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

Liikenne- ja viestintävaliokunta 3.4.2024

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

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

- Syrjäisen ja pitkien etäisyyksien maamme kannalta on tärkeää, että kaikissa EU-linjauksissa Suomen erityisolot otetaan huomioon
- Tämä ei ole yksin kuljetussektorin ongelma, vaan se on teollisuuden, kansainvälisen kaupan, yritysten sijoittumisen ja saavutettavuuden kannalta oleellista
- Ilmastotoimista päätettäessä ja päästöjä vähennettäessä on huomioitava Suomen ja koko EU:n kilpailukyvyn säilyminen
- Päästövähennystoimien vaikutusta kuljetusyritysten toimintaan on seurattava niin, että muun muassa Suomelle aiheutuvat kustannukset eivät kasva varsinkaan suhteessa kilpailijamaihin

Taakanjakosektori

- Kustannustehokkuuden tulee nykyistä paremmin korostua jäsenmaakohtaisten tavoitteiden asettamisessa
- Nykyinen taakanjakosektorin sisäinen tavoitteen jakaminen eri jäsenmaille ei täytä tasapuolisuusvaatimusta.
- 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

- On hyvä, 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
- On tärkeää, 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 tulee myös voida huomioida jäsenvaltiokohtaiset vaikutukset ja erityispiirteet

Ehdotettu Suomen kanta

- On hyvä, 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.

Ehdotettu Suomen kanta

- 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 nykymuotoisen

Ehdotettu Suomen kanta

- 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

Ehdotettu Suomen kanta

- Vaikka ruoantuotanto on maatalouden tärkein tehtävä ja huoltovarmuuden perusta, myös logistiikka on huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeä
- On hyvä, 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

Ehdotettu Suomen kanta

- Liikennettä koskevan sääntelyn kehittämisen osalta ehdotetaan Suomen pyrkivän siihen, että 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**

SKAL