



12.4.2017

## **Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän kuuleminen liikenteen päästövähennyksistä**

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia toteuttaa sekä EU:n Energiaunionin Suomelle asettamia 2030-velvoitteita että hallitusohjelman omia kunnianhimoisia tavoitteita ensi vuosikymmenen loppuun mennessä. Kunnianhimoisten tavoitteiden toimeenpano aiheuttaa väistämättä lisäkustannuksia.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian vaikutusarvioiden yhteenvetoreportissa todetaan, että kotimaisen hintatason nousu heikentää viennin kilpailukykyä ja laskee vientiä -1,75 % v. 2030. Kansantalouselämyksen vaikutus Suomessa olisi -0,6 % BKT:sta vuonna 2030, kun komissio on arvioinut EU-tason BKT-vaikutuksen olevan lievästi positiivinen 0,15-0,54 %.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian suurimmat kustannusvaikutukset yrityksille tulisivat tieliikenteen ja -logistiikan lisäkustannusten kautta. Dieselin käyttäjien kustannukset kasvaisivat 210 milj. euroon/vuosi 2030 mennessä.

Edellä mainitun biopolttoaineen hinnan aiheuttaman kustannusnousun lisäksi on tarkasteltu liikenteen verotusta. Strategiassa todetaan, että valtion verotulot vähenisivät polttoaineista 543 miljoonaa euroa, autoverosta 540 miljoonaa euroa ja ajoneuvoverosta 23 miljoonaa euroa 2021–2030 aikana. Sopeutuisivatko hallitukset 2020-luvulla tämän verosaannon vähenemiseen vai kantaisivat enemmän veroja muista veroluokista tai nostaisivat liikenteen kokonaisveroja vastaavasti?

Strategian vaikutusten minimoimiseksi on 1) toimenpiteet kohdennettava kustannustehokkaasti, 2) määriteltävä ohjauskeinot markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti 3) hyödynnettävä kaikki sallitut joustokeinot sekä 4) varmistettava kilpailukykyisyys tarvittavilla lisätoimilla.

### **1) Toimenpiteet, tavoitteet ja kustannustehokkuus**

Kansalliset liikenteen päästöjen vähennystoimet on kartoitettu 2015-2016 (paitsi lento- ja meriliikenne, joiden päästöjen vähentämistä ohjataan EU-tasolla, ICAO:ssa ja IMO:ssa) ja eri toimenpiteiden potentiaalit ovat tiedossa. Sen sijaan ohjauskeinot ja kustannusvaikutukset ovat vielä kokonaisuutena selvittämättä niin, että niiden kustannustehokkuutta voitaisiin vertailla.

Tiina Haapasalo

12.4.2017

Vaikutusten arviointi ml. kustannusvaikutukset ovat kiinteä osan ministeriöiden valmistelutyötä. Kun valmistelevat ministeriöt ovat julkaisseet vaikutusarviointit, voivat muut tahot arvioida keinojen kustannustehokkuutta sekä vaikutuksia kotitalouksien, yritysten, julkisen talouden tai kansatalouden kannalta.

Vaikutuksia on selvitetty lisää osana kansallista keskipitkän aikavälin ilmasto-ohjelma KAISUa ja ne on tarkoitus julkaista loppu keväästä.

Liikennesektorin kustannuspaineita tasaisi se, että kaikki sektorit osallistuvat päästövähennysten toteuttamiseen mahdollisimman tasapuolisesti. Nyt liikenteelle on kaavailtu jopa 50 %:n vähennys vuoteen 2030 mennessä, kun kaikkien Suomen taakanjakosektoreiden yhteinen päästövähennysvelvoite on 39 %.

Mitkä olisivat vaikutukset, jos maatalouden, rakennusten ja jätehuollon toimialat vähentäisivät päästöjään 39 %. Millaisia elämäntapatottumusten muutoksia edellytettäisiin ja mitä ne merkitsisivät kansalaisille ja yrityksille. Liikkumistottumuksiin arvioidaan tarvittavan merkittäviä muutoksia. Millaisia muutoksia tarvittaisiin ruokailutottumuksiin, kierrättämiseen ja asumiseen, jotta päästöjen vähentämisessä päästäisiin vastaavalle tasolle. Mitkä olisivat kustannukset ja toimien kustannustehokkuus?

Lopulta kuitenkin 2050-tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien sektoreiden on rajoitettava päästöjään murto-osaan nykyisestä. Ministeriöiden on syvennettävä eri sektoreiden päästövähennysten vaikutusarviointia, jotta valintoja voitaisiin tehdä mm. kustannustehokkuuden perusteella.

## 2) Ohjauskeinoista

Energia- ja ilmastopolitiikan ohjauskeinojen tulee toimia mahdollisimman markkinaehtoisesti, teknologianeutraalisti ja turvata kilpailukykyinen logistiikan ja liikennepalvelujen saatavuus.

Logistiikka ja liikenteen palvelut ovat kasvua erityisesti siellä, minne kasvu keskittyy eli kaupunkiseuduilla. Sujuva työssäkäynnin, asioimisen ja harrastamisen edellytys on monipuolinen liikennejärjestelmä, jossa kaikki liikennemuodot voivat täydentää toisiaan. Mitä paremmat liikenneyhteydet ja liikennepalvelut ovat tarjolla, sitä tehokkaammin käyttäjät voivat optimoida liikkumistaan ja valita itsepalvelun ja ostopalvelun välillä. Henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttäminen ei sellaisenaan tulisi olla tavoite, vaan päästöjen vähentäminen. Tähän on esitetty lukuisia keinoja mm. LVM:n raportissa 1/2016 vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon käyttöönnotosta.

Esimerkiksi autoveron muuttaminen käyttöön perustuvan vuosimaksun suuntaan voisi edistää ilmastotavoitteita. Vaikutusten selvittämistä tulisi painottaa erityisesti kuluttajanäkemyksiin: Millaiset vuosimaksut edistäisivät henkilöautokannan uudistamista ja vähäpäästöisten autojen valintaa? Millaiset verot ja maksut edistäisivät työssäkäyntiä, asiointia, palvelujen käyttöä ja kotimaan matkailua? Jos verotusta muutetaan, tulisi välivaiheen verojen ja maksujen olla oikeudenmukaiset kaikkien autonomistajien kannalta, toisin sanoen jo maksetut verot tulisi huomioida tulevassa vuosimaksussa.

## 3) Joustojen täysimääräinen käyttö

EU:n Energiaunionin asettamat tavoitteet Suomelle ovat erittäin haastavia, joten kotimaisessa direktiivien toimeenpanossa on huolehdittava, että käytetään kansalliset liikkumavarat mahdollisimman optimaalisesti yritysten kilpailukykyvaikutukset arvioiden ja haitat minimoiden. Kansallisten energia- ja ilmastopolitiikan strategioiden ja ilmastosuunnitelmien on tuettava tätä, jotta vältetään muun muassa tarpeeton energia- ja ilmastokustannusten nousu.



Tiina Haapasalo

12.4.2017

EU:n komission 2030-velvoitteisiin sallimat joustokeinot on pyrittävä saamaan täysimääräisinä käyttöön (2 %-yksikön vuosittainen kertajousto päästökaupasta taakanjakosektorille sekä maaperän ja metsän hiilivarastojen ns. LULUCF-jousto (max 1,3 %-yks.). Näin Suomen päästövähennystarve kohtuullistuisi 36 %:n tuntumaan ja alentaisi päästöjen vähentämisen marginaalikustannukset jopa alle puoleen siitä, mitä ne esitetyillä 39 %:n tasolla ovat.

#### 4) Raskaan kaluston huomioiminen ja kilpailukyvyn varmistaminen

Strategian biopolttoainelinjaukset kohdistuvat käytännössä vahvasti kuorma-autoliikenteeseen, jonka tulee vielä pitkään käyttämään dieseliä energialähteenä.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian suurimmat kustannusvaikutukset yrityksille tulisivat liikenteen ja logistiikan lisäkustannusten kautta. Dieselien käyttäjien kustannukset kasvaisivat 210 milj. euroon/vuosi 2030 mennessä. Strategian mukaan liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydyistä polttoaineista nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Koska bensiinin voidaan sekoittaa maksimissaan noin 10 % biopolttoainetta, nostetaan dieselien biopolttoaineosuus 39 %:in. Tästä seuraisi dieselien pumppuhintaan noin 10 snt/l nousu (lähde: TEM Taustaraportti kansalliselle energia- ja ilmastostrategialle 1.2.2017). Näin ollen juuri raskaalle liikenteelle on strategiassa osoitettu iso taakka päästöjen vähentämisestä.

Dieselillä käytävällä henkilöautoliikenteellä tulee energialähteiden valikko vähitellen laajenemaan, kun sähkö-, vety- ja kaasuautojen määrä lisääntyy.

Energia- ja ilmastostrategian linjausten mukainen kustannusten nousu ajoittuu 2020-luvulle. Liikenteellä ja logistiikka on keskeinen kilpailukykymerkitys erityisesti globaalissa kilpailussa toimiville vientiyrityksille. Liikenteen kilpailukykyvaikutuksien seuraamiseksi tulisi luoda vertailujärjestelmä, jossa nähtäisiin kustannuskehitys suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin.

Kustannusten nousun hillitsemiseksi ja kansainvälisen kilpailukyvyn turvaamiseksi liikenteen kustannusten nousu tulisi kompensoida yrityksille. Käytännössä toimivia malleja kompensoinnin järjestämiseksi on varsin vähän. Näistä paras vaihtoehto olisi dieselöljyn veron palautusjärjestelmän luominen. Palautusjärjestelmän tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen, jottei yritysten ja viranomaisten hallinnollinen työ merkittävästi lisääntyisi.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka



Jouni Hakala  
johtaja