

Asia: VN/23899/2023

Arviomuistio päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Päästökauppa on luonteeltaan sääntelyä ja muodoltaan polttoaineveroa jäljittelevä järjestelmä. Kuluttajille sen vaikutus näkyy polttoaineen hinnassa. Polttoaineveroon verrattuna hinnanmuodostukseen liittyy huomattavasti enemmän epävarmuustekijöitä, joita kotitalouksien ja yritysten on vaikea ennakoida. Ongelmaksi päästökaupassa muodostuu se, että jäsenvaltioiden polttoaineverojärjestelmät ja verotasot eroavat merkittävästi toisistaan. Ilman polttoaineverojärjestelmän harmonisointia päästökaupan seurauksena syntyy korkean polttoaineveron maihin, kuten Suomeen, todennäköisesti huomattavasti korkeampi kokonaisverotaso. Jo nyt Suomessa, jossa oman auton käyttö on harvan asutuksen ja pitkien etäisyyksien takia kaikkein perustelluinta ja usein vaihtoehdotonta, on Euroopan kalleimmat polttoaineet.

Poliittisen päätöksenteon tukena on oltava riittävät vaikutustenarvioinnit, joissa asiaa arvioidaan kansantalouksien, kotitalouksien ja yritysten näkökulmasta. Nyt lausunnonalla olevassa arviomuistiossa esitetyissä direktiivin toimeenpanovaihtoehtoissa on edelleen erittäin paljon epävarmuutta ja epäselvyyttä, eikä päästökaupan todellisia vaikutuksia loppukäyttäjille ole tiedossa. Ilman kokonaiskuvaava päätöksenteko asiassa on suurelta osin puutteellisten tietojen varassa tehtyihin johtopäätöksiin eikä tietoon perustuvaa. Tämän takia Suomen tulisi ottaa käyttöön kansallinen lykkäys, johon jäsenvaltioilla on tietyin edellytyksin mahdollisuus.

Meillä on juuri alennettu polttoaineveroja kompensoimaan polttoaineiden hinnannousua ja lykätty jakeluvaihtoehtojen korotuksia hintojen nousun hillitsemiseksi. Näin tuetaan erityisesti pienempituloisten, polttomoottoriautoilla ajavien suomalaisten työssäkäyntiä ja kotitalouksien

toimeentuloa. Samoin perustein päästökauppajärjestelmää tulee tarkastella eikä sitä tule ottaa hätiköiden käyttöön. Se, että toinen käsi ottaa ja toinen antaa, ei paranna kansalaisten tai yritysten tilannetta.

Uuteen Euroopan laajuiseen päästökauppajärjestelmän yhteyteen perustettava sosiaalinen ilmatorahasto, jonka varoista on tarkoitus tukea liikenneköyhyydestä kärsiviä kotitalouksia, on myös ongelmallinen. Ensinnäkin nurinkurista on se, että ylipäättään luodaan malleja, jotka edellyttävät tällaista rahastoa. Toinen ongelma liittyy siihen, että Suomi, jonka taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet ovat muutenkin EU:n kovimmat, ja jossa oman auton käyttö on kaikkein tarpeellisinta, on sosiaalisen ilmatorahaston nettomaksaja. Eli suomalaiset autoilijat maksaisivat vähähiilisen liikenteen edistämistä muissa maissa. Suomi on hyvinvointivaltiona omilla verojärjestelmillään ja tulonsiirroilla huolehtinut siitä, että meillä ei liikenneköyhyyttä sanan varsinaisessa merkityksessä juuri esiinny. Tästä syystä meillä on myös kokonaisuudessaan korkea kokonaisveroaste.

Mikä tahansa päästökauppamalli valitaan, Suomen pitää huolehtia siitä, että liikkuminen on suomalaisille kotitalouksille ja yrityksille jatkossakin mahdollista ja koko Suomi voidaan pitää asuttuna. Arviomuistiossa mainitaan, että hintoja nostamalla osa ihmisistä valitsee toisen tavan liikkua ja sitä kautta päästökauppa vaikuttaa. Suurella osalla ihmisistä ei tosiasiasa ole vaihtoehtoja edes kaupunkialueilla valita henkilöauton sijasta toista kulkumuotoa. Hintojen nousu johtaa siten siihen, että säästöjä on haettava muusta kulutuksesta tai jossain pisteessä esimerkiksi siihen, että töissä ei ole taloudellisesti kannattavaa käydä.

Arviomuistiossa mainitaan, että suurituloiset liikkuvat enemmän ja siten kustannusten nousu vaikuttaa eniten heihin ja vähemmän pienituloisiin. On kuitenkin huomioitava, että liikenteen hinnoittelun kiristäminen kohdistuu samalla juuri niihin aktiivisimpiin kotitalouksiin, jotka maksavat muutenkin eniten veroja ja pitävät yhteiskunnan pyörät pyörimässä.

Suomessa liikenteen verotuksen tulisi olla mahdollistavaa ja kilpailukykyä lisäävää. Se tosiasia, että suomalaiset tuottavat itse omat liikkumispalvelunsa henkilöautolla johtuu meidän olosuhteistamme ja yhteiskuntarakenteen erityispiirteistä. Tämä pitäisi ottaa myös huomioon toteutettaessa EU:n liikenne- ja ympäristöpolitiikkaa.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry