

Asia: VN/23899/2023

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot koskien HE luonnosta

Paikallisliikenneliiton mielestä on tärkeää, että Suomi pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti vähentää päästöjä yhteisiin eurooppalaisiin tavoitteisiin tähdäten. Päästöohjausta tarvitaan, jotta päästöt saadaan alenemaan.

Tammikuun 2024 arviomuistiovaiheessa eikä tässäkään päästökauppadirektiivin arvioinnissa ole ajantasaista yhteenvetoa ja laskelmia aiemmin tehtyjen suunnitelmien, ja toisaalta päästövähennyskehitystä lykkäävien ja hidastavien hallitusohjelmakirjausten; muun muassa jakeluelvoitteen keventäminen vuosina 2024-2027, polttoaineveron keventäminen, ilmastotoimien tukirahojen loppuminen ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen, yhteisvaikutuksista liikenteen päästökäytökseen.

Toisen lausunnoilla olevan lakiesityksen mukaan eli jakeluelvoitelainsäädännössä muutosta fossiilisten polttoaineista käytöstä halutaan edelleen pitkittää alentamalla 2025–2027 jakeluelvoitetasoja siten, että ne olisivat nykytilainsäädäntöä alemmalla tasolla.

Paikallisliikenneliitto kannattaa päästövähennyksiin tähtäävää johdonmukaista verotuksen, hintaohjauksen ja muiden toimien kokonaisuutta. Päästökauppa on osa EU:n ilmastopolitiikkaa ja päästövähennyskeinoja. EU:n laajuiset ja kaikille yhtäläiset ohjauskeinot lisäävät tavoitteen saavuttamisen kustannustehokkuutta ja tukevat yhtenäismarkkinan periaatteita. Eurooppalainen lainsäädäntö kokonaisuudessaan ohjaa yrityksiä ja organisaatioita vastuullisuuteen ja toteuttamaan kestävä kehityksen tavoitteita.

Toimialoja, jotka on jo kiritetty lainsäädännöllä kalusto- ja käyttövoimamuutokseen ei tule suhteellisesti asettaa huonompaan asemaan esimerkiksi joukkoliikennepalveluun kohdistuvaa verotusta kiristämällä.

Ihmisten arjen liikkumisessa ja erityisesti kaupunkiseuduilla vaihtoehtoisten kulkutapojen kehittäminen on tunnistettu yhdeksi tavaksi vähentää päästöjä, tarjota kohtuuhintaisia ja hyvän palvelutason liikkumisen vaihtoehtoja kaupunkiseuduilla ja rakentaa kestävä yhteiskuntaa (ensimmäinen versio Liikenne 12-suunnitelmasta).

Fossiilisten polttoaineiden käytön tukeminen ja ohjausvaikutuksen lieventäminen hidastaa muutosta kestäviin liikkumis- ja kuljetusvalintoihin ja heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä kuten myös joukkoliikenteen valtionrahoituksen ostovoiman heikentyminen ja suunnitelma nostaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa.

Verotuksen, maksujen ja tukien säätelyssä tulisi tarkastella koko päästövähennyskokonaisuutta ja liikenteen kokonaisverotusta. Euroopanlaajuiseen päästökauppaan osallistumisen lisäksi on aiemmin arvioitu tarvittavan kansallisia ohjauskeinoja, jotta hiilineutraalius ja kansalliset tavoitteet saavutetaan.

Vaikutukset kotitalouksiin

Eri ihmisryhmien asemaan liittyvissä lainsäädäntöehdotuksissa tulisi arvioida vaikutukset kotitalouksien asemaan.

Tässä esityksessä kirjoitetaan, että kotitalousvaikutuksia tulisi arvioida myös autottomien kotitalouksien kohdalla, sillä päästökauppa kohdistuu myös joukkoliikenteeseen. Vuoden 2016 kulutustutkimuksen mukaan vuonna 2016 kotitalouksista 28 % oli autottomia. Sisemmällä kaupunkialueella autoja omisti 54 % kotitalouksista. Muualla autollisten osuus vaihteli 80–90 % välillä. Kotitalouksien ajamien kilometrien määrään ja polttoaineen kulutukseen vaikuttavat kotitalouden asuinalueen tyyppi ja kotitalouksien mahdollisuudet liikkua vaihtoehtoisilla tavoilla, kuten kävellen, pyöräillen tai käyttäen joukkoliikennettä.

Luonnoksessa kuvaillaan vaikutuksia eri tuloluokkiin sanallisesti mutta ei euromääräisesti tai osuutena käytettävissä olevista tuloista tai suhteessa nykyisiin liikennemenoihin. Kerrotaan, että päästökaupan hintavaikutus kohdistuu näihin paljon ajaviin kotitalouksiin, jotka ovat suurempituloisia, sillä pienituloiset ajavat ja omistavat vähemmän autoja.

Esityksessä tulisi arvioida tarkemmin hallituskauden vaikutukset joukkoliikenteen käyttäjiin autottomiin kotitalouksiin ja erityisesti pienituloisiin. Esimerkiksi Liikenne12 päivitys tunnistaa liikenneköyhyyden, mutta saatavilla olevien luonnosten perusteella ei esitä toimenpiteitä liikenneköyhyyden ja saavutettavuusongelmien ratkaisemiseksi.

Tampereen yliopiston tutkimusten mukaan liikenneköyhyys voidaan määritellä koostuvan liikkumisköyhyydestä, liikenteen kohtuuhintaisuudesta, saavutettavuusköyhyydestä sekä altistumisesta liikenteen ulkoisvaikutuksille.

Liikkumisen hinnan muutokset sekä puutteet ja heikennykset palveluissa vaikuttavat Suomessa erityisesti alimpaan tuloviidennekseen väestöstä. He käyttävät henkilöautoon 25 % tuloistaan ja 22 % liikkumispalveluihin eli ovat yhtä lailla riippuvaisia liikennepalveluista kuin auton omistuksesta.

Liikenneköyhyys Suomessa syntyy kahden kehityskulun kautta; joko henkilökohtaisten tarpeiden ja ominaisuuksien kuten toimintakyvyn mukaan tai riippuen asuinpaikan sijainnista, mitkä vaikuttavat asumisen ja liikkumisen kustannuksiin sekä matka-aikaan. Kaupunkiseuduilla liikenneköyhyys kytkeytyy joukkoliikenteen palvelutasoon, kun taasen maaseutualueilla henkilöautoriippuvuus on suurin ongelma.

(Lähde: Tiikkaja, H., Liimatainen, H. & Pöllänen, M. (2020). Satisfaction with general functionality and safety of travel in relation to residential environment and satisfaction with transport modes. Eur. Transp. Res. Rev. Vol. 12, Issue 32. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00423-9> ja)
<https://research.tuni.fi/verne/tutkimus/liikennekoyhyys/>)

Myös eurooppalaisten havaintojen mukaan pienituloiset kärsivät enemmän rajallisista liikkumismahdollisuuksista, heidän saavutettavissa olevien liikennepalveluiden laatu on heikompi ja he liikkuvat heikommassa olosuhteissa (turvallisuus, luotettavuus, mukavuus). Liikkumismahdollisuuksien puute tai heikkous on keskeinen rajoite työpaikkojen, oppilaitosten, terveystalveluiden ja sosiaalisten verkostojen saavutettavuudelle.

Valtio käyttää talousarviostaan joukkoliikenteen palvelurahoitukseen suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla 0,5 % hallinnonalan budjetista, 1 % liikenne- ja viestintäverkkojen rahoituksesta, 2 % liikenteen ja viestinnän palveluista.

Hallitusohjelman toimenpiteillä ollaan tällä hetkellä nostamassa liikennepalveluihin tukeutuvien kotitalouksien hintaa riippumatta päästökaupan toteutuksesta. Lisäksi saavutettavuusongelmaa pahennetaan vähentämällä alueellisen joukkoliikenteen palveluja.

Kaupunkiseuduilla ja suurelle osalle suomalaisista liikkumispalvelujen hinta tulee valtion joukkoliikenteeseen liittyvien toimien ja arvovalintojen yhteisvaikutuksesta nousemaan. Esimerkiksi Helsingin seudun liikenne (HSL) suunnittelee huomattavaa korotusta joukkoliikenteen lippujen hintoihin. Asia käy ilmi HSL:n vuosien 2025–2027 toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Suunnitelmassa lippujen hinta nousisi ensi vuoden alussa keskimäärin kahdeksan prosenttia.

Tällä hetkellä valtion tavoitteita alueelliselle joukkoliikenteelle toteuttavat ELY-keskukset rahoittavat saavutettavuutta bussiliikenteellä 30,5 miljoonalla. Määrärahaa on vuoteen 2024 verrattuna -17 % ja vuoteen 2023 verrattuna -28% pienempi, mikä tarkoittaa liikenteen palvelujen vähentämistä ja alueellisen saavutettavuuden heikentämistä. Vuoden 2025 aikana valtion tavoitteita toteuttavien ELY-keskusten alueellisen joukkoliikenteen palveluista noin 20-25 % joudutaan lopettamaan, millä on verkostovaikutuksia laajemminkin eri palveluihin ja matkaketjuihin.

Huutokauppatulojen käyttö

Liikennejärjestelmän kokonaisyhtälöstä tulee aktiivisesti etsiä ratkaisuja joukkoliikennepalvelujen ja muiden kestävien kulkumuotojen rahoittamiseen ja edistämiseen. Päästökauppa tarjoaa jäsenmaille EU:n, kansallisen ja paikallisen ilmasto- ja liikennepolitiikan synergiamahdollisuuksia. EU:n vihreän kehityksen ohjelma (Green Deal) ja siihen liittyvät ilmasto-, energia- ja liikennelainsäädännön tarkistukset, Fit for 55 (55-valmiuspaketti) ovat sisältäneet julkisten hankintojen ajoneuvojen ja palvelujen, ja erityisesti kaupunkilinja-autojen uusimista päästöttömämmäksi.

Uuden fossiilisen polttoaineen jakelua koskevan päästökaupan neuvotteluihin liittyen sovittiin myös asetus uudesta Sosiaalisesta ilmastorahastosta (Social Climate Fund, SCF) (EU) 2023/955)). Sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteena on vähentää päästökauppajärjestelmän aiheuttaman

hinnannousun myötä koituvia negatiivisia vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille ja edistää irtautumista fossiilisista polttoaineista. Rahaston kesto on 2026–2032. Rahasto rahoitetaan uusista huutokauppatuloista ja kansallisella osarahoituksella, jonka osuus on 25 prosenttia.

Suomen maksut rahastoon huutokauppatuloilla rahoitetusta osuudesta 2026–2032 on 596 miljoonaa euroa. Suomen saanto SCF:stä on korkeintaan 348 miljoonaa euroa vuosina 2026–2032. SCF sisältää myös kansallisen osarahoitusosuuden. Kansallisen rahoituksen määrä vuosina 2026–2032 on 116 miljoonaa euroa. Rahoitus myönnetään jäsenvaltion laatiman ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) perusteella, joka tulee toimittaa komissiolle 30.6.2025 mennessä.

Kansallisen politiikkaohjauksen painopistettä tulisi riittävän pitkässä aikajaksossa siirtää saavutettavuuteen palveluilla sekä paremman ja tiheämpitarjontaisen kaupunkijoukkoliikenteen tekemiseen. Kaupunkiseudut ovat pääosin omarahoituksella kunnianhimoista työtä jo pitkään tehneet.

Päästökauppaehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on käytettävä tulonsa, tai tulojen vastaava määrä valtion varoista, vähintään yhteen artiklan sisältämistä käyttötarkoituksista. Keinovalikoimassa on mahdollisuus (keino f) tulojen käyttöön ”sellaisiin liikennemuotoihin investointi ja niihin siirtymisen nopeuttaminen, jotka edistävät merkittävästi alan vähähiilistämistä, mukaan lukien ilmastoystävällisten rautateiden matkustaja- ja rahtiliikenteen sekä linja-autoliikenteen palvelujen ja teknologioiden kehittäminen”.

Huutokauppatulojen käyttökohteiksi katsotaan myös täytäntöön pannut verotukselliset tai rahoitustukipolitiikat, jotka laajentavat taloudellista tukea. Etusijalla olisi kohteet, joilla vaikutetaan päästökaupan sosiaalisiin näkökohtiin, joita on muun muassa julkiseen liikenteen siirtymistä tai pieni- ja keskitalouksien liikenteen käyttäjiin liittyvien sosiaalisiin näkökohtiin puuttumiseksi.

Joukkoliikenteeseen panostaminen auttaa haavoittuvaisimmassa asemassa olevia ja mahdollistaa kestävästi muutoksen

Ilmatorahaston tärkein tehtävä on tukea heikoimmassa asemassa olevien kansalaisten ja pienten yritysten kohtaamaa kustannusvaikutusta.

Paikallisliikenneliitto kannattaa huutopaikkatulojen ohjaamista joukkoliikennerahoitukseen ja joukkoliikenteen arvonlisäveron noston perumista osana sosiaalisesti kestävästä muutoksesta ja ohjausta.

Esitämme, että rahaston varoja käytetään Suomessa saavutettavan kaupunki- ja alueellisen joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämiseen ja parantamiseen ja hallitusohjelmasta joukkoliikenteen käyttäjille ja järjestäjille kohdistamien kustannusnousun kompensoimiseen.

Kannatamme UITP julkaisun ”UITP Policy Position on Social Climate Fund” ehdotuksia tulojen ohjaamisesta joukkoliikenteen palvelutasoon ja saavutettavuuteen.

(<https://www.uitp.org/publications/uitp-policy-position-on-social-climate-fund/>)

Raportti sisältää perusteluja, miksi investoiminen joukkoliikenteen palvelutasoon on vaikuttavin ja energiatehokkain tapa toteuttaa sosiaalisesti kestävä muutos päästöttömään liikenteeseen.

- Paikallinen joukkoliikenne on sosiaalisesti kestävä, ympäristöystävällistä ja energia- ja tilatehokasta saavutettavuutta kaupunkiseuduilla.
- Kapasiteetti, kohtuuhintaisuus, saavutettavuus ja kustannustehokkuus on helppoiten toteutettavissa heikoimmille käyttäjäryhmille.
- Investointi palvelutasoon ja puhtaaseen kalustoon on tehokas tapa toteuttaa liikkumiseen liittyvät tavoitteet.

Suunnitelmat ja investoinnit sosiaalirahaston käytöstä on kerättävä kesään 2025 mennessä ja liitettävä osaksi kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien päivitystä. Suunnitelmat on ensin lähetettävä kommentoitavaksi paikallisille ja alueellisille viranomaisille ja muille olennaisille sidosryhmille. Niihin tulee sisällyttää toimenpiteet, joilla siirrytään päästöttömään ja vähäpäästöiseen liikenteeseen. Komission arvio suunnitelmat ja laittaa varat maksatukseen, jos suunnitelman välitavoitteet saavutetaan. Rahastovarojen käyttö keskittyy useimmiten paikallisen ja alueellisen tason toimenpiteisiin.

Suomen tulisi tutuun harvan asutuksen ja pitkien etäisyyksien perusteella laatia uskottava suunnitelma alueellisesta ja paikallisesta saavutettavuudesta.

Kestävä, vahva ja välittävä liikennepolitiikka ei kaikkien eri ihmisryhmien osalta ja liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta voi tarkoittaa pelkästään siirtymää vanhasta autokannasta vähäpäästöiseen motorisoituun yksilöliikenteeseen.

Säännelty yhteisö

Palaute ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja velvoitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista

-

Maa-, metsä- ja kalatalous

Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?

-

Liikennesektorin toimijat

Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?

-

Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?

-

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry