# Kestävän kasvun Suomi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan ja Elinkeinoelämän keskusliiton tapaaminen
17.10.2019






# Mistä puhumme tänään?

EK:n esittely

- *Johtaja Jouni Hakala*

Ilmastotavoitteet

Liikenteen päästöjen vähentäminen, tieliikenteen verouudistus, meriliikenne

EU:n uudet tuulet: Green Deal –ehdotus ja Saksan ilmastopaketti

Liikenneinfran rahoitus, 12 v. suunnitelma, runkoverkot, nopeat raideyhteydet

- *johtava asiantuntija Tiina Haapasalo*

Digitilannekuva ja tietoliikenteen pääteesit tällä hallituskaudella

- *Johtava asiantuntija Mika Tuuliainen*



# Mikä on EK?

EK edustaa jäseniään elinkeino- ja työelämäasioissa sekä yhteiskunnallisessa päätöksenteossa.

EK edustaa kattavasti kaikki yksityisiä toimialoja ja kaikenkokoisia yrityksiä

- 24 jäsenliittoa
- 15 300 jäsenyritystä, joista 96 % pk-yrityksiä
- Yli 900 000 työntekijää

Kun yritys liittyy oman toimialansa liittoon, se saa myös EK:n jäsenyyden.

# EK:n jäsenliitot

- Elintarviketeollisuusliitto ry
- Energiateollisuus ry
- Finanssiala ry
- Henkilöstöpalveluyritysten liitto ry (HPL)
- Hyvinvointiala HALI ry
- Kaupan liitto ry
- Kemianteollisuus ry
- Kiinteistötyönantajat ry
- Kumiteollisuus ry
- Logistiikkayritysten liitto ry
- Lääketeollisuus ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Medialiitto ry
- Muoviteollisuus ry
- Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- Puusepänteollisuus ry
- Rakennusteollisuus RT ry
- Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työnantajaliitto RASILA ry
- Satamaoperaattorit ry
- Sivistystyönantajat ry
- Suomen Tekstiili & Muoti ry
- Teknokemian Yhdistys ry
- Teknologiateollisuus ry
- Yhteinen Toimialaliitto YTL ry

VISIO Suomi yritysten toimintaympäristönä muiden Pohjoismaiden tasolle

MISSIO Tuemme Suomen uudistumista ja kasvua

Rakennetaan perustaa uudistumiselle

Tehostetaan elinkeino-elämän EU-edunvalvontaa

Parannetaan työelämän kilpailukykyä

Tehostetaan markkinoita ja tervehdytetään julkista taloutta

Edistetään omistajuutta ja yrittäjyyttä

## PERIAATTEET

- Pitkäaikainen Suomen etu
- Markkinoiden avaaminen ja kilpailun edistäminen
- Avoin kansainvälisyys
- Oikeusvaltion ja tasa-arvon puolustaminen

## ARVOT

- Luotettavuus
- Uudistuminen
- Vastuullisuus
- Yhteistyö



# EK:n jäsenyritykset luovat työtä ja hyvinvointia Suomeen

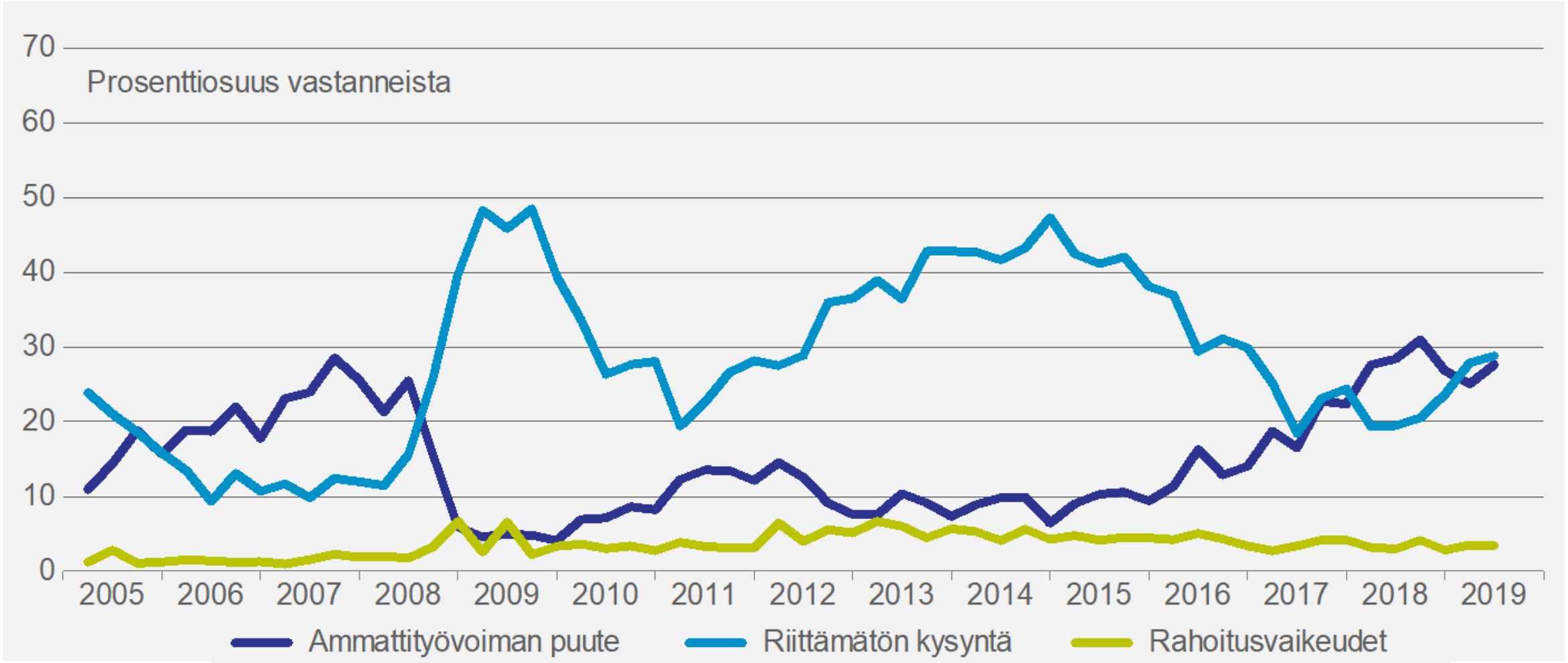
**70 %**
Suomen viennistä

**70 %**
Suomen T&K-menoista

**2/3**
yritysten tuottamasta BKT:sta

**2/3**
yksityisen alan työpaikoista

# Yritysten kasvun esteet






Lähde: EK:n Suhdannebarometri heinäkuu 2019

# Teitä tapaamassa



Jouni Hakala

PK-johtaja
09 4202 2800
050 4001767
@HakalaJouni



Tiina Haapasalo

Johtava asiantuntija
040 763 1482
@TiinaHaapasalo



Mika Tuuliainen

Johtava asiantuntija
050 563 4729
@MikaTuuliainen



Jenni Ruokonen

Alueasiantuntija
09 4202 2802
040 540 5254
@ruokojenni

# Viestimme ilmastopäättäjille

- 1,5 asteen tavoite
  - Pariisin ilmastosopimuksen toimeenpano
  - EU ilmastoneutraaliksi 2050
- Massiivinen investointitarve
- Suomalaiset ilmastoratkaisut maailmalle

→ Päästövähennykset kustannustehokkaasti ja markkinaehtoisesti

→ TKI-rahoitus, viennin vauhdittaminen

→ Suomen positiivisen hiilikädenjäljen moninkertaistaminen

*”EK liittyy CLC-ilmastoaloitteeseen: ilmastopolitiikan kunnianhimoa nostettava vastaamaan 1,5 asteen tavoitetta.”*
*20.11.2018*

*”EK ja pohjoismaiset sisarjärjestöt kannattavat EU:lle tiukempia ilmastotavoitteita.”*
*27.11.2018*

*”EK ja SAK: Kunnianhimoiset ilmastotavoitteet – yritysten, työntekijöiden ja ympäristön etu.”*
*10.4.2019*



# Tieliikenteen päästöjen vähentäminen 2019-2023

# Tieliikenteen päästöjen vähentämistoimia hallituskaudella 2019-2023

Tieliikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää lisätoimia. Henkilöautokantaa uudistamalla on mahdollista aikaistaa päästövähennyksiä 3-4 vuodella. Tavaraliikenteessä päästöjä vähennetään uusiutuvalla polttoaineella.

- Verokeskustelun rauhoittaminen, pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus veromuutoksissa
- Autoveron alentaminen tai poistaminen ja korvaaminen päästöohjaavammalla ajoneuvoverotuksella
- Erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen hankintaa tukevat kannusteet työntekijöille ja yrityksille määräajaksi
- Jatketaan täyssähköautojen hankintatukea, romutuspalkkiota, etanoli- ja kaasuautojen konversiotukea ja informaatio-ohjausta sekä valmistellaan hankintatuki kaasu- ja sähkökäyttöisille kuorma-autoille

- Polttoaineveroon ei korotuksia, Tieliikenteen kokonaisverotaso on korkea eikä sitä pidä enää nostaa.


Tiina Haapasalo

# Tieliikenteen verouudistus



# Tieliikenteen verot

- **Tieliikenteeltä kerätään veroja 8,3 mrd.€.** Tieliikenteen verotaso on korkea Suomessa, Ruotsi verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän.
- **Verokertymä on noussut viimeiset kymmenen vuotta eikä alene kuluvalla hallituskaudella.** Nykyisellä veromallilla ja -tasoilla kertymän arvioidaan alenevan ajoneuvojen energiatehokkuuden, autokannan uusiutumisen ja käyttövoimamuutosten myötä vuoteen 2030 mennessä 400-800 M€/v. ja 2040 mennessä 1,7-2,0 mrd.€/v.
- **Veroista 75% kerätään henkilöautoilta** ja noin 12% kuorma-autoilta ja 12 % paketti- ja linja-autoilta. Verokertymä alenee vuoteen 2030 mennessä kuorma-autoilla noin puoleen, henkilöautojen alenema on noin 20 %.
- **Henkilöautojen ja kuorma-autojen verot ovat erilaisia**
  - Kuorma-autojen verotus perustuu lähes kokonaan käyttöön polttoaineveron kautta (~ 20 snt/km).
  - Henkilöautojen verotus perustuu puoliksi käyttöön, neljänneksellä hankintaan ja neljänneksellä omistamiseen (~ 10 snt/km).

# Tieliikenteen verotuksen uudistaminen

- **Laajat vaikutusarviot** kilpailukyvyn, ostovoiman, kustannusten, oikeudenmukaisuuden, ilmaston ja ympäristön sekä valtion verokertymän kannalta.
  - Liikenne syntyy väestön ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeista

- **Ajoneuvojen, energialähteiden ja palvelujen teknologinen murros on voimakas**
  - Teknologianeutraalius ja markkinaehtoisuus
  - Määräaikaisia päästöjen vähennyskannusteita lyhyellä aikavälilä
  - Julkiset panostukset t&k&i-toimintaan, kokeiluihin ja kansainväliseen best practise -vaihtoon.

- **Henkilöautojen verotus** ei nykyisellään ohjaa riittävästi päästöjen vähentämistä
- **Kuorma-autojen verotus** on lähes kokonaan käyttöön sidottu polttoaineverona eikä rakenteellista muutostarvetta ole.

# Henkilöautojen verotuksen muutossuuntia 2030

Painopiste siirtyy käyttöön ja päästöihin perustuvaksi hankinnan ja omistamisen sijaan

Uudistuksen vaihtoehtoja

- Kaikkien nykyisten verojen tasomuutokset ja jyrkemmät päästöporrastukset
- Polttoaineveron muuttaminen. Sähkön ja kaasun valmisteverojen muuttaminen.
- Tieliikenteen verotuksen kokonaisuudistus
- Liikenne päästökaupassa



# Kuorma-autojen päästöjen vähentäminen 2030

Uusiutuvan dieselin käytön lisääminen ja ajoneuvojen energiatehokkuus

Kuorma-autojen verotus on jo käyttöön perustuva.

- Polttoainevero on tulevaisuudessakin kuorma-autoille sopiva, diesel pysyy energialähteenä
- Polttoaineveron rakenne tasaa biodieselin kalliimpaa hintaa
- Kaasu- ja sähköajoneuvojen energiaverotus on keveämpää

Energiantehokkuuden parantaminen

- Suurempien sallittujen mittojen ja massojen hyödyntäminen
- EU:n raskaan kaluston valmistajia sitovat CO2-raja-arvot
- Julkisen sektorin ajoneuvo- ja kuljetuspalvelujen hankinnat



# Uudet tuulet EU:ssa



# European Green Deal –ehdotus 100 päivän aikana

- 2050 ilmastoneutraaliustavoite ja ilmastolaki lainsäädäntöön
- Kunnianhimoisemmat vähennystavoitteet vuodelle 2030: Vähintään 50 % + suunnitelma lähelle 55 % (nyt 40 %)

- Päästökauppajärjestelmän laajentaminen: **merenkulkuala**, **tieliikenne**, rakennusala ja lentoyhtiöiden ilmaisten päästöoikeuksien vähentäminen

- Hiilitullit hiilivuotojen välttämiseksi (+ kaikissa uusissa kauppasopimuksissa kestävää kehitystä koskeva luku, WTO:n päivittäminen ja uudistaminen, Euroopalle tasapuoliset toimintaedellytykset, täysimäärisesti kaupan suojatoimet)



# Saksan ilmastopaketti 9/2019

- Liikenteen päästöt eivät ole laskeneet 1990 jälkeen
- Uudet toimet: sähköistyminen, biopolttoaine, pyöräily ym.
- Polttoaineen hintaan 2021-2025 alkaen päästömaksu 10-35 €/tCO2
- 2026 markkinahinta Saksan sisäisessä päästökaupassa 35-60 €/tCO2
- Autoverotuksen muutos (115 g/km ylittäville tuntuva korotus)
- Yli 20 km työmatkatukeen korotus kompensoimaan maksuja
- Julkisen liikenteen investoinnit, veroalennus junalippujen hintaan ym.

MYÖS

- EU:n päästökauppaan vähimmäishinta
- Halukkaiden EU-maiden kanssa liikenteen ja lämmityksen päästöjen integrointi EU:n päästökauppaan



# Mahdollisuuksia tieliikenteen sisällyttämisessä EU:n päästöoikeuskauppaan

- Päästöt vähenevät tavoitteiden mukaisesti
- Markkinaehtoinen ohjausmekanismi, jossa toimet ohjautuvat kustannustehokkaasti
- Edullinen lyhyellä ja keskipitkällä tähtäimellä (päästöoikeuden alhaiset hinnat)
- Teknologia- ja raaka-aineneutraali
- Ei päällekkäisiä ohjauskeinoja
- Ajoneuvojen ja polttoaineiden verotuksen alentaminen CO2-komponentin osalta
- Ei liikenteen keinotekoista rajoittamista tai muuta kustannusten nostoa



# Riskejä tieliikenteen sisällyttämisessä EU:n päästöoikeuskauppaan

- Päästökattoa ei nosteta vastaavasti, vaan tavoitellaan päästöoikeuksien kysynnän kasvattamista ja hintojen nousua
- Vähennystoimet kiristyvät muilla sektoreilla ja lisäävät niiden kustannuksia (vaikka päästökattoa nostettaisiin liikenteen osuutta vastaavasti)
- Liikenteen päästöt eivät vähene tasaisesti ja vähentäminen tulee myöhemmin selvästi kalliimmaksi
- Pitkällä aikavälillä muiden toimialojen edetessä päästöttömiksi tai vähäpäästöisiksi saattaisi liikenteestä tulla keskeinen päästökauppasektori ja jäljellä olevat toimet olisivat kalliita
- Päällekkäiset ohjausmekanismit säilyvät
- Muutokset päästökaupassa haittaavat ennakoitavuutta muilla toimialoilla
- Liikenteen uusiutuvien energialähteiden edistäminen vaikeutuu ja markkina muuttuu



# HUOM Vaikutusarviointeja tarvitaan lisää (LVM/Traficom)

Päästökaupan ulottaminen tieliikenteeseen EU:ssa tulee keskusteluun

- Miten muodostettaisiin ja mitä merkitsisi EU:n päästöoikeuskaupalle
- Mitä päästökatto merkitsisi liikenteelle muun säädännön ohella
- Miten soveltuisi Suomeen ja muihin EU-maihin

Mitä Saksan päästömaksu ja päästökauppa merkitsee kansainväliselle tieliikenteelle

Meriliikenteessä keskustelussa olevat EU:n ja IMO:n aloitteet

- Päästökauppa EU:n meriliikenteessä (vrt. lentoliikenne ja ICAO)
- IMO:n päätöksin lyhyellä tähtäimellä laivaliikenteen nopeuden hidastaminen, konetehojen vähentäminen, energiatehokkuustoimien tiukentaminen

# Liikenneinfra



# Liikenneinfran rahoitus + 830 M€ kaudella 2019-2023

- Hallitusohjelma + budjettipäätökset lisäävät 830 M€ infrarahoitusta
- Painotus perusväylänpitoon 760 M€
- Kehittämisinvestointeihin 70M€

- 12 vuotta kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmisteilla
- Suunnitelman valmistuttua kauden aikana vielä lisärahoitusta investointeihin



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

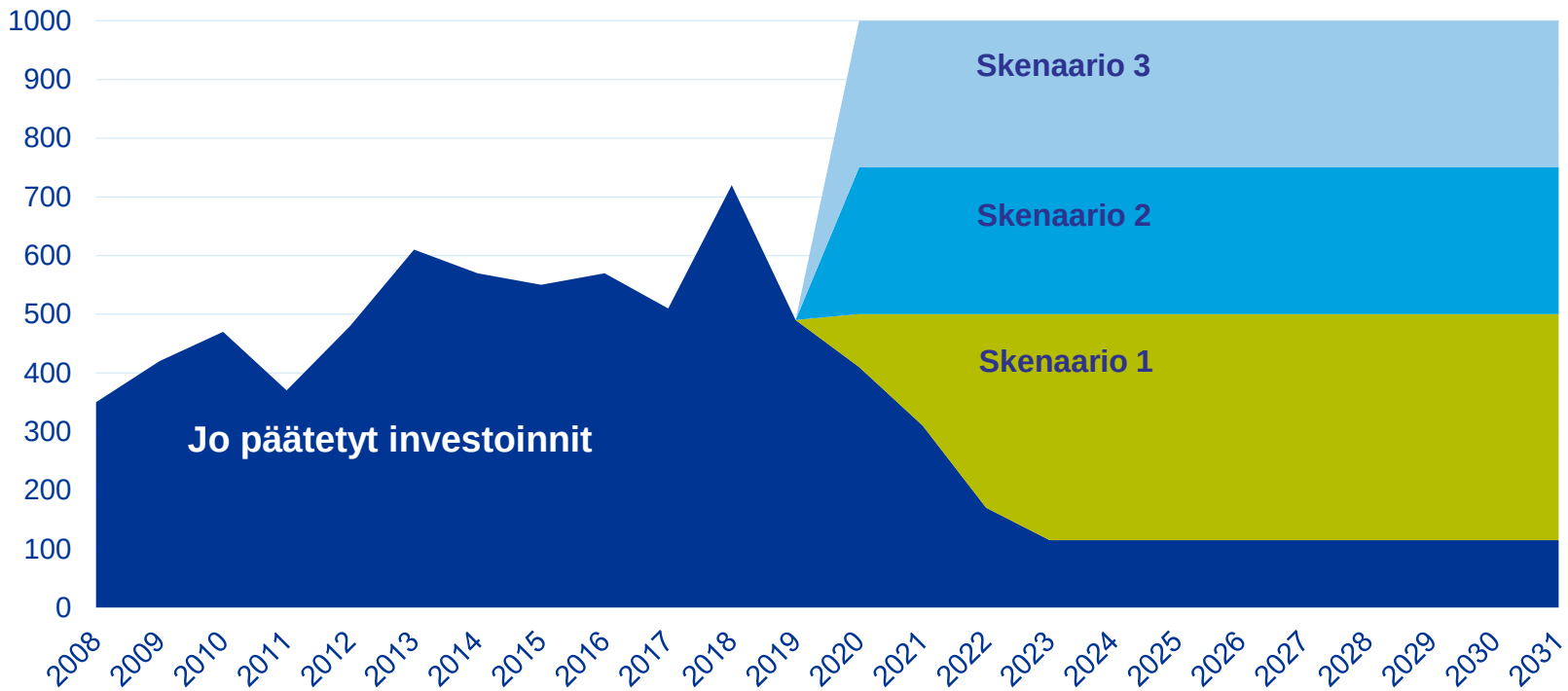


# Valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman valmistelu

Sabina Lindström, liikenne- ja viestintäministeriö
17.6.2019

# Uudenlainen näkymä infrainvestoinneille 6-12 mrd.€

**Parlamentaarisen työryhmän rahoitusskenaariot infrainvestoinneille 2020-2031**
Milj. euroa




**EK:n ehdotukset:**

- Priorisoidaan kehittämisessä runkoväyliä.
- Kasvatetaan perusväylänpidon rahoitusta 1 300 miljoonan euron vuositasolle.
- Nostetaan liikenneväylien investoinnit vähintään 600 miljoonan euron vuositasolle.
- Hyödynnetään liikenteen uusia rahoitusmuotoja mahdollisuuksien mukaan.

# Runkoverkot

**Väylävirasto tekee kehittämisarviot kaikille päätieverkon yhteysväleille. Tarve noin 4,5 mrd.€**




**Rautateiden pääväylät täyttävät nykyiset nopeus- ja akselipainovaatimukset. Tarvitaan ylläpitoinvestointeja.**

**Kapasiteetin ja nopeuden nostaminen suunnitteilla hankeyhtiöissä 7,5 mrd.€**



# Isot ratainvestoinnit

## Tunnin juna Turkuun

- Hankeyhtiö valmisteilla
- Kok.kust. 2,0 miljardia euroa
- Suunnittelutilanne
  - Espoon kaupunkirata valmius
  - Salo-Turku, ratasuunnitelma 2020
  - Espoo-Salo, ratasuunnitelma 2023
- EU-tukikelpoinen
- Matkoja1,6 milj. vuodessa
- Ei tavaraliikennettä

## Päärata eli Suomi-rata

- Hankeyhtiö valmisteilla
- Kok.kust. 5,5 miljardia euroa
- Suunnittelutilanne
  - Pasila-Riihimäki 2.vaihe valmius
- Suunnittelu ei käynnissä
  - Riihimäki-Tampere
  - Lentorata
- EU-tukikelpoinen 2021 jälkeen
- Matkoja 6,5 milj. vuodessa
- Tavaraliikennettä

## Itärata

- Kok.kust. 1,7 miljardia euroa
- Mahdollinen lentoradan jälkeen
- Suunnittelu ei käynnissä
- Ei EU-tukikelpoinen



# Suomi-Ruotsi –vertailu

Suomen talouden kokoon suhteutettuna Ruotsi

- Investoi liikenneinfraan kaksinkertaisesti
- Rahoittaa perusväylänpitoa puolitoistakertaisesti
- Tukee yksityisteitä kolminkertaisesti
- Verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän

Väestön määrään suhteutettuna

- Liikennekuolemia on 40 % vähemmän



# Sähköautojen latauspisteiden asennusvelvoitteessa muokattavaa (HE-luonnos 8.11 asti lausuntokierroksella)

- Rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä velvoitetaan rakentamaan sähköautojen latauspisteitä ja putkituksia - kansallisesti päätetään minimimääristä.
- Sähköistä liikennettä tulee edistää, mutta ei investoinneilla vääriin paikkoihin
- HE:n mukainen laki tiukentaisi direktiiviä ja lisäisi talousvaikutuksia merkittävästi:
  - Investointeja kasvattaa liikekiinteistöjen sähkökeskusten uusinnat.
  - riski latauspisteiden jäämisestä käyttämättä (esim. yli 500 paikkaa -> yli 50 latauspistettä)
  - Riski teknologian vanhentumisesta, jos lataus- tai autoteknologia kehittyykin toiseen suuntaan.
- EK: latauspisteiden rakentaminen etenee hyvin markkinaehtoisesti, tuetaan direktiivin mukaista etenemistä.

| Ei-asuinrakennukset | EPBD-direktiivi =EK:n kanta | HE-luonnos |
|---|---|---|
| Uudet ja saneerattavat, jossa yli 10 parkkipaikkaa | - **vähintään yksi latauspiste**<br>- **20 %:lle paikoista putkitusvalmius** | - vähintään yksi latauspiste<br>- 50 %:lle putkitusvalmius |
| **Uudet ja saneerattavat, jossa yli 20 parkkipaikkaa** | - **Ei tällaista luokitusta, ainoastaan ylläoleva** | - **vähintään 10%:lle latauspiste**<br>- 50 %:lle putkitusvalmius |
| **Olemassa olevat, joissa yli 20 pysäköintipaikkaa (asennettuna 1.1.2025 mennessä)** | - **vähintään yksi latauspiste** | - **vähintään 10%:lle latauspiste** |

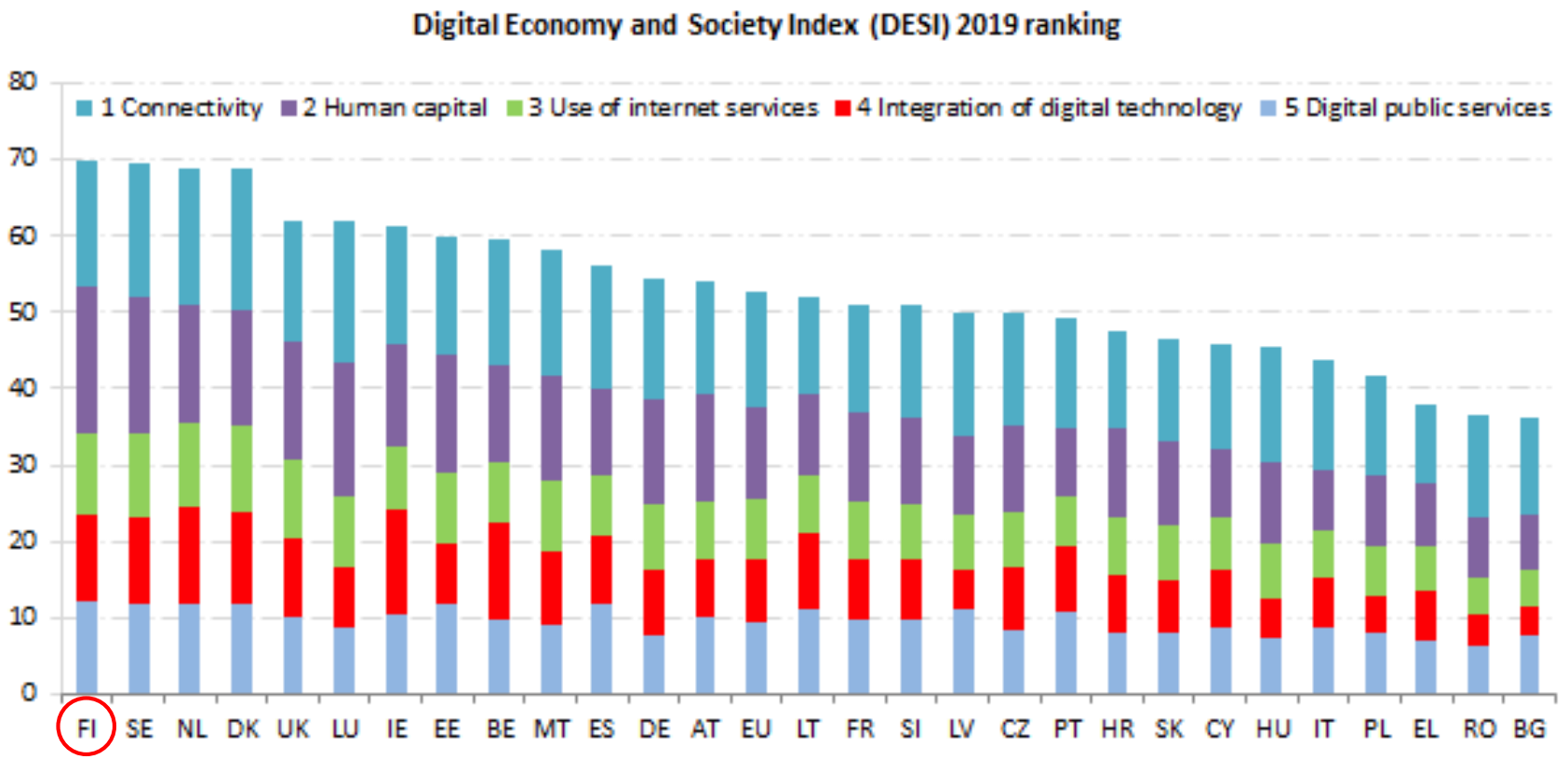
Tuemme Suomen uudistumista ja kasvua

# Digitilannekuva ja tietoliikenteen pääteesit tällä hallituskaudella

Liikenne- ja viestintävaliokunta 17.10.2019

Mika Tuuliainen/@mtuuliai

# Suomi komission desi-indexin ykkönen 2019



# Yritysten digiosaamistarpeet

## STRATEGINEN MERKITYS




65% yrityksistä käsittelee digitalisaation mahdollisuuksia strategisella tasolla. Digitalisaation strateginen merkitys liiketoiminnassa voimistuu.

## UUDET OSAAMISTARPEET




89% yrityksistä digitalisaatio luo uusia osaamistarpeita. Uutta osaamista tarvitaan mm. taloushallinnossa, viestinnässä sekä myynnissä ja markkinoinnissa.

## VAIKUTUS LIIKETOIMINTAAN




72%yrityksistä kokee puutteellisten digitaitojen vaikeuttavan liiketoimintaa. Tärkein tapa kehittää osaamista on kouluttamalla nykyisiä työntekijöitä.

## DIGITALISAATION HYÖDYNTÄMINEN



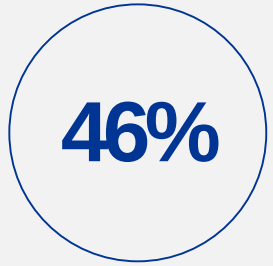

Digitalisaatio vaikuttaa lähes kaikkien yritysten toimintaan. Vain 10 % yrityksistä kokee, että digitalisaatiolla ei ole vaikutusta liiketoimintaan tai osaamistarpeisiin.

## SUUNNANNÄYTTÄJÄT




9% yrityksistä kokee olevan suunnannäyttäjiä. Edelläkävijän osaamista tarvitaan erityisesti viestinnässä, T&K –toiminnassa sekä myynnissä ja markkinoinnissa.

## JOHDON OSAAMINEN




46% yrityksistä johdolla on erinomainen tai hyvä ymmärrys digitalisaation mahdollisuuksista liiketoiminnan kehittämisessä.

# Tietotekniikan käyttö yrityksissä 2018

## DATAN HYÖDYNTÄMINEN

**19%**

Yrityksistä hyödyntää big dataa. Suurista yrityksistä kolmannes.
Yleisimmin yritykset käyttivät sosiaalisen median tuottamaa dataa (9%).

## VERKKOKAUPPA

**19%**

19% yrityksistä myy tuotteita tai palveluita verkkokaupalla. Verkkokauppaa käytiin kaikkein useimmin tukkukaupan toimialalla, 40 prosentissa yrityksistä.

## SOSIAALISEN MEDIAN KÄYTTÖ

**69%**

Sosiaalista mediaa käyttää 69 prosenttia yrityksistä. Sosiaalista mediaa käyttävien yritysten lukumäärä on lisääntynyt viidessä vuodessa 31 prosenttiyksiköllä.

## INTERNET-YHTEYDET

**100%**

Suomessa käytännössä kaikilla yrityksillä on internet-yhteys (yli 10 henk.)

## NÄKYVYYS VERKOSSA

**96%**

96 % yrityksistä on omat kotisivut (mikroyritykset ei mukana). Suurin osa käyttää sivuja tuotteiden tai palvelujen kuvaukseen tai hintatietojen jakamiseen.

## PILVIPALVELUT

**65%**

Maksullisia pilvipalveluja käyttää 65% yrityksistä. Pilvipalveluista yleisimmin yritykset käyttivät sähköpostia (79%).

