

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

EU:n uusi ilmastotavoite 2030

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä valtioneuvoston selvitys EU:n uudesta ilmastotavoitteesta 2030. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Komissio esittää EU:n uudeksi 2030 tavoitteeksi vähintään 55 %:n päästövähennystä verrattuna vuoteen 1990 ja tämän tavoitteen lisäämistä EU:n ilmastolakiin. Komission ehdotus perustuu laajaan vaikutusten arviointiin, jonka perusteella tavoite on mahdollista saavuttaa vastuullisella ja sosiaalisesti oikeidenmukaisella tavalla.

Valtioneuvoston selvityksen mukaan Suomi tukee komission ehdotusta EU:n 2030-päästövähennystavoitteen korottamisesta nykyisestä vähintään 40%:sta vuoden 1990 tasoon verrattuna vähintään 55%:iin. SKAL haluaa olla vahvasti mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa, mutta esittää kuitenkin joitakin huomioita ehdotuksen suhteen. SKAL on huolissaan liikenne- ja viestintäministeriön ja valtioneuvoston suunnitelmista kansallisiksi toimenpiteiksi tieliikenteen päästöjen osalta. SKAL pitää tärkeänä, että Suomen kilpailukyvyistä huolehditaan samalla kun suunnitellaan päästövähennystoimenpiteitä.

Erityisen tärkeänä SKAL pitää tiestön kunnosta huolehtimista. Tiestön kunnolla on suuri merkitys hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantie-liikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä kuorma- ja linja-autoilla jopa 5 prosentilla.

SKAL katsoo, että vientimme kustannustaakkaa lisäävien polttoaineveron korotusten vaikutuksia on lievennettävä ottamalla käyttöön hallitusohjelmassa linjattu ammattibiodiesel. Kyse on monessa EU-maassa käytössä olevasta veronpalautusjärjestelmästä, jolla alennetaan tavaraliikenteessä käytettävän dieselin verotusta palauttamalla polttoaineveroa kuljetusyrittäjille.

Ruotsissa kannustetaan asiakkaita valitsemaan uusiutuva polttoaine veromallilla, jossa uusiutuva polttoaine vapautetaan polttoaineverosta silloin, kun sitä käytetään korkeasekoitteisena vuotuisen jakeluvaiheen päälle. Tämän mallin avulla Ruotsista on tullut Euroopan johtava maa uusiutuvan polttoaineen käyttäjänä. SKAL on yhdessä Nesteen kanssa esittänyt Suomeen samaa mallia, joka vähentää varmuudella kokonaispäästöjä. Yhdistettynä ammattibiodieseliin malli keventäisi logistiikkakustannuksia ja mahdollistaisi maanteiden tavaraliikenteessä nopean siirtymän lähes päästöttömään liikenteeseen.

Päästökauppa

Valtioneuvoston mukaan Suomi tukee komission näkemystä siitä, että päästövähennystavoitetta kiristettäessä päästökaupan roolia kasvatetaan päästövähennysten aikaansaamiseksi. Edelleen Suomi korostaa, että komission tulee tarkastella huolellisesti eri vaihtoehtoja erityisesti liikenteen ja rakennusten päästöjen vähentämiseksi, mukaan lukien päästökaupan soveltamisalan laajentamista ja/tai mahdollisten täydentävien EU-tason järjestelmien kehittämistä.

Myös SKAL pitää tärkeänä vaihtoehtojen huolellista tarkastelua. EU:n päästökaupan tai muun vastaavan päästökauppajärjestelmän soveltaminen tieliikenteeseen vaatii erityisen huolellisen arvion kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövähennyskeinona.

Erityisen tärkeänä SKAL näkee sen, että Suomi ei ota käyttöön kansallista päästökauppajärjestelmää tieliikenteessä, vaan osallistuu aktiivisesti mahdollisen EU:n laajuisen tieliikenteen päästökaupan valmisteluun vaikutusarvionteineen. Kansallisena ratkaisuna päästökauppajärjestelmään liittyy iso riski haitallisista vaikutuksista kilpailukyvyille.

Taakanjakoasetus

Valtioneuvoston mukaan Suomi suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio tarkastelee lisäkeinojen luomista EU-tasolla taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi mm. siten, että taakanjakosektorin päästöistä nykyistä enemmän sisällytettäisiin päästökauppaan ja että pitkällä aikavälillä myös maankäyttösektoria laajennettaisiin.

SKAL katsoo valtioneuvoston tavoin, että kun taakanjakoasetusta ja jäsenmaiden sitovia kansallisia tavoitteita muutetaan, kustannustehokkuuden tulisi nykyistä paremmin korostua jäsenmaakohtaisten tavoitteiden asettamisessa. SKAL:n mielestä nykyinen taakanjakosektorin sisäinen tavoitteen jakaminen eri jäsenmaille ei täytä tasapuolisuusvaatimusta.

Energialainsäädäntö

EU:n 2030 päästövähennystavoitteen kasvattaminen voi edellyttää energialainsäädännön uudelleenarviointia, sillä energiasektorilla on keskeinen rooli päästövähennystavoitteen saavuttamisessa.

SKAL pitää hyvänä, että 2030 ilmastotavoitteen uudelleentarkastelun pohjaksi komissio laatii kattavat vaikutusarviointit hyvissä ajoin ennen mahdollisia ehdotuksia energialainsäädännön avaamisesta. Vaikutusarviointien tulisi sisältää jäsenmaakohtaisia arvioita ja energiatehokkuusdirektiivin tulisi kannustaa ensisijaisesti todelliseen energiatehokkuuteen, ei energian kulutuksen rajoittamiseen.

EU:n energialainsäädäntöä uudistettaessa tavoitteena on oltava uusiutuvan dieselin käytön edistäminen verotuksen keinoin. Erityisesti raskaassa tavaraliikenteessä ei ole varteenotettavaa vaihtoehtoa dieselille. EU lainsäädännön on annettava mahdollisuus alentaa ammattiliikenteessä uusiutuvan dieselin polttoainevero nollaverokannalle. Tämä jouduttaisi merkittävästi raskaan liikenteen CO2-päästöjen vähentämistä.

Tieliikenne

Valtioneuvoston selvityksen mukaan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tulee luoda liikenteen osalta toimenpidepolku, joka mahdollistaa ilmastoneutraalisuuden saavuttamisen 2050. EU:n tulisi luoda näkymä sille, kuinka uusiutuvia polttoaineita saadaan ohjattua erityisesti lento- ja meriliikenteen sekä raskaan liikenteen käyttöön varmistaen myös kyseisten polttoaineiden riittävyys.

SKAL pitää tärkeänä sitä, että uusiutuvan dieselin merkitys päästöjen vähentämisessä huomioidaan ja edellä todetun mukaisesti niitä ohjataan maanteiden raskaan liikenteen käyttöön mm. ammattidieselin avulla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja