

EU:N ILMASTOPAKETTI FIT FOR 55

ILMASTOPAKETIN VAIKUTUKSET MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEELLE HUOMIOITAVA

**Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry:n näkemykset**



SKAL

Sisällys

Saatteeksi: Kuljetuksien ja logistiikan kustannukset Suomen kilpailukyyn kohtalonkysymyksiä	3
EU:n ilmastopaketti – mistä on kysymys?	4
Suomen on arvioitava ehdotuksia kansallisen edun näkökulmasta	6
Taakkaa jaetaan – kenelle ja mihin asti?	7
Päästökauppadirektiivi ja sosiaalirahasto pois keinovalikoimasta	8
Energiatohokkuutta tarvitaan, hallinnollista taakkaa ei	10
Enemmän uusiutuvia energialähteitä	10
Energiaverouudistus nostaisi liikenteen verotuksen kohtuuttomaksi	12
Päästöjä vähennettävissä – liikenne- ja kuljetusalan omat esitykset	15

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

Työryhmä

Anssi Kujala
Ari Herrala
Petri Murto
Heini Polamo

Taitto

Jenga/Kristiina Mouna

Kannen kuva

Shutterstock

Muut valokuvat:

SKAL viestintä ja Shutterstock

ISBN 978-952-7246-25-2
(verkkojulkaisu)

Saatteeksi: Kuljetuksien ja logistiikan kustannukset Suomen kilpailukyyn kohtalonkysymyksiä

Euroopan komissio julkaisi Fit for 55 -ilmastopakettin heinäkuussa 2021. Paketti on päästövähennyksiä tavoittelevien lakiehdotuksien kokoelma, joka koskee koko EU:ta. Kyseessä on koko Euroopan ja erityisesti Suomen kilpailukyyn kannalta erittäin merkittävä sääntelykokonaisuus.

Suomen syrjäinen sijainti, ohuet tavaravirrat, pitkät kuljetus-etäisyydet ja merirahdin merkittävä osuus johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen kilpailukyyn enemmän kuin monilla kilpailijamailla.

Tästä syystä EU:n ilmastopaketti on Suomelle iso kohtalonkysymys. On tärkeää varmistaa, ettei sääntelyllä tarpeettomasti vaikuteta haitallisesti tavaroiden liikkumiseen ja näin koko Suomen kilpailukyyn.

Esityksen vaikutusarvioinneissa seurauksia elinkeinoelämälle on käsitelty vain pintapuolisesti, puhumattakaan siitä, mitä muutokset aiheuttaisivat Suomen kaltaisten sijainniltaan haastavien alueiden kilpailukyylle. Pelkästään ehdotus energiaverodirektiiviksi nostaisi meillä fossiilisen diesellitran polttoaineveroa noin 26 sentillä. Muutos lisäisi tavaraliikenteen vuosikustannuksia jopa yli 300 miljoonaa euroa. Tämä olisi täysin kestäväntöntä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry edustaa suomalaisia alan yrityksiä. Nyt ei ole kuitenkaan kysymys vain yhdestä toimialasta. Liikenteen päästövähennystoimenpiteet ja niistä aiheutuvat korkeat kustannukset vaikuttavat kaikkiin suomalaisiin yrityksiin, työllisyyteen, Suomen ulkomaankauppaan ja yhteiskuntaan muuta Eurooppaa enemmän.

Ilmastomuutos koskettaa meitä kaikkia. Me emme kiistä sitä, päästövähennyksiä on tehtävä ja otamme asian alalla tosissamme. Siksi tuomme tässä asiakirjassa esiin alamme esittämiä keinoja.

Ilmastomuutos koskettaa meitä kaikkia. Me emme kiistä sitä, päästövähennyksiä on tehtävä ja otamme asian alalla tosissamme. Siksi tuomme tässä asiakirjassa esiin alamme esittämiä keinoja.

Kaikissa EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa Suomen on suhtauduttava kriittisesti maamme kilpailukykyä heikentäviin muutoksiin.

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

EU:n ilmastopaketti – mistä on kysymys?

Fit for 55 -paketin tavoitteena on toimeenpanna EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalisuus EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä.

Ilmastopakettin säädösesitykset ovat:

- Päästökauppajärjestelmän vahvistaminen
- Päästökauppajärjestelmä meri- ja tieliikenteeseen sekä rakennuksiin
- Sosiaalisen ilmastonrahaston perustaminen
- Energiaverodirektiivin päivittäminen
- Hiilidioksidipäästöjen tullimekanismi
- Taakanjakoaletuksen päivittäminen
- Maankäyttöä ja metsätaloutta koskevan asetuksen päivittäminen
- Uusiutuvaa energiaa koskevan direktiivin päivittäminen
- Energiatehokkuusdirektiivin päivittäminen
- Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-rajojen kiristäminen
- Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin päivittäminen ja muuttaminen asetukseksi
- Asetus uusiutuvat lentopolttoaineiden käytön edistämisestä
- Asetus uusiutuvien polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä

Kahdeksan näistä 12 lainsäädäntöehdotuksesta koskevat voimakkaasti maanteiden tavaraliikennettä. Jos pakettiin sisältyvät esitykset hyväksytään kokonaisuudessaan tämänhetkisessä muodossaan, seuraukset logistiikallamme ovat väis-

tämättä haitalliset. Päästöjä voidaan käsityksemme mukaan alentaa keinoin, jotka eivät romahduta kansallista kilpailukykyämme.

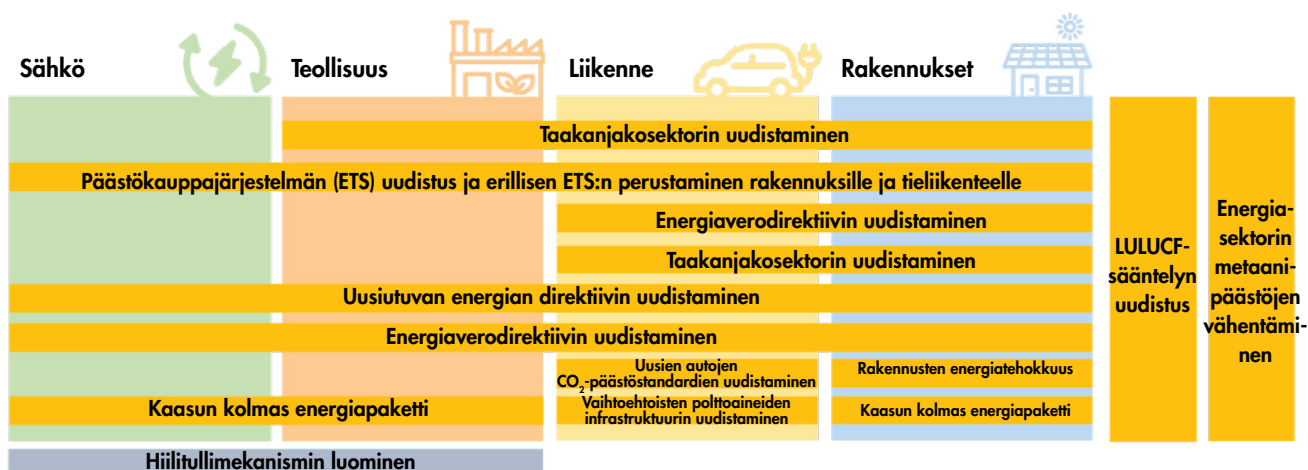
Päästöjen vähentämisen varjolla ei saa tehdä ratkaisuja, jotka muodostavat kohtuutonta kilpailuhaittaa Suomen kaltaisille, Euroopan laidalla sijaitseville valtioille. Yrityksille tulee antaa aikaa sopeutua ja investoida muutokseen. Maanteiden tavaraliikenne on kriittinen osa Suomen logistista järjestelmää, ja sen erityispiirteet tulee huomioida ilmastopakettin sisällössä.

Päästöjen vähentämisen varjolla ei saa tehdä ratkaisuja, jotka muodostavat kohtuutonta kilpailu-haittaa Suomen kaltaisille, Euroopan laidalla sijaitseville valtioille.

Katso lisää:

Ilmastopaketin tavoitteet ja käsittely Suomessa - Valtioneuvoston kanslia (vnk.fi)

"Fit for 55" paketin kokonaisuus



Lähde: Bruegelin kaavion pohjalta suomentanut SKAL

Suomi on päästövähennyksien edelläkävijä raskaassa liikenteessä

Suomen logistinen tehokkuus maanteiden tavaraliikenteessä perustuu muun muassa kuljetuskaluston suuriin mittoihin ja massoihin, joita hyödyntäen tavarat siirretään tieverkolla energiatehokkaasti dieseliä käyttäen.

Suomessa on käytössä Euroopan suurimmat ajoneuvoyhdistelmät. Raaka-aineita ja tavaraa toimitetaan metsistä, montuilta ja tuotantolaitoksilta edelleen jalostettavaksi, kauppaan kuluttajille ja muille yrityksille kotimaassa, mutta myös vientiin.

Kuljetamme yhdessä 76 tonnin painoisessa, jopa yli 34-metriseissä ajoneuvoyhdistelmässä enemmän raakapuuta, haketta tai soraa yhdellä kuljetuskerralla kuin muut EU-maat. Suuret yhdistelmät vähentävät päästöjä, sillä päästöt kuljetettua tonnia kohden laskevat. Suuret ajoneuvokoot ovat Suomelle päästövähennys- ja kilpailuetekijöitä.

Suomessa ajoneuvon koon kasvattaminen on vähentänyt polttoaineen kulutusta, mikä on lisännyt myös kuljetusten kustannustehokkuutta. Suurempi yhdistelmäkoko vähentää kuljetusten päästöjä kuljettavaa tavarayksikköä kohden.



HCT-yhdistelmän pituus voi olla jopa 34,5 metriä maksimipainon ollessa 76 t. Erityisesti raskaammalla kalustolla kuten täysperävaunu- ja HCT-yhdistelmillä polttoaineen kulutus ei näytä merkittävästi kasvavan ajoneuvon koon kasvaessa. (Logistiikkaselvitys 2020)

Suomen on arvioitava ehdotuksia kansallisen edun näkökulmasta

EU-ilmastopaketin ehdotuksilla on useita ristikkäisvaikutuksia. Suomen – ja koko Euroopan unionin – tulisi tietää tarkalleen ilmastopaketin kokonaisvaikutukset. Ehdotuksia tulee arvioida kaikissa valmistelu- ja päätöksentekovaiheissa erityisesti kansallisen edun näkökulmasta.

Suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja Suomen työllisyyden kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta osana lainsäädäntöehdotuksia.

Suomen on teetettävä tarvittavat vaikutusarvioinnit

Useat tahot tiedostavat, että komission arvio ei luo kattavaa eikä tarkkaa kuvaa uuden päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista etenkin jäsenvaltioiden tasolla. Eri ohjauskeinojen, mukaan lukien kotimaan toimet, kokonaisvaikutukset tieliikenteen päästövähennyksiin sekä niistä aiheutuviin kustannuksiin yrityksille edellyttävät vielä tarkempaa arviointia.

SKAL pitää tärkeänä, että käytettävissä on riittävät vaikutusarvioinnit. Mikäli niitä ei EU-tasolla synny, SKAL edellyttää, että Suomi tekee ne itse arvioiden kansallisia vaikutuksia. Ennen kattavia vaikutusarvioita Suomen kantoihin tulee jättää riittäviä varauksia.

Kokonaisuus haltuun

FitFor55 –paketti tuo lukuisten lainsäädäntöehdotusten kautta lisäkustannuksia Suomen tavaraliikenteelle. Rinnalla etenevät myös kansalliset päätökset. Kokonaisuuden tulee olla hallinnassa.

Ehdotus §	Dieselhintaa 	Kuljetuskustannukset 	SKALin huomiot !
Energiaerodirektiivi	+ 26 snt./l (fossiilinen diesel)	+300 m€/a	Yhdistäisi dieselin ja bensiinin verotasot, mahdollisuus ammattidieseliin poistuisi.
Eu:n tieliikenteen päästökauppa	+ 13 snt./l	+170 m€/a	Päästökaupan vaikutuksiin liittyy huomattavaa epävarmuutta ja hintavaikutus voi olla huomattavasti suurempikin.
Taakanjakoasetus	Ei arvioitu esityksessä		Ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.
Energiatehokkuusdirektiivi	Ei arvioitu esityksessä		Ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.
RED II päivittäminen	Ei arvioitu esityksessä		Tavoitetaso nostaminen johtaisi todennäköisesti polttoainehintojen nousuun. Kustannuksia nostaisi myös tiukentuva sääntely tietyistä raaka-aineista koskien sekä muiden sektoreiden kilpailu samoista raaka-aineista.
Kansallinen jakeluvelvoite 30 % vuonna 2030	Eri arvioita: VTT 2018: +5 % NEOT 2021: +68 snt./l	75 m€ 890 m€	Biopolttoaineiden hintakehitykseen liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä.

Huolestuttavaa on se, että päätöksiä tehdessä ei tiedetä yritys- ja kustannusvaikutuksia. SKAL esittää, että Suomessa:

- lainsäädännön arviointineuvosto ottaa tämän lainsäädäntökokonaisuuden erilliskysymyksenä käsittelyyn.
- valtiovarainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö yhdessä tuottavat kattavan arvion esityksen kokonaisvaikutuksista suomalaiselle yritystoiminnalle.

Kokonaisuuden kustannusvaikutusten on oltava tiedossa

Ilmastopaketin taloudellisia vaikutuksia tulee arvioida kokonaisuutena. Oheinen taulukko osoittaa, että esityksen kustannusvaikutus maanteiden tavaraliikenteelle voi muodostua hyvin suureksi ja Suomen kilpailukyvyyn kannalta haitalliseksi.

Taakkaa jaetaan – kenelle ja mihin asti?

FF55-ehdotus: EU:n taakanjakoasetuksen muuttaminen

Taakanjakosektorissa päästövähennyksiä on edellytettävä tasapuolisesti kaikilta eikä sysättävä niitä liikenteen ratkottavaksi

SKAL pitää tärkeänä, että taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta. EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö.

Joustoa perinteisen päästökauppasektorin ja taakanjakosektorin välillä tulisi taakanjakoaasetuksessa voida lisätä erityisesti niiden maiden osalta, joille komissio ehdottaa korkeimpia päästövähennysvelvoitteita.

Taakanjaon jyvitysperuste BKT/asukas ei ole kannatettava

SKAL pitää taakanjakosektorilla eri valtioille asetettuja erisuuruisia päästövähennystavoitteita ongelmallisina ja erityisesti Suomelle asetettua 50 prosentin päästövähennysvelvoitetta liian suurena.

SKAL katsoo, että jyvitysperusteena bruttokansantuote asukasta kohden ei ole kannatettava, vaan pitäisi huomioida esimerkiksi päästövähennystoimien kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa.

On selvitetävä vaikutukset tieliikenteen kuulumisesta sekä taakanjakosektoriin että päästökauppaan

SKAL edellyttää, että kiinnitetään erityistä huomiota lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen. Näin on tehtävä erityisesti sen vuoksi, että taakanjakosektoriin kuuluvalla tieliikenteellä ehdotetaan myös päästökaupan käyttöönottoa.

Päästökauppadirektiivi ja sosiaalirahasto pois keinovalikoimasta

FF55-ehdotus: EU:n päästökauppadirektiivin muuttaminen

Tieliikenteen päästökauppaa tulee karsia ilmastopaketin keinovalikoimasta

Tieliikenteen päästökauppa korottaa polttoaineen hintaa, lisäten erityisesti maanteiden tavaraliikenteessä Suomessa käytössä olevien isojen ja energiatehokkaiden kuljetusyhtiöiden kustannuksia. Koska liikenteen päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa ilman polttoaineen korotuksia tai päästökauppaa, Suomen on puolustettava koko kuljetusketjumme ja elinkeinoelämämme kilpailukykyä karsimalla liikenteen päästökauppa ilmastopaketin keinovalikoimasta.

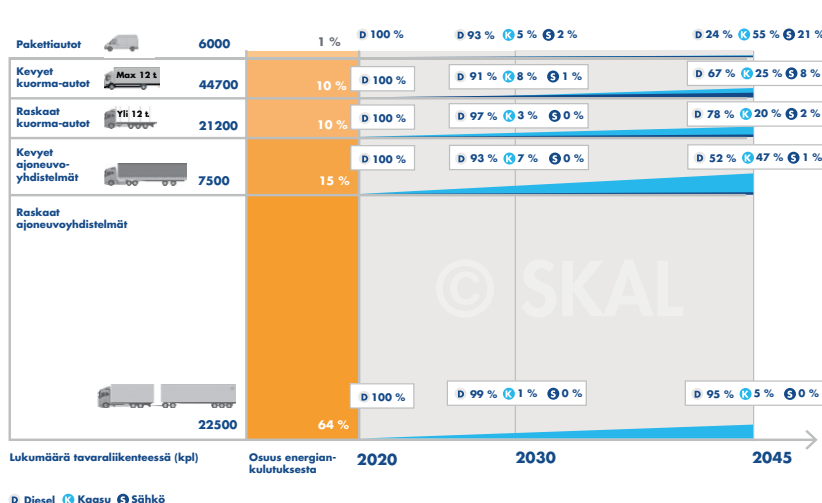
13 sentin nousu dieselin hintaan tuo 170 miljoonan euron lisäkustannuksen maanteiden tavaraliikenteelle Suomessa.

Polttoaineen hinnan nousu päästökaupan seurauksena ei ole Suomen etu

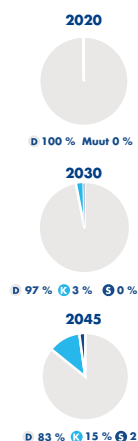
Komission esityksen vaikutusarviossa käytetään esimerkkinä päästöoikeuden hintatasoa 48 euroa, jolloin bensiinin hinta nousisi 11 snt/l ja dieselin 13 snt/l. Päästöoikeuden hinnan kehitystä ei voida luotettavasti arvioida nykytiedoilla ja hinta voi muodostua huomattavastikin suuremmaksi. Jo 13 sentin nousu dieselin hintaan aiheuttaa 170 miljoonan euron lisäkustannuksen maanteiden tavaraliikenteelle Suomessa.

On tärkeää keskeyttää kansallisen liikenteen päästökaupparjestelmän luominen. Sillä olisi erityisen vahingollinen vaikutus Suomen kilpailukykyyn riippumatta EU:n ilmastopaketin lopullisesta sisällöstä. Suomen ei pidä luoda omia kustannuksia lisääviä mekanismeja ennen kuin EU-tason ratkaisu on tiedossa.

Käyttövoimien kehitys ajoneuvotyypittäin 2020–2045



Tavaraliikenteen energiankulutuksen jakautuminen



SKAL ry:n tuottamassa laskelmassa on huomioitu nykyinen ajoneuvokanta tavaraliikenteessä ja sen keskimääräinen elinkaari, yritysten arvioitujen investointien kalustotyyppien ja käyttövoimien jakelun kehittymisestä sekä eri käyttövoimien hyödyntävän kaluston saatavuus. Kaksi kolmasosaa energiasta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa diesel säilyy pääkäyttövoimana vielä pitkään.

Tavaraliikenteessä diesel on pääkäyttövoima vielä 2030-luvulla, dieselin hinnankorotukset heikentävät kilpailukykyä

Maanteiden tavaraliikenteessä on Suomessa yli 90 000 kuorma-autoa, joiden keski-ikä on yli kymmenen vuotta. Niiden joukossa vuonna 2021 on muutama sähkökuorma-auto ja muutama sata kaasukäyttöistä kuorma-autoa.

Kaluston uusiutuminen on hidasta, joten on selvää, että pääasiallinen käyttövoima vielä 2030-luvulla on yhä diesel.

Raskaimmat ajoneuvoyhdistelmät (60–76 tonnia) kuluttavat dieseliä kaksi kolmasosaa maanteiden tavaraliikenteen vuosittaisesta 1,3 miljardin litran kokonaismäärästä. Teknologia kehittyy, mutta nykytietojen valossa näihin raskaimpiin kuljetuksiin ei ole tarjolla vaihtoehtoisia käyttövoimia keskipitkällä aikavälillä. Tämän vuoksi dieselin hinnan korotuksilla ei kuorma-autoliikenteessä ole merkittävää päästöjä vähentävää, ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.

SKAL edellyttää, että päästökaupan vaikutuksia liikenteen ja erityisesti raskaan kaluston osalta arvioidaan erikseen huolellisesti. Ilman perusteellista yritysvaikutusarviota päästökaupan laajentaminen ilmastopaketin yhteydessä ei saa edetä.

Siinä missä henkilöautokanta Euroopassa alkaa sähköistyä, ei vastaava kehitys ole vielä mahdollinen Suomessa käytettävissä raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä. Tämä tosiasia tarkoittaa sitä, että liikenteen päästökauppa ei ole toimiva keino vaikuttaa maanteiden tavaraliikenteen päästöihin.

Ilmastotoimien sosiaalirahaston sijaan kertyvät varat tulee kohdistaa tiestön kunnon parantamiseen

FF55-ehdotus: EU-asetus sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta

Suomen tulee suhtautua erittäin kriittisesti päästökauppajärjestelmään liittyvään sosiaalirahaston perustamiseen.

Mikäli tieliikenteen päästökauppa kuitenkin toteutuisi, siitä saatavat tulot tulee hyödyntää jäsenvaltion omissa ilmastotoimissa ja osoittaa ne erityisesti tiestön kunnon parantamisen avulla päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin.

EU:ssa on jo nykyisellään käytössä useita alueiden eroja taasaavia rahastoja.

Jo perinteisten rakennerahastojen ohjelmakausi ajoittuu vuosiin 2021–2027. Viime vuosina rahastoja on tullut lisää: Koronakriisin myötä synnytetty EU:n elpymisväline (Suomessa kestävän kasvun ohjelma) ja JTF eli oikeudenmukaisen siirtymän rahasto.

Suomi on linjannut rakennerahastokauden painopisteiksi muun muassa seuraavat:

- Pk-yritysten kestävän kasvun, kansainvälistymisen, kilpailukykyyn ja digitalisaation parantaminen (tämä sisältää pk-yrityksiä tukevat elinkeinoelämälähtöiset laajakaista- ja liikenneinfra-investoinnit harvaan asutuilla alueilla).
- Vähähiilisen ja vihreän talouden edistäminen ja ilmastomuutoksen hillintä.
- Elinkeino- ja työelämälähtöisten tutkimus- ja innovointivalmiuksien parantaminen ja tki-verkostotyön edistäminen.
- Jatkuvan oppimisen, ammatillisen liikkuvuuden ja työvoiman kohtaannon edistäminen työn murroksessa.
- **Näillä painopisteillä voi olla oikein hyödynnettyä myönteistä merkitystä myös kuljetus- ja logistiikka-alalle.**



Hyväkuntoinen tien pinta alentaa päästöjä jopa 5 prosenttia heikompaan tiehen verrattuna. Talviolloissa avaraamattomalla, sohjoisella tiellä polttoaineen kulutus voi nousta jopa 40 prosenttia.

Energiatehokkuutta tarvitaan, hallinnollista taakkaa ei

FF55-ehdotus: EU:n uusi energiatehokkuusdirektiivi

Valvonta ei saa aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa

Energiatehokkuusvaatimukset sekä niiden valvonta ja seuranta eivät saa aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa yrityksille eivätkä viranomaisille.

Kaavamaisia velvoitteita ei kannata asettaa, vaan julkisen sektorin tulee voida kohdistaa käytössään olevat taloudelliset resurssinsa mahdollisimman vaikuttavaan päästöjen vähentämiseen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseen kaikin käytettävissä olevin keinoin.

Enemmän uusiutuvia energialähteitä

FF55-ehdotus: RED II päivitys - uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistäminen

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja pidettävä laajana

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana. Kestävyysskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule tarpeettomasti rajoittaa.

Suomen on korostettava uusiutuvan dieselin merkitystä

Biopolttoaineiden käytön edistäminen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin, eikä sitä tule nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymiskehitykselle. Suomen kaltaisessa maassa uusiutuvan dieselin merkitys erityisesti raskaan liikenteen päästövähennyksissä on suuri. Tätä merkitystä tulee korostaa Suomen kannoissa.

Kansallisesti on varottava jakeluvelvoitteen laajentamista

Kun mahdollisesti uudistettavaa direktiiviä aletaan soveltaa kansallisesti, on pidettävä huolta eri sektoreiden välisen kohtelun tasapuolisuudesta. Muutokset eivät saa johtaa kansallisesti esimerkiksi liikennepolttoaineiden jo kunnianhimoisen jakeluvelvoitteen kiristymiseen, koska sillä olisi huomattava polttoaineen hintaa korottava vaikutus.

Biopolttoaineiden käytön edistämisen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin.



Energiaverouudistus nostaisi liikenteen verotuksen kohtuuttomaksi

FF55-ehdotus: EU:n energia-verodirektiivin uudistaminen

Suomi joutuisi verottamaan fossiilista dieselä enemmän kuin fossiilista bensiiniä

Direktiiviehdotuksen mukaan jäsenvaltion tulisi verottaa bensiiniä ja dieselä yhdenmukaisin veroperustein energiasisältöä kohti myös silloin, kun verotasot ovat minimitasojen

yläpuolella. Fossiilisen dieselin ja fossiilisen bensiinin minimiverot ovat samat muodossa €/GJ.

Muodossa snt/l fossiilisen dieselin minimiverokanta on fossiilista bensiiniä korkeampi, koska dieselin energiasisältö on bensiiniä suurempaa. Tästä johtuen energiaverodirektiivi toteutuessaan pakottaisi Suomen korottamaan fossiilisen dieselin polttoaineveron korkeammaksi kuin fossiilisen bensiinin.

Muutos tarkoittaisi yli 300 miljoonan euron lisäkustannusta maanteiden tavaraliikenteelle Suomessa.

Polttoaineen hinnannousun vaikutuksia elinkeinoelämälle ei tule aliarvioida

Lokakuussa 2021 julkaistiin valtioneuvoston selvitys 2021:5 polttoaineen hinnannousun yritysvaikutuksista. Raportti sinänsä on hyvä avaus, koska on todella tärkeää arvioida polttoaineen hinnannousun yritysvaikutuksia. Johtuen valitusta tutkimusmenetelmästä, raportin lopputulokset eivät täysimääräisesti ota huomioon niitä taloudellisia vaikutuksia, joihin dieselin hinnannousu johtaa.

Raportin mukaan liikenteen polttoaineiden hinnannoususta johtuva kustannusten nousu olisi maltillista verrattuna yritysten keskimääräiseen kustannusten nousuun. Kustannusten nousua on raportissa arvioitu kansantalouden tilinpidon aineistojen avulla.

Raportin perusennusteessa dieselin indeksoidun hinnan arvellaan nousevan 32 prosenttia vuosien 2020 ja 2025 välillä. Raportissa arvioidaan vasta tämän perusennusteen 32 prosentin nousun päälle tulevaa hinnannousua. Valittu tarkastelutapa johtaa pienempiin vaikutuksiin kuin mitä yritykset aidosti kohtaavat.

Raportissa tarkastellaan polttoaineen hinnannousun vaikutusta toimialoittain. Suomen luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidystä kalustosta alle 70 prosenttia on yrityksissä, joiden päätoimiala on tieliikenteen tavarankuljetus. Kun vaikutuksia raportissa arvioidaan tämän toimialaluokituksen perusteella, jää huomattava osa polttoaineen kulutuksesta vaikutusarvioinnin ulkopuolelle.

Raportin tulosten perusteella, dieselin hinnan nousu neljällä prosentilla verrattuna perusennusteeseen, kasvattaisi tie liikenteen tavarakuljetuspalveluiden tuotannon kustannuksia yhteensä 36 miljoonaa euroa vuonna 2025. Suora vaikutus olisi 28,8 miljoonaa euroa, ja arvoketjujen kautta kokonaisvaikutus nousisi 36 miljoonaan euroon.

Tämä euromääräinen vaikutusarvio on liian alhainen, mikä voi osoittaa seuraavalla laskelmalla:

- Kuorma-autoliikenne kuluttaa Suomessa dieselpolttoainetta noin 1,3 mrd. litraa, joten yhden sentin muutoksen vaikutus maanteiden tavaraliikenteeseen on 13 miljoonaa euroa vuodessa.
- Neljän prosentin hinnannousu perusennusteen päälle tarkoittaa noin viiden sentin korotusta dieselöljyn hintaan.

Tämän viiden sentin korotuksen suora kustannusvaikutus maanteiden tavaraliikenteen kustannuksiin on noin 65 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on huomattavasti enemmän kuin raportissa arvioitu.

Pelkästään energiaverodirektiivin muutos on tuomassa lisäkustannuksia kuljetusalalle yli 300 miljoonaa euroa

Suomessa fossiilisen bensiinin verotaso vuonna 2021 on 75,96 snt/l. Dieselpolttoainetta verotetaan Suomessa bensiiniä vähemmän, koska dieselkäyttöisillä henkilöautoilla on käyttövoimavero. Tämä malli ei olisi direktiiviehdotuksen mukaan enää mahdollinen, jolloin seurauksena olisi dieselpolttoaineen merkittävä veronnousu.

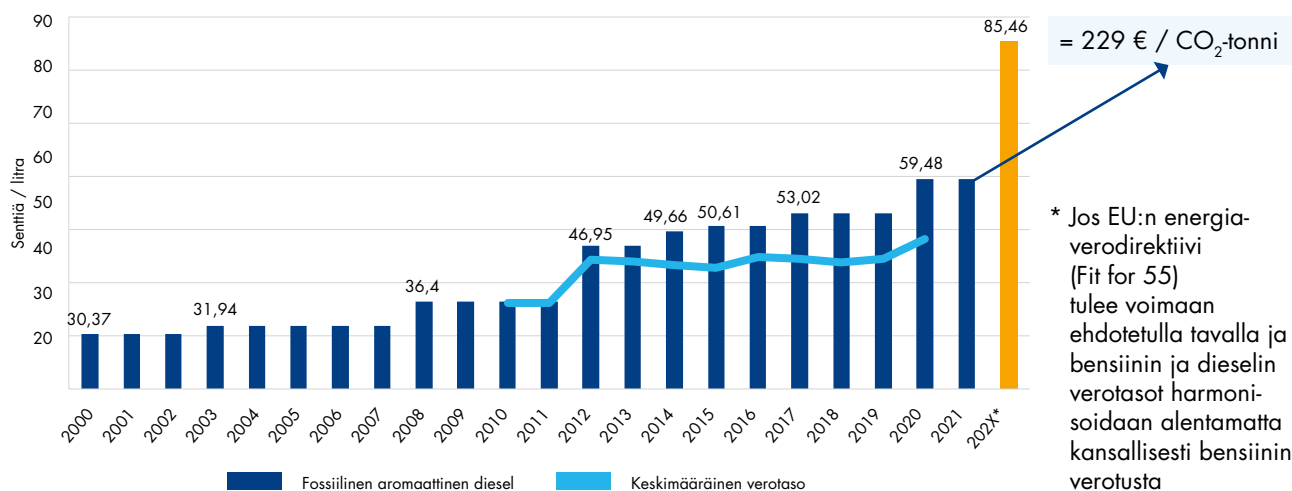
Mikäli bensiinin ja dieselin veroperusteet yhdistettäisiin direktiivin ehdottamalla tavalla, dieselin verotasoksi Suomessa muodostuisi 85,46 snt/l. Sen nykytaso on 59,48 snt/l, joten ehdotus nostaisi fossiilisen dieselin polttoaineveroa noin 26 sentillä per litra. Muutos tarkoittaisi yli 300 miljoonan euron lisäkustannusta maanteiden tavaraliikenteelle.

Ammattidieselien käyttöönotto estyisi ehdotuksen myötä

Energiaverodirektiiviehdotukseen sisältyy myös toinen maanteiden tavaraliikenteen kannalta keskeinen, negatiivinen muutos. Nykyisestä poiketen direktiivi ei enää mahdollistaisi soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua polttoaineveroa. Niin sanotun ammattidieselien käyttöönotto jäsenmaassa ei siis enää olisi mahdollista. Vaikka ammattidieseljärjestelmä ei juuri nyt ole Suomessa käytössä, tämä muutosehdotus on huono, sillä se ei mahdollista logistiikkakustannusten huomioimista polttoaineverojen rakenteessa.

Dieselien verotus ja FitFor55

Dieselien polttoainevero Suomessa



Energiaverodirektiivi pakottaisi jäsenmaan verottamaan fossiilista dieseliä enemmän kuin fossiilista bensiiniä. Muutos nostaisi dieselpolttoaineen veroa Suomessa 26 sentillä per litra.

Ammattidieselin mahdollisuus säilytettävä – ja otettava Suomessa käyttöön

Ratkaisuna liikenteen verotuksen ohjausvaikutuksen ja kuljetuskustannusten hillitsemisen yhdistämiseen on ottaa Suomessa käyttöön ammattidiesel. Tällöin nykyisessä EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyn mekanismin mukaisesti kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin. Järjestelmä on käytössä useassa EU-maassa.

Miten ammattidiesel toimisi käytännössä?

1. Suomessa myytäisiin samaa dieselöljyä niin henkilö-, paketti-, linja- kuin kuorma-autoihinkin kuten tälläkin hetkellä.
2. Kun dieselöljyä tankattaisiin kokonaispainoltaan vähintään 7,5 tonnin kuorma-autoon tai M2- / M3-luokan linja-autoon, ajoneuvon haltija voisi hakea palautusta maksamistaan polttoaineveroista. Tämä palautusmekanismi on nimeltään ammattidiesel.
3. Ajoneuvon haltija voisi hakea palautusta esimerkiksi neljä kertaa vuodessa sähköisen järjestelmän kautta ilmoittamalla palautuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvoihin tankatut diesellitrat.
4. Ammattidieselin kohteena oleviin polttoainetankkauksiin kohdistuisi myös arvonlisäverovähennyksiä, jotka ovat verotuksen valvonnan kohteena. Näin ollen järjestelmä ei olisi altis väärinkäytöksille. Myös sähköön myynnissä on pystytty erottamaan teollisuuden ja muun kulutuksen verokannat toisistaan.

Ammattidiesel oli maaliskuussa 2020 käytössä kahdeksassa EU-jäsenvaltiossa: Ranska, Slovenia, Italia, Belgia, Portugali, Kroatia, Espanja ja Unkari. Ammattidieselin veroa alentava vaikutus oli 0-25 senttiä / litra.

Direktiiviesityksen muututtava

Energiaverodirektiiviehdotuksella on suuri vaikutus harvaan asuttujen ja kaukana markkinoista sijaitsevien jäsenmaiden kuljetuskustannuksiin. Suomi kuuluu näihin maihin, joiden logistiikkakustannuksiin dieselin korkea verotaso erityisesti vaikuttaa.

Direktiivissä tulee mahdollistaa dieselin verottaminen bensiniä alhaisemmalla verotasolla. Fossiilista dieseliä tulee siis voida verottaa kansallisesti vähemmän kuin fossiilista bensiniä kuitenkin siten, että fossiilisen dieselin veroperuste ei alita ympäristöystävällisempien polttoaineiden verotasoa.

Mikäli bensiinin ja dieselin verotasojen harmonisointipakko jää direktiiviesitykseen ja/tai mahdollisuus soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa (ns. ammattidiesel) poistuisi, Suomen tulee vastustaa koko direktiivimuutosta.

Ammattidiesel on käytössä seuraavissa EU-maissa (maaliskuu 2020)

		snt/l	
	Norm. Vero	Ammattidieselin palautus	Alennettu vero
Belgia	60,02	24,76	35,25
Kroatia	40,89	7,89	33,00
Espanja	37,90	4,90	33,00
Ranska	60,91	15,72	45,19
Unkari	33,43	1,04	32,38
Italia	61,74	21,42	40,32
Portugali	51,26	18,26	33,00
Slovenia	46,90	6,27	40,63

Lähde: CNR (Comité National Routier): Road Freight Transport - TAXATION IN EUROPE

Excise duties and mechanisms for partial refunds on diesel in Europe. Kroatian säädöksen mukaan ammattidiesel-palautus on aina sen suuruisen, jolla saavutetaan direktiivin minimi.

Päästöjä vähennettävissä – liikenne- ja kuljetusalan omat esitykset

Ilmastonmuutos ja siihen liittyvät haasteet koskettavat väistämättä koko maailmaa, myös Eurooppaa ja suomalaisia.

Kuljetus- ja logistiikka-ala ei kiistä tarvetta päästövähennyksille.

Liikenne- ja kuljetusalan järjestöt (ml. SKAL) laativat keväällä 2020 oman vähäpäästöisen liikenteen tiekartan. Tiekartassa on osoitettu ne keinot, jolla liikenteen päästöt Suomessa voidaan puolittaa vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

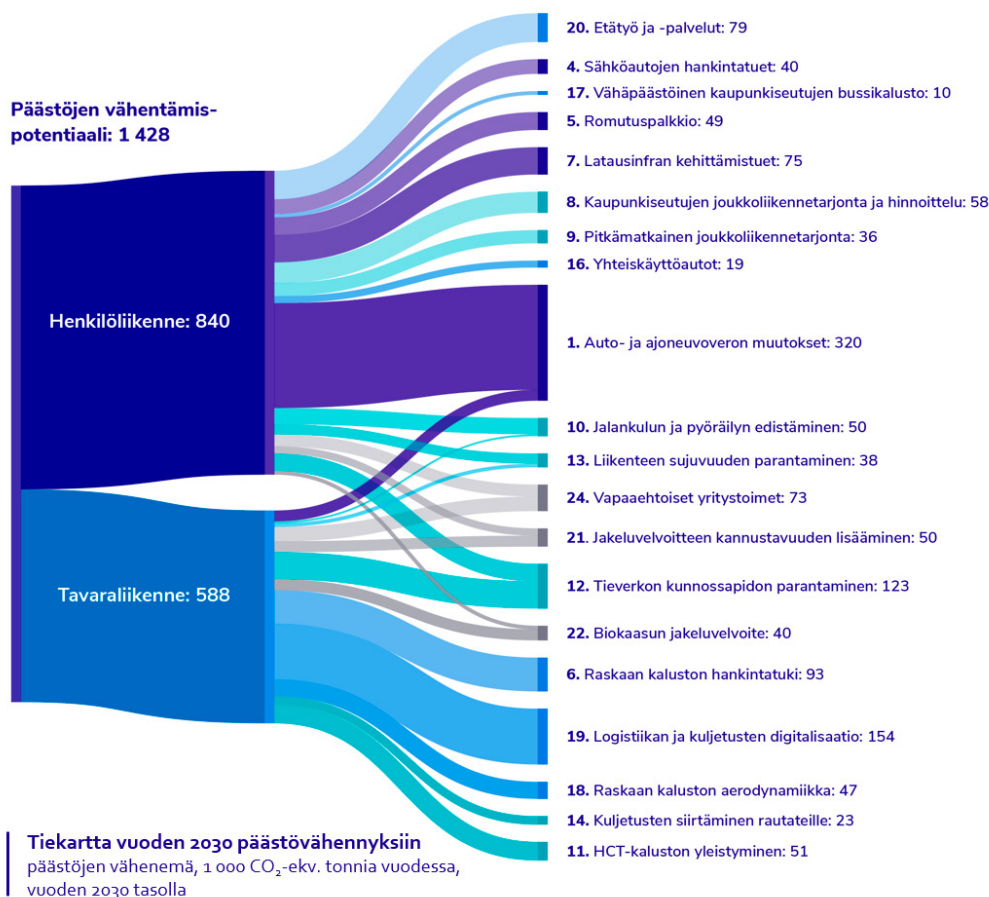
Tässä osiossa on lähteenä tämä tiekartta ja esimerkiksi on poimittu kolme oleellista keinoa.

Vuoden 2030 tavoite saavutetaan alan järjestöjen näkemysten mukaan 20 eri keinon avulla. Näiden keinojen myötä tavoite voidaan saavuttaa ilman polttoaineveron korotusten tai tieliikenteen päästökaupan kaltaisia kuljetuskustannuksia kasvattavia keinoja.

skal.fi/tiekartta

Liikenne- ja kuljetusalan tiekartta 2030 päästövähennyksiin kokonaisuutena:

Tiekartta vuoden 2030 päästövähennyksiin



Keskeiset keinot:

1. Tavaraliikenteen osalta logistiikan ja kuljetusten digitalisatiolla saavutetaan 26 prosenttia tavoitteesta

Tavaralogistiikan digitalisaatio sisältää monia erilaisia toimenpiteitä aina sähköisistä rahtikirjoista, paluulogiikan suunnittelusta, kuormien yhdistelystä ja reittien optimoinnista erilaisiin kuljettajaa avustaviin järjestelmiin. Kuljetusten digitalisaatioon kuluva myös muun muassa letka-ajon mahdollistava ajoneuvojen verkottuminen sekä kuljettajaa taloudellisessa ajotavassa avustavat järjestelmät. Logistiikan ja kuljetusketjujen digitalisatiolla on EU:n tasolla arvioitu voitavan vähentää tavaraliikenteen hiilidioksidipäästöjä kokonaisuutena 15–30 prosenttia. Digitalisaatio sisältää useita toimenpidekokonaisuuksia, joista tärkeimmät liittyvät kuljetusketjujen suunnitteluun ja taloudelliseen ajotapaan.

Ajotavan merkitys korostuu erityisesti pyrittäessä vähentämään ajoneuvon energiankulutusta ja päästöjä uusilla aiempaa pidemmillä ja raskaammilla ajoneuvoyhdistelmillä. Tulevien vuosien aikana raskaan kaluston ajoneuvoissa yleistyvät kuljettajaa aktiivisesti avustavat taloudellisen ajon järjestelmät, joiden on arvioitu vähentävän raskaan kaluston polttoaineenkulutusta 5–15 prosentilla. Ajoneuvoihin integroidut järjestelmät vähentävät ajotavoista aiheutuvia kuljetajakohtaisia eroja.

2. Tiestön kunnan parantamisella puolestaan voidaan saavuttaa noin viidennes vuoden 2030 tavoitteista tavaraliikenteen osalta

Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaalla liikenteellä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin.

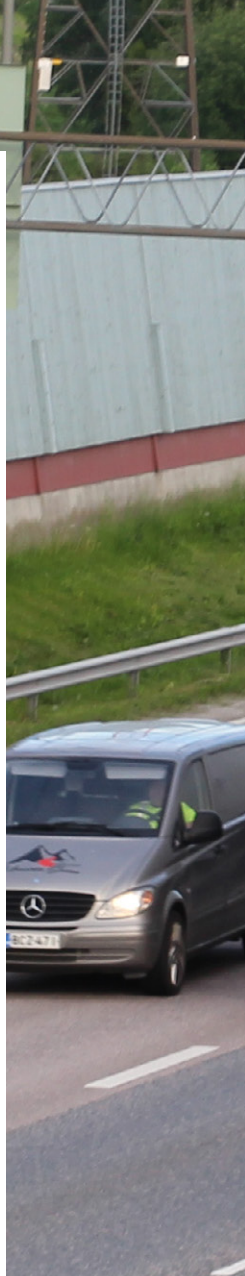
Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyvä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

3. HCT-kaluston yleistymisen tarkoittaa 10 prosentin osuutta päästöjen vähentämistavoitteesta

Pidempien ajoneuvoyhdistelmien osuuden lisääminen ja nykyisin sallittujen suurimpien massojen käyttäminen edellyttää investointeja tieverkkoon. Pidempien yhdistelmien hyödyntämisessä pullonkaulana ovat erityisesti ongelmalliset liittymäalueet. Nykyisen lainsäädännön sallimilla pitkillä ja painavilla yhdistelmillä ei nykyisin ole mahdollista liikennöidä koko tieverkolla. Väyläviraston arvion mukaan pidempien ajoneuvoyhdistelmien salliminen koko päätieverkolla vähentäisi ajokilometrejä 9–12 prosenttia. Ajoneuvoyhdistelmien pituuden kasvattamisella on merkittäviä vaikutuksia lähes kaikkiin muihin tavaralajeihin paitsi maa-aines- ja raakapuukuljetuksiin, joissa massa on ensisijainen kuljetuskaluston valintaan vaikuttava tekijä.

Lähde:

Liikenne- ja kuljetusalan järjestöjen vähäpäästöisen liikenteen tiekartta





Liikenteen määrärahat riittävälle tasolle

Tiestön kehittäminen ja kunnossapito parantaa ihmisten liikumismahdollisuuksia ja yritysten kilpailukykyä. Hyväkuntoinen tiestö mahdollistaa saavutettavuuden, monipaikkaisen elämän ja yritysten sijoittumisen eri puolille maata. Se on syrjäisen maamme viennin kannalta tärkeä.

Hyvä tiestö on myös päästövähennyskeino. Parempikuntoinen tiestö edistää ympäristöystävällistä ja turvallista liikennettä sekä vähentää merkittävästi polttoaineen kulutusta. Raskaan liikenteen osalta paremman tienpinnan ja hyvin hoidetun tien avulla on arvioitu saavutettavan jopa 5 % päästövähennys.

Parempikuntoinen tiestö edistää ympäristöystävällistä ja turvallista liikennettä sekä vähentää merkittävästi polttoaineen kulutusta.

Eduskunta hyväksyi heinäkuussa 2021 valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan selonteon. Siinä käsitellään lukuisia liikenteen kysymyksiä, päästövähennystavoitteista, liikenneinfran investointeihin ja energiatehokkuuteen. Suunnitelma luo ennustettavuutta pitkälle aikavälille.

Liikenne- ja viestintävaliokunta mietinnössään edellytti, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisten talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä. Vuoden 2022 talousarvioehdotus ei kuitenkaan sisällä suunnitelman mukaisia määrärahoja.

SKAL edellyttää, että Suomen tiestön korjausvelan hoitamiseksi suunnitelma toteutetaan täysimääräisenä.

Katso lisää:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032

Maanteiden tavaraliikenne on merkittävin kuljetusmuotomme

Maanteiden tavaraliikenteessä kulkee 84 prosenttia tavaratonneista maassamme ja sen yritysten liikevaihto on noin 6,5 miljardia euroa. Kuljetusala on maamme kilpailukyvyyn kannalta merkittävä toimiala ja työllistäjä.

6,5 miljardia euroa liikevaihtoa

84 % tavaratonneista

2,9 miljardia euroa veroina suomelle

259 miljoonaa tonnia tavaraa

1,8 miljardia kilometriä

80 km keskimääräinen kuljetusmatka

Kuljetusyritykset ovat pk- ja mikroyrityksiä

Kuljetusyritykset ovat tyypillisesti perheyrityksiä. Lähes puolet kuljetusyrityksistämme liikennöi yhdellä autolla. Yli viidellä autolla kuljettaa noin joka kuudes yritys, ja yli sadan ajoneuvon yrityksiä on vain noin kymmenen. Keskimääräinen yrityskoko on kasvussa.

Luvanvaraiseen liikenteeseen on Suomessa rekisteröity liikennekäytössä:

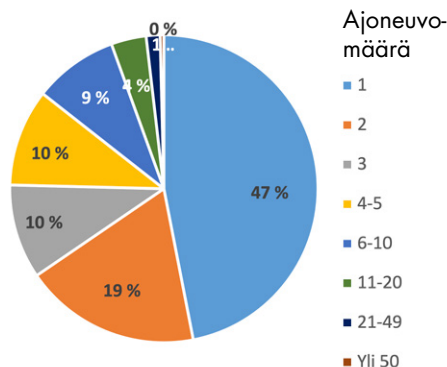


**7 500
pakettiautoa**



**34 000
kuorma-autoa**

Yrityskoko kuorma-autojen ja pakettiautojen lukumäärän mukaan luvanvaraisessa liikenteessä



Maanteiden tavaraliikenne on palvelutoimiala

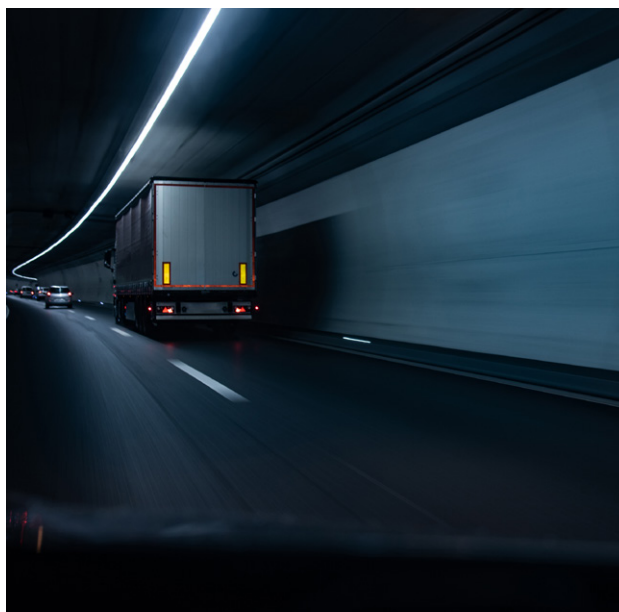
Yhä useampi asiakas haluaa ostaa kuljetusyritykseltä palvelukokonaisuuden, johon sisältyy kuljetuksen ohella esimerkiksi kunnossapitoa, asennustöitä, varastohallintaa tai kierrätystä. Menestyneet yritykset pystyvät ennakoimaan asiakastarpeita ja joustamaan.

Kuljetusyrityksen kustannusrakenteesta:

44 % työ kustannuksia, merkittävimpana kuljettajien palkat

23 % polttoaineen osuus

33 % muut: huolto- ja korjauskustannukset, renkaat, pääomakustannukset, vakuutukset ja hallinto



Nyt jos koskaan on aika keskustella!

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteishenkilösi

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi
Keskus: 09 478 999

SKALin johtoryhmä

Anssi Kujala, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 567 925

Ari Herrala, edunvalvontajohtaja,
puhelin 050 368 4248

Sanna Hämäläinen,
vt. Järjestöpäällikkö 31.12.2021 asti,
puhelin 040 703 0899

Petri Murto, johtaja,
puhelin 040 762 2140

Heini Polamo, viestintäpäällikkö,
puhelin 040 506 0131

Anne Valtonen, järjestöpäällikkö
1.1.2022 alkaen,
puhelin 0400 716 840

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Mikko Voutilainen,
puhelin 040 517 7133

Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry
puheenjohtaja Seppo Laurila,
puhelin 0400 888 645

SKAL Itä-Suomi ry
SKAL Keski-Suomi ry
toiminnanjohtaja Heikki Lappalainen,
puhelin 09 478 99 440
aluepäällikkö Suvi Lipsanen,
puhelin 040 580 1800

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Eeva-Maija Koponen,
puhelin 0400 550 545

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Tero Siitonen,
puhelin 0408600901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Pia Vuori, puhelin 040
747 4462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry
toiminnanjohtaja Riikka Kauppinen,
puhelin 050 372 4791

SKAL Pohjois-Suomi ry
toiminnanjohtaja Taavi Heikkinen,
puhelin 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Seppo Tolonen,
puhelin 0400 202 895

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry
toiminnanjohtaja Kari Palojarvi,
puhelin 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry
toimitusjohtaja Jari Harju,
puhelin 09 4789 9338

SKAL Ympäristöyritykset ry
toiminnanjohtaja Lasse Kontiola,
puhelin 0400 694 233

**Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry on maanteiden
tavaraliikenteen ja logistisia
palveluja tarjoavien yritysten
edunvalvontajärjestö. Järjestön
jäsenistöön kuuluu noin
4 300 kuljetusyritystä
ympäri Suomea.**

**www.skal.fi
@SKALry**