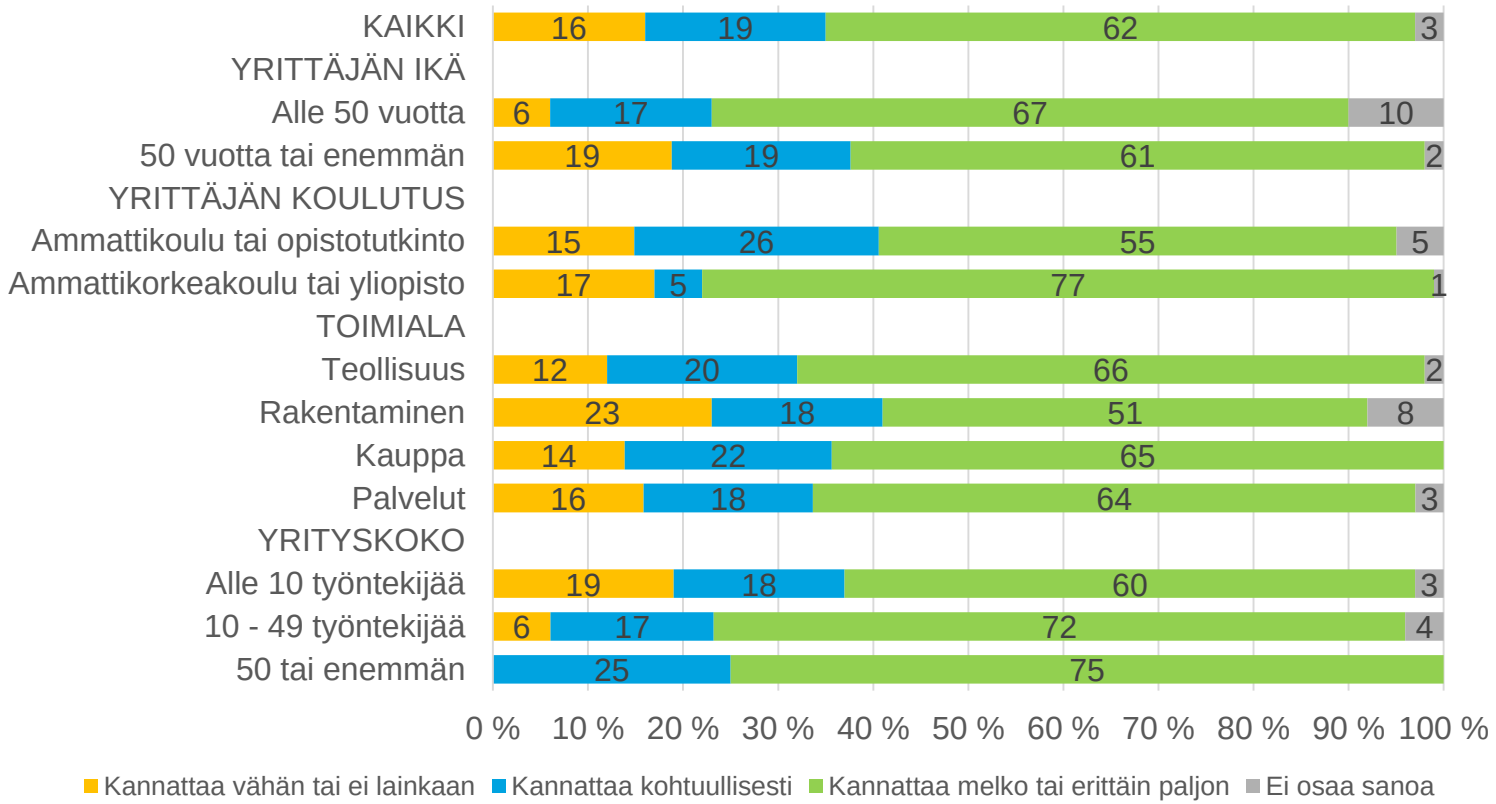


Lähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Tietotekniikan käyttö yrityksissä. 2018, http://www.stat.fi/til/icte/2018/icte_2018_2018-11-30_kat_002_fi.html



# Yrittäjän ikä ja koulutus selittävät suhtautumista palvelujen digitalisointiin

**Miten suhtaudut julkisten palvelujen ja viranomaisasioinnin digitalisointiin yrityksesi näkökulmasta?**
% yrityksistä

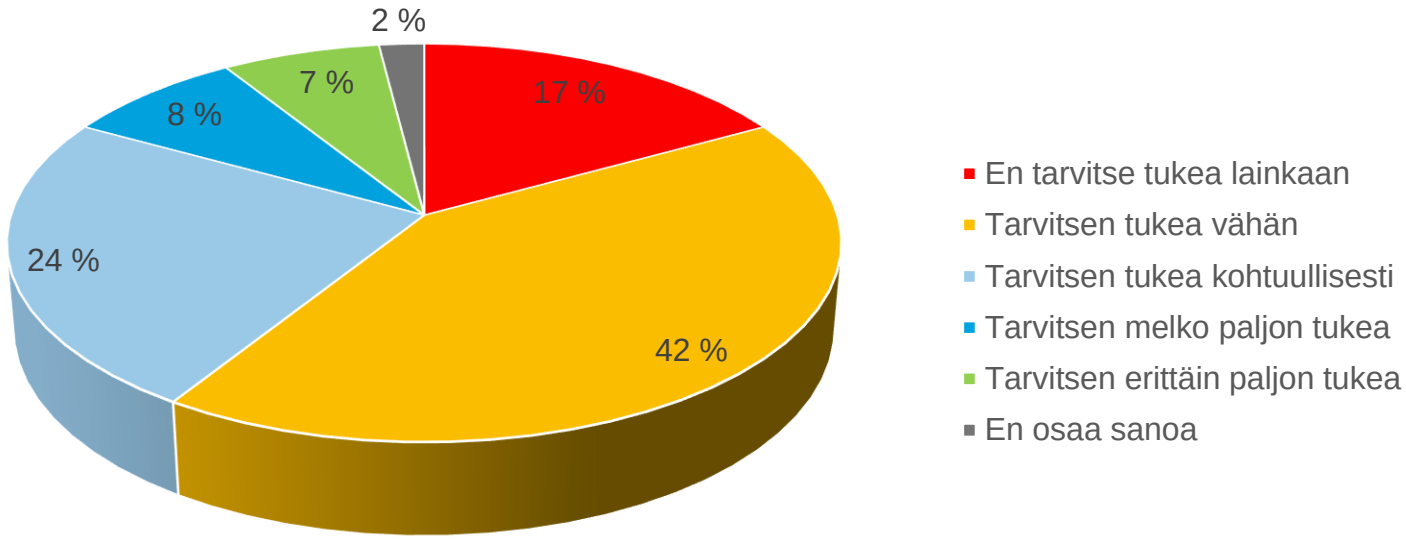



Lähde: EK:n Yrittäjäpaneeli 2018




# 15 % yrityksistä tarvitsee paljon tukea digitaalisessa asioinnissa

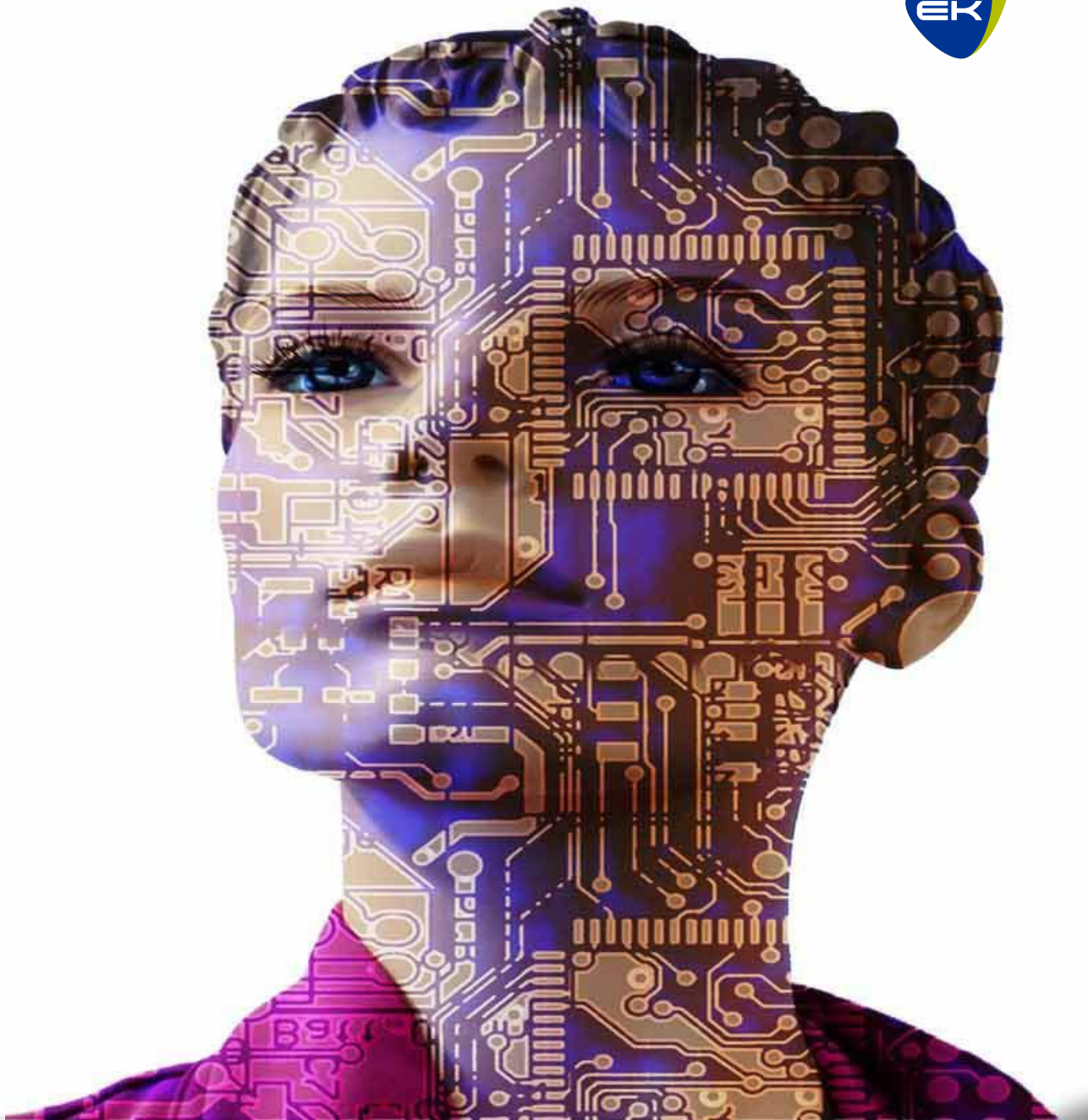
**Kuinka paljon arvioit tarvitsevasi tukea yritystoimintaan liittyvään digitaaliseen asiointiin tällä hetkellä?**
% yrittäjistä




Lähde: EK:n Yrittäjäpaneeli 2018

# Keskeiset tietoliikennekysymykset tällä hallituskaudella





# Keskeiset tietoliikennekysymykset

1

## 5G-kehitys

Keskeisin tietoliikennekysymys on 5G-kehitys.

- Määrätietoisesti eteenpäin, investoinnit tähän koriin.
- Teleyritysten investointiaste yli 20% -> vahva usko kehitykseen ja sen mukanaan tuomiin liiketoimintamahdollisuuksiin

2

## Yleispalveluvelvoite

Tehokkaasti toimivat ja kilpailulliset markkinat luovat edellytykset edullisten, laadultaan hyvien ja teknisesti kehittyneiden telepalveluiden tarjonnalle.

Oleellista ei ole tiedonsiirtonopeus, vaan palveluiden saatavuus.

3

## Datakeskusten sähkövero

Palvelinkeskusten sähkövero (isoilla yrityksillä 14-kertainen, pienillä 45-kertainen Ruotsiin verrattuna). Tavoitteena pienet palvelinkeskukset isompien luokkaan. Kustannusvaikutus 15 milj. €. Pitkällä aikavälillä tavoitteeksi samankaltaiset olosuhteet Ruotsin kanssa.