

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

SAK:n lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta – luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

SAK:n näkemyksen mukaan siirtymä kohti fossiilitonta liikennettä on tehtävä oikeudenmukaisesti. LVM:n laatimassa tiekartassa löytyy ainekset siihen.

Päästövähennystavoite on kannatettava

Suomen tavoite vähentää liikenteen päästöjä 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä on kunnianhimoinen, mutta tarpeellinen. Suomi on sitoutunut vähentämään päästöjään sekä Pariisin sopimuksen sekä EU:n 2030 ilmastotavoitteiden puitteissa. Vaikka Suomen nykyinen päästötavoite vuodelle 2030 on EU:n asettamaa tavoitetta kireämpi, on huomattava, että EU päätti loppuvuonna 2020 kiristää vuoden 2030 päästötavoitetta. On todennäköistä, että Suomen tavoite taakanjakosektorin osalta (johon myös liikenne kuuluu) kiristyy päätöksen myötä.

Nykyisten toimenpiteiden avulla liikenteen päästöt vähenisivät vain 37 prosenttia, joten tavoitteeseen pääseminen edellyttää useita lisätoimia kulkuvälineiden energiatehokkuuden parantamisesta, liikenneinfran kehittämiseen ja kevyen liikenteen edistämiseen.

Suomen päästövähennystavoite on kannatettava, mutta on huolehdittava siitä, että se toteutuu oikeudenmukaisesti. Monet suomalaiset työntekijät tarvitsevat autoa päivittäin ja liikenteen merkitys suomalaiselle kilpailukyvyllä on huomattava.

Polttoaineiden hinnankorotuksia on kompensoitava

Tiekartan arvioiden mukaan Suomi ei saavuta nykyisillä (LVM:n ”ensimmäisen vaiheen”) toimilla vuoden 2030 tavoitetta. Toisen vaiheen keinoina päästötavoitteen saavuttamiseksi LVM esittää muun muassa etätyön lisäämistä ja sekoitusvelvoitteen nostamista 34 prosentista 40 prosenttiin. Mikäli toisenkaan vaiheen päätökset eivät riitä tavoitteen saavuttamiseksi, ryhtyy hallitus valmistelemaan esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden myyntilupiin perustuvaa kotimaista liikenteen päästökauppajärjestelmää.

On todennäköistä, että polttoaineiden hinnat tulevat nousemaan päätösten seurauksena. Vaikka hallitus ei nostaisi polttoaineveroa, sekoitusvelvoitteen nosto vaikuttaa polttoaineen hintaan korottavasti.

SAK:n näkemyksen mukaan tavoitteeseen pääseminen edellyttää joko sekoitusvelvoitteen veronkorotuksia tai päästökauppaa. SAK suhtautuu varovaisen myönteisesti liikenteen päästökauppajärjestelmään, koska sen avulla voidaan paremmin varmistaa päästötavoitteeseen pääsy. Kotimainen päästökauppajärjestelmä sallisi myös vapaudet sen sääntöjen laatimisessa. Esimerkiksi päästökaupan hintakatolla voisi varmistaa, ettei polttoaineiden hinnat nousisi liian korkeiksi.

Oli lopullinen ratkaisu mikä tahansa, on siitä seuraavia hinnankorotuksia kompensoitava, jotta ne eivät kohdistuisi kohtuuttomasti esimerkiksi pienituloisiin ihmisiin, jotka tarvitsevat autoa päivittäisessä elämässään. SAK:n näkemyksen mukaan toimivin keino kompensoation toteuttamiseksi olisi pienituloisille kohdistetut tuloveronalennukset.

Lisäksi on otettava huomioon päätösten vaikutukset kuljetus- ja logistiikka-alojen työllisyyteen. Mikäli muutoksilla on vaikutuksia alojen työvoiman määrään, tulee siirtymäaikojen olla riittävän pitkiä ja porrastettuja, jotta vaikutukset työntekijöille ja kuljetusyrityksille ovat hallittavissa.

EU:n Suomelle asettama sekoitusvelvoite vuodelle 2030 on 14 prosenttia. Suomi on nostamassa kansallisella päätöksellä sekoitusvelvoitteen 34 prosenttiin (tai jopa 40 prosenttiin). SAK:n näkemyksen mukaan 14 prosentin velvoitteen ylimenevän osuuden kattamiseksi tulee voida käyttää

kaikkia päästöttömiä keinoja: esimerkiksi biokaasua ja uusiutuvalla tai ydinenergialla vedystä ja hiilidioksidista valmistettuja päästöttömiä ”sähköpolttoaineita”.

## Sähkö- ja kaasuautoilun edistäminen

LVM:n arvioiden mukaan Suomeen tarvitaan 600 000–700 000 sähköautoa vuoteen 2030 mennessä. Sähköautot ja lataushybridit yleistyvät nopeaa vauhtia. On ensisijaisen tärkeää, että siirtymää tuetaan oikein. SAK:n näkökulmasta sähköautojen hankintatuet ovat tehottomia ja sosiaalisesti epäoikeudenmukaisia keinoja, koska ne kohdistuvat lähes yksinomaan ylimmille tulodesiileille. Sen sijaan valtion ja kuntien tulisi tukea latausinfra kehitystä – pika-, koti-, työ- ja kadunvarsilatausta.

Lisäksi latauksesta on tehtävä mahdollisimman helppokäyttöistä. Esimerkiksi nykyisestä, lukuisten eri sovellusten ja tunnisteiden sekamelskasta tulisi siirtyä yhteen, kaikissa latauspisteissä sopivaan välineeseen.

Raskaassa liikenteessä sähkö ei ole lähitulevaisuuden ratkaisu. Siksi SAK painottaa raskaan liikenteen päästövähennyksien toteuttamisessa muun muassa hankintatukia (esimerkiksi kaasurekat) ja biopolttoainevelvoitteen korottamista.

Lisäksi SAK esittää, että liikennepolitiikassa puututaan epäreiluun kilpailuun, esimerkiksi vähäpäästöisyyteen perustuvan aikaperusteisen tiemaksun eli vinjetin käyttöön otolla.

## Fossiilittomaan liikenteeseen sisältyy suuria työllisyysmahdollisuuksia

Siirtymä fossiilittomiin liikennemuotoihin luo Suomelle suuria mahdollisuuksia elinkeinopolitiikan näkökulmasta. Suomessa valmistetaan jo sähköautoja ja tänne kaavaillaan merkittäviä akkuteknologiaan liittyviä investointeja.

Lisäksi Suomalaiset yhtiöt (esimerkiksi Neste) ovat maailman johtavia biopolttoainevalmistajia. On ensiarvoiseen tärkeää houkutella Suomeen uusia polttoainetalostukseen liittyviä investointeja.

Laaka Mari  
SAK ry