Tiina Haapasalo

30.9.2019

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Ilmastovuosikertomus 2019

Ensimmäinen valtioneuvoston ilmastovuosikertomus antaa selkeän ja kokonaisvaltaisen kuvan ilmastotavoitteiden toteutumisesta. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvaa toimeenpanon etenemisen arviointia kaikilla sektoreilla. Erityisesti tilanteessa, jossa sekä Suomessa että Euroopassa ollaan menossa tavoitteiden kunnianhimon nostamisen suuntaan. Toiveitakin raportin kehittämiseksi on:

- Politiikkatoimien kuvaukseen ja liitteessä olevaan listaan sisällytettäisiin tieto toimeenpanon edistymisestä sekä päästövähennystoimiin tähän mennessä käytetyistä varoista, jotta niiden käyttöä voidaan seurata paremmin.
- Politiikkatoimien yhteyteen olisi hyvä myös saada kuvaus vaikutusarvioista, ml. taloudelliset vaikutukset.
- Lisäksi tietoihin olisi hyvä saada näkyville aikaansaadut päästövähennykset sekä edistyminen suhteessa asetettuun tavoitteeseen. Näin voidaan paremmin myös arvioida edistymistä sekä joustokeinojen tarvetta ja varautumista mahdollisiin lisätoimiin.
- Ilmastopolitiikan seurannan kannalta voisi olla perusteltua sisällyttää vuosikertomukseen jatkossa kaikki elementit vuosittain raportoitavaksi, kuten on tehty tässä ensimmäisessä raportissa.
- Koska erityisesti ilmastonmuutokseen liittyvät fyysiset riskit ovat kasvamassa, olisi sopeutumiskysymysten käsittely vuosittain tarpeen elinkeinoelämän, yhteiskunnan ja päätöksenteon kannalta.

Liikennesektorin päästötilanne

Liikennesektorin päästöt ovat olleet laskevalla uralla vuoden 2007 jälkeen. Biopolttoaineiden merkitys on keskeinen ja vuositasolla päästömäärissä näkyy biopolttoaineiden jakeluosuuden vaihtelu. Biopolttoaineiden osuus kasvaa 30 %:iin vuoteen 2030 mennessä.

Biopolttoaineiden ohella liikenteen päästöihin vaikuttavat liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikennesuoritteen kehitys. Energiatehokkuuden kehitystä ohjataan EU-tasolla autovalmistajia koskevilla velvoitteilla.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK
PL 30 · Eteläranta 10, 00131 Helsinki · Puhelin 09 42020
etunimi.sukunimi@ek.fi · www.ek.fi · Y-tunnus 1902799-1 · Kotipaikka Helsinki

Liikennesuoritteeseen voidaan eniten vaikuttaa joukkoliikennetarjonnalla, jossa kasvavien kaupunkiseutujen infran ja palvelujen kehittyminen on avainasemassa. Raideliikenneinvestoinnit Turun, Tampereen ja Helsingin seuduilla mahdollistaisivat työssäkäyntialueiden kasvun ja junaliikenteen nopeutumisen.

Liikennedatan ja -infon hyödyntäminen on kehittynyttä kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluissa. Koko liikennejärjestelmän tehostamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi on vielä paljon tehtävää. Reittejä, matka-aikoja, päästöjä ja kustannuksia koskevan tiedon tulisi olla tarjolla kaikissa päätelaitteissa ja kattaa kaikki kulkuvälineet.

Raportissa todetaan erityisesti, että suomalainen autokanta ei ole uudistunut siihen tahtiin kuin tavoitteiden edellyttäisi, vaan päinvastoin henkilöautojen keski-ikä on viime vuosina noussut.

Nopeat toimet päästöjen vähentämiseksi

Elinkeinoelämä on ehdottanut useita veromuutoksia autokannan uudistamiseksi, jolla voitaisiin nopeastikin aikaistaa liikenteen päästövähennyksiä 3-4 vuodella. Ehdotukset ovat:

- Autoveroa alennetaan tai poistetaan uusilta henkilöautoilta portaittain 5-10 vuoden aikana ja kompensoidaan kaikkien autojen ajoneuvoveron korotuksilla. Muutos tehdään kerralla pidemmälle ajanjaksolle, jotta se on ennakoitavissa auton hankinnassa. Ajoneuvoveroa nostetaan vuosittain siten, että veromuutos on neutraali valtiotalouden kannalta.
- Veroetu työntekijälle työsuhdeautoissa: Vähäpäästöisen tai nollapäästöisen kalliimman auton verotusarvo alennetaan suhteessa vastaavan isompipäästöisen auton verotusarvoon, jotta päästövalinta ei kasvata työntekijän kustannuksia. Muutos on kustannusneutraali valtion kannalta.
- Nykyistä täyssähköautojen hankintatukea korotetaan ja laajennetaan myös yritysten täyssähköautojen hankintaan ja työsuhdeautoliisaukseen. Tähän on budjetissa varat vuoteen 2021 asti.
- Jatketaan kotitalouksien täyssähköautojen hankintatukea, romutuspalkkiokampanjoita sekä etanoli- ja kaasuautojen konversiotukea.
- Myös kaasu- ja sähkökäyttöisille kuorma-autoille tulisi selvittää hankintatuen käyttöä.

Tieliikenteen verotuksen kokonaisuudistus

Näiden nopeasti vaikuttavien toimien rinnalla liikenteen verotuksen kokonaisuudistus on tarpeen ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Valmistelu on juuri käynnistynyt valtiovarainministeriön johdolla ja elinkei-

noelämä on mielellään mukana tieliikenteen verotuksen uudistamisessa pidemmällä aikavälillä. Työssä tarvitaan laaja-alaiset vaikutusarviot kilpailukyvyn, ostovoiman, kustannusten, oikeudenmukaisuuden, ilmaston ja ympäristön sekä valtiontalouden kannalta. Näin voidaan varmistaa johdonmukainen ja ennakoitava liikenteen päästöjen vähentämispolku sekä kustannustehokas toimeenpano.

Liikennepolttoaineiden veronkorotukset

Rinteen hallitus on päättänyt hallitusohjelmassa 250 M€ veronkorotukset liikenteelle. Tämän lisäksi hallitus päätti budjettiriihessä nostaa dieselin veroa 120-150 M€. Yhteensä liikenteelle aiheutuvat veronkorotukset ovat siten noin 400 M€/vuosi.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK ei pidä hyvänä Rinteen hallituksen päätöstä nostaa verotuksella liikenteen kustannuksia 400 miljoonalla eurolla. Tieliikenteen verotaso on Suomessa ennestään yksi Euroopan korkeimpia. Dieselin vero on viidenneksi ja bensiinin kolmanneksi korkein Euroopassa. Esimerkiksi Ruotsi verottaa tieliikennettä kokonaisuudessaan 40 % vähemmän kuin Suomi.

Veronkorotukset kasvattavat kotitalouksien ja suomalaisyritysten kustannuksia ja heikentävät kilpailukykyä. Vientiyrityksillä ei ole mahdollisuutta siirtää nykyisessä kilpailutilanteessa ja suhdanteessa veroja tuotteiden hintoihin, vaan ne jäävät rasittamaan yritysten kannattavuutta ja mahdollisuutta työllistää. Veron korotukset vaikuttavat haitallisesti palvelu- ja matkailualoihin. Polttoaineiden veronkorotus vaikuttaa negatiivisesti matkailukysyntään Suomessa, koska valtaosa kotimaan matkoista tehdään henkilöautolla.

Rinteen hallituksen tekemä korotus on puhtaasti fiskaalinen. Relevantit vaikutusselvitykset kertovat lyhytaikaisesta ja olemattomasta vaikutuksesta liikenteen kysyntään, joten kustannusnousu siirtyy sellaisenaan rasitteeksi kotitalouksille ja yrityksille. Veronkorotuksilla ei liioin ole liikenteen päästöjä vähentävää vaikutusta.