

Asia: VN/11385/2020

Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnos

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Muu

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

Stop autoilijoiden kuritukselle- kansanliike

LAUSUNTO

Yhdymme toisen tahon lausuntoon.

Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse

Yhdymme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausuntoon ja lisäksi lausumme seuraavaa.

Kysymykset Ilmasto- ja energiastrategiassa esitettävistä linjauksista

1) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen (strategian luku 2.1)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

EU:n päästökauppaa ei tule laajentaa tie- ja meriliikenteeseen eikä kiinteistöjen lämmitykseen. Päästökauppa näillä sektoreilla lisää kustannusten ja tätä kautta inflaation nousua sekä verorahoilla kustannettavaa byrokratiaa. Suomen hiilinielut tulee huomioida Suomen hyväksi. Mikäli talousmetsien nykyisenkaltaista hyödyntämistä estetään tai rajataan laeilla, säädöksillä ja/tai rangaistusluontoisilla maksuilla, niiden hiilensidontakyky laskee nopeassa tahdissa. Metsien hoito ei olisi enää taloudellisesti kannattavaa.

Metsänhoitorästejä on tälläkin hetkellä noin miljoona hehtaaria. Hyvin ja ajallaan hoidettu nuori metsä sitoo hiiltä huomattavasti nopeammin kuin vanha jo kasvunsa lopettanut metsä, joka pahimmillaan vapauttaa lisää hiiltä lahoamisen kautta.

Pelkästään metsänhoitorästien sisältämän energiapuun energiamäärä on huomattava. Puusta vapautuu poltettaessa sama hiilimäärä, jonka se on itseensä sitonut kasvuvaiheessa. Vapautuvan hiilen määrä on sama

riippumatta siitä, lahoako puu metsässä vai poltetaanko se.

Hiilidioksidin talteenottomenetelmät kehittyvät ja olisi ennen aikaista asettaa etusijalle muut kuin polttoon perustuvat teknologiat. Metsien nettohiilinielu vastaa vuositasolla keskimäärin reilua kolmannesta Suomen kokonaispäästöistä. Mikäli suot huomioitaisiin täysmittaisesti niin Suomi olisi jo hiilineutraali.

Suomen tulisi olla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen suhteen teknologianeutraali sekä teknologianeutraalisti hyvin tutkittua tietoa jakaen kannustaa päästöjä vähentäviin ja energiatehokkuutta lisääviin ratkaisuihin sen sijaan, että samaan tavoitteeseen pyritään velvoittavilla päästövähennystoimilla.

Kestävä viherrakentaminen on yksi tapa lisätä hiilinieluja. Tätä kannattaa edistää kaavoituksessa ja kotitalousvähennyksen kautta.

2) Uusiutuvan energian edistäminen (strategian luku 2.2)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

Stop autolijoiden kuritukselle!- ryhmä pitää tärkeänä, että Suomi osaltaan varmistaa EU:n energiaverodirektiivin uudistuksen yhteydessä ja kansallisessa lainsäädännössä, että:

1. Ajoneuvojen käyttäjät eivät joudu muita kansanryhmiä huonompaan asemaan
2. Uusiutuvan energian lisääminen ei saa lisätä muiden liikenteen käyttövoimien vero- ja maksutaakkaa
3. Uusiutuvien polttoaineiden suosimisesta tulee tehdä houkuttelevaa minimalistisilla valmisteveroilla.
4. Jo käytössä olevaa ajoneuvoihin kohdistuvaa verotusta tulee alentaa tai poistaa, jotta kansalaisilla olisi aidosti mahdollisuus ympäristöystävällisempään teknologiaan.
5. Jo olemassaolevan ajoneuvokantamme käyttöä ei estetä tai hankaloiteta lainsäädännöllä tai taloudellisesti.

3) Vety ja sähköpolttoaineet (strategian luku 2.3)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

Uudet polttoainelaadut ovat tervetulleita vanhojen rinnalle ja ne tulisi olla saatavilla myös kuluttajakäyttöön ja kohtuulliseen hintaan.

Maassamme oleva ajoneuvokanta tulee olla käytettävissä koko elinkaarensa ajan. Kansalaiset ovat investoineet niihin ja Suomessa ajoneuvot ovat hankinta- ja käyttöhinnaltaan kalliita kuten myös niiden ylläpito, johtuen verotuksestamme. Valtiovalta on päättänyt verotuksesta, jolloin olisi epäoikeudenmukaista ja kestäväntöntä mikäli valtio toimenpiteillään estäisi näiden käyttöä nostamalla kustannuksia tai esim. lainsäädännöllä. Myös vanhojen moottoriajoneuvojen harrastaminen on oltava mahdollista jatkossakin. Bensiinin korvaava sähköpolttoaine, joka toimii vanhemmassa polttomoottoriajoneuvokannassa olisi yksi tapa vähentää päästöjä ilman tekniikkamuutoksia jolloin ajoneuvo säilyisi alkuperäisenä, mikä on ajoneuvohistoriallisesti olennaista.

4) Energiatehokkuuden edistäminen (strategian luku 2.4)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

Strategian linjauksissa liikenteen energiaterohkuuden lisääminen ajoneuvokannan uudistamisen kautta on yksi pääkeinoista liikenteen päästövähennystavoitteeseen pääsemisessä.

Tähän tarvittaisiin noin 150 000 ensirekisteröintiä/vuosi, vuonna 2021 ensirekisteröintejä tehtiin 98 466 kpl.

Näistä täyssähköautoja ja lataushybridejä oli yhteensä 3,6 prosenttia.

Suomen autokanta vanhentuu jatkuvasti. Vuonna 2021 ajoneuvojen keski-ikä oli 12,1 vuotta.

Suomen henkilöautokannan keskimääräinen romutusikä on kasvanut lähes yhtäjaksoisesti vuodesta 2004 lähtien. Autoalan Tiedotuskeskuksen ja Tilastokeskuksen mukaan henkilöautojen romutusikä oli 21,3 vuotta vuonna 2020. Vuonna 2019 romutusikä oli 21,0 vuotta ja vuonna 2018 se oli 20,6 vuotta.

Tämä osoittaa sen, että suomalaisten ostovoima on heikentynyt jo pidemmän aikaa. Vaikka vanhempi autokanta saattaa joissakin tapauksissa tuottaa pakoputken päästä mitattuna enemmän päästöjä niin se, että jo maailmaan valmistettua autoa käytetään pitkään eikä valmisteta uutta tämän tilalle, vähentää auton päästöjä. Näissä käytetään myös kierrätettyjä ja korjattuja osia mikä niinkään vähentää päästöjä ja uusien raaka-aineiden tarvetta, kun uusia eri tarvitse valmistaa. Autojen huolto ja korjaaminen luo myös työtä ja

tuloja kansantalouteen.

Autoilun kustannukset tulee saada alemmaksi ja se tapahtuu ennen kaikkea verotuksen kautta. On selvää, että suuri autoilijoiden massa, joilla on eniten vaikutusta päästöihin liikennesuoritteensa kautta, ajaisi uudemmilla vähäpäästöisemmillä ja päästöttömillä autoilla, jos heillä on siihen taloudellisesti mahdollisuus. Vähän ajavien taas ei kannata lähteä vaihtamaan autoa kovinkaan usein, mutta heidän vaikutuksensa päästöihin on hyvin pieni eikä siksi merkittävä.

Vähän ajaviin lukeutuvat myös esimerkiksi moottoripyöräilijät ja ajoneuvohistoriaa vanhempien autojen muodossa vaalivat harrastajat. Ajoneuvojen harrastus on suosittua ja siihen liittyy myös merkittävää liiketoimintaa kautta maailman ja erityisesti Euroopassa. Harrastajien kattojärjestö FIVA on Unescon neuvoa-antava kumppani edustaen maailman autoiluperintöä ja siihen liittyvää kulttuuria. Tämän autoilijaryhmän päästöt jäävät minimaalisiksi. [L
SEP]
Huomioitava asia on sekin, että ammattiliikenteen liikennesuorite/automäärä on yksityisautoliikennettä suurempi.

5) Energian toimitus- ja huoltovarmuus (strategian luku 2.5)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

6) Ydinenergian käyttö (strategian luku 2.6)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

7) Energiamarkkinoiden kehittäminen (strategian luku 2.7)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

8) Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky (strategian luku 2.8)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

9) Verotus (strategian luku 2.9)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

Suomen verotuksen taso on korkea – autoilun verotus jopa maailman korkeimpia. Lisäverottaminen ympäristösyihin nojaten muita maita paljon puhtaammassa ja harvaanasutussa maassa ei ole perusteltua. Harvaan asuttua maaseutua on 68 prosenttia Suomen pinta-alasta, Suomi on Euroopan metsäisin maa 75 prosentillaan ja vesistöjä on 10 prosenttia. Verotusta pitäisi päin vastoin alentaa, jotta kansalaisille ja yrityksille jäisi enemmän tuloja käytettäväksi ympäristöystävällisiin valintoihin ja ilmastonmuutokseen varautumiseen.

Jos uusiutuvia ja kotimaisia polttoaineita halutaan edistää ympäristösyistä, niin verottaminen ei edesauta niiden käytön lisääntymistä. Näiden kohdalla voisi miettiä polttoaineiden minimiverotusta ja nykyistä alemmaa alv-verokantaa. Uusiutuvan energian lisääminen ei saa lisätä muiden liikenteen käyttövoimien vero- ja maksutaakkaa, vaan sen tulee olla kilpailukykyistä itsessään ilman muiden käyttövoimien kurittamista. Jo liikenteessä olevia bensiini- ja dieselautoja on verotettu vuosikymmeniä raskaasti, joten on kestävämpää, mikäli näiden verotaakka pysyy nykytasolla tai nousee, on kyse sitten polttoaine- tai ajoneuvoverotuksesta.

Suomen ”väliaikainen” ajoneuvovero tulisi poistaa kokonaan kuten myös autovero. Kaikilta tienkäyttäjiltä tulisi kerätä tasamaksu samaan tapaan kuin YLE-vero, jonka suuruus olisi maksimissaan 100 euroa. Kun kaikki tien käyttäjät osallistuvat tasapuolisesti maksuihin, se vähentää ihmisryhmien välisiä jännitteitä, takaa tasapuolisen ja oikeudenmukaisen kohtelun ja edesauttaa ilmastotavoitteisiin pääsemistä.

Autoilun kulujen hinnoittelu auton käyttövoiman, hankintahinnan, painon tai sen perusteella, mitkä pyörät vetävät on tarpeetonta ja aiheuttaa epäoikeudenmukaisuuksia. Autoilijatkin tarvitsevat tasa-arvoa. Valtion ei pitäisi erotella autoja käyttövoimittain. Nyt luodaan vääristymiä eri käyttövoimien välille sekä siirretään verotuloja tukien muodossa toisille, kun toisilta otetaan. Jos sähköautot ovat haluttavia niin niitä ostetaan. Sähköautojen tukeminen tulisi lopettaa ja käyttää mieluummin ne rahat latausinfraan vahvistamiseen – kuitenkin siinäkin tulee huomioida yhteiskunnan resurssit ja toivottavaa olisi, että infrakin rakentuisi markkinaehtoisesti. Yhteisistä verorahoista kustannettava romutuspalkkio saattaa myös hyödyttää enemmän autokauppaa kuin autonsa romuttanutta kansalaista.

On ennen aikaista nostaa valmisteverotasoja ja korottaa biopolttoaineiden jakeluelvoitetta, kun saatavilla ei ole varmasti kestävä ja biopolttoaineita vahingoittumatta käytävää tekniikkaa kaikilla ja kaikille sopivaan hintaan. Ensin pitää olla pitkäikäistä, toimivaa ja varmasti ympäristöystävällistä teknologiaa ennen kuin lähdetään ajamaan irtautumista fossiilisista polttoaineista. Jakeluelvoitteen suhteen tulisi edetä EU:n tahtiin.

Autoilun kustannukset tulee saada alemmaksi ja se tapahtuu ennen kaikkea

verotuksen kautta. On selvää, että suuri autoilijoiden massa, joilla on eniten vaikutusta päästöihin liikennesuoritteensa kautta, ajaisi uudemmilla vähäpäästöisemmillä ja päästöttömillä autoilla, jos heillä on siihen taloudellisesti mahdollisuus. Vähän ajavien taas ei kannata lähteä vaihtamaan autoa kovinkaan usein, mutta heidän vaikutuksensa päästöihin on hyvin pieni eikä siksi merkittävä.

Vähän ajaviin lukeutuvat myös esimerkiksi moottoripyöräilijät ja ajoneuvohistoriaa vanhempien autojen muodossa vaalivat harrastajat. Ajoneuvojen harrastus on suosittua ja siihen liittyy myös merkittävää liiketoimintaa kautta maailman ja erityisesti Euroopassa. Harrastajien kattojärjestö FIVA on Unescon neuvoa-antava kumppani edustaen maailman autoilupерintöä ja siihen liittyvää kulttuuria.

Stop autoilijoiden kuritukselle -kansanliike on tehnyt kansalaisaloitteen LAKIALOITE POLTTOAINEVERON KOHTUULLISTAMISESTA JA KOHTUULLISEN HINTATASON TURVAAMISESTA, joka keräsi 131 981 kannatusta. Aloite luovutetaan seuraavalle hallitukselle, mutta myös tämän hallituksen tulee ottaa päätöksenteossaan huomioon sen sisältämät vaatimukset.

Sen lisäksi olemme tehneet kansalaisaloitteen DIESELIN KÄYTTÖVOIMAVERO POISTETTAVA JA LUOTAVA DIESELILLE BIOPOLTTOAINEIDEN JAKELUVELVOITETUKI, jonka kannatusten keräys on käynnissä. Kevään 2022 aikana myös muut tahot ovat tehneet ”dieserveron” poistoa koskevia aloitteita ja hallituksen tulisi ottaa tällaiset kansalaisten mielipiteen ja tahdonilmaisut huomioon strategioita laatiessaan.

Julkiselle vallalle on asetettu velvollisuus pyrkiä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Tämän mahdollisuus on lähinnä teoreettinen, mikäli kansalaisten toimittamilla lausunnoilla ja vaikutuskanavilla ei ole mitään merkitystä strategioita luotaessa ja päätöksiä tehtäessä.

Stop autolijoiden kuritukselle -kansanliike pitää tärkeänä, että Suomi osaltaan varmistaa EU:n energiaverodirektiivin uudistuksen yhteydessä ja kansallisessa lainsäädännössä, että:

1. Ajoneuvojen käyttäjät eivät joudu muita kansanryhmiä huonompaan asemaan
2. Uusiutuvan energian lisääminen ei saa lisätä muiden liikenteen käyttövoimien vero- ja maksutaakkaa
3. Uusiutuvien polttoaineiden suosimisesta tulee tehdä houkuttelevaa minimalistisilla valmisteveroilla.
4. Jo käytössä oleviin ajoneuvoihin kohdistuvaa verotusta tulee alentaa tai poistaa, jotta kansalaisilla olisi aidosti mahdollisuus ympäristöystävällisempään teknologiaan.^{[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10]}

5. Jo olemassaolevan ajoneuvokantaamme käyttöä ei estetä, edesauteta tai hankaloiteta lainsäädännöllä tai taloudellisesti.

Linkki aloitteeseen <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/9154>

Linkki aloitteeseen <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/10438>

10) Ilmastonmuutokseen sopeutumisen vahvistaminen (strategian luku 2.10)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

11) EU-vaikuttaminen (strategian luku 2.11)

AVOIN VASTAUS

EU:ssa Suomen pitää kyetä puolustamaan suomalaisten etuja ja samalla olla ”maalaisjärjen” ääni. Visiota voi aina luoda, mutta tavoiteasteelle vietyä niistä tulee jo löytyä realismia eli ymmärrystä laajasti kansalaisten resursseista ja näkökulmista.

Suomen erityispiirteet tulee huomioida EU:n päätöksenteossa, on kyse sitten liikenteestä, harvasta asutuksesta, kasvukauden pituudesta tms.

Kysymykset Ilmasto- ja energiastrategian linjausten vaikutuksista

1) Ilmastotavoitteiden saavuttaminen (strategian luku 3.1)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

Hiisi-hankkeen johtopäätös, että tavoite on saavutettavissa teollisuuden ja muiden toimialojen osalta vuonna 2035 ei ota riittävästi huomioon kansalaisia.

Tavoite synnyttää toteutusvaiheessa toimia.

Strategian luomisvaiheessa kansalaisilta ei ole kysytty tai valtion toimesta tutkittu heidän taloudellista kestämykseen tai mahdollisuuksiin toteuttaa heille kaavailtua merkittävää, joillekin pieni- ja keskituloisille jopa kestäväntä, lisämaksua joko vaatimalla uusimaan toimivaa tekniikkaa ennalta aikaisesti ja/tai ohjauksella, joka lisää veroja ja maksuja.

Lisäkustannuksia tulee vielä energian kallistumisen myötä, mikä johtuu vihreän siirtymän rajaavista energiantuotantotavoista/investoinneista. Näistä seikoista johtuen kansalaisten mahdollisuudet ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien investointien tekemiseen eivät ole strategiassa

realistisia.

Tällä hetkellä on myös liian epäselvää mikä on ekologisempaa/kestävämpää/päästöttömämpää kuin toinen. Riittämättömät vaikutustenarvioinnit (esim. TEM:in, YM:n ja LVM:n rahoittama hanke Hiilineutraali Suomi 2035 (HIISI) - jatkoselvitys), joissa on mahdotonta simuloida mahdollisia todellisia vaikutuksia erilaisten laskentakaavojen kautta, antavat harhaanjohtavan kuvan vaikutuksista erilaisten kotitalouksien ja yritysten elämään ja tätä kautta Suomen taloudellisesta kehityksestä ja resursseista.

Vertailukelpaamattomat tai tietyllä tavalla mallintavat laskentakaavat/-tavat ja arvotukset tmv. voivat vääristää tuloksia ja johtopäätöksiä varsinkin muuttuneen maailmantilanteen vuoksi, joka vaikuttaa myös Suomeen.

Ilmastomuutosarvioista vastaavan IPCC:nkin laskelmat ovat mallinnuksia, jotka sisältävät suuria epävarmuuksia. Ilmastomuutos on pääosin luonnollista ja suomalaisten vaikutus on siihen verrattuna marginaalinen. Luonnon lainalaisuudet ovat ihmiskunnalle yhä tänä päivänäkin osin tuntemattomia, joten täydellisiä ilmastoennusteita ei ehkä ole koskaan mahdollista saada.

Ilmastostrategiassa tulee huomioida, että Suomessa on maailman puhtain hengitysilma, maailman puhtain juomavesi, suomalaisten osuus maailman ihmisten CO₂:sta on vain 0,01%

Suomi ja suomalaiset eivät voi todellisuudessa vaikuttaa muihin valtioihin sillä maamme merkitys on pieni niin ilmastollisesti, taloudellisesti kuin ekologisestikin. Kunnianhimoisuus ilmastotoimissa, joka maksaa kansalaisille nyt ja tulevaisuudessa liikaa ei ole hyvästä.

2) Valtiontalousvaikutukset (strategian luku 3.2)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

3) Kansantalousvaikutukset (strategian luku 3.3)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa kansantalouteen liikenteen näkökulmasta.

Linjausten tavoitteena on autokannan uudistaminen ja täten liikenteen energiatehokkuus.

Tähän tarvittaisiin noin 150000 ensirekisteröintiä/vuosi, vuonna 2021 ensirekisteröintejä tehtiin 98466 kpl.

Näistä täyssähköautoja ja lataushybridiejä oli yhteensä 3,6 prosenttia.

Suomen autokanta vanhentuu jatkuvasti. Vuonna 2021 ajoneuvojen keski-ikä oli 12,1 vuotta.

Suomen henkilöautokannan keskimääräinen romutusikä on kasvanut lähes yhtäjaksoisesti vuodesta 2004 asti. Autoalan Tiedotuskeskuksen ja Tilastokeskuksen mukaan henkilöautojen romutusikä oli 21,3 vuotta vuonna 2020. Vuonna 2019 romutusikä oli 21,0 vuotta ja vuonna 2018 se oli 20,6 vuotta.

Tämä osoittaa sen, että suomalaisten ostovoima on heikentynyt jo pidemmän aikaa. Vaikka vanhempi autokanta saattaa joissakin tapauksissa tuottaa pakoputken päästä mitattuna enemmän päästöjä niin se, että jo maailmaan valmistettua autoa käytetään pitkään eikä valmisteta uutta sen tilalle, vähentää päästöjä. Näissä käytetään myös kierrätettyjä ja korjattuja osia mikä niinkään vähentää päästöjä ja uusien raaka-aineiden tarvetta, kun uusia eri tarvitse valmistaa. Autojen huolto ja korjaaminen luo myös työtä ja tuloja kansantalouteen.

Strategiassa politiikkaskenaariossa on oletettu, että kansantalous rahoittaa investointeja paitsi kotimaisella säästämisellä, myös velkaantumalla, jolloin vaihtotaseen vaje kasvaa.

Strategian linjaukset eivät kaikilta osin ole enää nykytilanteen tasalla esimerkiksi oletuksena on, että talous vähitellen palaisi valtiovarainministeriön keväällä 2020 ennustamalle tasapainokasvu-uralle. Linjauksissa esitettyjen runsaiden epävarmuuksien lisäksi on tullut vielä joukko uusia.

Kuten strategiassa todetaan:” Päästöjen vähennysten lisähinta leikkaa kuitenkin ajan mittaa kotitalouksien ostovoimaa, jolloin kulutuskysyntä laskee. Kotitalouksien ostovoiman heikkeneminen näkyy myös muiden kulutustavaroiden kysynnän laskuna. Lisäksi monien palveluiden kysyntä jää politiikkaskenaariossa perusskenaariota pienemmäksi” ja ” Politiikkaskenaarion toimenpiteiden hintoja nostavat vaikutukset näkyvät kotitalouksien osalta ennen kaikkea asumisen ja liikenteen palvelujen kulutuksessa, mutta välillisesti vaikutukset näkyvät myös muiden tuotteiden ja palveluiden hinnoissa sen mukaan, kuinka energia- ja päästöintensiivisiä niiden tuotanto on.”

Ihmisten valinnanmahdollisuudet kaventuvat tai katoavat - tämä ei edistä vihreää siirtymää. Kuluttaja ei voi edes teoriassa tehdä ympäristöystävällisiä valintoja ostoskoriinsa. Niukkuus laskee hyvinvointia.

Alueellisen kokonaistuotannon muutos politiikkaskenaariossa on koko tarkastelujaksolla vuoteen 2050 muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta negatiivinen perusskenaarioon verrattuna. Vaikutukset ovat suhteellisesti selvästi suurempia koko maan tasoon verrattuna sellaisissa maakunnissa, joissa kasvusysäyksen saavaa teollisuutta ei ole, ja joissa alkutuotannon (maatalouden) osuus on keskimääräistä suurempi. Näissä maakunnissa alueellinen kokonaisarvonlisä jää toista prosenttia perusskenaariota alemmaksi vuoteen 2050 mennessä.

Vihreä siirtymä tuo lieveilmiöitä. Tuulivoimapuistot, akkumateriaalikaivokset ja jätteenkierrätyslaitokset aiheuttavat lähialueiden asukkaille kiinteistöjen arvonlaskua ja terveystarpeita ja pienentää hiilinielua sekä vähentää luonnon monimuotoisuutta alueellisesti ja täten myös kansallisesti ja kansainvälisesti. Suomessa on paljon turismiin perustuvaa liiketoimintaa, joka perustuu ja jonka vahvuus on Suomen luonto. Mikäli vihreän siirtymän vaatimaan puhtaan energian tarvitsemiin rakennus- ja maankäyttötarpeisiin kulutetaan enemmän luonnonvaroja kuin niistä saadaan päästövähennyksiä, on vaikutukset kansantaloudelle mittavat.

Linjaukset ovat monelta osin hyvin epävarmoja, liikennettä kurittavia ja riippuvat kansalaisten kulutuskäyttäytymisestä, ajosuoritteiden ja ensirekisteröintien määrästä.

Linjauksessa esitettyjä biojakeluvälitteiden, ruuhkamaksujen ja muutamia muita liikenteeseen kohdistuvia toimenpiteitä ei ole vielä kirjattu lakiin. Näiden jääminen toteutumatta johtaa skenaarioiden romuttumiseen. Toisaalta niiden toteutuminen kohdistaa kohtuutonta taloudellista taakkaa nimenomaan haja-asutusalueilla asuville ajoneuvojen haltijoille. Mikä väistämättä johtaa energiaköyhyyden lisääntymiseen ja täten kasvattaa valtion sosiaalimenoja.

Strategiassa todetaan: ” Vaikutukset ovat suhteellisesti suurempia keski- ja suurituloisille. Tämä johtuu siitä, että suurempituloiset kotitaloudet kuluttavat energiaa ja etenkin energiaintensiivisiä palveluja sekä absoluuttisesti että suhteellisesti enemmän kuin pienempituloiset kotitaloudet.”.

Pienten palkkojen verotus on Suomessa eurooppalaista keskitasoa, mutta tulojen noustessa verotus muuttuu kireämmäksi. Keskituloiset taloudet kantavat suuren verotaakan tuloihinsa nähden.

Ei ole millään tavalla perusteltua kansantalouden näkökulmasta lähteä monessa kohtaa mainittuun kunnianhimoiseen ja arvotemaiseen kansalliseen ilmastopoliittikkaan.

4) Perus- ja ihmisoikeusvaikutukset (strategian luku 3.4) sekä sukupuolivaikutukset (strategian luku 3.5)

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa liikenteen näkökulmasta.

Strategian linjausten perus- ja ihmisoikeuksiin kohdistuvat vaikutukset ovat samankaltaiset kirjattujen ilmastonmuutosvaikutusten kanssa: haittaa elinkeinoja, lisää pakotettuja muuttoliikkeitä ja saattaa olla yhtenä tekijänä kärjistämässä konflikteja, seurauksia väestöryhmien välisiin jännitteisiin,

kansainvälisiin suhteisiin, talouteen.

Hiilineutraali Suomi 2035- strategiassa esitetyt linjaukset johtavat monelta osin juuri edellä kuvatun kaltaiseen tilanteeseen. Linjauksissa eriarvoiseen asemaan asetetaan yksi ihmisryhmä; autoilijat.

Tilastokeskuksen 1.3.2022 julkistaman tilaston mukaan Suomessa oli ajoneuvoja vuoden 2021 loppuun mennessä 7040868 kpl, joista liikennekäytössä 5218677kpl. Näistä henkilöautoja oli 3 667 164 kpl, joista liikennekäytössä 2 780 981 kpl. Puhutaan siis hyvin isosta osasta Suomen kansalaisia.

Strategiassa esitetyt linjaukset velvoitteiden, kieltojen ja määräysten osalta kohdistuvat suurelta osin ajoneuvoliikenteeseen. Sen sijaan ajoneuvoliikenteeseen kohdistuvia tukia, kannustimia ja muita edistämistoimia on vähänläisesti. Jos edistämistoimet kohdistuvat liikenteeseen, niin etusijalla on aina niin sanottuihin kestäviin kulku- ja kuljetusmuotoihin liittyvät toimet; joukkoliikenne, jaetut kyydit, kävely ja pyöräily.

Tarvittavien toimien täytäntöönpano kasvattaa tuloerojen ja alueellisten erojen merkitystä. Strategian linjauksissa eri osissa Suomea asuvat ihmiset asetetaan eriarvoiseen asemaan. Koska Suomi on harvaan asuttu ja pitkä maa, niin linjausten mukaisten poliittisten päätösten talousvaikutusten kautta asuminen ja työskentely vaikeutuu tai tulee mahdottomaksi osassa maata.

Energiaköyhyydellä tarkoitetaan esimerkiksi korkeista energiakustannuksista johtuvaa perustarpeiden toteutumisen puutteita, ja joissain yhteyksissä energiaköyhyys määritellään energiamenojen suhteellisena osuutena käytettävissä olevista tuloista. Suomessa energiaköyhyys ilmenee taloudellisina vaikeuksina selviytyä asumisen ja liikenteen aiheuttamista energiakustannuksista. Energiaköyhyyttä esiintyy niin köyhillä, pieni- kuin keskituloisilla.

Vuoden 2018 lopussa voimaan astunut energiaunionin hallintomalliasetuksen (2018/1999) 3.3 artiklan d) kohta edellyttää arvioimaan ”energiaköyhyydessä olevien kotitalouksien määrä” ja jos jäsenvaltiossa ”merkittävä määrä sen kotitalouksista on todennettavissa oleviin tietoihin perustuvan arvion mukaan energiaköyhyydessä, jäsenvaltion on sisällytettävä suunnitelmaansa kansallinen ohjeellinen tavoite energiaköyhyyden vähentämiseksi”. Suomessa ei ole kansallisia energiaköyhyyteen liittyviä tavoitteita.

Linjausten mukainen selvitys energiaköyhyydestä on edelleen tekemättä, joskin siellä todetaan, ettei Suomessa ole energiaköyhyyttä ja toisaalta, että se saattaa piiloutua asumis- ja toimeentulotukien alle. Jo toteutuneet energian hintojen nousut ovat tehneet energiaköyhyydestä yhä useamman kotitalouden ongelman ei vain mahdollisesti tukien varassa elävien.

Osa linjauksista mm. ”ruuhkamaksu”, toteutustavasta riippuen, kohdistuu merkittäväällä tavalla yksityisyyden suojaan sitä heikentävästi. Se myös työmatkojen kallistuessa tai vaikeutuessa (esim. ajallisesti) huonontaa työntekemisen ja -vastaanottamisen kannattavuutta ja luo lisäkynnyksen kaupunkien palvelujen saatavuuteen. Olemme jo 2021 tehneet aloitteen Stop ruuhkamaksuille. Aloite on toimitettu eduskuntaan 19.1.2022.

Julkiselle vallalle on asetettu velvollisuus pyrkiä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Tämän mahdollisuus on lähinnä teoreettinen, mikäli lähtökohtaisesti oletetaan, että tavallinen kansalainen kykenee muutamassa viikossa lukemaan ja sisäistämään tämän strategian kaltaisia kokonaisuuksia. Näiden kokonaisuuksien käsittelyyn asiantuntijatyöryhmä käyttää kuukausia. Tällainen lausunnon laatimismuoto ei edistä kansalaisvaikuttamista. Päinvastoin, mielipiteitä jää saamatta isolta joukolta ihmisiä ja yhteisöjä. Vain aktiivisimmat tai etujaan ajavat ihmiset, järjestöt ja julkiset toimijat jättävät lausunnon. Tämä tulisi huomioida lausuntopäätelmässä.

Tasa-arvon näkökulmasta autoliikenne on jo lähtökohdiltaan sukupuolijakaumaltaan tasa-arvoinen tapa liikkua, ajokortti on vain hieman yleisempi miehillä kuin naisilla. Sama tasa-arvo ulottuu myös esimerkiksi liikuntarajoitteisiin ja vanhusväestöön, joille oma ajoneuvo on itsenäisen elämän kulmakivi.

Ei ole millään tavalla perusteltua perusoikeuksien näkökulmasta lähteä monessa kohtaa mainittuun kunnianhimoiseen ja arvotteemaiseen kansalliseen ilmastopolitiikkaan. Myös maltillisemmalla EU- linjalla saadaan päästöjä vähennettyä ja samalla pystytään ottamaan huomioon rajoitusten suhteellisuus, oikeudenmukaisuus, yhdenvertaisuus, liikkumisen vapaus, elinkeinovapaus ja yksityisyyden suoja. Vapaaehtoisuuteen perustuva (ei taloudellisesti ohjaamalla ja lainsäädännöllä sääntelemällä) tapa edistää vihreää siirtymää tai ns. Ilmastotoimia on hyväksyttävämpää. Tämä lisää ihmisten sitoutumista tekemään omista lähtökohdistaan ympäristöviisaampia valintoja. Hyvin tutkittu relevantti tieto ja laadukas valistus edesauttavat pyrkimyksissä.

Tieliikenteestä kerätystä summasta yhä pienempi osa palaa takaisin autoilijoille ja esimerkiksi teiden ylläpitoon ei ole riittäviä määrärahoja. Tämä lisää ihmisryhmien välistä epätasa-arvoa, vähentää yhdenvertaisuutta ja lisää epäoikeudenmukaisuutta liikenteeseen kohdistuvien rajoitusten suhteellisen osuuden ollessa suuri. Teiden korjausvelan kasvaessa myös liikenteen aiheuttamat päästöt suurenevat syöden ilmastotoimien hyödyn. Tämä korostaa vielä entisestään liikenteeseen kohdistuvien rajoitusten suhteettomuutta linjattuihin toimiin nähden.

Tässä strategiassa esitettyjen linjausten tuet, kannustimet ja muut ihmisiin kohdistuvat edistämistoimet kohdistuvat pääsääntöisesti kaupungissa asuviin autottomiin ihmisiin. Näitä kaupunkeja, missä on edes jollakin tavalla toimiva joukkoliikenne, on kuitenkin Suomessa vähän ja kaupunkialueet voivat olla laajoja esim. kuntien yhdistyttyä ja palveluiden keskittyttyä ydinkeskustoihin yhä enemmän.

Velvoitteet, kiellot, rajoitukset ja määräykset koskevat ensisijaisesti autoilijoita ja toissijaisesti autoilun kautta muita kansanryhmiä, kuten haja-asutusalueella ja maaseudulla asuvia. Tällöin mikään edellä esitetyistä perusoikeuksiin kuuluvista oikeuksista ei toteudu autoilijoiden kohdalla.

Stop autoilijoiden kuritukselle- kansanliike on toimittanut kansanedustajille 7.8.2021 63 000 ihmisen allekirjoittaman kansalaisvetoomuksen, jossa on käsitelty ajoneuvoliikenteen kannalta ongelmallisia asioita. Nämä ongelmat on nyt esitetty tässä strategiassa linjauksina.

12.1.2022 olemme lähettäneet kansanedustajille avoimen kirjeen: Autoilevan kansan elvytyspaketti – kirje kansanedustajille, jossa olemme uudestaan tuoneet esille autoilijoiden ahdinkoa. Ahdinko on edelleen syventynyt kevään 2022 aikana, eikä tätä ole millään tavalla huomioitu strategian linjauksissa tai vaikutuksissa.

Julkiselle vallalle on asetettu velvollisuus pyrkiä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Tämän mahdollisuus on lähinnä teoreettinen, mikäli kansalaisten toimittamilla lausunnoilla ja vaikutuskanavilla ei ole mitään merkitystä strategioita luotaessa ja päätöksiä tehtäessä.

Linkki kansalaisaloitteeseen nimeltä Stop ruuhkamaksuille!

<https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/8504>

Linkki kansalaisvetoomukseen

https://www.adressit.com/stop_autoilijoiden_kuritukselle_-kansalaisvetoomu

Linkki avoimeen kirjeeseen

<https://www.stopautoilijoidenkuritukselle.fi/tiedote/autoilevan-kansan-elvytyspaketti-kirje-kansanedustajille/>

5) Vaikutus energiajärjestelmään (strategian luku 4)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Suomen vetystrategia (strategian luvut 7.2 ja 2.3)

Suomen vetystrategia

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Muut Ilmasto- ja energiastrategian osat

AVOIN VASTAUS

Otamme kantaa autoilun näkökulmasta.

Tämänhetkisen hallitusohjelman hiilineutraalius 2035 -tavoitetta ei tule kirjata strategiaan vaan noudattaa EU:n linjauksia tähtäämällä hiilineutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Suomen kilpailukykyä ja suomalaisten hyvinvointia sekä elinmahdollisuuksia ei tule heikentää kiirehtimällä vihreää siirtymää (tai nk. ilmastotoimia) verotuksen, muun taloudellisen ohjaamisen ja lainsäädännöllisen sääntelyn kautta.

Tämän tulee tapahtua markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti hyvin tutkittua tietoa jakaen ja kannustaa päästöjä vähentäviin ja energiatehokkuutta lisääviin ratkaisuihin sen sijaan, että samaan tavoitteeseen pyritään velvoittavilla päästövähennystoimilla. Sitä vastoin valtio voi kansalaisten ohella varautua tulevaisuuden ilmaston muuttumiseen Suomessa. Tämä mahdollistuu, kun valtio käyttää verorahoja infran ilmastokestävyyden lisäämiseen ja kansalaiset tulojaan mm. kiinteistöjensä parannuksiin.

Suomen verotuksen taso on korkea – autoilun verotus jopa maailman korkeimpia. Lisäverottaminen ympäristösyihin nojaten muita maihin paljon puhtaammassa ja harvaanasutussa maassa ei ole perusteltua. Harvaan asuttua maaseutua on 68 prosenttia Suomen pinta-alasta, Suomi on Euroopan metsäisin maa 75 prosentillaan ja vesistöjä on 10 prosenttia.

Verotusta pitäisi päin vastoin alentaa, jotta kansalaisille ja yrityksille jäisi enemmän tuloja käytettäväksi ympäristöystävällisiin valintoihin ja ilmastonmuutoksiin varautumiseen.

Kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnoksen laatiminen nykyisessä maailmantilanteessa sisältää liikaa epävarmuuksia päästökauppa-, taakanjako- ja maankäyttösektorilla sekä maankäyttösektorin ja muiden alojen hiilinielujen osalta, mitkä johtavat todennäköisesti ainakin osin kestäättömiin lopputuloksiin. Kiirehtiminen etunojassa muuhun maailmaan nähden lisää virheinvestointien ja -tuloksien todennäköisyyttä.

Yritystoimintaan riskit kuuluvat luonnollisena osana, mutta eivät valtion toimintaan.

Hiisi-hankkeen johtopäätös, että tavoite on saavutettavissa teollisuuden ja muiden toimialojen osalta vuonna 2035 ei ota riittävästi huomioon kansalaisia.

Tavoite synnyttää toteutusvaiheessa toimia.

Strategian luomisvaiheessa kansalaisilta ei ole kysytty tai valtion toimesta tutkittu heidän taloudellista kestävänsä tai mahdollisuuksiaan toteuttaa heille kaavailtua merkittävää, joillekin pieni- ja keskituloisille jopa kestäväntä, lisämaksua joko vaatimalla uusimaan toimivaa tekniikkaa ennakkoisesti ja/tai ohjauksella, joka lisää veroja ja maksuja.

Lisäkustannuksia tulee vielä energian kallistumisen myötä, mikä johtuu vihreän siirtymän rajaavista energiantuotantotavoista/investoinneista. Näistä seikoista johtuen kansalaisten mahdollisuudet ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien investointien tekemiseen eivät ole strategiassa realistisia.

Tällä hetkellä on myös liian epäselvää mikä on ekologisempaa, kestävämpää, päästöttömämpää kuin toinen. Riittämättömät vaikutustenarvioinnit (esim. TEM:in, YM:n ja LVM:n rahoittama hanke Hiilineutraali Suomi 2035 HIISI - jatkoselvitys), joissa on mahdotonta simuloida mahdollisia todellisia vaikutuksia erilaisten laskentakaavojen kautta, antavat harhaanjohtavan kuvan vaikutuksista erilaisten kotitalouksien ja yritysten elämään ja tätä kautta Suomen taloudellisesta kehityksestä ja resursseista.

Vertailukelpaamattomat tai tietyllä tavalla mallintavat laskentakaavat/-tavat ja arvotukset tmv. voivat vääristää tuloksia ja johtopäätöksiä varsinkin Suomeenkin vaikuttavan muuttuneen maailmantilanteen vuoksi.

Ilmastonmuutosarvioista vastaavan IPCC:nkin laskelmat ovat mallinnuksia, jotka sisältävät suuria epävarmuuksia. Ilmastonmuutos on pääosin luonnollista ja ihmisen vaikutus on siihen verrattuna marginaalinen. IPCC:n laskelmat eivät ota huomioon mm. Auringon aktiiviteetin vaihtelua ja viime aikojen tulivuorenpurkauksia.

Ilmastostrategiassa tulee huomioida, että Suomessa on maailman puhtain hengitysilma, maailman puhtain juomavesi, suomalaisten osuus maailman ihmisten CO₂:sta on vain 0,01%.

Suomi ja suomalaiset eivät voi todellisuudessa vaikuttaa muihin valtioihin sillä maamme merkitys on pieni niin ilmastollisesti, taloudellisesti kuin ekologisestikin.

Suomessa on ennenkaikkea huolehdittava suomalaisten kyvystä elää Suomessa ihmisarvoista elämää pitkien välimatkojen maassa, johon ei kuulu jatkuvat rahahuolet eikä se, miten saada tulot riittämään välttämättömyksiin ja jaksamista ylläpitäviin asioihin, epästabiili taloudellinen ympäristö, puute lämmöstä ja sähköstä sekä autolla liikkumisen vaikeuttaminen joko kustannuksilla kasvattamalla tai tieliikenneympäristöön haittoja luoden.

Kun liikennesuorite on arvioitu pienentyvän niin samalla olisi syytä laskea tämän vaikutus kansantalouteen. Ihmisten liikkuvuuteen kajoaminen nostamalla tieliikenteen kustannuksia väistämättä vaikuttaa siihen, miten ihmiset kykenevät ostamaan palveluja ja kulutushyödykkeitä sekä erityisesti hyvään elämään liittyviä välttämättömyyksiä. Lisäksi on perusteetonta pyrkiä vähentämään henkilöautojen ajosuoritetta, koska suomalaisilla on vain vähän "turhaa" ajoa jos ollenkaan ja autot ovat yhä vähäpäästöisempiä ellei jopa päästöttömiä

Uusiutuvan energian lisääminen ei saa lisätä muiden liikenteen käyttövoimien vero- ja maksutaakkaa. Sen tulee olla kilpailukykyistä itsessään. Jo liikenteessä olevia bensiini- ja dieselautoja on verotettu vuosikymmeniä raskaasti, joten on kestäväntä, mikäli näiden verotaakka pysyy nykyisen korkealla tasolla tai jos sitä vielä lisätään, on kyse sitten polttoaine-, auto- tai ajoneuvoverotuksesta. Autoilun korkea hinta jarruttaa merkittävästi vähäpäästöisten ja päästöttömien autojen hankintaa.

Suomen tulee palata EU:n tahtiin sekoitevelvoitetason suhteen. Sekoitevelvoite nostaa polttoaineiden hintoja ja se yhdessä maailman korkeimpiin lukeutuvan polttoaineverotuksen kanssa nostaa Suomen hintatasoa mikä tarkoittaa vähemmän houkuttelevan maan ulkomaalaisille ja laskee suomalaisten hyvinvointia, kun autoilu tehdään keinotekoisesti kalliiksi. Lähes kaikkialla Suomessa tarvitaan autoa. Tieliikenteessä liikkuu 93 prosenttia henkilöliikenteestä ja henkilöauton osuus henkilöliikenteestä on yli 80 prosenttia. Lisäksi Suomen hieman yli 2,7 miljoonalla liikennekäytössä olevalla henkilöautolla ajetaan erittäin merkittävä määrä tavaraliikennettä. Maantieliikenteen osuus kaupallisesta tavaraliikenteestä on 88 prosenttia tavaratonneista ja 2/3 tonnikilometreistä.

EU:ssa Suomen pitää kyetä puolustamaan suomalaisten etuja ja samalla olla "maalaisjärjen" ääni. Visiota voi aina luoda, mutta tavoiteasteelle vietyinä niistä tulee jo löytyä realismia eli ymmärrystä laajasti kansalaisten resursseista ja näkökulmista.

Stop autoilijoiden kuritukselle- kansanliikkeen puolesta

Hannele Hatanpää

Heidi Vierimaa

Hanna Jaala