30.3.2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selvityksestä: Komission tiedonanto - EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä (E 10/2024 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto - EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä (E 10/2024 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

EU-komission tiedonanto ja E-kirje

Komissio antoi 6.2.2024 tiedonannon KOM(2024) 63 final ”Turvattu tulevaisuus – Euroopan vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä kestävässä, oikeudenmukaisessa ja vauraassa yhteiskunnassa” (nk. 2040-tiedonanto).

Tiedonanto sisältää komission suosituksen EU:n 2040 ilmastotavoitteeksi, joka perustuu erityisesti sen arvioimaan kolmeen 2030 – 2050 -päästövähennys-skenaarioon. Tiedonanto ei ehdota uusia politiikkatoimia tai aseta uusia sektorikohtaisia tavoitteita.

Valtioneuvosto on antanut selvityksen komission tiedonannosta EU:n 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä. Selvitys on toimitettu eduskuntaan E-kirjeellä, jossa ehdotetaan Suomen kannat 2040-tiedonantoon.

Yleistä

SKAL toteaa, että syrjäisen ja pitkien etäisyyksien maamme kannalta on tärkeää, että kaikissa EU-linjauksissa Suomen erityisolot otetaan huomioon. Tämä ei ole yksin kuljetussektorin ongelma. Se on teollisuuden, kansainvälisen kaupan, yritysten sijoittumisen ja saavutettavuuden kannalta oleellista.

Hyvänä esimerkkinä EU-vaikuttamisessa Suomen eritysolojen osalta SKAL tuo esiin Suomen nykyisen tavaraliikenteen kuljetuskaluston koon. Nykyiset mitat ja massat ja niiden vaikutus on huomioitava kaikessa EU-lainsäädännössä ja varmistettava, että uusilla säädöksillä ei heikennetä Suomen asemaa ison kalustomme näkökulmasta. Suomessa käytössä olevat mitat ja massat ovat erinomainen päästövähennyskeino, kun yhden vetoauton energiankulutuksella kuljetetaan suurempi määrä tavaraa kerralla.

SKAL katsoo, että ilmastotoimista päätettäessä ja päästöjä vähennettäessä on huomioitava Suomen ja koko EU:n kilpailukyvyn säilyminen. Päästövähennys-toimien vaikutusta kuljetusyritysten toimintaan on seurattava niin, että muun muassa Suomelle aiheutuvat kustannukset eivät kasva varsinkaan suhteessa kilpailijamaihin.

Taakanjakosektorista

Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kustannustehokkuuden tulee nykyistä paremmin korostua jäsenmaakohtaisten tavoitteiden asettamisessa. Nykyinen taakanjakosektorin sisäinen tavoitteen jakaminen eri jäsenmaille ei täytä tasapuolisuusvaatimusta.

EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus. Tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa on otettava huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvylle.

EU-tasoisen liikenteen päästökaupan tullessa on arvioitava taakanjakosektorin tarkoituksenmukaisuutta. Ei ole kestävää, että liikenteen hinnoittelussa on käytössä kaksi päällekkäistä järjestelmää. Taakanjakosektori ei huomioi kustannustehokkuutta päästövähennyksissä, eikä ole myöskään tasapuolinen.

Ehdotettu Suomen kanta

SKAL kannattaa ehdotusta, jonka mukaan Suomi pitää tarkoituksenmukaisena sitä, että komissio ei tiedonannossa ehdota uusia politiikkatoimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, vaan päästövähennykset nojaavat olemassa oleviin aloitteisiin ja toimiin. Keskeisinä säädöskehikon valintaa ohjaavina periaatteina tulee olla ilmastotoimien kustannustehokkuus ja teknologianeutraalius.

Myös SKAL pitää tärkeänä, että vuoden 2030 jälkeisen ajan ilmasto- ja energia-arkkitehtuuri sisältää riittäviä säädöskehikon joustoelementtejä ilmastotoimiin liittyvien kustannuspaineiden hillitsemiseksi. Liian yksityiskohtaisia ohjauskeinoja tulee välttää riittävän markkinaehtoisuuden säilyttämiseksi toimijatasolla ja huomioiden sääntelyn aiheuttama hallinnollinen taakka. Kustannustehokkaiden ja vaikuttavien ratkaisuiden arvioinnissa tulisi myös voida huomioida jäsenvaltiokohtaiset vaikutukset ja erityispiirteet.

SKAL pitää hyvänä ehdotuksen mukaisesti, että Suomi korostaa teknologianeutraaliuden tärkeyttä ilmastopolitiikan toimeenpanossa ja EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaista jäsenvaltioiden oikeutta valita oma energiapalettinsa sekä huomioida riittävästi kansalliset erityispiirteet.

SKAL kannattaa ehdotuksen mukaisia näkemyksiä yleisen päästökaupan osalta, sillä päästökauppa mahdollistaa päästöjen vähentämisen mahdollisimman kustannustehokkaasti ja ennakoitavasti koko EU:n alueella. Päästökauppa mahdollistaa myös EU:n laajuisen, toimivaan markkinaan perustuvan päästöjen hinnoittelun.

SKAL kannattaa ja pitää erittäin tärkeänä ehdotettuja kannanottoja taakanjakosektoria koskien. On hyvä korostaa, että taakanjakoasetus nykymuodossaan ja siihen sisältyvä bruttokansantuote asukasta kohden perusteena jäsenmaakohtaiselle velvoitteelle eivät edistä kustannustehokkaasti ja kestävästi päästöjen vähentämistä. EU-tason ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi on jäsenmaiden päästövähennysvelvoitteiden välisten erojen kavennuttava merkittävästi tai poistuttava vuoteen 2040 mennessä, mikäli taakanjakoasetus säilyy nykymuotoisena.

SKAL katsoo, että on välttämätöntä arvioida taakanjakosektorimenettelyn tarpeellisuutta tilanteessa, jossa uusi jakelijoiden päästökauppa (ETS2) otetaan käyttöön. Taakanjakosektorin päästöjen vähentäminen voi tällöin edetä päästökaupan kautta korvaten taakanjakosektorin jäsenvaltiokohtaiset velvoitteet. Päästökaupan edelleen kehittämisessä tulee huomioida nykyisen direktiivin soveltamisalaan liittyvät toimeenpanon haasteet.

SKAL muistuttaa, että vaikka ruoantuotanto on maatalouden tärkein tehtävä ja huoltovarmuuden perusta, myös logistiikka on huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeä. Muuten olemassa olevatkaan elintarvikkeet ja muut hyödykkeet eivät ole oikeaan aikaan oikeassa paikassa.

SKAL pitää hyvänä, että ehdotetussa Suomen kannassa metsäluonnon monimuotoisuudesta huolehdittaessa tulee riittävällä tavalla huomioida jäsenvaltioiden eroavaisuudet ja olosuhteiden muutokset. Suomen metsäpolitiikka on pidettävä kansallisissa käsissä ja kestävä teollisuuden puun saatavuus on turvattava.

Liikennettä koskevan sääntelyn kehittämisen osalta ehdotetaan mm. Suomen pyrkivän siihen, että talvimerenkulku huomioidaan meriliikenteen päästövähennystoimissa ja mitoiltaan- ja massoiltaan suurempien ajoneuvoyhdistelmien tehokkuus huomioidaan eri aloitteissa. Ehdotuksen mukaan Suomi korostaa tässä yhteydessä myös huoltovarmuuden turvaamisen tärkeyttä. SKAL pitää mittojen ja massojen tehokkuuden huomioimista ja huoltovarmuuden korostamista erittäin tärkeänä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja