

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto Komission tiedonantoon: Puhtaan teollisuuden ohjelma

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsiteltävänä Komission 26.2.2025 julkaisema tiedonanto puhtaan teollisuuden ohjelmasta ja siihen liittyvästä perusmuistiosta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Puhtaan teollisuuden ohjelman tavoite on luoda perustaa EU:n kilpailukyvyille ja vähähiilistymiselle, sekä ratkaista kootusti ilmastokriisiin, kilpailukykyyn ja taloudelliseen resilienssiin liittyviä haasteita.

Ohjelman keskiössä ovat erityisesti energiantensiivinen teollisuus, clean tech ja kiertotalous. Ohjelma jakaantuu kuuteen osa-alueeseen: 1) Kohtuuhintainen energia 2) Puhtaiden tuotteiden tarjonnan ja kysynnän edistäminen, 3) Julkiset ja yksityiset investoinnit sekä niiden rahoittaminen, 4) Kiertotalous: pääsy materiaaleihin ja resursseihin, 5) Globaalit markkinat ja kansainväliset kumppanuudet sekä 6) Osaaminen ja työpaikat. Teollisuuden sektorikohtaisista toimenpidesuunnitelmista ohjelmassa mainitaan autoteollisuus, metalli/terästeollisuus, kemianteollisuus, kestävä liikenne ja biotalousstrategia.

Puhtaan teollisuuden ohjelma ei sisällä yksittäisten ehdotusten yksityiskohtia. SKALin näkemykset perusmuistion teemoihin koskien komission tiedonantoa ja Suomen kantoja on kuvattu alla.

Ilmastopolitiikka, kohtuuhintainen energia ja edelläkävijämarkkinoiden luominen

SKAL ry pitää tärkeänä ilmastopolitiikan ennustettavuutta ja johdonmukaisuutta. On tärkeää, että suunnitellun sääntelyn vaikutukset yrityksille arvioidaan ja ettei päällekkäistä sääntelyä luoda.

Kuljetusalan kilpailukyky tulee turvata ympäristösääntelyn kiristyessä. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti kompensoidaan tiekuljetuksille ympäristösääntelystä koituvaa kustannusnousua.

Suomen kannassa on hyvin todettu tarkeys varmistaa kannusteet erityisesti raskaan tieliikenteen puhtaan siirtymän edellyttämälle laajan puhtaiden käyttövoimien valikoiman, niitä käyttävien ajoneuvojen sekä jakeluinfran kehittämiseksi.

SKALin näkemyksen mukaan raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana on vielä pitkään diesel, ja tämä on tunnistettava kaikissa päätöksissä. Päästövähennyksien tavoitteiden saavuttamiseksi on tärkeää mahdollistaa vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, kaasu, vety) käyttö teknologianeutraalisti myös raskaalle liikenteelle. Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen raskaassa liikenteessä edellyttää kattavaa tankkaus- ja latausinfrastruktuuria. Tärkeintä on rakentaa tankkaus- ja latausinfrastruktuuria Suomessa sinne, missä tarve on suurin (esim. valtatiet 3, 4 ja 5).

Komissio nostaa ohjelmassa esiin vedyn keskeisen aseman erityisesti aloilla, joilla sähköistyminen ei vielä ole toteuttamiskelpoinen vaihtoehto. Esillä on mm.

vetypankin vetymekanismin käynnistäminen helpottamaan vedyn käyttöä hankalasti vähähiilistettävissä olevilla aloilla, kuten meriliikenne ja ilmailu. SKAL korostaa tässä yhteydessä eri liikennemuotojen tasapuolista kohtelua käyttövoimasiirtymän tukemisessa.

Vedyn käytön kehityksen ollessa hitaampaa, rahoitusta tarvitaan tässä vaiheessa etenkin sähkön julkiseen latausjakeluinfraan. Pitkän matkan tavarankuljetukset kuorma-autoilla edellyttävät julkisia latausasemia, eikä kuljetuksia voi hoitaa vain terminaalilatauksilla. SKALin ehdotus esimerkiksi päästökauppaan liittyvän Suomen saannon osalta jaoksi on ollut: biokaasu 10 %, ydinverkon vetytankkausasemat 10 %, ydinverkon latauskentät 40 % ja kattavan verkon latauskentät 40 %.

Suomen hallituksen tulee tehdä aktiivista vaikuttamistyötä EU:ssa, jotta myös biokaasun tankkausasemien tukeminen olisi jatkossa mahdollista. Ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikenne-sektorilla ole mahdollista nostaa jakeluvelvoitelainsäädännön edellyttämällä tavalla. Jakeluverkon kattavuus ja jakeluasemien pieni määrä on myös yksi tärkeimmistä nesteytettyä metaania käyttävien kuorma-autojen hankinnan esteistä. Biokaasun ja synteettisen metaanin jakeluinfrastructure tulisi jatkaa vähämerkityksisenä valtiontukena de minimis -asetuksen sallimissa rajoissa (enintään 300 000 euroon kolmen perättäisen vuoden aikana yritystä kohti).

Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuki tulee palauttaa keinovälikoimaan. Biokaasutankkausasemat eivät ole yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen piirissä. Tämä korostaa entisestään kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen merkitystä. Yleisesti on tärkeää, että yrityksille luodaan tukipolitiikan suhteen jatkuva, ennakoitavissa oleva näkymä.

Komissio korostaa puhtaan teollisuuden ohjelmassa energiaverodirektiiviin liittyvien neuvottelujen etenemisen tärkeyttä. SKAL pitää tärkeänä, ettei bensiinin ja dieselin verokohtelua yhdistetä energiaverodirektiivissä ja että mahdollisuus ammattidieselin käyttöön direktiivissä säilytetään.

SKAL pitää myönteisenä, että komissio nostaa puhtaan teollisuuden ohjelmassa esiin mm. uusiutuvan energian hankkeiden lupamenettelyjen lyhentämisen ja sujuvoittamisen välttämättömyyden.

Julkiset ja yksityiset investoinnit, EU:n monivuotinen rahoituskehys

Kuten komission puhtaan teollisuuden ohjelmassa todetaan, puhdas siirtymä edellyttää suuria investointeja. Komissio tuo esiin tarpeen lisätä EU:n vuotuisia investointeja energiaan, teolliseen innovointiin sekä kasvu- ja liikennejärjestelmään noin 480 miljardilla eurolla edelliseen vuosikymmeneen verrattuna. Suunnitelmassa on kuvattu sekä julkisten että yksityisen investointien mekanismeja ja mahdollisuuksia.

SKAL pitää tärkeänä t & k -rahoituksen suuntaamista liikenteen päästöjä vähentävään ja uusien käyttövoimien kehittämistä edistävään tutkimukseen. Puhtaan liikkuvuuden osalta rahoitusta tulee korvamerkitä erityisesti raskaan tavaraliikenteen tarpeisiin.

Keskusteluissa yhtenäisen rahaston perustamisessa vuoden 2027 jälkeiselle MFF-kaudelle on ajatus koota rahastoon kaikki yhteisesti hallinnoidut rahastot,

jolloin nykyisen kaltainen CEF lakkaisi. Rahoitusta suunnattaisiin jäsenmaille instrumenttien kautta, joissa jäsenmailla on suuri päätösvalta. Riskinä esitetyssä mallissa on liikenteen rahoituksen väheneminen kansallisten poliittisten linjausten myötä. Viimeisimpien tietojen mukaan CEF-rahoitus olisi kuitenkin säilymässä erillisenä osana MFF:n rakennetta, ja siihen yhdistettäisiin myös sotilaallinen liikkuvuus.

SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin on käytössä CEF-rahoituksen kaltainen instrumentti, jolla varmistetaan väyliin ja tieverkostoon kohdistuva rahoitusosuus. Rahoituksesta on lisäksi saatava Suomen tiestölle aiempaa suurempi osuus.

SKAL vetosi helmikuussa yhdessä muiden suomalaisten järjestön kanssa nykyisen kaltaisen, liikenteelle kohdistetun rahoitusmekanismin säilyttämiseksi myös tulevalla rahoituskaudella. Rahoituksessa tulee priorisoida hankkeiden vaikuttavuutta kilpailukyvyyn, kriisinkestokyvyyn ja sotilaallisen liikkuvuuden suhteen.

Osaaminen ja laadukkaat työpaikat

Komission puhtaan teollisuuden ohjelmassa on käsitelty laajasti osaavan työvoiman merkitystä.

SKAL korostaa ao. teeman kriittisyyttä myös kuljetusalan näkökulmasta. Muun muassa ammatillista koulutusta tulee kehittää ja sen rahoitus varmistaa, ja puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen jatkuvuus turvata.

SKALin näkemyksiä työvoiman saatavuuteen laajemmin ohjelmassamme [skal tyovoiman turvaaminen 2024 44s 20241115 WEB.pdf](#)

Logistiikan ja kuljetusalan kriittinen merkitys Suomelle

Suomen kilpailukyky edellyttää kustannustehokasta ja toimivaa logistiikkaa. Logistiikkakustannukset ovat olleet nousussa. Vuonna 2023 valmistuneen Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus Suomen bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 %, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 %.

Perusmuistiossa on nostettu esiin EU:n kriisivarautuminen ja resilienssi. SKALin näkemyksen mukaan koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista.

Logistiikan merkitys Suomen kilpailukyvyille ja yhteiskunnan toimivuudelle on noussut. Häiriöitä globaaleissa toimitusketjuissa ja Itämeren merikuljetuksissa on osin aiempaakin vaikeampi ennakoida, ja ne heijastuvat nopeasti Suomen sisäisten kuljetusten sujuvuuteen. Kriisit ovat muuttaneet Suomen sisäisiä ja ulkomaankaupan kuljetusvirtoja. Merikuljetusten osuus vienti- ja tuontikuljetuksista on noussut jo lähes 96 prosenttiin.

Suomen sisäisissä kuljetuksissa noin 90 % tavaraliikenteestä kuljetetaan kumi- pyörillä. Ilman toimivia tiekuljetuksia yhteiskunta pysähtyisi.

SKAL on lisäksi julkaissut näkemyksiään teollisuuspolitiikkaa käsittelevässä ohjelmassa ”Logistista kilpailukykyä vahvistettava”. Ohjelma täällä: https://skal.fi/wp-content/uploads/2024/10/skal_skal_teollis_pol_strategia_20240925_WEB.pdf

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
Timitusjohtaja

Outi Nietola
Logistiikkajohtaja

Ari Herrala
Edunvalvontajohtaja