Eduskunta, suuri valiokunta

SuV@eduskunta.fi

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle (U 37/2025 vp) komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetun asetuksen (EU) 2021/1119 muuttamisesta

Eduskunnan suuressa valiokunnassa on käsittelyssä valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetun asetuksen (EU) 2021/1119 muuttamisesta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on kutsuttu kuultavaksi asiassa ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

Komission ehdotuksen tavoite on asettaa vuodelle 2040 Euroopan laajuinen ilmastotavoite varmistamaan vuoden 2050 ilmastotavoitteen saavuttaminen. Ehdotuksen tavoite on myös asettaa yleinen kehikko pääelementteineen ohjaamaan vuoden 2040 toimeenpanon valmistelua ja varmistamaan, että eteneminen kohti vuoden 2050 ilmastoneutraaliutta tapahtuu pragmaattisesti ja joustavasti.

SKAL pitää sinänsä ilmastotoimia tarpeellisina. Samalla SKAL muistuttaa, että ilmastotoimista päätettäessä on huolehdittava Suomen kilpailukyvystä.

Teollisuudessa käydään ankaraa kansainvälistä kilpailua ja lopulta kyse on siitä, missä päin maailmaa tuotteet pystytään valmistamaan kannattavasti ja kilpailukykyisesti. Suomen ei tule harjoittaa politiikkaa, josta pahimmillaan hyötyvät ne maat, jotka eivät välitä lainkaan päästöjen vähentämisestä.

Komission ehdotus on vaikutusarvioiden osalta puutteellinen. Valtioneuvoston kanta painottaa riittävien vaikutusarvioiden merkitystä. Lisäksi valtioneuvoston kannassa on pidetty välttämättömänä, että kaikki jäsenmaat tekevät osansa edettäessä kohti EU-tason 2050-ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.

SKAL kannattaa edellä mainittuja kirjauksia. SKAL korostaa, että ilmastotavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa on analysoitava ja otettava huomioon sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvylle. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Suomi on asettanut tavoitteeksi, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Tavoite perustuu Suomen kansallista ilmastopolitiikkaa ohjaavaan ilmastolakiin ja on mielestämme liian tiukka. Ilmastolain tavoitteiden arviointi on käynnistynyt. SKAL pitää tärkeänä, että ilmastolain tavoitteet avataan ja arvioidaan perusteellisesti uudelleen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Y-tunnus 0202176-1

skal.fi
Puh. (09) 478 999
skal@skal.fi / etunimi.sukunimi@skal.fi

Joustot: päästövähennyksiä edellytettävä tasapuolisesti eri sektoreilta

Komission ehdottaman kehikon yksi pääelementti on sektoreiden välisten joustojen käyttö tukemaan ilmastotavoitteiden kustannustehokasta saavuttamista. Valtioneuvoston ehdotus Suomen kannaksi pitää joustoihin liittyvää ehdotusta välttämättömänä ilmastotavoitteen vaikuttavan ja kustannustehokkaan toimeenpanon näkökulmasta. VN korostaa joustojen huolellista suunnittelua siten, että ne eivät poista kannusteita päästövähennystoimilta, edistävät tosiasiallisesti EU:n 2040-tavoitteiden toimeenpanoa ja huomioivat sektoreiden erityispiirteet.

SKAL pitää välttämättömänä, että päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta, mukaan lukien maankäyttösektori. SKAL huomauttaa elokuussa 2025 lausunnolla olleeseen KAISU3-suunnitelman aineistoon viitaten, että taakanjakosektorilla eniten päästöt ovat vuosina 2005-2023 vähentyneet liikenteessä, -2,9 Mt CO2- ekv vuoden 2005 tasosta.

KAISU3:n mukaan Suomi on myös alittanut vuosien 2021-2023 päästökiintiöt, ja että vuosilta 2021-2024 on kertynyt yhteensä 3,8 Mt CO2-ekv ylijäämää. Ao. kehitys tulee ottaa huomioon mahdollisuutena kompensoida tulevien vuosien ylityksiä.

Tiekuljetusten kriittinen merkitys ulkomaankaupan kuljetuksissa ja huoltovarmuudelle

Valtioneuvoston kanta korostaa erityisesti maankäyttösektoriin liittyviä epävarmuuksia päästövähennysten saavuttamisessa. Kannassaan VN korostaa, että vuoden 2040 ilmastotavoitteita toimeenpanevien säädösehdotusten jatkovalmistelussa tulee huomioida muun muassa maatalouden haasteet sekä liikenteen osalta meri- ja lentoliikenteen energiasiirtymä, ja että vaikutuksia näille sektoreille on tarpeen tarkastella erityisen huolella, huomioiden sektorien merkitys kilpailukyvylle ja resilienssille.

SKAL pitää tärkeänä, että EU:n toimeenpanevien säädösehdotusten jatkovalmistelussa tulee huomioida teknologianeutraalius ja pyrkiä selkeyttämään sääntelyä. Myös vaikutukset tieliikenteeseen tulee tarkastella huolellisesti.

SKAL korostaa, että tiekuljetukset ovat kriittinen osa Suomelle elintärkeän viennin ja tuonnin kuljetusketjuja. Tiekuljetusten sujuvuus huoltovarmuuden turvaamisessa on sekä normaalioloissa että vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa keskeinen.

SKAL on myös vuoden 2025 alusta toiminut Huoltovarmuusorganisaation Logistiikkasektoriin kuuluvan Maakuljetuspoolin kotiorganisaationa.

Suomen erityispiirteet ja teknologianeutraalius huomioon päästöjen vähentämisessä

VN tukee kannassaan komission ehdotusta asettaa EU:lle 90 prosentin nettopäästövähennystavoite edellyttäen muun muassa, että komission jatkotyötä

ohjaavina periaatteina huomioidaan teknologianeutraalius ja kustannustehokkuus. Kannassa on myös nostettu esiin kansallisen kokonaisedun näkökulma vuoden 2040 ilmastotavoitetta ja sen toimeenpanon valmistelua ohjaavaa kehikkoa arvioitaessa.

SKAL pitää edellä mainittuja periaatteita erittäin tärkeinä. Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvylle. Ilmastotavoitteisiin ei saa pyrkiä logistiikan ja liikenteen kustannustaakkaa kohtuuttomasti kasvattamalla. Suomen arktisia olosuhteita, pitkää lämmityskautta, merentakaisuutta ja esimerkiksi pitkiä kuljetusetäisyyksiä on tarve ottaa huomioon entistä vahvemmin.

Logistisen järjestelmän luonteesta johtuen Suomi on myös muuta Eurooppaa riippuvaisempi polttomoottoriteknologiasta ja käyttövoimamuutos pois fossiilisista polttoaineista vie aikaa.

Raskaiden maantiekuljetusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymisen keskeinen este on puutteellinen tankkaus- ja latausinfrastruktuuri. Myös EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamien velvoitteiden täyttäminen vuoteen 2030 mennessä tulee varmistaa. SKAL pitää tärkeänä julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkamista.

Myös sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten kuorma-autojen hankintatukia tulee jatkaa. Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi.

Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymää tukee myös taukopaikkaverkosto. taukopaikat mm. mahdollistavat kuljettajien lakisääteiset tauot ja vuorokausilevon, pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköinnin ja edistävät kuljetustehtävien koordinointia. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä, mikä osaltaan vähentää päästöjä.

Tiestön kuntoa parannettava myös päästöjen vähentämiseksi

Erikseen SKAL haluaa muistuttaa tiestön kunnon merkityksestä päästöjen vähentämisessä. 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.

Periaatepäätös ja Liikenne 12 -suunnitelma eivät 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. Suurimmat polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähenemät saavutetaan liikenteen sujuvuutta parantamalla. Esimerkiksi tien mäkisyys pistemäisten nopeusrajoitusten kanssa voi lisätä polttoaineenkulutusta yli 30 prosenttia. Taajaman läpi kulkevan tien korvaaminen tasaisen ajonopeuden mahdollistavalla ohitustiellä voi tuottaa 30–40 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähenemiä ja matka-ajan säästöjä. Yleisesti tasainen nopeus on energiatehokkainta, millä on suurten kokonaismassojen vuoksi raskaalle liikenteelle erityisen suuri merkitys.

SKAL edellyttää, että tiestön kunnon vaikutus otetaan huomioon päästövähennyskeinona. Päästöjä vähentävä rahoitus tiestölle tulee varmistaa.

Taakanjakoasetuksesta voidaan luopua polttoainejakelun päästökaupan myötä

Polttoainejakelun päästökaupan laajeneminen tammikuussa 2027 tieliikenteeseen nostaa fossiilisten polttoaineiden kuluttajahintoja. Arvio on, että päästökaupasta aiheutuu liikenteelle jopa yli miljardin euron vuotuiset lisäkustannukset. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti kompensoimaan tiekuljetuksille päästökaupasta koituvaa kustannusnousua.

Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakoasetuksen tarpeellisuutta ja toimivuutta. Polttoaineiden jakelun päästökaupan myötä taakanjakosektoria koskeva sääntely muuttuu päällekkäisyytensä vuoksi tarpeettomaksi
Lisätietoa SKALin näkemyksistä ohjelmajulkaisuista verkkosivuillamme:

- Millä energialla kuljetamme: SKAL Käyttövoimaraportti
- Suomen tiet kuntoon: Suomen tiet kuntoon -julkaisu
- Liikenteen verotus ja Suomen kilpailukyky: SKAL Liikenneveropoliittinen ohjelma

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Outi Nietola
logistiikkajohtaja