Asiantuntijalausunto

VNS 6/2022 vp Valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Pidämme selontekoa varsin kattavana kokonaisuutena. Lausuntomme keskittyy selonteon liikennesektorin asioihin.

Tavoitteiden ja toimenpiteiden ristiriidat pitää ratkaista

Perusongelma selonteossa on liikennesektorin tavoitteiden ristiriita suhteessa sektorin toimenpiteisiin. Sivuilla 23-24 kirjoitetaan, että "Suomi on harvaan asuttu maa ja auto on monelle ihmiselle välttämätön liikkumisväline nyt ja tulevaisuudessa.
Erityisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä autolle on kuitenkin myös vaihtoehtoja, kuten joukkoliikenne, jaetut kyydit, kävely ja pyöräily. Valtio ja kunnat voivat omilla toimillaan ohjata ihmisiä siirtymään enenevässä määrin näihin kestäviin liikennemuotoihin. Tavoitteena on, että henkilöautoliikenne ei enää tulevaisuudessa kasvaisi, vaan että ihmisten kasvava liikkumisentarve ohjattaisiin kestäviin liikennemuotoihin."
Tavoite on hyvä. On myös hienoa, että selonteossa on tiedostettu politiikan vaikutus ihmisten liikennemuotovalintoihin. **Mutta reaalipoliitiikassa kulkutapamuutostavoite ei vielä näy.**
Väyläviraston vuoden 2021 tilinpäätöksen[1] mukaan sille oli myönnetty väyläverkon kehittämiseen valtuutuksia tiehankkeisiin 1834 miljoonan euron edestä ja lisäksi tieverkon elinkaarihankkeisiin 1930 miljoonaa euroa eli yhteensä 3764 miljoonaa euroa. Tämä on 57,6 % kaikista investointivaltuutuksista. Pyöräteiden rakentamiseen valtuutukset ovat arviolta joitakin kymmeniä miljoonia ja nekin investoinnit tehdään pääsääntöisetsi autoiluhankkeiden kylkiäisinä. Eli edelleen investoinnit edistävät yksityisauton käyttöä.
Ratahankkeisiin oli valtuutuksia noin 2300 miljoonan euron edestä ja kaupunkiraidehankkeisiin 379 miljoonan edestä.
Jotta kulkutapasiirtymä todella tapahtuisi, tarvitaan vahvempaa panostusta pyörä- ja raideliikenteeseen. Toivomme että strateginen tavoite siirtyy myös käytäntöön, sillä muuten liikenteen ilmastopäästöjen vähennystavoitteita ei saavuteta.

[1] Väyläviraston tilinpäätös 2021, sivu 42
https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/183995/V%c3%a4yl%c3%a4virasto_tilinp%c3%a4%c3%a4t%c3%b6s_2021.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Virheellistä tietoa polkupyöräedusta

Kohdassa 2.9. verotus on virhe jo hallituskaudella tehtyjen toimenpiteiden kohdalla:
"...työsuhdepolkupyöräetu muutetaan verovapaaksi 750 euroon asti"
Polkupyöräetu muutettiin verovapaaksi 1200 euroon asti.

Suunnitellut investoinnit eivät ole toteutumassa

Kohdassa 3.2.6. Taakanjakosektorin kustannukset kirjoitetaan:
"Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan tukia ja kannustimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Näitä ovat muun muassa erilaiset sähkö- ja kaasuautojen hankintoihin ja jakeluinfraan liittyvät tuet sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tuet. Ensimmäisen vaiheen kustannukset kohdistuvat pääosin vuosille 2022–2026. Niiden on arvioitu olevan yhteensä noin 360 miljoonaa euroa." ja "Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on arvioitu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen tukiin tulisi ohjata vuosina 2022-2024 53,28 miljoonan euron lisämääräraha."
Ongelma on vain ettei näitä linjauksia olla toteuttamassa. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät tuet ovat vuoden 2023 budjetissa 3,5 miljoonaa eikä tämä riitä aikaansaamaan merkittävää kulkutapamuutosta. Myös tulevat vuodet näyttävät kaikin puolin heikoilta.
Olisikin toivottavaa, että selonteossa käsiteltäisiin näitä merkittäviä ongelmia jotka liittyvät kauniisiin tavoitteisiin. Tavoitteet eivät ole siirtyneet täysin käytäntöön ja tämä tarkoittaa että päästötavoitteiden saavuttaminen on epävarmaa.

Polkupyöräedun verovaikutukset ovat moninaisemmat

Sivulla 57 käsitellään polkupyöräedun verovaikutuksia vielä arvioiden eikä toteuman perusteella. Selonteossa väitetään, että: "Verotuen voidaan kuitenkin arvioida kohdentuvan pitkälti niille väestöryhmille, jotka ovat nykyisin työsuhdematkalippuedun piirissä. Näin ollen muutos vähentää ainakin osittain työsuhdematkalipun käyttöä. Jos pidemmällä aikavälillä esimerkiksi 10 000 henkilöä hyödyntäisivät 1 200 euron työsuhdepolkupyöräedun, ehdotetun muutoksen arvioidaan vähentävän verotuloja 4 miljoonaa euroa, josta valtion osuus on 1 miljoonaa euroa, kuntien osuus 3 miljoonaa euroa."
Ensinnäkin ei ole tietoa, että polkupyöräetua olisi hyödyntäneet erityisesti työsuhdematkalippuetua käyttävät. Pyöräliiton arvio on, että näin ei ole erityisen laajasta tapahtunut, vaan polkupyöräedun käyttö on jakautunut varsin tasaisesti eri työntekijöille ja tulee jatkossa jakautumaan vielä tasaisemmin. Etua kun voi hyödyntää sielläkin missä joukkoliikenne ei ole vaihtoehto ja toisaalta myös vapaa-ajan pyöräilyyn.

Toisekseen **polkupyöräetua hyödynsi jo elokuun 2022 alussa yli 26000 palkansaajaa. Pyöräliiton arvion mukaan edun piiriin tulee tulevina vuosina 80 000 - 130 000 palkansaajaa.** Verovaikutuksia huomioidessa tulee myös huomioida, että **etu on synnyttänyt täysin uuden toimialan Suomeen: polkupyöräetua välittävät yritykset. Pyöräliiton arvion mukaan pelkästään näissä leasing-yhtiöissä ja muissa alan yrityksissä polkupyöräedun työllisyysvaikutukset ovat jo nyt noin 40-120 henkilötyövuotta. Polkupyöräedun myötä myytyjen pyörien keskihinta on noussut merkittävästi, joka on lisännyt pyörien arvonlisäverokertymää.** Karkea arviomme on, että tämän vaikutus on muutamia miljoonia.
Polkupyöräedun verovaikutukset ovat siis moninaisia ja nämä kaikki tulisi huomioida arvioissa.

Erityisryhmien liikkumisvapautta olisi edistettävä laajemmin

Sivulla 69 olevassa taulukossa on huomiona jatkovalmisteluun nostettu esiin: “Liikennesektorin tukia, kannustimia ja muita edistämistoimenpiteitä on tarpeen tarkastella myös liikkumisvapauden kannalta. Tällöin tuleen kiinnittää huomiota myös erilaisten ihmisryhmien (esim. lapset, vammaiset) mahdollisuuteen toteuttaa liikkumisvapautta.”
Tämä on hyvä nosto. **Toivomme, että esimerkiksi vammaispalvelulain uudistuksessa mahdollistetaan ihmisten vapaampi kulkutapavalinta.** Toisille se voi olla erikoisvalmisteinen sähköpyörä ja toisille auto.
Lasten liikkumisvapauden suurin rajoite on autolliikenteen määrä, nopeudet ja turvattomat jalankulun sekä pyöräliikenteen järjestelyt. On jo aika ryhtyä painottamaan enemmän lasten liikkumisvapautta eikä pelkästään autolla ajavien aikasäästöjä. Konkreettisesti tämän tulee näkyä vaikkapa teiden ja katujen nopeusrajoituksissa.

Tasa-arvovaikutusten arviointi on erikoinen

Sukupuoli- ja ihmisvaikutusten huomiointi on varsin erikoinen liikenteen osalta (s. 76): “Liikenteeseen liittyvät toimialat ovat hyvin miesvoittoisia, esimerkiksi kuljetustyöntekijöistä vuonna 2020 oli miehiä 95 prosenttia. Siten liikennealaan ja myös jakeluinfran rakentamiseen liittyvät työllisyyden muutokset kohdistuvat enemmän miehiin. Vuonna 2021 Suomessa ajokorteista 53 prosenttia oli miehillä ja 47 prosenttia naisilla, mutta miehillä on useammin auton käyttömahdollisuus. Siten yksityisautoilun päästöjen vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet kohdistuvat enemmän miehiin ja julkisen liikenteen edistämiseen tähtäävät toimenpiteet hyödyttävät enemmän kaupunkialueiden työikäisiä naisia.”
Vaadimme, että tätä kohtaa selonteossa muutetaan. Jos viimeiset 70 vuotta liikenneinvestoinnit tehty lähinnä aikuisia miehiä ajatellen, niin on aika absurdia väittää että liikennemuotojen tasa-arvoistuminen olisi pois miehiltä. Asia on vähän sama kuin jos kiintiösäännöstä olisi vastustettu sillä, että miehet menettävät osan eri toimielinten johtopaikoista. Pyörä- ja joukkoliikenteen

edistäminen helpottavat myös ammattiliikenteen toimimista kun yksityisautoilu vähenee ja tilaa voidaan varata ammattiliikenteelle.

Liikenteen energiatehokkuuden ratkaiseen autoliikenteen suorite

Kohdassa 4.4.3. Liikenteen energiatehokkuus (s. 97) väitetään, että "Autokannan uusiutuminen on keskeinen tekijä liikenteen energiatehokkuuden parantamiseksi."
Tämä ei pidä paikkaansa. **Liikenteen energiatehokkuuden kannalta olennaista on autoliikenteen suoritteen määrä.** Sitä pitää pystyä vähentämään muuttamalla kulkutapaosuutta kestävämmäksi, tiivistämällä yhteiskuntarakennetta sekä palveluverkkoa. Sähköautotkin käyttävät merkittäviä määriä energiaa, vaikka ovatkin polttomoottoriautoja energiatehokkaampia.

Siirtymä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää kannatettava

Pidämme tätä linjausta (s. 97-98) erittäin hyvänä: "Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä auto-keskeisestä järjestelmästä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää. Kyseessä on merkittävä systeeminen muutos tavassa hoitaa liikkumiseen ja kuljettamiseen liittyviä tarpeita. Kestävän liikkumisen järjestelmässä liikkumis- ja kuljetustarpeet hoidetaan useita eri liikennemuotoja ja erilaisia liikenteen palveluita hyödyntämällä ja yhdistelemällä."
Toki on hyvä muistaa, että jatkossakin liikenteen selkärangan muodostavat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Muut liikennepalvelut täydentävät tätä jossain määrin, mutta niiltä ei kannata odottaa merkittävää päästövähennystä lähivuosina.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja
P. 044-2795588
matti.koistinen@pyoraliitto.fi