

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

3.12.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskeva arviomuistioluonnos (VN/3882/2021)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Liikkumisen kustannusten nostamisella on aina vaikutuksia ihmisten liikkumiseen sekä muuhun kulutukseen. Näin ollen esimerkiksi kansallisen päästökaupan kustannuksia nostavat vaikutukset varmasti vähentäisivät liikkumista ja siten omalta osaltaan päästöjä. On kuitenkin erittäin tärkeää arvioida päästövähennyspotentiaalin ohella päätösten vaikutuksia ihmisten ja yritysten toimeentuloon ja toimintamahdollisuuksiin.

Päästöjen vähentäminen liikenteessä on erittäin tärkeää, mutta se pitää tehdä kestävällä ja sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. EU:n harvimmassa asutussa maassa tieliikenteen merkitys niin kotitalouksien kuin elinkeinoelämän toimintakyvylle ja toimeentulolle on korvaamaton nyt ja tulevaisuudessa. Niin kansantalouden kuin valtiontalouden näkökulmasta on olennaista miettiä keinoja, joilla Suomi ja suomalaiset pystytään pitämään liikkeessä. Selvitysten mukaan eniten

henkilöautoa käyttävät ihmiset ovat työssäkäyviä, veroja maksavia henkilöitä, joiden liikkuminen tapahtuu selkeästä tarpeesta.

Kansallisen päästökaupan ennakoitaan nostavan polttoaineiden hintoja jopa yli 70 senttiä litralta. Tämän lisäksi EU:n tasolta on suunnitteilla lukuisia polttoaineiden hintoja nostavia toimenpiteitä. Vaikka siirtymä sähköön ja sähköautoihin tapahtuu kiihtyvällä tahdilla, Suomen vanhassa autokannassa polttomootoriautojen osuus säilyy suurena vielä hyvin pitkään. Erityisesti pienituloisemmat työssäkäyvät ihmiset kärsivät polttoaineiden hintojen noususta vielä senkin jälkeen, kun parempituloiset ovat siirtyneet sähköautojen käyttäjiksi.

Kansallinen päästökauppa ei voi myöskään olla fiskaalinen väline eikä sen tuloja toteutuessaan pidä käyttää valtion yleisiin menoihin. Kansallisen päästökaupan perustamisesta ja operoimisesta aiheutuisi myös hallinnollisia ja muita kuluja ja liian suuri osa kerätyistä varoista valuisi järjestelmän ylläpitämiseen.

Päästökaupan arviomuistion yhteydessä pohditaan myös keinoja kompensoida polttoaineiden hinnannousun kustannuksia joko tulotasoon perustuen tai alueittain. Päästökaupan perustavoitteet ovat vaarassa hukkua, jos liikkumisen kustannuksia kompensoidaan niille, jotka joutuvat kustannusten takia liikkumistaan vähentämään. Toisaalta ne, joiden on pakko liikkua esimerkiksi työnsä puolesta, liikkuvat jatkossakin niin kauan kuin työssäkäynti on kannattavaa ja hintojen nousu on pois muusta kulutuksesta.

Alueellinen jako esimerkiksi seitsemään alueeseen joukkoliikenteen toimivuuden ja henkilöauton välttämättömyyden mukaan olisi hyvin arveluttava. Kuka tällaisen jaon tekisi ja kuka määrittelisi ihmisten liikkumistarpeen? Suomen kaupunkialueetkin ovat hyvin harvaan asuttuja, eikä joukkoliikenne ole kattavaa ja sujuvaa kaikkialla edes kaupungeissa. Myös ihmisten liikkumistarpeet ovat hyvin erilaisia. Jo nyt päästöt ovat arviomuistioluonnoksen mukaan pienimmät sisemällä kaupunkialueella. Ihmiset toimivat rationaalisesti ja valitsevat itselleen kulloinkin parhaan tavan liikkua. Sisemällä kaupunkialueella voi kävellä ja liikkua hyvin toimivalla joukkoliikenteellä.

Kuten arviomuistiossakin todetaan suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat kuljetuskustannusten kautta yleisestikin tavaroiden hintoihin sekä yritysten ja erityisesti vientiyritysten kilpailukykyyn. Päästökauppa aiheuttaisi kustannusten nousua myös joukkoliikenteelle ja vaikuttaisi sitä kautta kaikkiin suomalaisiin.

Suomessa polttoaineiden hinnat ovat Euroopan toiseksi korkeimmalla tasolla. Tosiasia on kuitenkin se, että Euroopan unionin harvimmin asutussa maassa oman auton käyttö on kaikkein perustelluinta koko unionin alueella. Suomessa CO₂ -päästöt on huomioitu jo polttoaineverossa, ajoneuvoverossa ja autoverossa. Se, että poliittiset päättäjät eivät meidän olosuhteissa uskalla tai kehtaa enää nostaa liikkumisen kustannuksia esimerkiksi polttoaineveroa korottamalla on huono perustelu uuden kansallisen liikenteen päästökaupan käynnistämiseksi. Tosiasiassa päästökaupan vaikutukset olisivat samanlaiset eli se nostaisi polttoaineiden hintoja.

Kansalliseen päästökauppaan sisältyisi useita tekijöitä, joiden perusteella kansalaisten liikkumisen hinnoittelua eri alueilla kategorisesti hinnoiteltaisiin. Tämä malli ei ota kotitalouksien ja yritysten yksilöllisiä tarpeita huomioon, vaan on vaarassa johtaa näiden mielivaltaiseen ja satunnaiseen jaotteluun.

Lopuksi

Suomessa ei ole tarvetta kansalliselle päästökaupalle. Meillä on olemassa riittävät taloudelliset ohjauskeinot, eikä uutta verorahoja kuluttavaa byrokratiaa pitäisi rakentaa niiden päälle. Meillä on myös toimivat tulontasausjärjestelmät muussa verotuksessa ja sosiaalilainsäädännössä, eikä liikenteen verojärjestelmään tarvitse rakentaa omaa uutta tulontasausjärjestelmää. Tieliikenteestä kerätään rahaa Suomessa vuosittain noin 8 miljardia euroa ja tienpitoon käytetään noin 700 miljoonaa euroa. Tästä eurooppalaisessa vertailussa yhdestä suurimpiin kuuluvasta erotuksesta jää runsaasti jo nyt jaettavaa liikenteen ulkopuolisiin menoihin ja vaikka tulontasaukseen. Omaan liikenteen päästökauppajärjestelmää siihen ei tarvita.

Autoliitto katsoo, että nyt esitettyä kansallista päästökauppamallia ei tulisi toteuttaa. Suomen ei pidä lähteä luomaan omia liikenteen verojärjestelmiä, vaan sen tulee seurata sitä, miten liikenteen kannustimia ja tukia sekä verotusta kehitetään muissa Euroopan unionin maissa. Meidän tulee myös valvoa kansallisia etujamme ja huolehtia siitä, että Suomen erityisolosuhteet ja tarve oman auton käyttöön huomioidaan Euroopan unionin päätöksenteossa.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

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.

-

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry