Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035 (VNS 4/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunta

4.10.2022

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Suunnitelman tavoitteet

- Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tavoitteenasettelun lähtökohdaksi on otettu EU:n komission heinäkuussa 2021 julkaisema ehdotus taakanjako-asetukseksi (EU 2021d)
- Sen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuonna 2030 olisi 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon
- Taakanjakosektorilla eri valtioille asetetut erisuuruiset päästövähennystavoitteet ovat ongelmallisia
- Erityisesti Suomelle asetettu 50 prosentin päästövähennysvelvoite on liian suuri
- Bruttokansantuote asukasta kohden ei ole jyvitysperusteena kannatettava, vaan pitäisi huomioida esimerkiksi päästövähennystoimien kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa

Suunnitelman tavoitteet

- EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö
- Joustoa perinteisen päästökauppasektorin ja taakanjakosektorin välillä tulee taakanjakoasetuksessa voida lisätä erityisesti niiden maiden osalta, joille komissio ehdottaa korkeimpia päästövähennysvelvoitteita
- Suomen tulee hyödyntää joustot mahdollisimman tehokkaasti, kuten suunnitelmassa on pääosin todettukin
- Ilmastopolitiikan suunnitelma on sinänsä tarpeellinen
- Näin yhteiskunnassa pystytään arvioimaan ilmastopolitiikan linjauksia ja myös yritykset voivat arvioida millainen toimintaympäristö Suomi tulevaisuudessa on ja kannattaako Suomeen investoida

Suunnitelman tavoitteet

- 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

- Yritysvaikutukset tulee ottaa huomioon huomattavasti laajemmin ja Suomen kilpailukyky yleisesti
- 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

Liikenteen päästövähennykset

- 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.
-

Liikenteen päästövähennykset

- Periaatepäätöksessä esitetyt päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa myös toisenlaisella kenovalikoimalla
- Nämä keinot on esitelty Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa
- 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

Jakeluvelvoitteen lisäkiristyksistä luovuttava

- Jakeluvelvoitetta alennettiin 7,5 prosenttiyksikköä vuodelle 2022
  - vaikutus dieselpolttoaineen hintoihin oli selkeä
  - Kuukauden aikana, heinäkuun alkupäivistä elokuun alkupäiviin dieselin hinta laski noin 40 senttiä litralta
- 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 arvioimaan jakeluvelvoitteen vaikutuksia hintoihin

Jakeluvelvoitteen lisäkiristyksistä luovuttava

- On myönteistä, että hallitus teki eduskunnalle esityksen jakeluvelvoitteen alentamisesta 7,5 prosenttiyksiköllä myös vuonna 2023 ja tästä linjauksesta on pidettävä kiinni
- Sen sijaan lakiesityksessä esitetty jakeluvelvoitteen korottaminen ja 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

Ammattidiesel

- 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
- Hallitus päätti ammattidieselin valmistelun aloittamisesta 18.2.2022 ja hallituksen esitys on luvattu antaa syysistuntokaudella 2022
- Ammattidieseliä koskeva laki on käsiteltävä 2023 päättyvällä vaalikaudella ja ammattidieseljärjestelmä otettava 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

- Fossiilittoman liikenteen tiekartassa 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
- tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisellaLiikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

Tien kunnon vaikutus

- 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

- Tiestön kunnon vaikutus tulee huomioida päästövähennyskeinona ja keinoa tulee hyödyntää varmistamalla päästöjä vähentävä rahoitus tiestölle


SKAL