VNS 7/2017 vp
Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta vuoteen 2030

Liikenne- ja viestintävaliokunta 19.10.2017

MOOTTORILIIKENTEEN KESKUSJÄRJESTÖ RY

Ari Herrala
SKAL
Moliken hallituksen jäsen

Hanna Kalenoja
Tieliikenteen Tietokeskus
Moliken hallituksen jäsen

Biopolttoaineiden lisääminen tieliikenteessä

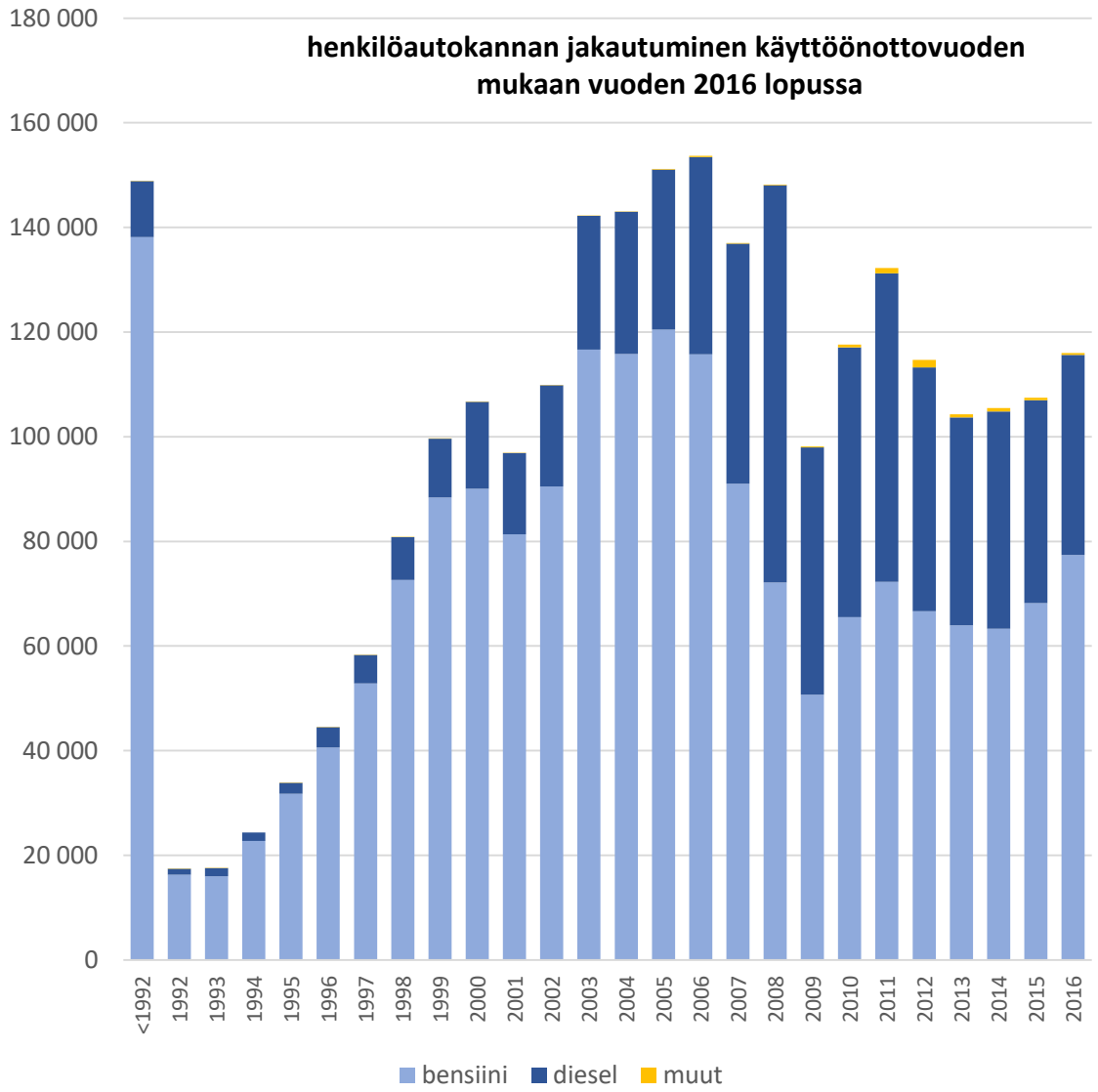
- biopolttoaineiden käytön lisääminen vähentäisi päästöjä nopeasti ja ilman kalustoinvestointeja
- Suomella on erinomaiset mahdollisuudet kehittyneiden biopolttoaineiden kehittämiseen ja tuotantoon
- hankintahinnaltaan kalliimman biopolttoaineen käyttökustannuksia voidaan kompensoida verotuksen keinoin - fossiilisen polttoaineen verotus ei samalla saa kiristyä, etteivät ammattiliikenteen kokonaiskustannukset kasva
- Suomen tulisi EU-tasolla aktiivisesti vaikuttaa kehittyneiden biopolttoaineiden nostamiseksi tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi - biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta tulisi ajaa ensisijaisesti pohjoismaisena ja euroopanlaajuisena toimenpiteenä
- myös työkoneille sekoitevelvoitteen pitäisi olla sama kuin tieliikenteen (20 %)

Kuljetusyritysten vastuullisuusmalli ja raskaan kaluston mitta- ja massakysymykset

- Liikenteen turvallisuusviraston vastuullisuusmallissa on esitetty kuljetusyrityksille hyviä toimenpiteitä energiatehokkuuden parantamiseksi
- keskieurooppalaisia mittoja ja massoja suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä kuljetettavaa tavaramäärää kohti - mittojen ja massojen pienetkin muutokset vaikuttavat mahdollisuuksiin hyödyntää kuormatilaa tehokkaammin
- päätieverkon tulee kestää olemassa olevat ja tulevat mitat ja massat ongelmitta - myös tieverkon talvihoito tulee saattaa nykyisten ja mahdollisten kasvavien mittojen ja massojen edellyttämälle tasolle
- Suomen tulisi osallistua raskaan kaluston raja-arvojen määrittämiseen siten, että päästöjen määrittelyssä otettaisiin huomioon Suomen erityisolosuhteet ja keskimääräistä suuremmat mitat ja massat
- Suomen tulisi raskaan kaluston päästöjen monitorointia ja tavoitearvoja koskevassa määrittelyssä tehdä yhteistyötä muiden Pohjoismaiden, erityisesti Ruotsin kanssa, jotta pohjoisten harvaan asuttujen maiden poikkeava kalusto saisi EU-lainsäädännössä tilaa

Autokannan kiertonopeuden kasvu lisäisi uuden teknologian yleistymisnopeutta

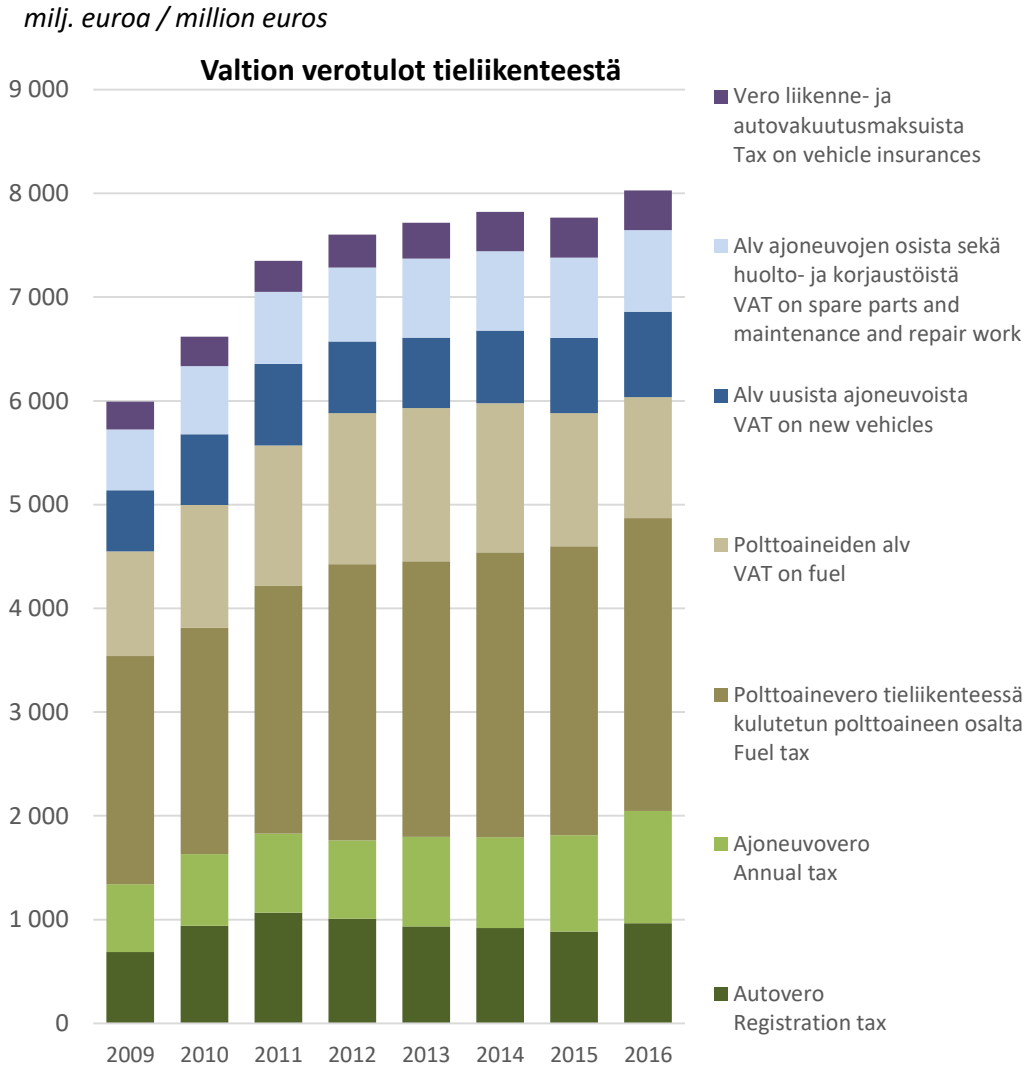
- nykyisellä autokannan uusiutumisnopeudella vain noin 4 prosenttia autokannasta uusiutuu vuosittain - autokannan kiertoaika on yli 20 vuotta
- autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää vaiheittaista luopumista autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta
- samalla autoilun verotuksen ympäristöohjauksen painopiste siirtyy aiempaa selvemmin käytön aikaiseen verotukseen
- jos autovero poistettaisiin vaiheittain esimerkiksi 4–5 vuodessa
  - autokannan kierto nopeutuisi 2–3 vuodella
  - ensirekisteröintien määrä kasvaisi noin 150 000 ajoneuvoon
  - autokannan hiilidioksidipäästöt vähenisivät vuoden 2030 tasolla noin 0,6 miljoonaa tonnia
- kiertonopeutta voidaan lisäksi lisätä satunnaisesti toistettavilla romutuspalkkioilla, jotka poistavat autokannasta tehokkaasti vanhoja vielä liikennekäytössä olevia autoja
- verotuksen vaiheittaiset muutokset tulisi aloittaa mahdollisimman pian – ilman muutoksia nykyisestä autokannasta noin kolmannes on vielä vuonna 2030 liikennekäytössä



Lähde: Trafi

Liikenteen hinnoittelun pitkäjänteinen suunnitelma

- liikenteen hinnoittelulle tulisi muodostaa ympäristötavoitteiden saavuttamiseen kannustava ja Suomen kilpailukyvyn huomioiva veromalli
- liikenteen verotusta tarkastellaan nykyisin pääosin fiskaalisin tavoittein ja yksittäisinä veroina, jolloin verojen kokonaisvaikutusta ei arvioida kuluttajien ja yritysten talouden näkökulmasta kokonaisuutena
- liikenteen verorasituksen nostaminen heijastuu suoraan yritysten kilpailukykyyn ja kotitalouksien ostovoimaan
- alueelliset ruuhkamaksut soveltuisivat huonosti osaksi valtakunnallista järjestelmää, ja pahimmillaan niiden vaikutukset kertautuisivat tieliikenteen kustannusten kasvuna kasvukaupunkiseuduilla ja niiden kehysalueilla
- valtakunnallisen järjestelmään olisi mahdollista sisällyttää myös alueellisesti erilaisia maksutasoja, mikä tekisi alueellisista ruuhkamaksujärjestelmistä tarpeettomia



Lähde: Finanssialan Keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Tieliikenteen Kustannusarvio/Tieliikenteen Tietokeskus, Tulli, Valtion tilinpäätökset, Öljy- ja biopolttoaineala ry

Sähkö- ja kaasuautojen latausinfra ja hankintakannusteet

- 250 000 sähkökäyttöisen ja 50 000 kaasukäyttöisen ajoneuvon tavoite edellyttää määrätietoista kaasunjakeluverkon ja sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittämistä sekä taloudellisten erittäin vähäpäästöisten autojen hankintaa suosivien kannusteiden käyttöönottoa
- latausinfraan ehdotettu hankintatuki on tärkeä tukitoimi, joka tulisi kohdentaa siten, että päätieverkon latausasemien verkosto saataisiin maantieteellisesti kattavaksi
- kaasunjakelussa tuki tulisi kohdentaa erityisesti hajautuneiden biokaasun tuotantolaitosten kytkemiseksi kaasunjakeluverkkoon
- romutuspalkkio ja hankintatuki ovat hyviä avauksia autokannan nuorentamiseen ja kuluttajien kynnyksen madaltamiseen vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien autojen hankinnassa
- kuluttajille suunnattu hankintatuen rinnalle tarvittaisiin yrityksille suunnattu hankintakannuste, sillä lähes kolmannes hankittavista uusista henkilöautoista on yritysautoja, pääosin työsuhdeautoja
  - yritysten ei tarvitse miettiä autohankinnoissaan kaluston jälleenmyyntiarvoa vastaavalla tavalla kuin kotitalouksien
  - luonteva tapa erittäin vähäpäästöisten autojen lisäämiseen autokannassa olisi erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon hiilidioksidiporrastus, jolla voitaisiin suosia sähkö- ja kaasuautojen yleistymistä autokannassa tekniikkaneutraalisti
  - hankintatukea tulisi kohdentaa kotitalouksien ja yritysautojen lisäksi julkisen sektorin ajoneuvohankintoihin, kuten vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kaupunkibussien ja jakeluautojen hankintaan
  - lakiin ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa (1509/2011) olisi tarpeen lisätä myös tavarankuljetuspalvelujen hankinnat

Autokannan jakautuminen auton ensimmäisen omistajan mukaan luokiteltuna

