19.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen).

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa. Keskitymme lausunnossamme tieliikennettä koskeviin kysymyksiin.

Nyt käsiteltävänä oleva asia on osa EU:n niin kutusutta 55-valmiuspakettia. Tähän pakettiin liittyy myös keskeisenä osana autokannan päästösääntelyä, biopolttoaineiden laadun ja jakeluvelvoitteen sääntelyä, polttoaineverotusta, julkisten hankintojen ja investointien velvoittavaa ohjauksen sääntelyä sekä taakanjakosektorin päästövelvoitteet. Tämän lisäksi on selvityksessä joukko kansallisia toimenpiteitä, kuten päästökauppa, liikenneinvestoinnit ja liikenteen verotus.

Tämä kokonaisuus on erittäin suuri ja siinä pöydällä olevilla asioilla on niin paljon ristikkäisiä vaikutuksia, että yhtä asiakokonaisuutta ei voi arvioida erillisenä asiana. Poliittisen päätöksenteon tukena on oltava riittävät vaikutustenarvioinnit, joissa asiaa arvioidaan kanasantalouksien, kotitalouksien ja yritysten näkökulmasta. Nyt näitä arvioita ei ole. Ilman kokonaiskuvaa päätöksenteko asiassa on suurelta osin arvauksiin eikä tietoon perustuvaa.

Komissio on esittänyt, että liikenteelle luotaisiin EU:ssa oma päästökauppamekanismi. Päästökauppa on luonteeltaan sääntelyä ja polttoaineveroa jäljittelevä järjestelmä. Kuluttajille sen vaikutus näkyy polttoaineen hinnassa ja sen pohjana on päästöoikeuden kulloinenkin hinta. yksinkertaistettuna mitä enemmän kulutetaan, sitä kalliimmaksi päästöoikeuden ja polttoaineen hinta nousee. Polttoaineveroon verrattuna hinnanmuodostukseen liittyy huomattavasti enemmän epävarmuustekijöitä, joita kotitalouksien ja yritysten on vaikea ennakoida. Ongelmaksi päästökaupassa muodostuu se, että jäsenvaltioiden polttoaineverojärjestelmät ja verotasot eroavat merkittävästi toisistaan. Ilman polttoaineverojärjestelmän harmonisointia päästökaupan seurauksena syntyisi korkean polttoaineveron maihin, kuten Suomeen, todennäköisesti huomattavasti korkeampi kokonaisverotaso. Käynnissä on myös kansallisen päästökaupan selvittely. Aiemmissa arvioinneissa tämän järjestelmän on arvoitu nostavan polttoaineen hintaa jopa 30 senttiä litralta, mutta varmuudella asiaa ei voi tietää.

Komission esityksessä päästökaupan huutokauppatuloista osa ohjataan rahastoihin, joista niitä käytetään alemman BKT:n maiden tukemiseen ja innovaatiotoimintaan. Polttoaineverotulot ovat olleet koko ajan jäsenmaiden käytettävissä, mutta huutokauppajärjestelmä toisi siihen muutoksen. Jatkossa suomalaisten veronmaksajien maksamilla päästökauppamaksuilla edistettäisiin vähähiilistä liikennettä muissa jäsenmaissa. Suomessa on yksi Euroopan unionin vanhimmista autokannoista, jonka uudistamiseen tarvitaan verotuloista rahoitettavia hankintatukia. Asiassa on huomioitava myös se, että EU:n komissio esittää samaan aikaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen nostamista 39 %:sta 50 %:iin. Suomen kansallisten EU:n vaatimuksia kunnianhimoisempien päästövähennystavoitteiden vaikutukset kustannuksiin on arvioitava tässä kokonaisuudessa. Kun huomioidaan myös se, että EU:n harvimmin asutussa maassa henkilöauton

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

käyttö on perutelluinta koko unionin alueella, niin esitetty päästökauppajärjestelmä tulonsiirtoineen ei ole kannatettava hanke.

Arvioitaessa eri jäsenmaiden päästötavoitteita ja päästöjen vähennyskeinoja tulee huomioida myös se, missä olosuhteissa kussakin jäsenmaassa liikutaan. Harvaan asutussa maassa, kuten Suomessa, henkilöautolle vaihtoehtoisten liikkumismuotojen järjestäminen on usein mahdotonta tai ainakin merkittävästi kalliimpaa kuin muissa jäsenmaissa. Nämä olosuhteet ja kustannukset tulisi huomioida BKT:n rinnalla EU:n päätöksenteossa. Tämän asian edistäminen tulisi olla Suomen kärkihanke EU-edunvalvonnassa.

Yhteenvetona voidaan todeta, ettei nyt esitetyn asian ja siihen liittyvän kokonaisuuden vaikutustenarviointia ole tehty niin, että sen perusteella asiaa voitaisiin arvioida riittävällä tavalla. Ei ole hyväksyttävää, että esimerkiksi esitetyn kokonaisuuden vaikutusta polttoaineiden hintoihin ei tiedetä ennen kuin päätetään sitoutua sitä määrittelevään päästökauppamekanismiin.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry