MOOTTORILIIKENTEEN KESKUSJÄRJESTÖ
PL 50, Nuijamiestentie 7, 00401 Helsinki – www.molike.fi – puh 020 7756 809 tai 040 570 9070 – sähköposti molike@taksiliitto.fi

13.10.2016

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Hallituksen esitys Pariisin sopimuksen hyväksymisestä ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee Pariisin ilmastosopimuksen hyväksymistä ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista. Pariisin ilmastosopimus on tärkeä askel ilmastonmuutokseen vaikuttavien päästöjen vähentämisessä ja jatkaa johdonmukaisesti aiempien sopimusten yhteisiä päästövähennystavoitteita vuosille 2020–2030. Moottoriliikenteen Keskusjärjestö tukee varauksetta sopimuksen hyväksymistä ja esittää lausuntonaan sopimusta koskevien määräysten voimaansaattamisesta seuraavaa.

Ilmastosopimus säätelee myös EU:n ilmasto- ja energiapoliittisia linjauksia vuosille 2020–2030. EU-komissio antoi osana ilmastosopimusta heinäkuussa 2015 ehdotuksensa päästökauppasektorin päästöjen vähennystavoitteista ja heinäkuussa 2016 ehdotuksensa päästökaupan ulkopuolisen sektorin taakanjaosta. Suomen tulee EU:n ehdottaman taakanjaksosopimuksen mukaisesti vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikennesektori on päästökaupan ulkopuolisista sektoreista suurimpia. On ilmeistä, että liikennesektorilla tavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia erilaisia päästövähennystoimia. EU on jo linjannut päästövähennystoimia vähäpäästöistä liikkumista koskevassa eurooppalaisessa strategiassaan.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä on vähentynyt 13 % vuosina 1990–2015 ja Suomi tulee näillä näkymin saavuttamaan vuodelle 2020 asetetut tavoitteet. Uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 36 % vuosina 1995–2005, ja päästöjen on tulevina vuosina ennakoitu vähenevän 2-3 % vuodessa. Ominaispäästöt ovat liikennesektorilla vähentyneet nopeammin kuin päästökauppasektorin toimialoilla.

Pidämme Suomelle asetettua päästökaupan ulkopuolisen sektorin vähentämistavoitetta haastavana, kun otetaan huomioon liikennesektorin päästöjen vähentämisessä jo saavutetut tulokset. Sopimuksen implementoinnissa on olennaisen tärkeää, että päästövähennystavoitteita ei kohdenneta päästökaupan ulkopuolisella sektorilla yksipuolisesti liikennesektorille, vaan päästöjen vähentämistaakkaa tulee jakaa tasapuolisesti koko päästökaupan ulkopuoliselle sektorille. Tällöin kullekin sektorille kohdistetaan taakkaa vain osuutensa mukaisesti.

MOOTTORILIIKENTEEN KESKUSJÄRJESTÖ
PL 50, Nuijamiestentie 7, 00401 Helsinki – www.molike.fi – puh 020 7756 809 tai 040 570 9070 – sähköposti molike@taksiliitto.fi

Liikennesektorilla vähentämistavoite edellyttää laajaa ja monialaista keinovalikoimaa. Tavoitetta ei tulla saavuttamaan pelkillä liikennepalveluihin ja liikennejärjestelmään kohdentuvilla toimilla, vaan tarvitaan rakenteellisia autoilun verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voitaisiin nopeuttaa. Autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää autoilun fiskaalisten verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua luopumalla autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta ja ympäristöohjauksen painopisteen yhä selvempää siirtämistä käytön aikaiseen verotukseen. Ilmastosopimuksen seuraavan etapin tavoitevuoteen 2030 on aikaa vain 13 vuotta. Verorakenteen muutokset tulisi toteuttaa mahdollisimman pian, jotta autokannan uusiutumista voitaisiin nopeuttaa. Nykyisestä autokannasta lähes kolmannes on nykyisellä autokannan uusiutumisnopeudella liikenteessä vielä vuonna 2030 ilman verorakenteellisia autokannan kiertonopeutta lisääviä muutoksia.

Liikenteeseen kohdennettavia toimia suunniteltaessa on varmistettava, että ne eivät heikennä Suomen kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia. Liikenne ei sektorina ole itsenäinen toimiala, vaan se on johdettua kysyntää, joka riippuu elinkeinoelämän ja muun yhteiskunnan tarpeista. Päästöjen vähentämiseen liittyvien toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen. Toimenpiteet eivät saa heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kansalaisten liikkumismahdollisuuksia. Kuljettamisen ja liikkumisen kustannukset eivät saa kasvaa, jotta ilmastosopimuksen hyvinvointi- ja kilpailukykyvaikutukset eivät kääntyisi negatiivisiksi. Tässä on hyvä ottaa huomioon muun muassa raskaan kaluston mitat ja massat – esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmän pituuden kasvattaminen 32 metriin tuo merkittävää säästöä polttoaineenkulutukseen ja sitä kautta vähentää päästöjä ja samalla kuljetustehokkuus paranee.

Suunniteltavien päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulisi olla mahdollisimman tekniikkaneutraaleja, jotta ne eivät aiheuttaisi teknologiariippuvaisia markkinahäiriöitä tai jarruttaisi päästöjen vähentämiseen ja energiatehokkuuden parantamisen teknologista kehitystä. Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittymistä on hyvin haastavaa arvioida, ja ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille teknologisille innovaatioille. Tähän voidaan päästä vain tekniikkaneutraalein toimin.

Näkemyksemme mukaan Suomen tulisi EU-tasolla aktiivisesti vaikuttaa kehittyneiden biopolttoaineiden nostamiseksi tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi. Suomella on erinomaiset edellytykset biopolttoaineiden tuotantoon ja kehittyneiden polttoaineiden tuotekehitykseen. Suomen tulisi ajaa biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta euroopanlaajuisena toimenpiteenä. Lisäksi Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että autonvalmistajille asetettavien sitovien raja-arvojen määrittelyssä tulisi ottaa huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta. Mikäli vain pakoputken päästä mitattavat arvot otetaan huomioon raja-arvojen määrittelyssä, markkinoille ei tule riittävästi biokaasua tai etanolia käyttäviä autoja, ja päästötavoitteet ohjaavat tuotekehitystä vain sähköisellä voimalinjalla varustettuihin autoihin. Erityisesti kuorma-autoliikenteessä sähköajoneuvot eivät ainakaan täällä pohjoisessa ole pitkään aikaan realistinen vaihtoehto.

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry