



5.3.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: E 61/2019 vp Valtioneuvoston selvitys: EU:n komission tiedonanto vihreän kehityksen ohjelmasta (Green deal)

Yleistä liikennepolitiikasta ja liikenteestä

Ihmisten ja tavaroiden liikkuminen Suomessa on haasteellista ohuiden liikennevirtojen takia. Tästä syystä henkilö- ja pakettiautojen osuus kaikista henkilömatkoista on meillä noin 80 %. Suomalaisen keskimääräinen matkasuorite on 40 km vuorokaudessa, josta 32 kilometriä kuljetaan henkilöautolla, liikennekäyttöön rekisteröidyllä henkilöautolla ajetaan joka päivä keskimäärin 41 kilometriä ja autoilevien suomalaisten päivittäinen ajosuorite on 51 km vuorokaudessa. Nämä automatkat ovat pitkiä käveltäviksi ja pyöräiltäviksi. Suomi on pitkien automatkojen maa, toisin kun on annettu ymmärtää viime päivien keskusteluissa.

Laskentatapa, jossa päivittäinen matkaketju katkotaan erillisiksi matkoiksi ei anna oikeaa kuvaa suomalaisten autonkäytöstä. Päivittäinen matka koti-päiväkoti-työpaikka-asiakaskäynti-päiväkoti-lähikauppa-koti ei muodostu kuudesta lyhyestä matkasta, vaan yhdestä pitkästä matkaketjusta. Poimimalla tästä matkaketjusta lähikauppa-koti -matka voidaan väittää, että suomalaiset ajavat vain lyhyitä matkoja autolla. Näin voidaan tarkoituksellisesti antaa väärä kuva autonkäytöstä. Poikkeaminen matkalla ei tarkoita erillistä yhtä matkaa.

Suomalaista yhteiskuntaa on rakennettu viimeiset sata vuotta autolla kuljettavaksi. Tämän seurauksena koko maa on voitu pitää asuttuna ja myös kaupunkiseudut ovat harvaan rakennettuja. Euroopan unionin harvimminkin asuttuna maana Suomi poikkeaa yhdyskuntarakenteeltaan muusta Euroopasta merkittävästi. Kansallinen ja EU:n sääntely ja sen vaikutukset ovat merkittävä asia suomalaisten arjessa. Liikkumisen kustannusten nousulla ja saavutettavuusajoilla on meillä erityisen suuri vaikutus yhdyskuntarakenteeseen. Oleellinen ja keskeisin kysymys vaikutusarvioinneissa onkin, millä Suomi pidetään liikkeellä myös jatkossa.

Suomen valinnat

Suomi on päättänyt kansallisesti EU:n vaatimuksia kunnianhimoisemmasta ilmastotavoitteesta. Tähän tavoitteeseen pyrkiminen vaikuttaa merkittävästi suomalaisten arkeen ja liikkumiseen vuoteen 2030 mennessä. Se miten tämä toteutetaan olosuhteissa, joissa henkilöauton käyttö on kaikkein perutelluinta koko Euroopan unionissa, on vielä

avoinna. Keskeistä onkin tehdä asetetun tavoitteen ja siihen tarvittavien keinojen osalta perusteellinen vaikutusarviointi ennen päätöksentekoa. Arvioinnissa pitää tarkastella mitä vaikutuksia toimenpiteillä on välillisesti ja välittömästi julkisen ja yksityisen kiinteän omaisuuden arvoon, kansantalouteen, yritysten toimintaan, kotitalouksien toimeentuloon ja ajankäyttöön sekä julkiseen talouteen ja työllisyyteen.

Green Deal – vihreän kehityksen ohjelma

Ilmastonmuutos on vakava asia ja sen torjuntaan tulee panostaa. Liikennesektorilla on saavutettavissa merkittäviä päästövähennyksiä. Samalla täytyy kuitenkin huomioida, että koko tieliikennesektori tuottaa Suomen kokonaispäästöistä 17 prosenttia ja henkilöautoliikenne yhdeksän prosenttia. Suomen on osallistuttava ja valvottava etujaan Euroopan unionin päätöksenteossa. Suomen ajamien tavoitteiden tulee perustua liikennesektorilla edellä mainittujen kansallisten ominaispiirteiden huomioimiseen ja riittäviin vaikutusarviointeihin.

Autokanta

Uusien autojen ominaisuuksia sääntelevä lainsäädäntö päätetään Euroopan unionissa. Kansallisesti Suomi ei voi vaikuttaa siihen, millaisia autoja täällä saa ottaa käyttöön. Unionin alueella rekisteröidyn ajoneuvon saa rekisteriin myös täällä. Suomi voi vaikuttaa verotuksella täällä käytettävien ja käyttöönotettavien autojen houkuttelevuuteen. Tänä päivänä käyttöön otettava auto on nykyolettamalla keski-ikäinen vuonna 2032 ja poistuu käytöstä vuonna 2040. Koko autokantaan on sitoutunut merkittävä määrä kotitalouksien varallisuutta ja tästä syystä verotukseen tehtävät muutokset on toteutettava suunnitelmallisesti, johdonmukaisesti ja riittävällä siirtymäajalla. Lisäksi on syytä huomioida, että uuden tekniikan keskimääräistä nopeampi yleistyminen muissa maissa on toteutettu merkittäville hankintatuilla.

Suomi on valinnut kunniainhimaisen tavoitteen puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Tavoite edellyttää nopeaa autokannan uudistamista. Samaan aikaan tavoitteena on säilyttää korkea liikenteen verotuksen taso. Tämä yhtälö vaikuttaa näissä olosuhteissa mahdottomalta.

Biopolttoaineet ja vaihtoehtoiset polttoaineet

Biopolttoaineet ovat nopea tapa vähentää laskennallisia hiilidioksidipäästöjä. Uusimmat biopolttoaineet sopivat laajasti olemassa olevaan autokantaan. Keskeistä on, että Suomi seuraa tässä Euroopan unionin linjauksia polttoaineiden laatuvaatimuksissa ja varmistaa sen, että kaikissa olosuhteissa meillä säilyy kansallinen ja kansainvälinen kilpailutilanne polttoainemarkkinoilla. Keski-iältään korkean autokannan maassa biopolttoaineet mahdollistavat nopeamman siirtymän vähäpäästöisyyteen.

Vaihtoehtoisista polttoaineista tällä hetkellä yksi varteenotettavimmista teknologioista on vety. Henkilöauton valmistaminen on mahdollista vetykäyttöiseksi, mutta vedyn yleistyminen liikennekäytössä vaatii uuden jakeluinfrastruktuurin rakentamista. Harvaan asutussa maassa tällainen kehitys vaatii keskimääräistä enemmän aikaa ja maksaa enemmän. Myös autoteollisuudessa teknologia on vielä kehitysvaiheessa.

Biokaasun laajamittainen käyttöönotto edellyttää kaasukäyttöisiä autoja, riittävää kaasuntuotantoa sekä jakeluverkostoa. Tällä hetkellä kaasuautojen myynti on kasvussa

Suomessa, mutta valtaosassa Euroopan maita myynti on marginaalista. Tehdasvalmisteisten uusien kaasuautojen saatavuus on tällä hetkellä käytännössä yhden autonvalmistajakonsernin varassa. Kaasuautoihin tankataan biokaasua tai maakaasua.

Euroopan unionissa on vielä epävarmuutta siitä, miten polttoaineiden päästöt jatkossa lasketaan. Jos biokaasun elinkaaripäästöt voidaan jatkossa huomioida päästötavoitteissa, tulee kaasuautoista autonvalmistajille tavoitteiden saavuttamisen kannalta houkuttelevia. Jos biokaasua ei jatkossakaan huomioida erikseen, saattaa kaasuautojen valmistus loppua käytännössä kokonaan.

Yhteenveto

Liikenteen päästöjen vähentäminen on tärkeä asia. Käytetyn energian ja sitä käyttävien ajoneuvojen hinnalla on erityisen suuri vaikutus Suomeen ja suomalaisiin. Euroopan unionin päätöksenteossa on huomioitava myös unionin reuna-alueiden elämisen ja toimeentulon edellytykset. Kansallisessa päätöksenteossamme puhutaan liikenteen kustannusten osalta alueellisesta ja sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta. Tämä sama tavoite Euroopan unionin päätöksenteon tasolla on Suomen kansallinen etu. Tämän takia meidän on osallistuttava aktiivisesti keskusteluun ja päätöksentekoon Gren Deal -ohjelmasta ja huolehdittava, että meidän liikkumisemme erityispiirteet tulevat huomioituksi.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry