

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

YIEISTÄ

Paikallisliikenneliitto kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta kansallisen tieliikenteen päästökaupan arvioinnista. Yleisenä arviona lausumme, että muistio antaa tarpeellista tietopohjaa hintaohjauskeinoista. Päästökauppavaihtoehtoista kannatettavin lienee yhteinen eurooppalainen ratkaisu.

Viimeisten päästövähennysennusteiden mukaan päästövähennystavoitteita ei saavuteta. Vaikka päästöt näyttäisivät vähenevän ennakoitua nopeammin, ei päästöjen väheneminen ole riittävän nopeaa vuoteen 2040 mennessä.

Arviomuistiosta herää jatkoehdotus, että tulisi pyrkiä tavoitteeseen jollain yksinkertaisemmalla ja vähemmän resursseja vaativalla keinolla. Verotuksen uudistaminen on hyvä vaihtoehto lisäpäästövähennysten aikaansaamiseen. Lisäksi tarvitaan mahdollisuus liikennejärjestelmän ohjaukseen kaupunkiseuduilla, eli mahdollisuus toteuttaa esimerkiksi ruuhkamaksut.

Henkilöliikenteen muutoksen tavoittelussa verotuksen ohjaavampaa vaikutusta voidaan jo nyt toteuttaa verotuksen uudistamista selvittäneen työryhmän taustaselvityksestä löytyvillä keinoilla. Joukossa on hallinnon kustannuksia ja väärinkäytön mahdollisuuksia vähentävä keino, mikä myös lisää kansalaisten sosiaalisesti oikeudenmukaista kohtelua. Samalla joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon voidaan parantaa purkamalla työmatkoilla henkilöautoiluun kohdistuvaa verokevennystä. Ruotsin mallin mukaisesti työmatkavähennyksen muutos tulisi tehdä kokonaan

kulkumuotoneutraaliksi ja etäisyysperusteiseksi. Ruotsin muutoksessa on huomioitu myös, että vaikutus auttaa suhteellisesti enemmän pienituloista.
(<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/10/ny-och-enklare-subvention-av-arbetsresor/>)

Olemme verotustyöryhmän raportin yhteydessä tuoneet esille myös, että kaupunkipyörien arvonlisäverotus tulisi saattaa samanarvoiseen kohteluun eri myyntipaikoista ostettuna ja kaikissa samalla tavalla; alv 10 %:n mukaan. Johdonmukaisuutta ja lisätoimia voidaan kohdentaa myös autoiluun liittyviin työmatkaetuuksiin, kuten esimerkiksi työpaikalla tehtävään pysäköintiin. Työnantajan tarjoama pysäköintietu tulisi huomioida luontoisetuna työntekijän tuloverotuksessa.

Liikennejärjestelmän kokonaisuhtälöistä tulee aktiivisesti etsiä ratkaisuja joukkoliikennepalvelujen ja muiden kestävien kulkumuotojen rahoittamiseen ja edistämiseen. Mikäli halutaan kilpailukykyisiä joukkoliikennepalveluita kysynnän kasvumahdollisuuksia omaaville kaupunkiseuduille sekä yhteysväleille ja rakentaa maan eri osat toisiinsa kytkevää sosiaalisesti kestävää verkkoa, tulee valtion ja kuntien kehittämispainotusta riittävän pitkässä aikajaksossa muuttaa joukkoliikenteen hyväksi.

VAIKUTUKSISTA JOUKKOLIIKENTEELLE

Eri politiikkatoimien vaikutuksissa joukkoliikenteen kilpailukyvyille tulisi tarkastella erityyppisen joukkoliikennepalvelujen lähtökohtia ja kehityssuuntaa.

Kaupunkialueilla on tapahtumassa käyttövoimamuutos seuraavan viiden ja kymmenen vuoden aikana, kun taas pitkämatkaisessa, pika- ja vakiovuoroliikenteessä käytettäneen polttomoottoreita vielä pitkään. Myös markkinanäkymät ovat koronan, etätyön sekä etäopiskelun ja väestökehityksen vuoksi erilaiset.

Voi olla, että vakiovuoroliikenne alueiden sisällä ja välillä ei tule lainkaan palamaan entiseen tasoon, vaan yhteiskunnan tulee jatkossa enenevästi turvata alueellista saavutettavuutta. Joukkoliikenteen kilpailukyvyistä ja muutoksista tulisi tehdä erillisiä selvityksiä, joissa ei keskitytä vain päästövähennysnäkökulmaan.

Poltto- ja voiteluaineiden osuus kaupunkijoukkoliikenteen kustannusrakenteessa on nyt noin 13-15 %. Isojen kaupunkien bussit ovat sähköistymässä voimakkaasti ja dieselin osuus pienenevässä. Lainsäädännön ja kaupunkien omien kestävyystavoitteiden ohjaamana myös uusiutuvan dieselin osuus tulee kasvamaan ja kaasubussejakin paikallisliikenteessä käytetään. Käyttövoimamuutokseen liittyy kaupungeissa muita kotimaista päästökauppaa arviolta suurempia hintariskejä. Esimerkiksi

osassa liikennepolttoaineita toimijoita on vähän, eikä toimivaa ja kilpailtua liikennepolttoaineiden markkinaa ole.

Paikallisliikenneliitto kannattaa joukkoliikenteen aseman helpottamista verotuksen keinoin. EU:n energiaverodirektiivin uudistamisessa jäsenvaltioille jäi mahdollisuus alentaa joukkoliikennepalvelujen (bussi ja raide) verotusta. Mahdollisuus koskee sekä tavara- että henkilökuljetuksia raiteella, metrolla, raitioteillä, johdinautoilla ja paikallis- sekä seutuliikenteessä. Verovapautuksen voisi antaa esimerkiksi uusiutuvalla sähköllä. Tulee myös huomata, että esimerkiksi sähköbussien ja raideliikenteen energiaverokantaa on perusteltua yhtenäistää.

Joukkoliikenne on talousvaikeuksissa, sillä yhdessä liikkumisen pelko ja koronarajoitukset ovat vähentäneet käyttöä merkittävästi, mutta palveluja on ylläpidetty niitä tarvitseville. Joukkoliikennealan toipuminen on hidasta. Korona on johtanut yksityisautoilun osuuden kasvuun. Autolla liikkuminen on vuoden 2019 tasossa, kun taas joukkoliikennepalvelujen kysyntä merkittävästi alentunut. Uudet koronavirusvariantit ja tilanteen vaihtelu pidentävät kustannuskriisiä.

Ilman toimivaa ja houkuttelevaa joukkoliikennettä mitään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa. Erilaiset liikkumisen kannusteet ja kuluttajien valinnat painottuvat tällä hetkellä yksilöliikkumiseen.

Valtion tuki kaupunkijoukkoliikenteelle on tärkeää myös tulevana vuosina. Suomi ja EU pyrkivät strategioissaan rakentamaan tietä kestäväan, vähäpäästöiseen, kohtuuhintaiseen ja saavutettavaan liikennejärjestelmään. Kaupunkiseutujen asukkaiden arjelle, työssäkäynnille sekä palvelujen saavutettavuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle on keskeistä elvyttää joukkoliikennepalveluja, jotta tulevana vuosina päästään palaamaan hyvälle kehitys- ja kasvu-uralle.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 14 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi
Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

-

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

Voitte tässä lausua luvusta 4 (mm. päästökaupan toteutusvaihtoehdoista, toteuttamiskustannuksista (myös muista kuin viranomaisten hallinnollisista kustannuksista), seurannan, raportoinnin ja todentamisen järjestämisestä.)

-

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

-

Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensaatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensaatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)

-

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry