

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tukee 1,5 asteen ilmastopolitiikkaa Pariisin sopimuksen mukaisesti ja sen edellyttämiä toimia. EK tukee EU:n hiilineutraaliustavoitetta 2050 mennessä sekä Suomen tavoitetta hiilineutraaliudesta 2035. EK kannattaa myös komission ehdotusta nostaa EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoite 55 %:iin.

Liikenne- ja logistiikka-ala on vankasti sitoutunut tekemään Suomesta hiilineutraalia yhteiskuntaa vuoteen 2035 mennessä. Toimialan tiekar-tassa liikenteen päästöjen puolittamistavoite saavutetaan vuoteen 2030 mennessä.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan lukuisia toimenpiteistä, mitkä ovat jaettavissa viiden eri pääkokonaisuuden alle seuraavasti 1) lisäpanostukset uusiutuviin polttoaineisiin, 2) autokannan uusiutumi-sen vauhdittaminen 3) joukkoliikenteen kehittäminen, 4) liikenteen ja logistiikan digitalisaation edistäminen sekä 5) liikenneinfrastruktuurin parantaminen ja kehittäminen. Mikä olennaista, liikenne- ja logistiikka-alan tiekartta tarjoaa keinovalikoiman, joka tekee bensa- ja dieselin veronkorotukset, kilometriverot tai polttoaineen myynnin rajoittamisen tarpeettomaksi.

Liikenteen päästöjä vähennetään Suomessa laajalla keinovalikoimalla koko 2020-luvun ajan ja sen jälkeenkin. Tiekartassa on kartoitettu laaja keinovalikoima ja huomioitu hyvin liikenne- ja logistiikka-alan esittämät toimenpiteet, vaikka tiekartta on monin osin keskeneräinen.

## Ensimmäisen vaiheen tuet ja kannusteet

Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisessä vaiheessa tehtäisiin päätöksiä tuista ja kannusteista yrityksille, kansalaisille ja julkiselle sektorille. Tämä on rohkaiseva lähestymistapa yrityksille logistiikka- ja liikennepalvelujen kehittämiseen. Ensimmäisen vaiheen toimet kattavat uusiutuvien ja sähköpolttoaineiden jakelun lisäämistä sekä tukia latausasemille, ajoneuvojen hankintaan ja joukkoliikenteelle. Tukien ja kannusteiden määräaikaisuus on perusteltua markkinassa, jossa teknologinen kehitys on nopeaa kaikilla osa-alueilla.

Tukia voitaisiin vielä vahvistaa työsuhdeautojen osalta. Uusia työsuhdeautoja ostetaan noin 15.000 vuodessa ja suurin piirtein sama määrä siirtyy vuosittain vaihtoautoiksi. Työsuhdeautot siirtyvät 3–4 vuoden kuluessa vaihtoautomarkkinoille, jossa on kasvavaa kysyntää nimenomaan ladattaville hybrideille ja täyssähköautoille. Työsuhdeautojen kautta voidaan vaikuttaa päästövähennyksin voimakkaammin ottamalla veroetuun mukaan ladattavat hybridit sekä laajentamalla samankaltaisesti täyssähköautojen hankintatuki koskemaan myös yritysten täyssähköautojen hankintoja ja työsuhdeautoliisauksia.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrana edistetään tuilla ensimmäisessä vaiheessa. Tukien lisäksi tiekartassa on kuitenkin tukien käytön estävä toimenpide, jossa huoltoasemat veloitettaisiin lainsäädännöllä investoimaan latausinfraan. Velvoite on vastoin vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevassa jakeluinfradirektiivissä omaksuttua markkinaehtoisuutta, teknologianeutraalisuutta ja toimialaneutraalisuutta. Liikenne-asemat ovat jo sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevan sääntelyn piirissä kuten muutkin toimialat. Jakeluinfradirektiivin uudistaminen on osa EU:n Green Deal-ohjelmaa, joka esitellään kesällä 2021.

Ensimmäisessä vaiheessa on myös hitaasti vaikuttavia toimia kuten tutkimusohjelmat, yhdistettyjen kuljetusten edistäminen, sähköteiden pilottihanke ja suurempien sallittujen mittojen ja massojen hyödyntäminen tiekuljetuksissa. Osalle toimenpiteistä voidaan esittää arvio päästövähennyksistä, osalle arviota ei ole tehty ja osan vaikutukset arvioidaan myöhemmin. Tutkimushankkeiden, direktiivi-uudistusten tai selvitysten seurauksena syntyvien päästövähennysten arviointia voidaan tehdä vasta useiden vuosienkin kuluttua.

Muilta osin tiekartta on keskeneräinen

Tiekartta on muiden kuin ensimmäisen vaiheen tukien ja kannusteiden osalta vielä keskeneräinen, ja niihin otetaan kantaa myöhemmin tänä vuonna.

Esimerkiksi työ etätyönä, lähityönä tai missä tahansa työn edellyttämässä paikassa ratkaistaan työpaikoilla ja liikennejärjestelmän tukea kaikkia näitä tarpeita. Siksi etätyötä tai lähityötä ei voida arvioida pelkästään liikenteen päästötavoitteiden kannalta. Lähityön korvaantumisella etätyöllä on myös kielteisiä vaikutuksia useisiin toimialoihin, erityisesti matkailu- ja ravintola-alaan, joukkoliikenteeseen ja muihin kulutuskysyntään nojaaviin toimialoihin heikentäen työllisyyttä näillä aloilla.

### Vaikutusten arviointi

Ensimmäisen vaiheen tukien ja kannusteiden arvioidaan vähentävän hiilidioksidipäästöjä noin 0,6 megatonnia. Tämä arvio on alan asiantuntijoiden mukaan alhainen, eikä tehtyjä erillistutkimuksia pidetä kaikin osin soveltuvina päästövähennyskeinojen arviointiin.

Vaikutusten arviointia tulee kehittää ja hyödyntää liikennealan tutkimusosaaminen, muiden toimialojen vähähiilitiekarttojen innovaatiopainotteisuus sekä yritysyhteistyö laajemmin. Tiekartan rakentaminen aukottoman vaikutusarvioinnin varaan syksyyn mennessä ei varmastikaan ole mahdollista, koska iso osa päästövähennyskeinoista on vielä suunnittelupöydällä ja vaikutukset syntyvät vuosikausien kuluessa.

Vaikutuksia ei myöskään voi arvioida menneisyyden datan ja mallien perusteella silloin, kun kyseessä on tulevaisuuden potentiaalit yritys-toiminnassa ja kuluttajien käyttäytymisessä. Logistiikan digitalisaation osalta ala on tarjoutunut yhteistyöhön vaikutusten arvioimiseksi.

### Innovaatioiden ja investointien merkitys

Suomen kunnianhimoisen päästötavoitteen tarkoituksena on ilmasto-kysymyksen lisäksi tuottaa edelläkävijänä sellaista liiketaloudellista etumatkaa, joka palautuu kansatalouteen kasvuna ja vientituloina.

Innovaatiot ja investoinnit ovat tässä aivan keskeisiä ja siksi tiekartan seuraavassa vaiheessa tulisi koota yhteen tutkimus- ja kehitystoimenpiteet. Esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, akkuteknologioiden ja vetyyn perustuvien teknologioiden voimakas edistäminen voisivat olla osa tiekarttaa. Panostaminen suuren skaalan potentiaaleihin voi tuoda suurimmat hyödyt liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta.

Vastaavasti tiekartassa voitaisiin koota yhteen esimerkiksi liikenne-muotojen välistä kilpailua parantavat toimenpiteet, joilla olisi päästö-vaikutus liikennemuotosiirtymien seurauksena.

### Muut rinnakkaiset prosessit

Useat muut rinnakkaiset prosessit johtavat päästövähennyksiin vuoteen 2030 mennessä, kuten tieliikenteen verouudistus, auto- ja ajo-neuvoverotuksen uudistus, Suomen kestävä kasvun ohjelma, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, liikenneinfran kunnossapidon lisääminen, kaupunkiseutujen investoinnit sekä EU:n Green Deal aloitteet. Näiden kokonaisuuksien merkitys päästövähennyksille ja sisäistäminen fossiilittoman liikenteen tiekarttaan selviää myöhemmin.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian päivitys on meneillään. Viime hallituskauden strategiassa todettiin, että liikenteen biopolttoaineden osuuden kasvattaminen lisää liikenteen kustannuksia, koska uusiutuvan dieselin hinta on kalliimpi kuin fossiilisen. Tämä toisi dieselin käyttäjille arviolta 210 miljoonan euron vuosittaisen lisäkustannuksen nykyhintoihin verrattuna 30 prosentin sekoitussuhteella.

Valtioneuvoston selonteossa todetaan, että päästövähennyskeinoista päätettäessä on huomioitava näiden toimien aiheuttama mahdollinen kustannusten nousu erityisesti ammattiliikenteessä, sekä otettava käyttöön keinoja, joiden kautta tätä kustannusten nousua voidaan tarvittaessa kompensoida. Elinkeinoelämän keskusliitto muistuttaa tästä periaatteesta. Jakeluelvoitteen, veromuutosten ja muiden toimien kilpailukyvyvaikutusta yrityksille on arvioitavat säännöllisesti ja kompensoitava vastaavasti.

### Kustannusvaikutukset

Liikenteen päästöjen vähentämistoimilla on suora vaikutus yritystoimintaan kaikilla toimialoilla sekä kansalaisten työssäkäyntiin, vapaa-aikaan ja asiointiin. Näillä on vaikutuksia yritysten kilpailukykyyn, talouden kasvuun ja kulutuskäyttäytymiseen, jos vähennystoimista seuraa liikennekustannusten nousua. Esimerkiksi kotimaan matkailun ja ulkomailla matkustamisen suosituimmuudella on myös päästöjen kannalta seurauksia.

Veronkorotuksista pidättäytyminen on Suomen kilpailukykyllä ja viennille aivan ydinkysymys. Liikenne on jo ennestään erittäin korkeasti verotettua Suomessa. Tieliikenteen verotuotto valtiolle on merkittävä 8,1 miljardia euroa vuodessa. Ruotsissa tieliikenteen verot ovat 40 prosenttia alemmat.

Tiekartan jatkovalmistelussa tulee arvioida toimenpiteiden kustannus-vaikutuksia yritysten ja kuluttajien kannalta. Liikenteen kustannusten kasvattaminen erilaisilla hinnoittelukeinoilla (kuten polttoaineverotus, kilometriverotus, polttoaineen myynnin rajoittaminen päästökaupalla, ruuhkamaksut) ei johda kasvuun vaan heikentää kotitalouksien osto-voimaa ja yritysten investointikykyä.

Tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen markkinassa vaihtoehdot ovat erilaisia ja kehittyvät eri tahtiin, joten vaikutuksia tulee tarkastella näiden osalta erikseen. Jos vaihtoehtoisia tapoja hoitaa kuljetuksia ja liikumista ei ole, seurauksena on vain kustannusten nousu ilman, että päästöt vähenevät.

### Vapaaehtoiset toimet

Tiekartassa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi tulisi edistää yritysten vapaaehtoisia lisätoimia. Yritykset asettavat valtioiden ja kansainvälisten sopimusten rinnalla vapaaehtoisia tavoitteita omien päästöjensä vähentämiseksi. Tällaisia tavoitteita ja toimintaohjelmia on yrityksillä kaikilla toimialoilla, myös liikenne- ja logistiikkapalveluissa.

Vapaaehtoiset toimet ovat ilmastopoliittisesti tärkeä ja kustannustehokas tapa täydentää nykyisiä, 1,5 asteen tavoitteen näkökulmasta selvästi riittämättömiä ilmastotoimia. Vapaaehtoisilla ja aina luonteeltaan täydentävillä lisätoimilla pyritään kuroma umpeen tätä kuulua ja kiritämään muutosta kohti 1,5 C -tavoitetta.

Suomessa viranomaisten tulisi edistää kansalaisten ja yritysten vapaaehtoisia toimia ja luoda menettelyt aitojen ilmastohyötyjen varmistamiseksi. Vapaaehtoisille toimille tulisi määritellä minimikriteerit, joita voisivat olla lisäisyyden osoittaminen, vankkojen laskentamenetelmien käyttäminen, riippumaton todentaminen standardien mukaisesti sekä läpinäkyvät prosessit kaksoislaskennan estämiseksi.

Suomeen tulisi perustaa viranomaisten ylläpitämä rekisteri, johon kerättäisiin kriteerit täyttävien vapaaehtoisten toimien päästövähennykset sekä hiilinielujen lisäysten aikaansaamat poistot. Suomen valtion tulisi sitoutua ylittämään kansainväliset päästövähennysvelvoitteensa vähintään rekisteriin merkittyjen päästövähennysten määrällä. Tällainen järjestelmä mahdollistaisi yrityksille kotimaisten päästövähennysten kasvattamisen sekä aidot ilmastoteot osana liiketoimintaa. Vapaaehtoisten toimien edistäminen Suomessa voisi tukea myös osaltaan luonnonsuojelullisia ja luonnon monimuotoisuutta turvaavia tavoitteita.

Jatkoksi

Liikenne- ja logistiikkapalvelujen tuottajat ja kehittäjät antavat oman parhaan panoksensa ilmastotoimien suunnitteluun ja toteutukseen. Yhteistyö ja dialogi yritysten, järjestöjen, tutkijoiden, virkamiesten ja po-liitikkojen kesken tuottaa yhteisen väylän kohti vähähiilistä liikennettä Suomessa.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Petri Vuorio

Johtaja

Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka

Vuorio Petri  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK