

Asia: VN/23899/2023

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot koskien HE luonnosta

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 omat polttoaineverotasot ja niihin rinnastettavat käyttövoimasta riippuvat vuotuiset verot 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 vaihtoehtotonta, on Euroopan kalleimmat polttoaineet.

Meillä on juuri alennettu polttoaineveroja kompensoimaan polttoaineiden hinnannousua ja lykätty jakeluvuorituksen korotuksia hintojen nousun hillitsemiseksi. Näin tuetaan erityisesti pienempituloisten, polttomootoriautoilla ajavien suomalaisten työssäkäyntiä ja kotitalouksien toimeentuloa sekä tuetaan kansalaisten liikkumisen edellytyksiä. Samoin perustein päästökauppajärjestelmää tulee arvioida kokonaisuutena kansallisen verotuksen kanssa. Se, että toinen käsi ottaa ja toinen antaa, ei paranna kansalaisten tai yritysten tilannetta.

Hallituksen esitykseen kirjatuihin vaikutusarvioihin mainitaan ikään kuin päästökauppaa lieventävänä asiana, että dieselpolttoaineesta kerättävä verotaso alenee jakeluvuorituksen kasvaessa. Tosiasiassa jakeluvuorituksen kasvattaminen kuitenkin nostaa kuluttajahintoja.

Hallitus suunnittelee parhaillaan liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta. Päästökaupan myötä uudistustyössä on ymmärrettävä, että liikenteeltä ei voida kerätä jatkossa yhtä paljon veroja kuin ennen Suomen kilpailukyvyn ja kotitalouksien toimeentulon kärsimättä. Suomi elää kumipyöräliikenteestä, sillä yli 90 prosenttia ihmisistä ja lähes 90 prosenttia tavaraliikenteen tonneista liikkuu teitä pitkin. Päästökauppa nostaa myös tavara- kuin joukkoliikenteen kustannuksia, mikä vaikuttaa jokaiseen – myös autottomaan – suomalaiseen.

Uuden päästökauppajärjestelmän yhteyteen perustettava sosiaalinen ilmastorahasto, 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 ilmastorahaston 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, joka kiristyy entisestään arvonlisäveron korotuksen myötä. Tämäkin vaikuttaa liikkumisen kustannuksiin.

Hallituksen esityksessä toistetaan myös sitä, että suurituloiset liikkuvat autoillaan enemmän sekä aiheuttavat siten päästöjä ja siten maksavat suurimman osan päästökaupan kotitalouksille aiheutuvista kustannuksista. On hyvä huomioida, että parempituloiset maksavat muutenkin eniten veroja ja pitävät yhteiskunnan pyörät pyörimässä. Pienituloisiin, työssäkäyviin kotitalouksiin, joilla ei ole käytännössä vaihtoehtoa oman auton käytölle, päästökaupan aiheuttama liikkumiskustannusten nousu osuu suhteessa kipeämmin jo senkin takia, että heillä on vanhemmat autot, joiden käyttövoimana on bensiini tai diesel.

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. Ne päästökaupalla kerättävät varat, jotka saadaan pidettyä Suomessa, tulisi ohjata tieliikenteen hyväksi, muun muassa autokannan uudistamiseen ja infran parantamiseen.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

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?

-

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry