

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

Kuntaliitto pitää tärkeänä liikenteen ja liikkumisen taloudellisten ohjauskeinojen selvittämistä, jotta löydetään tehokkaita tapoja ohjata kehitystä kohti päästövähennystavoitteita ja ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä. Kuntaliiton painottamia näkökulmia taloudellisessa ohjauksessa ovat kustannustehokkuus suhteessa tavoitteisiin, sosiaalinen ja alueellinen oikeudenmukaisuus, Suomen elinkeinoelämän kilpailukyky, joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden houkuttelevuus sekä julkistalouden, ml. kuntatalous, kestävyys.

Kansallinen tieliikenteen päästökauppa

Kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevassa muistioluonnoksessa on tuotu monipuolisesti esille tieliikenteen päästökaupan lähtökohtia, kan-sainvälisiä esimerkkejä, päästökaupan toteutusvaihtoehtoja vaikutuksineen sekä haittojen kompensatiomalleja. Päästökaupan tulot julkistaloudelle tulisivat niiden käytössä olevien verojen päälle, jotka vaikuttavat polttoaineen ja ajosuoritteen hintaan. Polttoaineen hinnannousun vaikutukset kohdistuisivat eri tavoin erilaisiin kotitalouksiin, yksilöihin, yrityksiin ja alueisiin. Päästövähennyksillä olisi vaikutuksia olemassa olevan varallisuuden (kuten kiinteistöt, autot) arvoon, yhteiskunnan tulonjakoon sekä yritysten kustannuksiin ja suhteelliseen kilpailukykyyn. Tämän vuoksi päästökaupan merkittäviä ja kohtuuttomia vaikutuksia tulisi kompensoida.

Kuntaliitto ei tässä vaiheessa ota kantaa arviomuistioluonnoksessa esitettyihin vaihtoehtoihin tai yksityiskohtiin. Jos kansallisen tieliikenteen päästökaupan valmistelussa päätetään myöhemmin edetä, päästökaupan tarvetta, toteutusta ja vaikutuksia tulee silloin arvioida suhteessa päästökehitykseen, kansallisiin politiikkatoimiin sekä erityisesti EU:n 55-valmiuspaketin eri

lainsäädäntöhankkeiden kokonaisuuteen ja yhteisvaikutuksiin Suomessa. Sidosryhmillä kuten kunnilla tulee olla mahdollisuus vaikuttaa valmisteluun. Epävarmaa on, voiko tieliikenteen päästökauppa ja sen ohjausmekanismit oikeasti toimia tavoitellulla tavalla Suomen kaltaisella pienellä markkina-alueella, jolla on vain joitakin polttoaineiden jakelijoita päästöoikeuksia ostamassa.

Kansallista päästökauppaa verrataan arviomuistiossa mahdolliseen EU:n laajuiseen tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen polttoaineita koskevaan päästökauppaan. Tämän osalta arvioon sisältyy epävarmuutta, sillä päätöksiä ei ole vielä tehty EU:n päästökaupan lopullisesta sisällöstä ja toteutuksesta.

Kuntaliitto ei kannata mahdollista EU:n päästökauppaa edeltävää kansallista ratkaisua ja Suomen eritahtista etenemistä EU:n kanssa. Kuntaliitto pitää EU:n laajuisen tieliikenteen ja lämmityspolttoaineiden päästökaupan etuna sitä, että se ohjaisi päästövähennyksiin kaikissa jäsenmaissa. Verrattuna kansalliseen järjestelmään se myös tasoittaisi Suomen vientialojen suhteelliseen kilpailukykyyn kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia.

EU:n laajuisen päästökaupan valmisteluun vaikuttaminen

Kuntaliitto painottaa, että Suomen tulee nyt keskittyä vaikuttamaan tehokkaasti komission valmistelemaan tieliikenteen ja lämmityspolttoaineiden päästökauppaan, jotta siitä muodostuisi päivitettävän energiaverodirektiivin kanssa Suomen kannalta mahdollisimman hyväksyttävä ja toimiva kokonaisuus.

EU:n päästökaupan tuotot tulisi kohdentaa siihen jäsenmaahan, josta ne kerätään, ja ohjata liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen, energiakäänteen tukemiseen sekä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikennemuotojen edistämiseen. Pitkien etäisyyksien ja ohuiden liikennevirtojen vuoksi liikennejärjestelmän ilmastotoimista ja uudistamisesta (ml. jakeluinfra-asetuksen uudet vaatimukset) syntyvät kustannukset tulevat olemaan Suomessa suuremmat kuin EU-maissa keskimäärin. Suomen päästövähennystavoitteet taakanjakosektorilla ovat samaan aikaan kiristymässä. Siksi on tärkeää, että Suomi voi käyttää mahdolliset päästökaupalla kerättävät varat kokonaisuudessaan. Kuntaliitto esittää, että osa päästöoikeuksien huutokauppatuotoista ohjataan kuntien ilmastotyön rahoitukseen em. teemoissa. Erilaisten sosiaalisten haittojen hyvittäminen tulee suunnitella ja toteuttaa jäsenvaltioissa läheisyysperiaatetta noudattaen.

EU:n laajuisen päästökaupan osalta tarvitaan tietoa ja analyyskejä siitä, miten jäsenmaiden erilaiset taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet vaikuttavat huutokauppamekanismiin ja päästökaupan hintamekanismiin. Päätöksenteon pohjaksi tarvitaan myös lisätietoa päästöoikeuden hinnan muodostumisesta ja vakaudesta sekä sen vaikutusta polttoaineen hintaan.

Tietopohjan vahvistaminen on edellytys sille, että järjestelmän vaikutuksia voidaan arvioida luotettavammin kotitalouksien, yritysvaikutusten, logistiik-kakustannusten sekä autonkäyttäjien,

autottomien ja joukkoliikenteen osalta. Järjestelmän tulisi ohjata päästöjen vähentämiseen aiheuttamatta kuitenkaan kohtuuttomia kustannuksia pienituloisille ja yrityksille tai heikentämättä joukkoliikenteen ja muun julkisen liikenteen asemaa polttoaineen hinnannousun myötä.

Liikenteen verotuksen uudistus ja kaupunkiseutujen tienkäyttömaksut

Suomen on tärkeää hakea pitkän aikavälin ratkaisua liikenteen verotuksen kokonaisuudistamiseksi, sillä polttoaineveroa maksavien autoilijoiden määrä vähitellen vähenee. Hyvänä lähtökohtana vaihtoehtojen pohdinnalle on liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti (2021). Tarkastelun tulisi kattaa kaikki verotuksen muodot, jotka vaikuttavat keskeisesti liikkumiseen ja liikenteeseen. Erilaisia vaihtoehtoja tulee tarkastella niin liikenteen veropohjan turvaamisen kuin liikkumisen ohjausvaikutusten kannalta huomioiden liikenteen ulkoisvaikutukset.

Hallitusohjelman mukaisesti lainsäädännössä on tarkoitus mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönotto. Lainsäädännön valmistelussa tulee varmistaa, että kerätyt varat kohdennetaan sen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen, jolta ne kerätään. Mikäli jokin kaupunkiseutu haluaa ottaa ruuhkamaksut käyttöön, tulee vaikutuksia ja käyttöönottoa arvioida laajasti päätöksenteon pohjaksi. Menettely ei saa vähentää valtion pitkän aikavälin mukaista keskimääräistä liikennehoidusta seudulla.

SUOMEN KUNTALIITTO

Miira Riipinen

Johanna Vilkuna

Johtaja

Kehittämispäällikkö

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

-

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

Voitte tässä lausua luvusta 4 (mm. päästökaupan toteutusvaihtoehdoista, toteuttamiskustannuksista (myös muista kuin viranomaisten hallinnollisista kustannuksista), seurannan, raportoinnin ja todentamisen järjestämisestä.)

-

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

-

Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensaatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensaatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)

-

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry