

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Keskuskaupakamari ja kaupakamarit kiittävät mahdollisuudesta lausua luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaanliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Liikennesektorille asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vaatii toimia niin kansalaisilta kuin yrityksiltäkin erittäin nopeassa aikataulussa. Periaatepäätöksessä on hyvin tunnistettu tarve laajaan keinovalikoimaan päästövähennysten saavuttamiseksi, myös tämänhetkiset toimet on kuvattu periaatepäätöksessä ansiokkaasti. Todettakoon myös, että toimenpiteiden jakaminen eri vaiheisiin on kannatettava ajatus.

Kaupakamareiden näkemyksen mukaan periaatepäätöksen avulla tulisi viitoittaa tulevaa suuntaa ja antaa riittävää varmuutta investointeihin, niin että vienti- ja tuontiteollisuuden kilpailukyky pystytään takaamaan. Tältä osin kaupakamarit ilmaisevat huolensa siitä, että periaatepäätösluonnoksessa ensimmäisen vaiheen päätökset vaikuttavat päästöihin hyvin rajatusti ja vaikutukseltaan suuremmat päätökset jätetään päätettäväksi myöhemmissä vaiheissa ehdollisena ensimmäisen ja toisen vaiheen toimien vaikutuksille. On epäselvää, miten ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteiden konkreettisia päästövähennysvaikutuksia voidaan arvioida jo tulevana syksynä, vaikka niiden tosiasiallinen toimeenpano tulee viemään aikaa.

Vaikutustenarvioinneissa on tuotu esille toimien kustannukset päästövähennystonneittain. Periaatepäätöksessä toimien tarkastelu on kuitenkin rajattu valtion talouden näkökulmaan ilman että huomioitaisiin taloudelliset vaikutukset yrityksiin ja kuluttajiin. Toisaalta tai uusista ratkaisuista mahdollisesti saatavaan vienti- ja työllisyyspotentialiaali ei ole myöskään kiinnitetty huomiota.

Kauppakamarit peräänkuuluttavat laajempaa arviointia myös valtiontalouden näkökulman ulkopuolelta, yhtenä esimerkkinä tästä on se, kuinka biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen korottaminen vaikuttaa dieselin hintaan ja sitä kautta niin yritysten logistisiin kustannuksiin kuin kansalaisten elämään. Tehtäviä toimenpiteitä pitää pystyä vertailemaan ja priorisoimaan sekä todellisten päästövaikutusten, mutta myös yhteiskuntataloudellisten vaikutusten perusteella. Todettakoon myös, että kansallisen periaatepäätöksen valmistelun aikana EU-tason tavoitteita on kiristetty aiemmasta 40 prosentin tasosta 55 prosentin tasolle vuoteen 2030 mennessä. EU-tavoitteen kiristymisen vaikutukset Suomen taakanjakosektorille tulisi huomioida periaatepäätösluonnoksen jatkotyössä.

Kauppakamarit myös toivovat, että periaatepäätöksen vaikutustenarvioinneissa huomioidaan jatkossa vahvemmin liikenteen digitalisaatio ja liikennealan liiketoimintaekosysteemien mahdollisuudet ja niiden vientipotentiaali Suomelle huomioiden tulevat isot muutokset EU-lainsäädännössä.

Vaiheen 1 toimenpiteiden osalta on hyvä tuoda esiin, että nopean teknologisen kehityksen seurauksena toimenpiteiden vaikuttavuutta tulee jatkuvasti arvioida, tästä syystä kauppakamarit ehdottavatkin laaja-alaisen seurantaryhmän perustamista.

Kauppakamareiden näkemyksen mukaan fossiilisten polttoaineiden korvaaminen biopolttoaineilla tulee kohdentaa niihin liikennemuotoihin ja -välineisiin, missä fossiilisille polttoaineille ei ole muuta todellista vaihtoehtoa, raskaaseen liikenteeseen sekä meri- ja lentoliikenteeseen. Tässä yhteydessä on syytä kiinnittää huomiota aiemmin lausunnolla olleisiin meri- ja lentoliikennettä koskeviin valtioneuvoston päätöksiin, joissa raskaan liikenteen sekä meri- ja lentoliikenteen biopolttoaineiden käyttö oli alisteinen maantieliikenteen sähköistymiskehitykselle.

Periaatepäätöksenluonnoksen kirjaus siitä, että henkilöautojen suorite ei kasva 2020-luvulla on kannatettava. Kauppakamarit kuitenkin korostavat sitä, että joukkoliikenteen käytön kasvuosuuden lisääminen onnistuu vain niillä alueilla, missä toimiva joukkoliikenne on käytössä.

Kauppakamareiden näkemyksen mukaan pitkällä aikavälillä autokannan uudistamiseen liittyen erittäin merkittävässä roolissa on uusien autojen CO<sub>2</sub>-päästöjen raja-arvot. Näin ollen Suomen tulee vaikuttaa EU-tasolla siihen, että näitä raja-arvoja lasketaan. Autokannan uudistamiseen liittyen kauppakamarit nostavat esille kaasuautojen määrälle asetetun tavoitteen 130 000 kappaletta sekä niiden käytön liittyvän päästövähennyspotentiaalin. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan tätä osiota tulisi uudelleen tarkastella sen valossa, että ajoneuvovalmistajat ovat indikoineet luopuvansa kaasuautojen valmistamisesta. Lisäksi periaatepäätösluonnoksesta tulisi poistaa ne toimenpiteet, jotka on jo huomioitu perusennusteessa, kuten toimenpide numero 13 ja joilla ei vaikuteta päästövähennyksiin perusennusteen lisäksi.

Vaiheen osalta kauppakamarit korostavat, että liikenteen hallintaan ja väylien kunnossapitoon liittyvät päästövähennykset mahdollisuudet ovat ensiarvoisen tärkeässä asemassa sekä tässä nyt

lausunnolla olevassa periaatepäätösluonnoksessa että liikenne 12-suunnitelmassa. Investointeja, jotka edesauttavat päästövähennyksissä ja parantavat infran kuntoa tulee nopeuttaa, tähän liittyy kiinteästi suuremman kuljetuskaluston hyödyntäminen osana päästövähennystoimia, mikä vaatii hyväkuntoista infraa.

Kauppakamarit ilmaisevat huolensa siitä epävarmuudesta, joka liittyy vaiheen 3 toimiin ja tavoitteiden saavuttamiseen jo vuoteen 2030 mennessä. EU-tason lainsäädännöstä varmuuden hakeminen päästövähennyksiin vuoteen 2030 ei ole realistista ottaen huomioon EU-lainsäädännön valmistelun ajallisen keston.

Periaatepäätösluonnoksen kirjausta liikenteen kansallisen päästökaupan valmistelusta ja valtioneuvoston EU-selonteossa linjattua Suomen kantaa EU-tason liikenteen päästökauppaan tulisi selkeyttää.

Kauppakamarit korostavat, että sekä liikenteen kansallisen päästökaupan ja kilometripohjaisen paikannukseen perustuvan mallin valmisteluissa on huomioitava huolellisesti todelliset päästövähennykset ja eri mallien vaikutukset Suomen logistiseen kilpailukykyyn. Kauppakamarit myös toteavat, että liikennepolttoaineiden verotuksen nostaminen ei vähennä kuljetussuoritteesta aiheutuvia päästöjä.

Liikenteen murros ja siihen liittyvät päästövähennystavoitteet tulevat koskettamaan laaja-alaisesti koko yhteiskuntaa, kaikkia toimialoja ja Suomen eri alueita. Näin ollen kauppakamarit ehdottavat, että tämän periaatepäätöksen vaikutusten seurantaan asetetaan Suomen eri alueet ja toimialat kattava työryhmä, jonka puitteissa voidaan käydä avointa keskustelua tilanteesta ja toimista. Lisäksi on tärkeää, että vaikka tämä periaatepäätösluonnos koskee lähestulkoon puhtaasti kansallista liikennettä, osana työryhmän työtä tulisi huomioida riittävän ajoissa myös se, miten Suomi pystyy vaikuttamaan tuleviin EU-lainsäädäntöehdotuksiin ja miten ehdotukset tulevat vaikuttamaan Suomeen. Kauppakamarit korostavat, että tämän periaatepäätöksen ulkopuoliset toimet muiden liikennemuotojen viherryttämiseksi huomioidaan riittäväällä tavalla osana logistiikan kustannusrasitetta Suomen kilpailukykyyn näkökulmasta.

Wood Päivi  
Keskuskauppakamari

