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

Lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle

VNS 7/2016 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry (Molike) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston selonteosta, joka koskee kansallista energia- ja ilmastostrategiaa vuoteen 2030. Keskusjärjestö tukee ilmastostrategiassa esitettyjä tavoitteita. Korkealle asetetut tavoitteet edellyttävät, että liikennesektorilla on varauduttava ottamaan käyttöön monia toimia. Strategia nostaa esille tehokkaita ja nopeasti käyttöön otettavia toimia, kuten biopolttoaineiden yleistyminen. Liikennesektorille asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös rakenteellisia autoilun verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voitaisiin nopeuttaa koko autokannassa.

Taakanjako on liikennesektorille poikkeuksellisen raskas, sillä liikennesektorin päästöjä on tavoitteena vähentää vuoteen 2030 mennessä 50 % vuoteen 2005 verrattuna

Selonteossa todetaan, että liikenteestä on tarkoitus tehdä pitkällä aikavälillä erittäin vähäpäästöinen ja että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 50 % verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästöjen vähentäminen on tärkeää ja Molike alan etujärjestöjen yhteisenä toimijana on sitoutunut päästöjen vähentämiseen. Oikeudenmukainen ja kestävä tapa päästöjen vähentämiseen olisi kuitenkin jakaa ilmastosopimuksen mukainen 39 %:n vähennystavoite tasapuolisesti kaikkien päästökaupan ulkopuolisten sektorien kesken. Strategian mukaisessa taakanjaossa liikennesektori joutuu kantamaan muita sektoreita raskaamman taakan, vaikka liikennesektorilla päästöt ovat viimeisten 15 vuoden aikana vähentyneet keskimäärin enemmän kuin päästökauppasektorilla.

Liikenteeseen kohdennettavia toimia suunniteltaessa on varmistettava, että toimet eivät heikentäisi 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 toimien toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen. Vähentämistoimien vaikutukset tulisi arvioida kattavasti ennen kuin toimenpiteet suunnitellaan yksityiskohtaisesti.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymistavoitteet edellyttävät määrätietoisia koko autokantaa uudistavia toimia

Strategiassa tavoitteena on esitetty, että autokannassa tulisi vuonna 2030 olla vähintään 250 000 sähkökäyttöistä ja 50 000 kaasukäyttöistä autoa. Tavoite noudattaa marraskuussa 2016 julkaistua liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon suunnitelmaa käsitelleen työryhmän ehdotusta. Tavoite on oikean suuntainen, mutta samalla äärimmäisen kunnianhimoinen, sillä nykyisellä autokannan uusiutumisnopeudella vain noin 4 prosenttia autokannasta uusiutuu vuosittain. Autokannan kiertoaika on yli 20 vuotta, joten tavoitteen saavuttaminen edellyttää verotuksen rakenteen selvää muutosta siten, että verotuksen painopistettä siirretään johdonmukaisesti hankinnasta käyttöön. Autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttääkin autoilun fiskaalisten verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua ja vaiheittaista luopumista autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta. Samalla autoilun verotuksen ympäristöohjaus painottuisi entistä selvemmin käytön aikaiseen verotukseen.

Jotta jo lähellä olevan tavoitevuoden 2030 tavoitteet olisi mahdollista saavuttaa, verorakenteen muutokset tulisi aloittaa mahdollisimman pian. Autokantamallien perusteella nykyisestä autokannasta lähes kolmannes on vielä vuonna 2030 liikenteessä ilman kannan kiertonopeutta lisääviä verorakenteen muutoksia. Auton hankinnan verotuksen hallittu poistaminen no-

peuttaisi autokannan uusiutumista nykyisestä alle 4 prosentista noin 7 prosenttiin eli noin 1,5-kertaiseksi. Autokannan kierto nopeutuisi tällöin 2–3 vuodella. Autokannan kiertonopeutta voidaan lisäksi lisätä satunnaisesti toistettavilla romutuspalkkioilla, jotka vuoden 2015 kokeilun perusteella poistavat autokannasta tehokkaasti vanhoja vielä liikennekäytössä olevia autoja.

Autoilun verotukseen kohdennettavissa toimenpiteiden suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon, että taksiliikenne ovat julkista liikennettä. Taksit tulisikin verotuksen näkökulmasta käsitellä osana julkista liikenteen palveluja.

Hankintatuki ei ole optimaalisin tapa vähäpäästöisten autojen edistämiseen

Suomessa sähkö- ja kaasukäyttöisten henkilöautojen osuus oli vuonna 2016 vain 1,2 prosenttia ensirekisteröinneistä. Vähäpäästöisten autojen kysyntää jarruttavat korkeammat hankintahinnat ja tarjolla olevien mallien pieni valikoima. Vaikka verotus suosii selvästi jo nykyisin vähäpäästöisiä autoja, alle 80 g/km päästötason autojen keskihinta on 10 000–20 000 euroa keskimääräistä korkeampi. Erittäin vähäpäästöinen tekniikka on vielä selvästi perinteisiä autoja kalliimpaa. Vuonna 2016 ensirekisteröityjen alle 50 g/km päästötason autojen keskihinta oli noin 65 000 euroa, eli noin kaksinkertainen keskivertoautoon nähden. Hintajakauman perusteella erittäin vähäpäästöinen teknologia ei vielä ole keskivertokuluttajan saavutettavissa. Täyssähköautojen ja lataushybridien hintojen on arvioitu alenevan vähitellen siten, että vuosina 2025–2030 hintojen ero tasaantuisi merkittävästi.

Monissa Euroopan maissa on viime vuosina otettu käyttöön vähäpäästöisten autojen hankinnan taloudellisia kannusteita, jotta erittäin vähäpäästöisten autojen yleistymistä voitaisiin edistää. Strategiassa esitetty vähäpäästöisen tekniikan riskituki on tärkeä toimenpide, mutta se ei poista autoilun verotuksen muutostarvetta. Hankintatuki ei lisää autokannan kiertonopeutta, mutta vähentää uuden ja perinteisen teknologian hintaeroa tilanteessa, jossa uusi teknologia on saapumassa markkinoille. Hankintatuen huonona puolena on, että sen tulisi olla huomattava vaikuttaakseen sähkö- ja kaasuautojen yleistymiseen ja suuri tuki puolestaan aiheuttaisi helposti lyhytaikaisia markkinahäiriöitä erittäin vähäpäästöisten autojen markkinassa. Ruotsin kokemusten mukaan hankintatukea ovat hyödyntäneet melkeinpä pelkästään yritykset, joten kuluttajien siitä saama hyöty olisi lähinnä välillinen.

Strategiassa esitetty vähäpäästöisten ajoneuvojen riskituki soveltuu hyvin sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-, paketti- ja linja-autojen hankintatukimalliksi, mutta vähäpäästöisten henkilöautojen yleistymisen nopeuttamiseksi määräaikaisen riskituen rinnalle tai sen sijasta Suomessa tulisi ottaa harkittavaksi erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotuksellinen suosiminen. Työsuhdeautot ovat luonteva kanava uuden ajoneuvotekniikan yleistymiseen, sillä työsuhdeauton käyttäjän ei tarvitse auton hankintapäätöstä tehdessään pohtia jälleenmyyntiarvon säilymistä ja jälkimarkkinaa samalla tavoin kuin yksittäisen kotitalouden. Vähäpäästöisiä työsuhdeautoja suositaan verokannustein Euroopassa muun muassa, Alankomaissa ja Belgiassa, Iso-Britanniassa, Norjassa ja Ruotsissa. Suomessa noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä henkilöautoista on yritysten omistamia tai muuten työsuhdekäytössä. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille edullisempina käytettyinä autoina. Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen on kustannustehokkaampi tapa tukea vähäpäästöisten henkilöautojen edistämistä kuin suora hankintatuki.

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

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla

Biopolttoaineiden käytön lisääminen toisi vähennyksiä nopeasti ja ilman kalustoinvestointeja, siksi sen tulee olla ensisijainen päästövähennyskeino. Biopolttoaine on hankintahinnaltaan kalliimpaa, jolloin käyttökustannuksia on kompensoitava. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi ve-

rotuksen keinoin, mutta fossiilisen polttoaineen verotus ei saa samalla kiristyä, etteivät ammattiliikenteen kokonaiskustannukset kasva. Myös uusiutuvan polttoaineen saatavuus voi olla ongelmakohta. Selonteossa todetaankin, että yksittäinen vaihtoehtoinen polttoaine ei voi olla ainoa ratkaisu päästövähennyksiin. Sähköbussit tulevat olemaan vaihtoehto kaupunkiliikenteessä, tässä julkisilla hankinnoilla on merkittävä rooli. Sen sijaan pitkän matkan linja-autoliikenteessä ja tavaraliikenteessä sähköajoneuvot eivät ainakaan lähitulevaisuudessa ole varteenotettava vaihtoehto.

Suomen tulisi EU-tasolla aktiivisesti vaikuttaa kehittyneiden biopolttoaineiden nostamiseksi tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi, sillä meillä on erinomaiset edellytykset kehittyneiden biopolttoaineiden polttoaineiden tuotekehitykseen ja tuotantoon. Jotta tuotannon käynnistyminen olisi mahdollista ja investoinneista biopolttoaineiden tuotantoinfraan järkeviä, biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta tulisi ajaa ensisijaisesti pohjoismaisena ja euroopanlaajuisena toimenpiteenä.

Suomen tulee osallistua päästöjä koskevien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa. Päästönormit vaikuttavat myös biopolttoaineiden yleistymiseen. Mikäli tulevaisuudessakin vain pakoputken päästä mitattavat päästöt otetaan huomioon raja-arvojen määrittelyssä, markkinoille ei tule biokaasua tai etanolia käyttäviä autoja. Nykyinen mittaustapa ohjaa tuotekehitystä sähköisellä voimalinjalla varustettuihin autoihin, sillä biopolttoaineiden hiilidioksidipäästöt ovat nykyisellä mittaustavalla samaa suuruusluokkaa kuin perinteisten hiilivetypolttoaineiden, vaikka niiden elinkaaren aikaiset päästöt ovat merkittävästi pienemmät. Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että autonvalmistajille asetettavien sitovien raja-arvojen määrittelyssä otettaisiin huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta. Raskaalle kalustolle ei vielä ole määritelty valmistajille määriteltyjä sitovia raja-arvoja. Suomen tulisi osallistua raskaan kaluston raja-arvojen määrittämiseen siten, että päästöjen määrittelyssä otettaisiin huomioon Suomen erityisolosuhteet ja keskimääräistä suuremmat mitat ja massat. Käytännössä tämä tarkoittaisi kuljetussuoritteeseen (tonnikilometrit) suhteutettujen päästöjen raja-arvojen käyttöä, sillä ajosuoritteeseen (ajokilometri) suhteutettuna arvot ovat Suomen olosuhteisiin nähden todellista suuremmat. Kuorma- ja linja-autokaluston energiatehokkuuden parantamisessa tavoitteena tulisi olla kokoon, kuljetustehtävään ja kuljetuskapasiteettiin nähden mahdollisimman vähäpäästöisen kaluston valinta.

Strategia nostaa liikkumisen palveluille epärealistisen suuria odotusarvoja

Strategiassa on nostettu esille myös uusiin liikkumispalveluihin liittyviä toimenpiteitä, joiden yleistymisestä ja vaikutuksesta ei ole olemassa kattavaa tietoa. Avainrooliin nostetut uudet liikkumisen palvelut ovat vielä kehitysasteella ja on todennäköistä, että niiden vaikutus liikkumistottumuksiin alkaa realisoitua vasta, kun henkilöautoliikenteessä on tarjolla autonomisia liikennepalveluja – toisin sanoen niiden yleistyminen energiatehokkuuteen ja liikkumistottumuksiin vaikuttavalla tavalla on edessä vasta 20–30 vuoden aikajänteellä.

Uusien liikkumispalvelujen vaikutuksista on käytettävissä melko ristiriitaista tietoa – osassa selvityksistä ne vähentävät henkilöautojen määrää liikenteessä, osassa niiden on puolestaan arvioitu lisäävän henkilöautoliikenteen kokonaiskysyntää viemällä matkustajia joukkoliikenteestä, pyöräilystä ja jalankulusta. Liikennesektorin päästöjen vähentäminen ei voi yksinomaan nojautua tulevaisuudessa mahdollisesti syntyviin palveluihin, joiden vaikutuksia ei vielä tarkalleen tunneta ja joiden houkuttelevuus on kuluttajan kannalta epävarmaa. Varsinkin joukkoliikenteen kehittäminen jää helposti varjoon, jos liikennepolitiikka perustuu suuriin odotuksiin uusien markkinaehtoisten liikkumispalvelujen syntymisestä.

Näkökulmia kuljetusten energiatehokkuuden parantamiseen

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vastuullisuusmallissa on esitetty kuljetusyrityksille hyviä toimenpiteitä energiatehokkuuden parantamiseksi. Myös liikenteen sujuvuuteen panostamalla ja sitä kautta erityisesti raskaan liikenteen tarpeettomia pysähdyksiä ja hidastuksia vähentämällä voidaan vaikuttaa päästöihin. Keskieurooppalaisia käytäntöjä suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä

kuljetettavaa tavaramäärää kohti. Muutos johtanee kalustoinvestointeihin, jolloin on huomioitava myös kaluston hankinnan ja kehittämisen kustannukset. Mittoja ja massoja pohdittaessa on otettava huomioon erityisesti tiestön kestävyys ja tienhoidon ja kunnossapidon taso etenkin massojen kohdalla. Energiatehokkuus edellyttää, että tiestö kestää olemassa olevat ja tulevat mitat ja massat ongelmitta. Erityisesti tiestön talvihoito tulee saattaa sellaiselle tasolle, joka mahdollistaa turvallisen liikennöinnin nykyisen kokoisilla ja mahdollisilla tulevilla suuremmilla ajoneuvoilla.

Martti Korhonen
puheenjohtaja

Pekka Rissa
varapuheenjohtaja