Eduskunta 11.10.2016

Ympäristövaliokunta

Lausunto Euroopan komission tiedonannosta ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia” ja sitä käsittelevästä perusmuistiosta

Heikki Liimatainen, apulaisprofessori, dosentti, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, Suomen Ilmastopaneelin jäsen

Yleistä

Euroopan komission tiedonanto ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia” käsittelee liikenteen päästöjen vähentämistä (1) liikennejärjestelmän tehokkuuden, (2) vähäpäästöisten energiavaihtoehtojen ja (3) vähäpäästöisten ajoneuvojen kehittämisen näkökulmista. Tarkastelu painottuu teknologisiin keinoihin, kuten LVM:n perusmuistiossa huomautetaan. Suomen Ilmastopaneelin selvityksen[1] mukaan teknologisilla keinoilla voidaan saavuttaa päästötavoitteet, mutta yhdyskuntarakenteeseen, kulkutapavalintoihin ja auton käyttötapojen muutoksiin vaikuttavat keinot ovat selvästi kustannustehokkaampia. Komission tiedonannon lähtökohtana on EU:n liikennepolitiikan valkoisen kirjan (2011) mukaisesti 60 % päästövähennys vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteiden ja EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden valossa tämä tavoite on liian alhainen. Erityisesti Suomen osalta taakanjakoehdotuksen mukainen 39 % päästövähennys ei-päästökauppasektoreilla (joiden päästöistä liikenne muodostaa 40 %) edellyttää voimakkaampia päästövähennyksiä. Näin ollen liikenteen päästöjen vähentämiseksi tulee ottaa käyttöön välittömästi laaja keinovalikoima.

Liikennejärjestelmän tehokkuuden parantaminen

Strategiassa nostetaan esiin digitaaliset liikkumispalvelut, liikenteen hinnoittelu ja liikennemuotojen integrointi erityisesti kuljetusketjuissa. Digitaalisten liikkumispalvelujen ytimessä on yksityisiin henkilöautoihin perustuvan liikennejärjestelmän tehottomuus. Uusilla digitaalisilla palveluilla autot voidaan ottaa yhteiskäyttöön ja tarjota liikkumiseen tarpeen mukaisia matkaketjuja eri kulkutapojen yhdistelmillä yhden suunnittelu- ja maksusovelluksen kautta (liikenne palveluna, MaaS). Digitaaliset liikennepalvelut edellyttävät, että yksityisautosta luopumisesta tulee houkutteleva vaihtoehto, eli liikennetarpeet voidaan täyttää sujuvasti, helposti ja edullisesti ilman autoa. Tämä edellyttää kulkutapojen priorisointia yhdyskuntarakenne- ja liikennesuunnittelussa siten, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä edistetään kokonaisvaltaisesti. Kaupunkiseuduilla maankäyttöä, asumista, liikennettä, palveluja ja elinkeinoja tulee suunnitella kokonaisuutena siten, että uudis- ja täydennysrakentaminen kohdistuu aluerakenteessa jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeille. Joukkoliikenteen palvelutasoa tulee nostaa raidejoukkoliikenteellä ja vuorotarjontaa lisäämällä. Kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneväylien tulee olla laadukkaita ja mahdollistaa henkilöautoilua nopeampi liikkuminen.

[1] Liimatainen et al. 2015. Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä. Suomen Ilmastopaneelin selvityksiä.

Liikkumispalvelujen, liikenteen hinnoittelun ja liikennemuotojen integroinnin teemat yhdistyvät pysäköinnin järjestämisessä. Pysäköinti on kaupungeissa tyypillisesti vahvasti subventoitua, eli pysäköinnistä perityt maksut eivät kata pysäköintipaikan kunnossapidon kustannuksia, ja vielä vähemmän rakentamiskustannuksia. Lisäksi pysäköintipaikkojen rakentamista edellyttävät autopaikkanormit nostavat rakentamisen kustannuksia ja samalla heikentävät vaihtoehtoisten kulkutapojen houkuttelevuutta. Liityntäpysäköintiä tulisi myös kehittää. Pysäköinnin järjestelyillä ja hinnoittelulla voidaan myös tukea autojen yhteiskäyttöä ja vähäpäästöisten autojen käyttöönottoa.

Liikenteen hinnoittelun muuttaminen kilometriperusteiseksi ja joukkoliikenteen tarjonnan mukaan porrastetuksi tukisi joukkoliikenteen edistämistä erityisesti pitkämatkaisessa kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä. Myös työmatkakulujen verovähennysoikeuden porrastaminen kulkutavan mukaan tukee tällä hetkellä henkilöautoilua, joten vähennysoikeus tulisi muuttaa kulkutavasta riippumattomaksi ja työmatkan pituuden mukaan määritettäväksi.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen kehittäminen

EU:ssa myytävien uusien autojen keksimääräinen hiilidioksidipäästötaso saa olla 95 g/km vuonna 2021. Sitova raja-arvo on edistänyt vähäpäästöisten autojen kehitystä, mutta kehitystyössä on keskitytty päästöjen vähentämiseen testisyklissä ja ero todellisen ajon päästöjen ja testisyklin päästöjen välillä on ICCT:n[2] seurannan mukaan kasvanut jopa yli 30 prosenttiin. Tämä aiheuttaa myös Suomessa epäsuhdan testisyklin perusteella alhaisen auto- ja ajoneuvoveron ja todellisista päästöistä aiheutuvien ulkoisvaikutusten välille. Suomen tulisi edistää uuden testisyklin (WLTP) käyttöönottoa ja henkilöautojen päästöjen raja-arvojen tiukentamista. Raja-arvot tulisi määritellä myös raskaille ajoneuvoille, erityisesti kuorma-autoille, koska niiden osuus liikenteen päästöistä todennäköisesti kasvaa huomattavasti henkilöautojen päästöjen pienentymisen myötä. Kansallisesti auto- ja ajoneuvoveron porrastamista hiilidioksidipäästöjen mukaan tulee jatkossa tiukentaa ja vähäpäästöisten autojen ajoneuvoveron käyttövoimaverosta tulisi luopua. Autoveron osalta tulisi tarkastella muutosta auton arvon perusteella suhteellisesti määritettävästä verosta kiinteisiin euromääräisiin veroihin, koska vähäpäästöiset autot ovat tyypillisesti kalliimpia ja siten niistä maksettava autovero voi olla tällä hetkellä euromääräisesti suurempi kuin perinteisestä polttomoottoriautosta.

Vähäpäästöisten energiavaihtoehtojen edistäminen

Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä tarvitaan myös edellä mainittujen keinojen lisäksi liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Komission strategian mukaisesti tulisi pyrkiä ruoantuotannon kanssa kilpailevien biopolttoaineiden käytön lopettamiseen. Toisen sukupolven biopolttoaineiden kehittämisessä suomalaiset yritykset ovat edelläkävijöitä, joten kansantaloudellisesti niiden käytön lisääminen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta kasvattamalla on kustannustehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. On kuitenkin otettava huomioon, että biopolttoaineiden valmistus lisää päästöjä liikenteen ulkopuolisilla sektoreilla ja elinkaarinäkökulma on otettava huomioon bioraaka-aineiden hyödyntämisen vaihtoehtoja vertailtaessa. Myös maankäyttöön, maankäytön muutokseen ja metsänhoitoon (LULUCF) liittyvien päästölaskentojen epävarmuus ja politisoituminen aiheuttavat epävarmuutta erityisesti Suomen metsäpohjaisiin raaka-aineisiin perustuvien biopolttoaineiden käytön lisäämiselle.

[2] ICCT 2013. From laboratory to road. A comparison of official and 'real-world' fuel consumption and CO2 values for cars in Europe and the United States. International Council on Clean Transportation. White Paper.