palta

SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIIKKALIITTO RY
Finnish Freight Forwarding and Logistics Association

2.4.2024

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta keskiviikko 3.4.2024 klo 12.15 /
E 10/2024 vp / Asiantuntijapyyntö

Palvelualojen työnantajat PALTA ry sekä Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittävät liikenne- ja viestintävaliokuntaa 26.3.2024 sähköpostitse molemmille liitoille saapuneesta asiantuntijan lausunto- ja kuulemispyynnöstä koskien valtioneuvoston selvitystä komission tiedonannosta EU:n 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä (nk. 2040-tiedonanto).

Komission 6.2.2024 antama 2040-tiedonanto, sekä samassa yhteydessä antama toinen tiedonanto ”Kohti kunnianhimoista teollista hiilenhallintaa EU:ssa” muodostavat yhdessä komission vision vuoden 2030 jälkeisestä siirtymästä kohti vuoden 2050 ilmastoneutraaliutta. 2040-tiedonanto sisältää myös komission suosituksen EU:n vuoden 2040 ilmastotavoitteeksi, joka perustuu erityisesti sen arvioimaan kolmeen vuosia 2030–2050 koskevaan päästövähennysskenaarioon.

Palta ja SHLL (jäljempänä ”Liitot”) antavat asiaan yhteisen lausunnon ja keskittyvät teemoihin, mitkä kuuluvat liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsiteltäviin asioihin.

Liittojen yleiset tavoitteet ilmasto- sekä liikennepolitiikassa

Liitot pitävät lausunnolla olevan E-kirjeen 10/2024 vp liitteenä olevassa perusmuistiossa sivuilla 2–4 kerrottuja Suomen kantoja perusteltuina ja ne ovat hyvin linjassa liittojen omien ilmastolinjausten kanssa *(ks. esim. liite 1 Paltan ilmastolinjaukset 2021).*

Liitot ovat sitoutuneet uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. Liitot edistävät kestävää kasvua vauhdittavaa ja ilmastonmuutosta hillitsevää lainsäädäntöä ja tukevat sekä kannustavat jäseniään kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden asettamisessa. Liitot tukevat Suomen tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja EU:n ilmastotoimet on rakennettava siten, että koko unioni saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään 2050 mennessä.

Siirtymässä hiilineutraaliuuteen tulee varmistaa, että ilmasto- ja ympäristövelvoitteet ovat globaalissa kilpailussa toimiville yrityksille mahdollisimman tasapuolisia. Suomen tulee jatkossakin vaikuttaa vahvasti globaalien päästövähennyskeinojen kehittämiseen ja käyttöönottoon erityisesti lento- ja meriliikenteessä.

Liittojen laajasti ja monipuolisesti edustamien liikenne- ja logistiikkapalveluyritysten kokonaismaksurasite on Suomessa korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna, mikä on omiaan heikentämään Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

Päästöjä vähennettäessä tulee päättäjien, niin Suomessa kuin muualla EU:ssa, huolehtia siitä, että yritysten liikenteeseen ja logistiikkaan kohdistuvat kustannukset ovat kilpailukykyisiä, sillä kilpailukykyinen liikenne ja logistiikka ovat elinvoimaisen talouden perustekijä.

Liittojen näkemykset Suomen kannoista komission 2040-tiedonantoon

Perusmuistiossa esitetyistä kannoista erityisesti seuraavat ovat liittojen jäsenistölle tärkeitä linjauksia Suomelta:

- ”Eurooppalaisten arjen kustannusten tasoon ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn on kiinnitettävä erityistä huomiota sekä varmistettava, että toimet tukevat myös EU:n pitkän aikavälin kilpailukykyä.” Tämä on hyvin keskeinen linjaus, sillä puhtaassa siirtymässä ja erityisesti sen alkuvaiheessa päästöjen vähentäminen tulee aiheuttamaan merkittäviä lisäkustannuksia. Tärkeää on kuitenkin muistaa se, että ilmastotoimien tekemättä jättäminen, kuten 2040-tiedonannossa myös todetaan, aiheuttaisi suurempia ja kasvavia kustannuksia tulevaisuudessa.

- EU:n 2040 ilmastotavoitteen tason tulee johdonmukaisesti ja uskottavasti tukea EU-tason ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä.” ”2040 ilmastotavoitteen saavuttamisen keinojen pääpainon tulee olla päästövähennyksissä.” Liitot toteavat, että EU:n ilmastopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä, ennakoitavaa ja kustannustehokasta. Politiikkaympäristössä yllättävät muutokset aiheuttavat toimijoille epävarmuutta ja vaikeuttavat kustannustehokkaiden päästövähennystoimien suunnittelua.

- ”Suomi tukee komission ehdotusta asettaa EU:lle vuodelle 2040 90 %:n nettopäästövähennystavoite, joka kattaa sekä päästöt että poistumat.” Liittojen näkemyksen mukaan kasvihuonekaasujen vuoden 2040 nettovähennystavoite voidaan asettaa vuodesta 2030 vuoteen 2050 ulottuvan lineaarisen suoran yläpuolella (77,5 % -> 90 %) komission esittämällä tavalla, jos EU:n energia- ja ilmastopolitiikan rakenne on toimiva ja kustannustehokas (*markkinatalouden mekanismien hyödyntäminen sekä tehokas ja ennakoiva sääntely*).

- Suomi katsoo, että ”tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan, teollisuuspolitiikan, digipolitiikan ja sisämarkkinoiden kehittämisen välisten kytkösten vahvistaminen päästöjen hinnoittelun ja sääntelyn tehostamisen rinnalla tukee tavoitetta EU:n talouden kestävästä ja globaalisti kilpailukykyisestä uudistumisesta.” Liitot pitävät linjausta tärkeänä, sillä digitalisaatio ja innovaatiot ovat keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen torjunnassa ja esimerkiksi uusien päästövähennyksiin tähtäävien palveluratkaisujen mahdollistajina.

- ”Suomi yhtyy tiedonannon arvioon siitä, että EU:n 2040 ilmastotavoitteen saavuttamiseksi päästöjä tulisi vähentää kaikilla sektoreilla.” Liitot pitävät

näkemystä tärkeänä, sillä ilmastotavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan toimenpiteitä kaikilta. Minkään toimialan tai toiminnon ei tulisi olla poikkeusasemassa päästöjen vähentämisessä. Keskeistä kuitenkin on se, että päästövähennyksiä toteutettaessa on sallittava maksimaaliset joustot niin EU-tasolla kuin kansainvälisesti, jotta päästövähennykset voidaan toteuttaa siellä, missä ne kustannustehokkaimmin ovat saavutettavissa. Joustoille tarvitaan selkeät ja ympäristön kannalta rehelliset ja suoraselkäiset pelisäännöt.

- ”Suomi pitää tarkoituksenmukaisena, että komissio ei tiedonannossa ehdota uusia politiikkatoimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, vaan päästövähennykset nojaavat olemassa oleviin aloitteisiin ja toimiin.” Liitot toteavat, että nykyisen komission aikana Fit for 55 -lainsäädäntöpaketti on tuonut liikenteeseen paljon uutta ja merkittävästi päästöihin vaikuttavaa lainsäädäntöä, josta osaa ollaan vasta implementoimassa kansallisiin lainsäädäntöihin. Keskeistä EU:ssa on nimenomaan keskittyä FF55-lainsäädännön tehokkaaseen toimeenpanoon ja kehittämiseen.

- ”Suomi yhtyy komission näkemykseen, että lento- ja meriliikenteen vähäpäästöisten ja päästöttömien polttoaineiden saatavuutta olisi tärkeää parantaa myös huomioiden alojen kilpailukyky.” Liitot toteavat, että EU:n lainsäädännössä paljon painoarvoa saavat liikenteen uusiutuvat päästöttömät polttoaineet, joiden niukkuus kuitenkin aiheuttaa merkittävän kustannushaasteen alan toimijoille. Esimerkiksi haasteena uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) laajemmalle käytölle on se, että SAF:a on vielä 2020-luvulla varsin heikosti saatavilla kilpailukykyiseen hintaan, mikä hidastaa lentoyhtiöiden kestävää ja puhdasta siirtymää. Tästä syystä komission linjaus on meri- ja lentoliikennetoimijoiden näkökulmasta erittäin tärkeä.

