1.10.2019

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: K 17/2019 vp Ilmastovuosikertomus 2019

Tieliikenne kattaa 93 prosenttia Suomen henkilöliikenteestä, kaksi kolmasosaa tavaraliikenteen tonnikilometreistä ja 88 % tavaraliikenteen tonneista. Tieliikennesektorin osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on 17 prosenttia. Henkilöautojen osuus kokonaispäästöistä on noin yhdeksän prosenttia. Suomen kaltaiselle EU:n harvimmin asutulle maalle, jossa on pitkät etäisyydet ja ohuet henkilö- ja tavaraliikenteen virrat, EU:n ankarimpiin kuuluvat liikenteen päästövähennysvaatimukset ovat kaikkein haastavin tavoite.

Ilmastovuosikertomuksen 2019 mukaisesti Suomi on saavuttamassa liikenteen osalta asetetut vuoden 2020 tavoitteet ja myös jatkossa asetetun tavoitteen saavuttaminen on mahdollista. Liikenteen ja erityisesti henkilöautoliikenteen osuuteen vaikuttaa kolme asiaa: liikenteen määrä, ajoneuvokanta ja polttoaineet.

Liikenteen määrä

Ihmisten ja tavaroiden liikkuminen on seurausta rakennetusta ympäristöstä. Yhdyskuntarakenne ja liikenne syntyvät kaavoituksen perusteella tapahtuvan rakentamisen seurauksena. Kaavoitus on taas täysin yhteiskunnan monopolin varassa tapahtuvaa toimintaa eikä kukaan voi rakentaa edes omalle maalleen ilman yhteiskunnan suostumusta. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on keino lyhentää matkoja ja lisätä joukkoja. Tehokas joukkoliikennejärjestelmä edellyttää tiivistä yhdyskuntarakennetta – ilman joukkoja ei voi olla joukkoliikennettä. Kaikki suomalaiset kaupunkiseudut ovat harvaanasuttuja, eikä kaupunkialueiden tiivistämiseen juuri ole ollut halukkuutta viimeistä reilua vuosikymmentä lukuun ottamatta. Nyt kuitenkin kaupungistuminen on selkeä trendi.

Liikenteen määrään vaikuttaa tulevaisuudessa myös digitalisaatio, kuten esimerkiksi etätyön lisääntyminen. Suomen väestökehitys on hidasta ja sen on arvioitu kääntyvän laskuun 2030-luvulla. Väestön määrällä on suora yhteys liikenteen määrään. Suomessa on ollut yhteisenä tavoitteena pitää koko Suomi asuttuna. Tämä vaikuttaa myös liikenteeseen.

Yhtenä tavoitteena hillitä liikennettä on Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelmassa mainittu ruuhkamaksujen mahdollistaminen kaupunkiseuduilla. Kaikki suomalaiset kaupunkiseudut ovat pääkaupunkiseutua myöten vähäväkisiä ja harvaan rakennettuja. Henkilöauto on myös niillä korkeista kustannuksistaan ja ankarasta verotuksesta huolimatta suosituin kulkumuoto, koska se on useimmiten nopein ja varmin tapa liikkua. Liikkumisen edistämisen sijaan ruuhkamaksut haittaavat ihmisten tehokasta liikkumista. Suomessa ei ole sellaisia ruuhkia, jotka edellyttäisivät ruuhkamaksuja. Uusien kalliiden verojärjestelmien käyttöönotto on tarpeetonta, koska kaupunkiseuduilla on jo olemassa pysäköintimaksujärjestelmät, jotka toimivat ruuhkamaksujen tavoin.

Käytössä oleva ajoneuvokanta

Suomessa on vanha autokanta, henkilöautojen keski-ikä on jo yli 12 vuotta ja se nousee edelleen. Yksi keskeinen syy tähän on se, että meillä moni kotitalous tarvitsee useamman kuin yhden henkilöauton tullakseen toimeen. Kotitalouksien taloudellisesta asemasta johtuen tähän joukkoon kuuluu myös vanhempaa autokantaa. Toinen merkittävä syy autokannan korkealle keski-iälle on

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

autoverotus. Kun valtio pitää kiinni korkeasta auton hankintahinnan verotuksesta, niin kansalaiset pitävät kiinni vanhoista autoistaan. Syy on sama eli raha.

Hankintaverotuksesta luopuminen, romutuspalkkio-ohjelmat myös käytettyjen autojen hankintaan ja esimerkiksi täyssähköautojen hankintatuet ovat keinoja, joilla autokantaa voidaan uudistaa nykyistä nopeammalla vauhdilla. Uusinta teknologiaa, kuten täyssähköautoja ei ole missään otettu käyttöön ilman merkittäviä hankintatukia. Teknologioiden kypsyminen vaatii aikaa tuotekehitykseen ja uusien käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin rakentamiseen.

Käynnissä oleva muutos käyttövoimien suhteen aiheuttaa hämmennystä autonostajissa. Epävarmuus tulevaisuudesta ja verotuksesta saavat kuluttajat lykkäämään uuden auton ostoa, mikä osaltaan vanhentaa autokantaa. Keskeistä olisikin saada mahdollisimman nopeasti tarvittavat päätökset ja suuntalinjat eri käyttövoimien tulevaisuudesta.

Polttoaineet ja muut käyttövoimat

Biopolttoaineiden lisääminen liikennepolttoaineisiin vähentää tehokkaimmalla tavalla olemassa olevan autokannan hiilidioksidipäästöjä. Bensiinin- ja dieselpolttoaineen sekoitevelvoitetta on päätetty kasvattaa tulevina vuosina, mikä vähentää päästöjä. Nykyisen hallituksen kaavailut parafiinisen dieselin veronkiristykseksi, eivät tue biopolttoaineiden käyttöä. Myös biokaasun osuuden lisäämisellä voidaan vähentää liikenteen päästöjä.

Sähkön käyttö lisääntyy lähivuosina erityisesti lataushybridien kasvavan tarjonnan myötä. Tämän lisäksi myös vetyä on pidetty yhtenä mahdollisena tulevaisuuden käyttövoimana.

Ilmastovuosikertomus 2019

Ilmastovuosikertomuksessa 2019 todetaan, että liikenne on saavuttanut sille asetetut tavoitteet ja sen on mahdollista saavuttaa ne myös tulevaisuudessa. Keskeistä on käyttää monipuolisesti kaikkia mahdollisia keinoja ja huomioida samalla sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset, joita liikenteen verotukseen ja kustannusjakoon aina liittyy. Liikenteen osalta käynnissä on merkittävä muutos, jossa käyttövoimien, ajoneuvokannan ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen yhdistelmänä sille asetetut päästötavoitteet ovat saavutettavissa. Tämä voidaan tehdä niin, että ihmisten ja yritysten toimeentulo voidaan turvata, nykyinen rakennettu ympäristö voidaan hyödyntää loppuun järkevällä tavalla ja koko Suomi voidaan pitää asuttuna.

Suomessa henkilöauto on arjen mahdollistaja, eikä mikään luksustuote. Liikenteen tulee kantaa oma osuutensa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä, mutta samaa pitää vaatia myös muilta päästölähteiltä. Kun uudet teknologiset ratkaisut nostavat joka tapauksessa liikkumisen kustannuksia, ei valtio voi pitää ensisijaisena tavoitteenaan verotulojen turvaamista. Tässä tilanteessa myös valtion tulee sopeutua muutokseen ja keskeistä onkin valmistella tiekartta ja verosuunnitelma, joka tukee haluttua muutosta.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry