

Asia: VN/23899/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Paikallisliikenneliitto kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta päästökauppadirektiivin toimeenpanosta koskien uutta EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökauppaa.

Fossiilisen polttoaineen jakelua koskevan päästökaupan arviomuistiossa pyritään kuvaamaan direktiivin sisältö, sen mahdollistama liikkumavara sekä kansalliset toteuttamismahdollisuudet toimeenpanolle ja näiden vaikutukset. Arviomuistiosta saatu lausuntopalaute on tarkoitus hyödyntää varsinaisen hallituksen esityksen laadinnan yhteydessä. Hallituksen esitys tulee antaa eduskunnalle keväällä 2024.

Paikallisliikenneliiton lausunto

Syksyllä 2022 aloitetussa päästökauppadirektiivin arvioinnissa ja käsillä olevassa arviointimuistiossa ei ole ajantasaista yhteenvedoa ja laskelmia aiemmin tehtyjen suunnitelmien, ja toisaalta päästövähennyskehitystä lykkäävien ja hidastavien hallitusohjelmakirjausten; muun muassa jakeluelvoituksen keventäminen vuosina 2024-2027, polttoaineveron keventäminen, ilmastotoimien tukirahojen loppuminen ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen, yhteisvaikutuksista liikenteen päästökehitykseen. Julkisuudessa olevien tietojen perusteella on pääteltävissä, että liikenteen päästöt tulevat kasvamaan vanhaan perusennusteeseen verrattuna. Kansalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kirjatut monet liikenteen myönteistä muutosta tukevat toimenpiteet ovat vielä toteutumatta ja vahvistumatta.

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

Kannatamme päästövähennyksiin tähtäävää johdonmukaista verotuksen, hintaohjauksen ja muiden toimien kokonaisuutta. Toimialoja, jotka on jo kiritetty lainsäädännöllä kalusto- ja käyttövoimamuutokseen ei tule suhteellisesti jättää tai asettaa huonompaan asemaan esimerkiksi joukkoliikennepalveluun kohdistuvaa verotusta kiristämällä. Samaan aikaan yksityiseen henkilöliikkumiseen tarvittavaa muutosta ei ole hyvä pitkittää edistämällä edelleen fossiilisten polttoaineiden käytön jatkamista.

Päästökauppa on osa EU:n ilmastopoliittikkaa 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 kestävän kehityksen tavoitteita.

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 kestävää yhteiskuntaa (Liikenne 12, valtion pitkäjänteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma). Tulevien vuosien lakien ja verotuksen toimintaympäristön säätelyssä tulisi tarkastella koko päästövähennyskokonaisuutta ja liikenteen verotusta. Aiempien suunnitelmien päätelmiä ja toimia tukeva kehityskulku tulee varmistaa (fossiilittoman liikenteen tiekartta, liikenne12).

Vuonna 2021 oli tarkastelussa kansallisen päästökaupan tarve. Liikenteen päästökehitysarvioihin ja sähköisen liikenteen yleistymiseen liittyi jo aiemmin epävarmuutta, eikä ollut tiedossa kiristyvät päästövähennystavoitteet.

Arviomuistiosta jää vaikutelma, ettei EU päästökauppa alkuun tuottaisi liikenteen päästövähennyksiin tarvittavaa ohjausta riittävän voimakkaasti. Euroopanlaajuiseen päästökauppaan osallistumisen lisäksi on aiemmin arvioitu tarvittavan kansallisia ohjauskeinoja, jotta hiilineutraalius ja kansalliset tavoitteet saavutetaan.

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.

Tämän ohella kansallisen ja valtion politiikkaohjauksen painopistettä tulisi riittävän pitkässä aikajaksossa siirtää paremman ja tiheämpitarjontaisen kaupunkijoukkoliikenteen tekemiseen. Kaupunkiseudut ovat pääosin omarahoituksella tehneet kunnianhimoista kehitystyötä jo pitkään. Liikenne 12 suunnitelma sisälsi työn tueksi valtion kasvavia panoksia keskisuurten ja suurten kaupunkien joukkoliikenteelle.

Paikallisliikenneliitto kannattaa huutopaikkatulojen ohjaamista joukkoliikennerahoitukseen. 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 keskituloisten liikenteen käyttäjiin liittyvien sosiaalisiin näkökohtiin puuttumiseksi.

Muita kehityksen ohjaukseen keskeisesti liittyviä Paikallisliikenneliiton ehdotuksia

On välttämätöntä uudistaa koko liikenteen verotus ohjaamaan haluttuun tulevaisuuteen ja turvaamaan liikennejärjestelmän rahoitus. Sääntelyn tulee tukea kulkumuotomuutosta, päästövähennyksiä ja pienentää muita liikenteen haittoja ympäristölle, turvallisuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle.

Poistetaan muussa verotuksessa olevat rakenteet, jotka samaan aikaan toimivat tavoitteiden vastakkaisesti ja heikentävät liikenteen verotuksen päästöohjausta.

Uudistetaan ja yksinkertaistetaan työmatkakuluvähennys kilometripohjaiseksi, työssäkäyntipäiviin perustuvaksi sekä kulkumuotoneutraaliksi.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 15 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt.

Yhteistyöjäseniämme ovat kolme ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry