

Jyrki Peisa

13.1.2022

Ympäristöministeriön lausuntopyyntö VN/16951/2020

Metsäteollisuus ry:n lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan (KAISU)

Pyydettyä lausuntona keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

- 1) Metsäteollisuus tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuus- ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.*
 - 2) Valtioneuvoston tulisi yhteensovittaa tärkeimmät strategiansa nykyistä paremmin*
 - 3) Kansainvälisesti vertaillen ilmastoystävällisen kotimaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä ei tule heikentää nostamalla kuljetuskustannuksia*
 - 4) Metsäteollisuus ry painottaa hyväkuntoisen tieverkon ja suuremman kuljetuskaluston merkitystä*
- 1) Metsäteollisuus tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuus- ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.**

Globaalisti puusta valmistettujen tuotteiden kysyntä on voimakkaassa kasvussa.

Metsäteollisuus on muun muassa terveistä ja kestävästi hoidetuista metsistä riippuvainen ja siten ilmastomuutokselle altis toimiala. Ala tarjoaa usealla eri tavalla Suomen hiilineutraalisuustavoitteen ja taloustavoitteiden tarvitsemia ratkaisuja, mikäli investointiympäristö on kunnossa.

Metsäteollisuuden tehtaiden päästöt ovat jo nyt pienet (n. 3 miljoonaa tonnia hiilidioksidia vuodessa) ja tehtaat Suomessa voivat päästä kokonaan irti fossiilisista polttoaineista noin 15 vuodessa.

Metsäteollisuuden uusiutuvaan raaka-aineeseen perustuvat tuotteet tuovat globaalisti yli 16 miljoonan tonnin vuosittaisen ilmastohyödyn substituution kautta eli korvaamalla tuotteita, joiden valmistus aiheuttaa suuremmat fossiiliset päästöt. Tämän lisäksi puupohjaiset tuotteet varastoivat hiilidioksidia.

Suomen metsävaroihin on varastoitunut hiilidioksidia noin 3200 miljoonaa tonnia. Metsävarat ovat kasvaneet joka vuonna noin 50 vuoden ajan. Tämä voi edelleen jatkua, vaikka puunkäyttö lisääntyisi. Hyvä kasvu edellyttää aktiivista metsätaloutta, joka pitää metsät myös terveinä.

Jyrki Peisa

13.1.2022

Linkki: [Metsäteollisuuden ilmastotiekartta](#)

2) Valtioneuvoston tulisi yhteensovittaa tärkeimmät strategiansa nykyistä paremmin

Ilmastolaki, KAISU, ilmasto- ja energiastrategia tulisi yhteensovittaa nykyistä paremmin sekä valmistella ja käsitellä samalla aikataululla, jolloin kansallisista linjauksista (tavoitteet ja toimenpiteet) 2035 hiilineutraaliuden saavuttamiseksi muodostuisi selkeä kokonaiskuva. Loogisin ajankohta kansallisille päätöksille on Fit for 55:n EU-tason käsittely valmistuttua.

Päätöksenteossa tulisi huomioida metsäsektori ja sen tarjoamat ratkaisut kokonaisuutena eli kytkeä samaan tarkasteluun nykyiset ja kehitteillä olevat tuotteet, tuotantoprosessien kehitys sekä hiilinielut. Ilman riittävän kokonaisvaltaista tarkastelua vaarana on päätyä osaoptimointiin, mikä ei edistä kestävästä kehitystä ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

3) Kansainvälisesti vertaillen ilmastoystävällisen kotimaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä ei tule heikentää nostamalla kuljetuskustannuksia

Suomen pitkät etäisyydet markkinoille ja riippuvuus merikuljetuksista sekä talvimerenkulusta asettavat kotimaisen vientiteollisuuden muita maita alttiimmaksi päästöohjauksesta seuraaville kustannusnousuille.

Globaaleilla markkinoilla kilpaileva vientiteollisuus ei pääsääntöisesti pysty viemään kuljetusten kustannustennousua hintoihin.

Euroopan komissio on esittänyt osana Fit for 55 -pakettia useita suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä heikentäviä toimia. Merenkulun päästökauppa, FuelEU ja merenkulun polttoaineiden verollisuus osuu jääolosuhteista riippuvaisen Suomen vientiin kilpailijamaita enemmän.

Viennin kilpailukykyä on tarvittaessa huolehdittava kansallisin keinoin. KAISU-suunnitelma ei kuitenkaan huomioi Fit for 55 -paketin viennin kilpailukykyä heikentävää vaikutusta. Päinvastoin, suunnitelmassa pohditaan kansallisia lisäkustannuksia aiheuttavia toimia EU-säätelystä valuvien lisäkustannusten rinnalle.

Logistiselta takamatkalta markkinoille lähtevässä Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieserverotasoista. Samoin kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä kasvattaisi Suomen logistista takamatkaa muihin maihin nähden. Metsäteollisuus ei kannata esitettyä kuljetuskustannusten nostamista. Kansallisista liikenteen polttoaineverojen noston ja kansallisen liikenteen päästökaupan valmistelu tulisi lopettaa. Näiden sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kuljetuskustannusten alentamiseksi.

Metsäteollisuuden näkökulmasta on ylipäättään vaikea pitää kuljetuskustannusten nostamista ilmastotoimena. Tiekuljetusten rooli on metsäteollisuuden kuljetuksissa

Jyrki Peisa

13.1.2022

keskeinen, eikä laajamittainen siirtyminen muihin kuljetusmuotoihin ole mahdollista. Sen sijaan Suomen kansainvälisesti tarkasteltuna vähäpäästöinen tuotanto kärsisi, mikä aiheuttaa hiili- ja investointivuodon uhkaa.

Mikäli ilmastotoimet heikentävät kuljetusten suhteellista kilpailukykyä tulisi niiden vaikutukset vientiteollisuudelle paikata laskemalla kansallisesti polttoaineiden kustannus- ja verorasitetta. Liikenteen verotusta tulee uudistaa tavalla, joka ei heikennä ammattiliikenteen kilpailukykyä ja säilyttää yritysten investointikykyä.

Raskaan liikenteen päästövähennyksiä on tuettava toimivin kannustimin huomioiden raskaan kaluston kirjo ja eri käyttötarkoitukset. KAISU:n päästövähennystoimista linjattaessa olisi tärkeä huomioida matalan katteen kuljetusala myös taloudellisen kestävyuden kannalta. Samoin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tulisi mahdollistaa raskaan liikenteen siirtymää vähäpäästöisempään kalustoon.

Suunnitelmassa referoidaan myös komission aloitetta energiaverodirektiivin päivittämiseksi. Laskelmista ei käy suoraan ilmi onko komission esityksellä näiltä osin laskettu olevan päästövähennysvaikutusta. Suuri valiokunta on linjannut maan hallitusta sitovalla tavalla, että *"moottoribensiinin ja dieselöljyn verotusta ei tule yhdenmukaistaa"*. Koska energiaverodirektiivi vaatii jokaisen jäsenmaan hyväksynnän, voitaneen pitää selvänä, ettei komission suunnitelma tältä osin etene.

Suunnitelmassa pohditaan ikään lisätoimina työkoneiden käyttämien polttoaineiden (eli lämmityspolttoaineiden) veronkiristyksiä. Metsäteollisuus ry ei kannata minkäänlaisia kiristyksiä myöskään lämmityspolttoaineisiin. Liikenteen valmisteverojen tavoin työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotaso Suomessa on jo nyt EU:n kireimmästä päästä.

4) Metsäteollisuus ry painottaa hyväkuntoisen tieverkon ja suuremman kuljetuskaluston merkitystä

Väyläviraston vuonna 2019 valmistuneen selvityksen mukaan päällysteiden epätasaisuus voi nostaa polttoaineen kulutusta 10 prosenttia. Teiden kunnon parantaminen vähentää liikenteen päästöjä peräti 5 prosenttia. Raskaan liikenteen osalta luku on vieläkin suurempi.

Vuotuisen 300 miljoonan euron lisärahoituksen perusväylänpitoon tulee olla pysyvä ja rahoitusta tulee suunnata myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille. Rahoituksen kohdentamisessa oleellista on teollisuuden ja viranomaisien välinen vuoropuhelu.

Hyväkuntoiset väylät mahdollistavat myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen kehittämisen, joka on merkittävä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Metsäteollisuuden yli 76-tonnisen kaluston HCT (high capacity transport) -kokeiluhankkeissa 84-104 -tonniset ajoneuvoyhdistelmät ovat vähentäneet raakapuu- ja hakekuljetusten polttoaineenkulutusta ja päästöjä 5-20 prosenttia per kuljetettu tonni. Myös isommat junavaunut ja junat eli LHT-junat (larger and heavier trains) on samoista syistä kannatettava kehityspolku. Asiaa koskeva Traficom, Väyläviraston ja Oulun

Jyrki Peisa

13.1.2022

yliopiston hanke tuonee lisätietoa infran soveltuvuudesta LHT-junille. Myös päästövähennyspotentiaali ja vaikutukset logistiikan kilpailukykyyn tulisi huomioida.

Toivomme, että KAISU:n yhteydessä linjattaisiin selvästi yli 76-tonnisen kaluston käyttöönoton laajamittaisesta mahdollistamisesta ja aikataulutuksesta.

Näiden toimien sijaan suunnitelma tuntuu fossiilittoman liikenteen tiekartan kautta painottavan tavaraliikenteen kuljetusten siirtymistä teiltä raiteille ja vesiteille.

Toimialamme luonteen vuoksi merkittävältä osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Jalostamamme pääraaka-aine eli puu kasvaa metsissä kautta maan minkä vuoksi autokuljetukset ovat välttämättömiä.

Jo nykyisellään rautatie- ja vesikuljetuksille on merkittävä rooli ja osuus metsäteollisuuden kuljetuksissa. Eri kuljetusmuodoilla on muutakin luontaista työnjakoa, eikä laajamittainen siirtyminen raide- tai sisävesikuljetuksiin ei ole mahdollista.

Merkittävästi nykyistä enemmän panostamalla rataverkon kattavuuteen, palvelukykyyn ja sähköistykseen voidaan asiaan vaikuttaa, mutta sekään ei poistaisi tarvetta etenkin lyhyemmän matkan raaka-ainekuljetuksille rekoilla. Tiekuljetuksilla on joka tapauksessa rooli myös rautatie- ja vesikuljetusketjujen alkukuljetuksissa.

5) Muita huomioita

Metsäteollisuus ry näkee järkevänä sekä päästökaupan one-off -jouston että tilanteen salliessa kansallisen LULUCF-jouston käytön.

Vaikutusarvioinneissa hyödynnettävien LIPASTO- ja TYKO-mallien kehittäminen tulee varmistaa myös uusien käyttövoimien ja polttoainetyyppien osalta.

Kiinnitämme huomiota myös sääriippuvaisen sähköntuotannon osuuden kasvaessa sähköjärjestelmän häiriöiden todennäköisyys kasvaa. Tuotantorakenteen muutos kasvattaa myös tarvetta investoinneille sähköverkkoihin ja tehotasapainon ylläpitoon. Teollisuuden näkökulmasta on tärkeää huomioida sähköjärjestelmän toimitusvarmuus ja ettei tuotantorakenteen muutoksen aiheuttamat kustannukset valu sähkön käyttäjien maksettavaksi.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen
toimitusjohtaja