

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

19.2.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Fossiilittoman liikenteen tiekartta – luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä (VN/9996/2019)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Suomalaisten matkasuorite on keskimäärin yli 40 kilometriä vuorokaudessa, josta henkilö- ja pakettiauton osuus on 79 prosenttia eli reilut 32 kilometriä. Suomi on pitkien etäisyyksien harvaan asuttu maa, jossa päivittäiset matkaketjut ovat pitkiä. Suomessa henkilöautoilun verotus on korkealla tasolla. Tämän on mahdollistanut se, että henkilöauton käytölle ei ole monessa tapauksessa tosiasiallisesti vaihtoehtoja.

Suomessa, Euroopan unionin harvimmin asutussa pohjoisessa maassa vaihtoehtoisten liikkumismuotojen järjestämisen on kallista ja haastavaa. Joukkoliikenteelle ei ole edellytyksiä, jos ei ole joukkoja eivätkä sääolosuhteet puolestaan suosi kaikkia liikkumismuotoja.

Kun verrataan Suomea ja sen olosuhteita muihin Euroopan unionin maihin, niin jos jossain, niin täällä henkilöauton käyttö on perusteltua. Tästä lähtökohdasta Suomelle asetetut erittäin tiukat päästövaatimukset ja kansallisesti vielä kunnianhimoisemmat päästötavoitteet sekä tavoite kohdistaa toimenpiteet pääsääntöisesti henkilöautoliikenteeseen, eivät voi olla vaikuttamatta suomalaisten kotitalouksien ja yritysten toimeentuloon ja liikkumisedellytyksiin.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa on paljon hyviä toimenpiteitä, mutta suunnitelman toteutuminen ja rahoitus on monelta osalta epävarmaa. Näin ollen veronkorotuksia ja niiden määrää mahdollisena perälautana on mahdotonta arvioida tässä vaiheessa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan arvioinnin haasteet

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnoksessa ei ole vaikutusarviointia siitä, miten sen esittämät toimenpiteet vaikuttavat kotitalouksien ja yritysten toimintaan ja toimeentuloon.

Aidossa vaikutustenarvioinnissa pitäisi olla samaan aikaan arvioitavana kaikki asiaan vaikuttavat suunnitelmat, kuten Liikenne 12- ja valtiovarainministeriön verotyöryhmän työt, jotta voitaisiin tehdä kattava kokonaisarviointi lopputuloksesta ja sen vaikutuksista.

Hyvässä ja käyttökelpoisessa vaikutustenarvioinnissa arvioidaan myös tappiot, joita nykyisen järjestelmän suorien ja välillisten hyötyjen menetyksestä syntyy. Ei ole hyväksyttävää, että selvitetään vain vaihtoehtoisen mallin hyödyt ja nykymallin haitat.

Fossiilittoman tiekartan luonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden kokonaisvaikutuksen arviointia hankaloittaa myös se, että mahdolliset veropäätökset on lykätty kuntavaalien takia ensi syksyyn. Samalla tavalla vaalien yli on jatkettu valtiovarainministeriön liikenteen verotyöryhmän toimikautta.

Tiekarttatyöhön liittyvän päästökaupparamallin eli verotoimenpiteiden tarvearviointia varten asetetaan virkamiestyöryhmä. Asetettu aikataulu syksyksi on niin tiukka, ettei muiden toimenpiteiden vaikutukset päästöihin ole tuolloin vielä arvioitavissa.

Päästökaupparamalli ja polttoainevero

Myyntilupajärjestelmä tai kansallinen päästökauppa, miten sitä halutaankin nimittää, on luonteeltaan progressiivinen polttoainevero, jonka on arvioitu nostavan polttoaineen hintaa jopa 34–40 senttiä litralta. Järjestelmä nostaisi polttoaineiden hintoja automaattisesti, mikäli muista

toimenpiteistä ei seuraisi riittävää päästöalennamaa. Niin sanottuna perälautajärjestelmänä se mahdollistaisi myös kaikkien valtion tuloihin mahdollisesti vähentävästi vaikuttavien kannustimien käyttämättä jättämisen esimerkiksi heikentyneen valtiontalouden perusteella. Myös niiden kannustimien, joita tiekartassa esitetään. Näin ollen hinnannousu voi olla huomattavasti korkeampikin eikä kukaan pysty sitä etukäteen arvioimaan.

Siitä, miten tähän kokonaisuuteen liitetty verovelvollisen varallisuusasemaan liittyvä mahdollinen veronpalautusjärjestelmä toimisi tai mitkä olisivat sen toteuttamisen kustannukset, ei ole esitetty mitään selvitystä.

Ajatus, että uudet verolajit eivät kompensointijärjestelmien kautta vaikuttaisi kenenkään asemaan herättää kysymyksen siitä, mihin niitä silloin tarvitaan.

#### Tievero ja ruuhkamaksut

Poliittisen ohjauksen perusteella vaikuttaa siltä, että valtiovarainministeriön liikenteen verotyöryhmässä selvitetään myös paikantamiseen perustuvaa tieveromallia. Ajatus ei ole uusi, sillä vastaavanlaisia malleja on haudattu viime vuosina useaan otteeseen. Joka kerta on todettu, että järjestelmän hyöty-kustannussuhde vie siltä toteuttamiskelpoisuuden 5,5 miljoonan ihmisen maassa.

Henkilöautojen verotukseen ei tarvita kallista satelliittiperusteista järjestelmää tai ruuhkamaksuja. Aluepolitiikka voidaan hoitaa muullakin verotuksella. Mikäli autoilijoilta kerättäviä veroja halutaan poliittisilla päätöksillä muuttaa aluepainotteisiksi, niin se voidaan toteuttaa ajoneuvoveron porrastamisella. Näin toimii myös lakisääteinen liikennevakuutus. Tähän ei tarvita satojen miljoonien investointeja ja kymmenien miljoonien jatkuvia operointikustannuksia.

#### Lataus- ja jakeluverkostot

Euroopan unionissa on valittu strategia, joka lisää sähkön käyttöä liikenteessä. Autonvalmistajille asetettujen päästörajojen saavuttaminen ei ole mahdollista ilman hybridi- tai täyssähköautojen valmistusta. Näiden autojen käyttö ja sähköstä saatava hyöty edellyttää merkittävää jakeluverkon laajentamista. Uusien latauspaikkojen rakentamista on vauhditettu tukemalla taloudellisesti hankkeiden toteuttamista. Tätä toimintamallia on syytä jatkaa, sillä ilman latausmahdollisuutta hyödyt ladattavista autoista jäävät saamatta.

Sama jakeluverkoston kehittämisen ja rakentamisen haaste koskee biokaasua sekä myöhemmin mahdollisesti myös vetyä.

## Biopolttoaineet

Biopolttoaineet ovat keskeisessä osassa jo käytössä olevan autokannan päästöjen vähentämisessä. Ne mahdollistavat taloudellisesti kestäväällä tavalla autokannan kokonaistaloudellisen elinkaaren. Keskeistä on varmistaa se, että biopolttoaineita riittää myös henkilöautojen tarpeisiin tulevina vuosina.

## Autokaupan dynamiikka

Liikenteen tulevaisuutta koskevassa keskustelussa on esitetty arvioita, että polttomoottoriautojen hinnat romahtavat tulevina vuosina. Tätä keskustelua ja kehitystä on pidetty positiivisena asiana ja jonkunlaisena ratkaisuna päästöjen vähentämisessä. Asia ei ole niin yksinkertainen.

Suomen henkilöautokannan keski-ikä on yli 12 vuotta, mikä on korkeimmasta päästä Euroopan unionissa. Tämä omalta osaltaan hidastaa päästöjen vähentämistä ja sen seurauksena me lähdemme takamatkalta liikkeelle, mikä pitäisi huomioida tavoiteasetannassa.

Autokauppa on ketju, jossa yksi ratkaisu johtaa useampaan omistajanvaihdokseen eikä sen haluta katkeavan. Polttomoottoriautot ovat vaihtoautoina vielä pitkään olennainen osa myös uusien käyttövoimien autoista maksettavaa kauppahintaa ja siitäkään syystä niiden arvonmuutos ei ole merkityksetön asia. Romahduksen mielikuva tai toteutuminen hidastavat autokannan uusiutumista, kun osa kuluttajista jää odottamaan, että saavat autonsa halvemmalla ja osa jättää uuden auton hankkimatta, jottei oletettu hinnanromahdus koskisi heitä.

## Lopuksi

Sen sijaan, että liikkumisesta tehdään Suomessa kustannuksia lisäävä tekijä, niin siitä tulisi tehdä kilpailukykytekijä. Henkilöautoliikenteessä tuotetaan merkittävä määrä liikkumispalveluja, joiden tuottaminen vaihtoehtoisilla malleilla ei ole kotitalouksille tai julkiselle taloudelle mahdollista. Suomessa henkilöautolla on tulevaisuudessakin keskeinen ja perusteltu rooli päivittäisessä henkilö- ja tavaraliikenteessä. Ei ole sattumaa, että tällä myydyin autotyyppi on farmariauto ja ajoneuvorekisterissä on noin miljoona peräkärä.

Henkilöauton käyttökustannusten merkittäväällä nostolla tai käyttömahdollisuuksien rajoittamisella olisi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia kotitalouksiin ja yritystoimintaan. Keskeinen haaste

toteutettaessa toimenpiteitä päästötavoitteiden saavuttamiseksi, on varmistaa, että Suomi ja suomalaiset pysyvät jatkossakin liikkeessä.

Päästövähennyksistä aiheutuvat kustannukset eivät voi jäädä vain kotitalouksien kannattavaksi. Myös valtion täytyy itse arvioida ilmastonmuutoksen torjuntaan käytettävät resurssit ja hinta, minkä se on valmis maksamaan muutoksesta. Mikäli valtio pitää kiinni korkeasta liikenteen verotuksesta, niin kotitaloudet pitävät kiinni vanhoista autoistaan eikä päästötavoitteita ole mahdollista saavuttaa.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka  
Autoliitto ry