

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pidämme lähtökohtaisesti hyvänä tiekartan kolmiasteista lähestymistapaa, jossa ensin selvitetään eri keinojen päästövähennysvaikutukset ja katsotaan EU:n mahdolliset toimet, ennen kuin tehdään päätöksiä Suomen lopullisesta keinovalikoimasta päästöjen vähentämiseksi.

Tiekartan ensimmäinen vaihe

Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa tulee huomioida tukien ja kannusteiden kustannustehokkuus. Toimien yritysvaikutukset tulee myös selvittää. Tukia ja kannusteita tulee suunnata erityisesti kohteisiin, joilla on kustannuksiin nähden suuri vaikutus päästövähennyksiin, kuten vaihtoehtoisten käyttövoimien latausinfrastruktuuriin työpaikoilla. Myös esimerkiksi haastavia EU:n edellyttämiä puhtaiden ajoneuvojen hankintatavoitteiden saavuttamista voidaan edesauttaa taksiasemille kohdennetuilla latauspisteiden tuilla. Biopolttoaineiden jakeluvaihteen nostamista ja biokaasun mukaan ottamista jakeluvaihteeneseen voidaan pitää vaikuttavana ja kohtalaisen kustannustehokkaana toimenä.

Kannatamme tiekartan EU:n laajuisia toimia autokannan vähäpäästöisyyden edistämiseksi. EU:n laajuiset päästövähennystavoitteet uusille autoille antavat selvän signaalin ja velvoitteen autoteollisuudelle vähäpäästöisen teknologian kehittämiseen ja tavoitteiden kiristämiseen tulee pyrkiä. Seurauksena on vääjäämättä myös suomalaisen autokannan muuttuminen vähäpäästöisemmäksi.

Tiekartan toinen vaihe

Pidämme tärkeänä, että muita mahdollisia päästövähennyksiä tuottavia keinoja, kuten logistiikan tehostumista, etätyötä, liikenteen palveluja ja väylien kunnossapidon parantamista sekä biopolttoaineiden jakeluvuorituksen mahdollista nostamista vielä yli 34 prosentin, tullaan selvittämään.

Näiden keinojen potentiaalin realisoituminen voisi tuoda päästövähennysten lisäksi muita hyötyjä yrityksille, kuten säästöjä logistiikkakustannuksiin ja lisäkysyntää henkilöliikenteen palveluntarjoajille.

Tiekartan kolmas vaihe (EU:n päästövähennystoimet)

Tiekartan kolmannen vaiheen osalta on järkevä katsoa ensin mahdolliset kesällä 2021 EU:ssa ehdotetut toimet, kuten päästökaupan laajentaminen ja autonvalmistajien päästövelvoitteiden kiritykset uusille autoille. EU:n laajuiset toimet ovat lähtökohtaisesti ilmastopolitiikan kokonaistehokkuuden kannalta parempi toteuttaa kuin pelkästään kotimaiset toimet. Kolmannen vaiheen osalta on myös huomioitava EU:n päätöksenteon aikajänne, ennen kuin kotimaan toimia mahdollisesti päätetään toteuttaa.

Päästövähennysten kustannukset ovat liikenteen osalta Suomen kansallisessa toimeenpanossa huomattavasti kalliimmat kuin muilla talouden sektoreilla ja EU:ssa yleisesti. Esimerkiksi tiekartan vaikutusarvion mukaan kalleimman tukitoimen päästövähennyskustannus (€/tCO₂) on noin 250 kertaa suurempi, kuin mitä päästöoikeuden hinta (€/tCO₂) on EU:n päästökaupassa tällä hetkellä. Tämä osoittaa ilmastopolitiikan kustannustehokkuuden epäonnistumisen laajasti Euroopan ja Suomen tasolla.

Pidämme tärkeänä tiekartan linjausta, että Suomi vaikuttaa siten, että EU:ssa mahdollisesti tehtävä ratkaisu takaa ripeän, tavoitteen mukaisen päästöjen vähenemisen liikenteessä, mutta tarjoaa samalla kustannustehokkaan jouston tehdä tarvittavia lisävähennyksiä myös muualla päästökauppasektoreilla.

Tiekartan kolmas vaihe (mahdolliset kotimaiset lisätoimet)

Kotimaan lisätoimien arvioinnissa on syytä huomioida, että suurin osa tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä maanteitse. Näin tapahtuu myös jatkossa. Myös kuljetuksissa tulee pyrkiä irti fossiilisista polttoaineista. Tämä ei ole helppoa, koska etenkin raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisia

vähäpäästöisiä teknologioita on rajoitetusti ja hyötyliikenteen polttoaineen kysyntä on lyhyellä aikavälillä joustamatonta. Tämä tarkoittaa, että polttoaineveron noston tai kotimaisen pääkaupan toteuttamisen myötä kuljetuskustannukset nousevat yhteiskunnan eri toimijoilla ja kuljetuksien ilmastopäästöihin vaikutus on mitätön.

Suomessa on verrattain suuren kuljetuskustannukset ja dieselin hinta on Euroopan korkeimpia. Keskeisintä lisätoimien arvioinnissa ja päätöksissä on, että yritysten kuljetuskustannukset eivät nouse kohtuuttomasti, eivätkä yritysten kokonaiskustannukset nouse. Myös vaikutukset eri alueiden yrityksille ja elinkeinoin, tulee ottaa huomioon. Samalla on kuitenkin huomioitava mahdollisten lisätoimien kustannustehokkuus.

Raskaassa liikenteessä diesel tulee olemaan vielä pitkään keskeisin polttoaine. Keskeisin päästövähennys raskaan kaluston osalta on asteittainen siirtyminen biodieseliin. Tiekartasta puuttuu ehdotukset tämän kannustamiseen pidemmällä aikavälillä. Esimerkiksi EU:n energiaverodirektiivin tulisi tunnistaa toisen sukupolven uusiutuvien biopolttoaineiden ilmastohyödyt ja mahdollistaa niille erillinen minimiverokanta. Tällä hetkellä EU:n minimiverokanta biodieselillä on vastaava kuin fossiilisella dieselillä.

Myös henkilöautojen auto- ja ajoneuvoverotuksen päästöporrastuksen jyrkentäminen tulee huomioida 3. vaiheen kokonaisuudessa.

Tienkäyttömaksut (tai vastaavat kilometripohjaiset verojärjestelmät) tulevat ajankohtaisemmaksi samaan aikaan kun henkilöliikenteen käyttövoimat ovat laajasti muuttumassa ja polttoaineverotuksen kertymä valtiontaloudelle sitä kautta selkeästi laskemaan päin. Erilaisia tienkäyttömaksujen mahdollisuuksia punnittaessa on tärkeää miettiä niiden vaikutuksia yrityksiin ja niiden suhdetta jo voimassa olevaan verotukseen.

Seppänen Sampo
Suomen Yrittäjät ry