvoitevaatimuksia asetettaessa ei ole ollut tiedossa uusiutuvan dieselin raaka-aineiden hinnannousu maailmanmarkkinoilla. Myöskään kolmen ministeriön tilaamassa, Afryn toteuttamassa ja viime vuoden marraskuussa julkistetussa selvityksessä ei ole onnistuttu, kun siinä arvioitiin jakeluvelvoitetason (30 %) arvioidaan nostavan dieselin pumppuhintaa 12–22 senttiä/litra vuoteen 2030 mennessä. Edellä on todettu, että vaikutukset ovat huomattavasti suuremmat. SKAL katsoo, että tällaisessa tilanteessa ei tule tehdä uusia päätöksiä jakeluvelvoitteen kiristämisestä 34 prosenttiin.

Ja edellä kerrotun mukaisesti, on myönteistä, että hallitus teki eduskunnalle esityksen jakeluvelvoitteen alentamista 7,5 prosenttiyksiköllä myös vuonna 2023. SKAL korostaa, että tästä linjauksesta on pidettävä kiinni. Sen sijaan lakiesityksessä esitetty jakeluvelvoitteen korottaminen kiristäminen jo vuonna 2024 entisestään lisää kuljetuskustannuksia huomattavasti ja on haitallinen Suomen kilpailukyvylle. Jo muutenkin korkean energian hinnan vuoksi Suomessa onkin löydettävä muita keinoja päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikenteen päästökauppa

Myös liikenteen päästökauppa korottaa polttoaineen hintaa, lisäten erityisesti maanteiden tavaraliikenteessä Suomessa käytössä olevien isojen ja tehokkaiden kuljetusyksikköjemme kustannuksia. Kun liikenteen päästöt on mahdollista puolittaa ilman päästökauppaa, Suomen on puolustettava koko kuljetusketjumme ja elinkeinoelämämme kilpailukykyä karsimalla liikenteen päästökauppa suunnitelman keinovalikoimasta. Päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa ilman päästökauppaa ja polttoaineveron korotusta, kunhan toteutettavaksi nostetaan monipuolinen keinovalikoima, johon kuuluvat mm. logistiikan digitalisaatio, tieverkon kunnossapidon parantaminen ja HCT-kaluston yleistyminen kuorma-autokuljetuksissa

Ammattidiesel

SKAL edellyttää, Suomessa tulee ottaa käyttöön EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyn mekanismin mukaisesti ammattidiesel, jolloin kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin. Järjestelmä on käytössä kahdeksassa EU-maassa.

Ammattidiesel mahdollistaa uusiutuvan dieselin osuuden lisäämisestä aiheutuvan hintavaikutuksen kompensoinnin. Vaikka jakeluvelvoite ei ole varsinainen vero, ovat sen vaikutukset rinnasteisia veronkorotukselle. Kyse on kansallisesta lisävaatimuksesta, joka kohdistuu vain suomalaisiin toimijoihin heikentäen suhteellista kilpailukykyämme. Jakeluvelvoite tekee raskaasta liikenteestä puhtaampaa, mutta yhdessä polttoaineverotuksen kanssa sen hinta yrityksille on nousemassa liian suureksi.

Hallitus päätti ammattidieselin valmistelun aloittamisesta 18.2.2022 ja hallituksen esitys on luvattu antaa syysistuntokaudella 2022. SKAL edellyttää, että ammattidieseliä koskeva laki on käsitelty 2023 päättyvällä vaalikaudella ja ammattidieseljärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2023 tai ainakin viimeistään vuoden 2024 alusta, jolloin jakeluvelvoitteen määräaikaiset alennukset päättyvät. Ammattidiesel mahdollistaa jakeluvelvoitteen osuuden lisäämisestä aiheutuvan hintavaikutuksen edes osittaisen kompensoinnin

Tien kunnon vaikutus

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tiestön kunnon 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 talvikunnossapidolla 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 raskas liikenne operoi 500 miljoonaa ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla.

SKAL edellyttää, että tiestön kunnon vaikutus huomioidaan päästövähennyskeinona ja keinoa hyödynnetään varmistamalla päästöjä vähentävä rahoitus tiestölle.

Energiaverodirektiivi

Energiaverodirektiivin muutosehdotus edellyttäisi, että Suomessa olisi luovuttava dieselin alemmasta verokannasta. Verotasojen yhtenäistäminen käytännössä tarkoittaisi dieselin veron nostamista samalle tasolle kuin bensiinin. Muutos lisäisi merkittävästi kuljetussektorin verotaakkaa. Henkilöauto- ja pakettiautoliikenteessä dieselin polttoaineveron nousu olisi kompensoitavissa poistamalla käyttövoimavero, joten veromuutoksen vaikutukset henkilöautoliikenteeseen jäisivät verrattain pieniksi. Kuorma- ja linja-autoliikenteessä vastaavaa kompensaatiomahdollisuutta ei nykyiseen verorakenteeseen sisälly, koska raskaan kaluston käyttövoimavero on matala.

Lisäksi direktiivin muutosehdotus poistaisi lisäksi mahdollisuuden polttoaineiden ammattimaisen käytön verohuojennuksille, sillä mahdollisuus eriyttää verotasoja kaupallisen ja ei-kaupallisen toiminnan välillä poistuisi. Näin ollen edellä kerrotun ammattidieselin hyödyntäminen ei olisi enää mahdollista.

Näiltä osin energiaverodirektiivimuutosta ei tule hyväksyä ja tämän kannan ovatkin todenneet myös eduskunnan suuri valiokunta ja liikenne- ja viestintävaliokunta. SKAL pitää hyvänä, että myös tässä selonteossa energiaverodirektiivin muutoksia koskevia vaikutuksia on poistettu.

Maatalous

Maatalouden osalle tulee myös asettaa tavoitteita ja toimenpiteitä, jotta taakanjalosektorin eri osa-alueet osallistuvat tasapuolisesti päästöjen vähentämiseen. Maataloudessa käytettävät työkoneet on myös selkeästi huomioitava, joko kohdassa maatalous tai kohdassa työkoneet, mutta niiden osuus ei saa jäädä väliinputoajaksi.

Työkoneet

Työkoneita koskeva jakeluvelvoite tulee nostaa samalle tasolle liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteen kanssa, jotta taakanjalosektorin eri osa-alueet osallistuvat tasapuolisesti päästöjen vähentämiseen. Myös työkoneiden käytöstä aiheutuvia päästöjä olisi seurattava entistä tarkemmin. Edellä todetun mukaisesti maataloudessa käytettävät työkoneet on myös selkeästi huomioitava, joko kohdassa maatalous tai kohdassa työkoneet, mutta niiden osuus ei saa jäädä väliinputoajaksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja