18.10.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 7/2017 vp Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Suomelle asetettu taakanjakosektorin eli päästökaupan ulkopuolisten päästöjen vähennysvelvoite vuoteen 2030 on erittäin haastava. Varsinkin liikenteeseen ja erityisesti henkilöautoliikenteen kaavaillut vähennykset vaativat kovia toimenpiteitä, jotka lisäävät liikkumisen kustannuksia.

Suomessa henkilöautoliikenteen osuus henkilöliikenteestä on suuri ja henkilöautojen määrä väestöön suhteutettuna korkea siitäkin huolimatta, että meillä henkilöautoliikenteen verotus on korkealla tasolla. Suomi on pinta-alaltaan suuri ja harvaan asuttu ohuiden henkilö- ja tavaravirtojen maa. Tehokasta ja toimivaa vaihtoehtoista liikennejärjestelmää on vaikea järjestää näissä olosuhteissa. Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti ja ympäristöhyötyjen kannalta tehokkaasti on mahdotonta, jos ei ole joukkoja. Suomessa tämä tilanne on tosiasia haja-asutusalueella ja jopa monissa meidän mittakaavassa suurissa kaupungeissa ja niiden välittömässä ympäristössä.

Liikenteen sähköistäminen

Selonteossa mainitaan yhtenä tavoitteena fossiilisten polttoaineiden korvaaminen sähköllä ja biopolttoaineilla. Esitetyt tukitoimenpiteet vaikuttavat jäävän kuitenkin erittäin vaatimattomiksi, jotta tavoitteisiin voitaisiin todellisuudessa päästä. Esimerkiksi sähköisen liikenteen esimerkkimaana pidettävässä Norjassa sähköautoilun tukemiseen on panostettu miljardeja euroja, minkä avulla täyssähköautojen kokonaismäärä on noussut autokannassa tänä vuonna yli 100 000 kappaleen. Norjassa sähköautosta ei makseta lainkaan autoveroa eikä arvonlisäveroa, minkä lisäksi ajoneuvovero on huomattavasti alempi kuin polttomoottoriautoilla. Autoille myönnetään runsaasti myös muita etuja. Suomessa on suunnitelmissa kohdentaa vuosittain muutamia miljoonia euroja muun muassa sähköautoilun edistämiseen.

Sähkön osuus liikenteessä lisääntyy sähköautojen ja pistokehybridien tarjonnan lisääntyessä. Suomella on kuitenkin hyvin vähän mahdollisuutta vaikuttaa siihen, millaisia autoja markkinoille tulee ja mihin hintaan. Sähköautojen kohdalla yhtenä isona epävarmuustekijänä on niiden jälkimarkkinat. Sähköauto maksaa edelleen reilusti enemmän kuin polttomoottoriauto ja selonteon positiivisimmankin arvion mukaan tulevaisuudessa vähintään saman verran. Samaan aikaan sähköautot kehittyvät koko ajan ominaisuuksiltaan, mikä tarkoittaa voimakasta arvon alenemista vanhemmissa tuotteissa. Tämä vähentää ostohalukkuutta vielä pitkään. Jokainen tietää, että esimerkiksi matkapuhelinten tai televisioiden jälkimarkkinat ovat varsin vaatimattomat, sillä uudet tuotteet ovat koko ajan entistä parempia ja edullisempia.

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

Uusitutuvat polttoaineet

Uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotto niin, että niitä voidaan käyttää teknisesti ja laadullisesti nykyisessä autokannassa on nopeasti vaikuttava keino, joka mahdollistaa nykyiseen autokantaan sitoutuneen pääoman tehokkaan loppuun käyttämisen. Suomen tulee seurata tarkasti ajoneuvokaluston ja eri käyttövoimien kehitystä muissa maissa ja välttää omaa muista eriytyvää Suomen mallia, joka johtaa pienellä markkinalla kansainvälisen kilpailun puuttuessa toimimattomaan markkinaan, markkinahäiriöihin ja hintakilpailun puutteeseen. Meillä käytettävien tuotteiden tulee olla saatavuudeltaan laajasti maailmanmarkkinoilla tarjolla ja sinne sellaisenaan myytävissä, eikä niitä pidä täällä kustannuksia korottavalla tavalla verotuksella syrjiä tai ohjata esimerkiksi kansallisista elinkeinopoliittisista syistä johtuen.

Uusiutuvien polttoaineiden veroton hinta on perinteisiä fossiilisia polttoaineita huomattavasti korkeampi, mikä tarkoittaa ilman polttoaineveron alennuksia huomattavaa korotusta polttoaineiden kuluttajahintoihin ja sitä kautta liikkumiskustannuksiin. Tätä kustannuskehitystä voi vastaavasti hillitä teknologian kehittymisen myötä polttoainekulutuksen aleneminen, mutta sen seurauksena verotuottokin alenee, ellei polttoaineverotusta vastaavasti nosteta.

Autokannan uudistuminen

Selonteossa on lähtökohtana lähihistoriaan peilaten korkeat uusien henkilöautojen myyntiodotukset ja autokannan uudistumistahti. Varsinkin kun ei ole odotettavissa merkittäviä hankintahintaa alentavia toimenpiteitä. Epäselväksi jääkin, mihin selonteossa arvioitu uusien autojen myynnin kasvu perustuu. Tällä hetkellä keskimääräisen käytössä olevan henkilöauton arvo on Suomessa noin 5000 euroa eikä näköpiirissä ole merkittävää autonostajien ostovoiman lisäystä.

Autoveron poistaminen on keskeinen tapa lisätä uusien autojen kauppaa. Kokonaisarviomme on se, ettei jatkossa ole mahdollista kerätä samaa verotuottoa tieliikenteestä kuin nykyään, mikäli Suomi aikoo täyttää päästövaatimukset. Jos tavoitteena on saavuttaa vaatimukset ja verottaa kuten tähän saakka on tehty, niin seurauksena on Suomen kaltaisessa maassa liikkumiskustannusten nousu tasolle, joka tekee liikenteestä kilpailukykyä ja elintasoa heikentävän tekijän. Sen seurauksena Suomesta tulee entistä kalliimpi maa asua ja yrittää.

Selonteossa on arvioitu, että liikkuminen palveluna- eli MaaS –ratkaisut vähentävät tarvetta omistaa oma auto ja lisäävät olemassa olevan autokannan käyttöastetta. Toisaalta selonteossa arvioidaan uusien autojen myynnin lisääntyvän merkittävästi – ennätystasolle. Onko nämä tavoitteet tulkittava niin, että uusien autojen ostajat saavat liikkua uusilla autoillaan, mutta ympäristötehokkuus otetaan irti niistä, joilla ei ole varaa uuteen tai riittävän ”hyvään” autoon? Mikäli näin on, kyseessä on yhteiskunnallinen toimeentulo- ja yhdenvertaisuuskysymys sekä kyse liikkumisen perusoikeudesta. On huomioitava, että näiden toimijoiden kyky maksaa enemmän liikkumisestaan on olematon ja he ovat usein olosuhteissa, joissa oman auton käyttö on välttämätöntä.

Maankäyttö ja kaavoitus

Liikenne ei ole itseisarvo, vaan seurausta kaavoituksesta ja rakentamisesta, joissa päätösvalta on yhteiskunnan monopoli. Harjoitetun yhteiskuntapolitiikan seurauksena kaupungit on rakennettu 1950-luvulta lähtien väljiksi ja tavoitteena on ollut ylläpitää koko Suomen kaupunkiseutujen hajanaista yhdyskuntarakennetta. Tämä on johtanut liikenteen lisääntymiseen niin työ-, asiointi-, harrastus-, kuin vapaa-ajanmatkoilla. Kuvaavaa on, että Uudellamaalla, joka on Suomen väkirikkain alue, tehdään valtakunnan pisimpiä

työmatkoja. Edes siellä ei ole onnistuttu kattavan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamisessa, vaan liikenteen lisääminen on ollut ratkaisu hajanaisen rakenteen toimimattomuuteen.

Vasta aivan viime vuosina on herätty kaupunkialueiden täydennysrakentamiseen. Valitettavasti tämä kehitys ei hitaudestaan johtuen näytä riittävän ratkaisemaan liikenteelle asetettua päästötavoitetta. Oma haasteensa on se, että suomalaisten asumisen ihanteet ja tavoitteet muuttuvat hitaammin, kuin uudet visiot kaavoituksesta ja rakentamisesta odottavat tapahtuvan. Asuntoihin ja kiinteistöihin on myös sitoutunut pitkäaikaista pääomaa ja käyttöarvoa, jonka omistajat haluavat hyödyntää edukseen. Samaan aikaan valmius tiivistää yhteiskuntarakennetta ilman kohtuuttoman korkeiksi nousevia asumis- ja elämiskustannuksia on osoittautunut hankalaksi yhtälöksi. Suomessa pääosin kaupunkialueilla on 870 000 ihmistä 1,9 miljardin euron asumistukien piirissä. Mikäli nykyinen kehitys kiihtyy, niin jatkossa yhteiskunnan on löydettävä rahoitus asumiseen entistä suuremmalle joukolle ihmisiä.

Yhteiskuntarakenteen muutos on niin hidas, ettei se ehdi merkittävällä tavalla ratkaisemaan vuoden 2030 päästövelvoitteiden täyttämistä. Vaarana on, että muut liikenteen kustannuksia voimakkaasti nostavat keinot entisestään kiihdyttävät kaupungistumista ja johtavat asumiskustannusten nousuun. Liikenteen kustannusnousulla ja ihmisten liikkumisen vähentymisellä voi olla merkittäviä vaikutuksia taloudelliseen aktiivisuuteen ja työvoiman liikkuvuuteen. Käsillä oleva tavoite ja sen ratkaisusta aiheutuvat seuraukset ja kustannukset voivat johtaa taloudellisen ja laadullisen elintason laskuun.

Ruuhkamaksut

Selonteossa nostetaan jälleen kerran ruuhkamaksut esille yhtenä keinona liikenteen rajoittamiseksi. Ihmisiä ei kuitenkaan tule ohjata käyttämään muita kulkumuotoja haittaamalla oman auton käyttöä, vaan edistämällä muiden kulkumuotojen houkuttelevuutta. Suomessa ei tällä hetkellä ole todellisia ruuhkia kuin poikkeustilanteissa ja oma auto on nopein ja joustavin tapa liikkua monissa tilanteissa. Ihmisten työssäkäyntiä ja taloudellista aktiivisuutta ei pidä tarkoituksellisesti haitata heidän liikkumistaan hidastamalla tai kustannuksia nostamalla.

Lisäksi

Suomen tulee hyödyntää selonteossa mainitut vuoden 2020 pakettiin sisältyvät ajalliset joustot ja jäsenmaiden väliset siirrot ennemmin kuin tehdä omassa maassa liikkumisesta kilpailukykyä heikentävä tekijä. Suomessa on ajoittain käyty keskustelua siitä, että haja-asutusalueella auton käytön tulisi olla vähemmän verotettua kuin kaupungissa. Samalla tavalla meidän tulee edunvalvonnassamme tuoda esiin, että Suomessa oman auton käyttö on perusteltua ja usein vaihtoehdotonta verrattaessa esimerkiksi Keski-Euroopan väkirikkaisiin lyhyempien etäisyyksien maihin.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry