

2.4.2024

Eduskunta  
Liikenne- ja viestintävaliokunta  
[LiV@eduskunta.fi](mailto: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 vuoteen 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 kestävästä kasvusta vauhdittavaa ja ilmastomuutosta 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 päästövähennysskeinojen 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 päästövähenneksissä.” Liitot toteavat, että EU:n ilmastopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä, ennakoitavaa ja kustannustehokasta. Poliittikaympäristössä 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

näkemyistä 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 suorasekäiset 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 kestävä ja puhdasta siirtymää. Tästä syystä komission linjaus on meri- ja lentoliikennetoimijoiden näkökulmasta erittäin tärkeä.

## **Liittojen kommentit Suomen tarkennettuihin ennakkovaikuttamiskantoihin EU:n 2040 ilmastotavoitteen saavuttamiseksi**

### Päästökauppa

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.

### Nykyinen taakanjakosektori mukaan lukien maatalous

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

välischen 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 kuumalumaan 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 päästökauppadiktiivin kirjausten mukaisesti. Tiedonannon mukaan uusiutuvia polttoaineita priorisoidaan meri- ja lentoliikenteeseen, joissa suoran sähköistämisen potentiaali on heikompa, 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