Liittojen kommentit Suomen tarkennettuihin ennakkovaikuttamiskantoihin EU:n 2040 ilmastotavoitteen saavuttamiseksi

<u>Päästökauppa</u>

Liitot katsovat, että EU:n yleinen päästökauppa on keskeisin ja tehokkain tapa vähentää hiilidioksidipäästöjä. EU:n päästövähennystavoitteita tiukentavat lisätoimet tulee painottaa päästökauppasektorille niin suuressa määrin kuin mahdollista, jotta päästövähennysten kokonaiskustannukset pysyvät kohtuullisina.

<u>Nykyinen taakanjakosektori mukaan lukien maatalous</u>

Perusmuistion sivulla 5 todetaan, että ”Suomi korostaa, että taakanjakoasetus nykymuodossaan ja siihen sisältyvä bruttokansantuote asukasta kohden -perusteinen jäsenmaakohtaisen velvoitteen asettamismetodi eivät edistä kustannustehokkaasti ja kestävästi siirtymää kohti EU:n ilmastoneutraaliutta. Suomi korostaa, että EU-tason ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi on jäsenmaiden päästövähennysvelvoitteiden

välisten erojen kavennuttava merkittävästi tai poistuttava vuoteen 2040 mennessä, mikäli taakanjakoasetus säilyisi nykymuotoisena.”

Liitot yhtyvät Suomen näkemyksiin taakanjakosektorista. Liitot kuitenkin katsovat, että EU:n nykyistä ilmastopolitiikan kehikkoa tulisi yksinkertaistaa vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. ETS2:n käyttöönoton myötä suuri määrä kasvihuonekaasupäästöjä tulee kuulumaan sekä uuteen päästökauppaan että ns. taakanjakosektorille, jossa jäsenmailla on omat velvoitteensa. Yksinkertaisuuden ja kustannustehokkuuden vuoksi taakanjakosektori tulisi lakkauttaa ja siihen kuuluvat päästölähteet siirtää muille sektoreille vuodesta 2031 alkaen.

Liikennettä koskevan sääntelyn kehittäminen

Liitot yhtyvät perusmuistion sivulla 8 mainittuun Suomen kantaan siitä, että ”meri- ja lentoliikenteen päästövähennyksiä tulisi edistää ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa. Suomi pyrkii siihen, että talvimerenkulku huomioidaan meriliikenteen päästövähennystoimissa ja mitoiltaan- ja massoiltaan suurempien ajoneuvoyhdistelmien tehokkuus huomioidaan eri aloitteissa. Suomi korostaa tässä yhteydessä myös huoltovarmuuden turvaamisen tärkeyttä.”

Liitot toteavat, että Suomen kannasta puuttuu raideliikennenäkökulma. Raideliikenne on ympäristöystävällinen ja energiatehokas liikennemuoto, jonka kulkumuoto-osuuden kasvu edistää EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. Liitot katsovat, että Suomen kannassa tulisi ilmetä raideliikenteen potentiaali puhtaassa siirtymässä niin energiatehokkuuden kuin päästöjenkin näkökulmasta. EU:n Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa on myös asetettu tavoitteet kulkumuotosiirtymästä muista liikennemuodoista raiteille. Liitot ehdottavat, että E-kirjelmässä mainittua Suomen kantaa täydennettäisiin edellä kuvatulla raideliikennettä koskevalla huomiolla.

Tiedonannon vaikutukset EU:n liikennesektorilla

Tiedonannossa ei ehdoteta uusia politiikkatoimia tai aseteta uusia liikennesektoria koskevia tavoitteita.

Muistion sivulla 15 todetaan, että jo tehdyillä EU-päätöksillä ”liikenteen päästöjen arvioidaan vähentyvän vuoteen 2040 mennessä lähes 80 % verrattuna vuoteen 2015. Liikennesektori vapautuu hiilestä olemassa olevan 55 –valmiuspaketin toimeenpanolla, joka sisältää teknologisia ratkaisuja ja hiilen hinnoittelua, sekä tehokkaan ja multimodaalisen liikennejärjestelmän avulla.

Meri- ja lentoliikenteen päästökaupasta todetaan, että komissio tulee arvioimaan kattavuuden laajentamista. Tämä on tulossa komission tarkasteltavaksi päästökauppadirektiivin kirjausten mukaisesti. Tiedonannon mukaan uusiutuvia polttoaineita priorisoidaan meri- ja lentoliikenteeseen, joissa suoran sähköistämisen potentiaali on heikompaa, ja tämä tulee edistämään näiden sektorien kontribuutiota EU:n ilmastotavoitteisiin.

Tieliikenteen päästövähennykset tulevat komission arvion mukaan kiihtymään ajan myötä, kun nollapäästöisiä ajoneuvoja otetaan käyttöön EU:n olemassa olevan CO2-raja-arvosääntelyn myötä. Liikennesektorilla siirtymää hiilineutraaliuteen edistävät myös esimerkiksi rautateiden lisääntynyt käyttö, multimodaalinen liikennejärjestelmä, digitaaliset ratkaisut, liikkumisen palvelut ja optimoitu logistiikka. Komission mukaan on tärkeää myös lisätä kestävää ja edullista kaupunkiliikennettä, kuten joukkoliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä."

Koska 2040-tiedonannossa tavoitteena on 90 %:n nettopäästövähennystavoite ja liikenteen nykyisillä toimenpiteillä ollaan saavuttamassa vain 80 % tarkoittaa se, että myös liikenteeltä tullaan tarvitsemaan uusia lisäpäästövähennystoimenpiteitä vuoden 2030 jälkeen, jotta EU:ssa fossiiliton liikenne on realistista vuonna 2050.

Liitot toteavat, että Suomessa hallituksen tulee panostaa vahvasti liikenteen puhdasta siirtymää edistäviin ja nopeuttaviin toimenpiteisiin jo nyt, sillä mitä aiemmin ja päättäväisemmin jo tiedossa oleviin keinoihin vähentää liikenteen päästöjä panostetaan, sitä paremmin on aikaa saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet, mikä myös osaltaan parantaa Suomen logistista saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

****

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry **Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry**

Elinkeinopoliittinen yksikkö

Tatu Rauhamäki
Johtaja

Petri Laitinen
Toimitusjohtaja

Petri Laitinen
Liikenne- ja logistiikkajohtaja

LIITE 1 Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n Ilmastolinjaus 2021

Paltan ilmastolinjaus 2021

palta

Palvelualat mahdollistavat hiilineutraalin Suomen 2035

Palvelualojen työnantajat Palta on sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen.

Palta edistää kestävää kasvua vauhdittavaa ja ilmastonmuutosta hillitsevää lainsäädäntöä ja tukee sekä kannustaa jäseniään kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden asettamisessa. Palta tukee hallituksen asettamaa tavoitetta hiilineutraalista Suomesta vuoteen 2035 mennessä. EU:n ilmastotoimet on rakennettava siten, että koko unioni saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään 2050 mennessä.

Yksityisten palvelujen merkitys Suomen kansantaloudelle kasvaa jatkuvasti. Vuonna 2020 ne muodostivat 41 % kokonaistuotannosta. Yli miljoona ihmistä työskentelee Suomessa palvelualoilla, ja viennin arvosta palvelut muodostavat kolmanneksen. Palvelujen kasvu ja aineeton arvonluonti ovat ilmaston näkökulmasta kestävällä pohjalla; useimmilla palveluiden päätoimialoista arvonlisä CO2-tonnia kohden on moninkertainen Suomen koko talouden keskiarvoon nähden. Palvelut ovatkin ratkaiseva osa kestävää kasvua sekä Suomessa että kansainvälisesti.

Yksityisten palvelujen merkitys Suomen kansantaloudelle kasvaa jatkuvasti. Vuonna 2020 ne muodostivat 41 % kokonaistuotannosta.

Palveluiden hiilikädenjälki, eli potentiaali vähentää muiden toimijoiden päästöjä, on merkittävä ja jatkuvasti kasvava. Palveluvaltaistuminen ja kiertotalous, jossa omistamisen sijasta käytetään palveluita, vahvistavat kestävää kasvua entisestään. Palvelualoilla tuotetaan ratkaisuja, joiden avulla eri toimialat saavuttavat merkittäviä päästövähennyksiä, kuten myös Paltan Päästövähennyksiä palveluilla -selvitys (2021) osoittaa. Ilmastokestävien palveluiden kehittäminen luo niin työtä kuin uutta vientiä Suomelle.

Paltan ilmastoteesit – ratkaisumme ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi



1

Tehdään kansainvälisiä päätöksiä – ilmasto on globaali

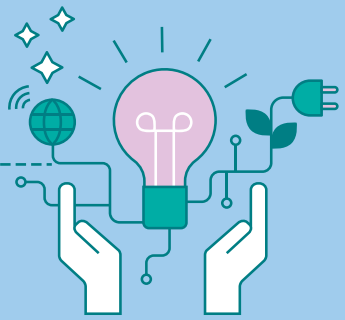
2

Vauhditetaan vähäpäästöistä liikennettä ja logistiikkaa



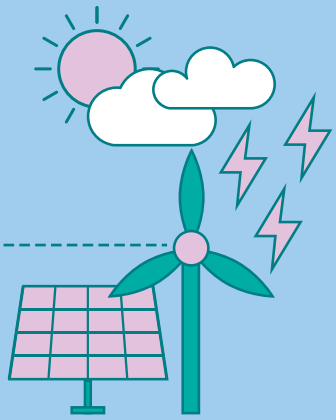
3

Valjastetaan digitalisaatio ja innovaatiot ilmastohaasteen ratkaisijoiksi



4

Turvataan puhdas energiantuotanto



Ratkaisu 1: Tehdään kansainvälisiä ilmastopäätöksiä – ilmasto on globaali

Kansainvälisillä ja EU-tason päätöksillä on merkittävä rooli sekä ilmastotavoitteiden asettamisessa että vähähiilisiin ratkaisuihin kannustavan toimintaympäristön rakentamisessa. Selkeät lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteet luovat ennustettavan toimintaympäristön uusille investoinneille, yritysten toiminnalle ja kestävälle kasvulle.

Kansainvälisellä tasolla:

- EU:n ja Suomen on edistettävä Pariisin sopimuksen tehokasta toimeenpanoa sekä hiilidioksidipäästöjen hinnoittelua myös maailmanlaajuisesti. Yhteiset, globaalit pelisäännöt ovat paras tapa varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset eurooppalaisille yrityksille.

EU-tasolla

- Ennustettavan toimintaympäristön takaamiseksi EU:n on asetettava kunnianhimoiset tavoitteet vuodelle 2040 mahdollisimman pian Pariisin sopimuksen ensimmäisen, vuoden 2023 kokonaistarkastelun jälkeen. Lisäksi on varmistettava, että vuodelle 2030 asetetut tavoitteet saavutetaan. Euroopan komission esittämä Fit for 55 -lainsäädäntöpaketti on tässä tärkeässä roolissa.
- EU:n yleinen päästökauppa on keskeisin ja tehokkain tapa vähentää hiilidioksidipäästöjä. EU:n päästövähennystavoitteita tiukentavat lisätoimet tulee painottaa päästökauppasektorille niin suuressa määrin kuin mahdollista, jotta päästövähennysten kokonaiskustannukset pysyvät kohtuullisina.

- Päästövähennyksiä toteutettaessa on sallittava maksimaaliset joustot niin EU-tasolla kuin kansainvälisesti. Joustoille tarvitaan selkeät, ympäristöintegriteetin varmistavat pelisäännöt.

Palta on sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen.

Ratkaisu 2: Edistetään vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä

Liikenteen päästöjen vähentäminen on avainasemassa päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Suomen on edistettävä vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä siten, että kansallinen visio hiilettömästä liikenteestä saavutetaan vuoteen 2045 mennessä mm. kokonaisliikennejärjestelmää kehittäen. Sijainnin, välimatkojen ja ilmaston takia liikenne ja logistiikka ovat Suomelle vielä ratkaisevampia kuin kilpailijoillemme.

Suomessa liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilisyystiekartassa kuvatuin toimin ja ilman liikenteen vero- ja maksutason nostamista.

Yleinen toimintaympäristö:

- Liikenteen ilmasto- ja ympäristövelvoitteiden tulee olla globaalissa kilpailussa toimiville yrityksille tasapuolisia. Suomen tulee vaikuttaa vahvasti globaalien päästövähennyskeinojen kehittämiseen ja käyttöönottoon lento- ja meriliikenteessä.
- Ilmastopolitiikasta johtuvaa liikennesektoriin kohdistuvaa kustannuspainetta tulee tasata siten, että muut taakanjakosektoriin kuuluvat alat osallistuvat päästövähennysten toteuttamiseen nykyistä vahvemmin.
- Elinkeinoelämän logistiikkaketjun kokonaismaksurasite on Suomessa korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Myös päästöjä vähennettäessä yritysten liikenteeseen ja logistiikkaan kohdistuvien verojen ja maksujen tulee olla kilpailukykyisiä.

Liikenteen päästökauppa

- EU:n tulee meriliikenteen osalta vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa, jotta päästöjen vähennystoimet saadaan globaalisti tasaveroisiksi ja vaikuttavammiksi.
- EU:ssa meriliikenteen päästökauppaa koskevaan direktiiviin tulee lisätä pysyvä helpotus jäävahvisteisille aluksille, jotta Suomen elinkeinoelämän kilpailuasetelma ei vääristy talviolosuhteiden vuoksi.
- EU:ssa tieliikenteen päästökaupan tarpeellisuutta on harkittava, koska se on päällekkäinen polttoaineveroille, bio-osuudelle ja ajoneuvojen päästösäätelylle. Mikäli tieliikenteen päästökauppa otetaan EU:ssa käyttöön, tulee valtion samalla keventää polttoaineiden verotusta, jotta logistiikan kokonaiskustannukset pysyvät kohtuullisina.
- EU:ssa lentoliikenteen ilmaisten päästöoikeuksien lopettamiseen tulisi ryhtyä aikaisintaan vuonna 2030, sillä ilmaisten päästöoikeuksien leikkaaminen aiemmin ja yhdessä muun lentoliikennettä koskevan uuden regulaation kanssa toisi kerralla paljon lisäkustannuksia koronapandemiasta laajasti kärsineelle toimialalle.

Ajoneuvokannan uusiminen ja kuljetusmuodot:

- Liikenteen päästöjä voidaan vähentää kannustamalla vähäpäästöisten autojen hankintaan auto- ja ajoneuvoverotuksella nykyistä voimakkaammin. Henkilöautojen verotuksessa on siirryttävä pidemmällä aikavälillä hankinnasta ja omistamisesta käytön verotukseen.
- Vauhditetaan vähäpäästöisen liikenteen edistymistä tukemalla yritysten päästöttömien työsuhdeautojen hankintoja verohelpotuksin.
- Raideliikenteen merkitystä tulee korostaa ilmastonmuutoksen hillitsemisessä, sillä se on vähäpäästöisempää ja energiatehokkaampaa kuin muut liikennemuodot. Rataverkon sähköistäminen ja tavaraliikenteen täsmäinvestoinnit edistävät siirtymää vähähiiliseen raideliikenteeseen.

Vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä on edistettävä siten, että kansallinen visio hiilettömästä liikenteestä saavutetaan vuoteen 2045 mennessä.

Polttoaineet ja niiden hinta:

- Raskaassa tieliikenteessä verotus perustuu jo polttoaineverotuksen kautta pitkälti käyttöön. Maantiekuljetusten tavaraliikenteessä kannusteet tehostamiselle löytyvät liiketoiminnasta, eivät esimerkiksi kilometripohjaisista tiemaksuista. Polttoaineverotusta ei tule korottaa tai ottaa käyttöön tielikenteen kansallista päästökauppaa ilman yrityskompensaatiota kilpailukyvyn turvaamiseksi.
- Vaihtoehtoisten polttoaineiden valtakunnallisen jakeluverkon ja sähköautojen latausverkoston rakentamista tulee tukea ja edistää vahvasti valtion toimesta.

Uudet ratkaisut:

- Kuljetuskapasiteetin vapaaehtoisen yhteiskäytön mahdollisuuksia tulee selvittää. Logistiikkadatan markkinaehtoista avaamista tulee jatkaa sektorin erityispiirteet huomioiden.

Ratkaisu 3: Valjastetaan digitalisaatio ja innovaatiot ilmasto-haasteen ratkaisijoiksi

Palvelualoilla tuotetaan ratkaisuja, joiden avulla voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä eri toimialoilla. Digitalisaatio ja innovaatiot ovat keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen torjunnassa ja uusien päästövähennyksiin tähtäävien palveluratkaisujen mahdollistajina.

Yleiset periaatteet:

- Palveluiden ja digitalisaation tarjoamia ilmasto-ratkaisuja tulee ottaa laajemmin käyttöön eri toimialoilla kuten energia-alalla, alkutuotannossa, teollisuudessa, rakentamisessa, kiinteistöhuollossa ja liikenteessä.
- Digitaaliset ratkaisut mahdollistavat kiertotalouden vaatiman alusta- ja jakamistalouden kehityksen ja luovat sen käyttöjärjestelmän yhdessä avoimen datan kanssa.
- Digitaalisilla ratkaisuilla (esim. IoT, MaaS) voidaan vähentää liikenteen päästöjä tuntuvasti.
- Reaaliaikatalouteen siirtyminen on keskeinen elementti kestävämmälle kasvulle.

TKI-rahoituksen osuus tulee kasvattaa 4 prosenttiin BKT:stä 2030 mennessä.

Digitalisaation ja innovaatioiden edistäminen:

- TKI-rahoitusta ilmastonmuutoksen torjuntaan on lisättävä pitkäjänteisesti esimerkiksi kiertotaloutta ja digitalisaatiota vauhdittaen.
- Suomen on aktiivisesti panostettava puhtaan teknologian ratkaisujen vientiin sekä yritysten, korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten väliseen tki-yhteistyöhön.
- Julkisen sektorin tulee luoda kysyntää uusille kestäville palveluille ja teknologioille. Erityisesti vahvoilla julkishallinnollisilla aloilla voidaan lisätä uusien palveluiden ja ekosysteemien kasvua julkisen sektorin toimesta. Julkisten hankintojen kautta voidaan tarjota referenssikohteita ilmastoystävällisille palveluille.
- Datan avaamista tulee jatkaa määrätietoisesti ja varmistaa sen markkinaehtoisuus. Sen merkitys uusille digitaalisille palveluinnovaatioille on kiistaton ja merkittävä.
- ”Everything as a service, XaaS” – liiketoimintaa tulee vauhdittaa sääntelyn keinoin.

Ratkaisu 4: Turvataan puhdas energiantuotanto

Energiatehokkuuden parantuminen ja fossiilisten polttoaineiden käytöstä luopuminen vähentävät päästöjä merkittävästi. Samalla sähkön tarve kasvaa. Meidän tulee huolehtia siitä, että saatavilla on riittävästi puhdasta ja hinnaltaan kilpailukykyistä energiaa sähköistyvän yhteiskunnan käyttöön.

- Jotta Suomi olisi kilpailukykyinen sijoittumispaikka digitalisoituvassa ja kestävän kehityksen palveluyhteiskunnassa, tulee myös palveluyritysten sähkövero laskea EU:n minimitasolle.
- Sähkön ja lämmön tuotannon tulee olla Suomessa lähes päästötöntä mahdollisimman pian vuoden 2030 jälkeen huolto- ja toimitusvarmuus huomioiden. Energiajärjestelmämme on muutettava älykkääksi ja joustavaksi. Älykkäiden sähköverkkojen (smart grid) käyttöönottoa on nopeutettava.
- Liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ei tule lukkiutua vain yhteen energiamuotoon. Siirtymää fossiilisesta energiasta puhtaampiin ratkaisuihin tulee edistää usealla rintamalla (mm. bioenergia, sähköenergia, vety).

Laskemalla palveluyritysten sähkövero EU:n minimitasolle voidaan tukea alan sähköistymistä ja digitalisaatiota päästövähennysten edistämiseksi.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry
palta.fi