

Lausunto

19.02.2021

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausuntokierrokselle luonnoksen valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuone-kaasupäästöjen vähentämisestä (Fossiilittoman liikenteen tiekartta). Tiekartta vuoteen 2030 koostuu kolmesta vaiheesta, joista kolmas eli viimeinen vaihe on ehdollinen.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:ltä (jäljempänä MaRa) on pyydetty lausuntoa asiasta. MaRa lausuu asiasta kunnioittavasti seuraavan.

## 1. Liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi kohdistua vain kotimaassa liikkumiseen

Tiekarttaluonnoksessa todetaan, että fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteet ja toimet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, koska suurin osa kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä ja tieliikenteessä on siten suurin päästövähennyspotentiaali.

MaRa toteaa, että kotimaan liikenteen päästöjen vähentämistä ja kotimaan liikenteen verotusta koskevilla päätöksillä on vaikutusta henkilö- ja tavaraliikenteeseen ja toimialoista erityisesti kotimaan matkailuun ja työssä käymiseen.

Tiekarttaluonnoksessa ja päästöjen vähentämistoimissa päästövähennystavoitteet on suunnattu kotimaassa liikkumiseen ja erityisesti henkilöautoiluun.

MaRa toteaa, että matkailuala haluaa olla mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa ja on tärkeää, että päästöjä vähennetään tavalla, joka ei heikennä kotimaisen matkailun toimintaedellytyksiä tai lisää kotimaan matkailun kustannuksia.

Taakka tulee jakaa oikeudenmukaisesti niin, että päätöksillä ei suosita ulkomaille matkustamista kotimaanmatkailun kustannuksella. Jos liikenteen päästöjen vähentämisessä nostetaan henkilöautoilun kustannuksia nykyisestä, tämä suosii ulkomaille matkustamista. Tästä seuraa, että matkailun tulot, verot ja työpaikat menevät ulkomaille samalla kun suomalaisten matkailusta aiheutuvat liikenteen kokonaispäästöt kasvavat.

Kotimaanmatkailussa matkoista suurin osa tehdään omalla autolla (esimerkiksi Pohjois-Suomeen suuntautuvista matkoista 90 %). Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpään kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla.

MaRan näkemyksen mukaan näköpiirissä ei ole sellaisia muutoksia, että henkilöauton asema suosituimpana liikennevälineenä kotimaanmatkailussa muuttuisi ottaen huomioon liikkumistarpeet ja alueiden ja kohteiden saavutettavuus eri liikennevälineillä.

MaRa toteaa, että monet suomalaiset liikkuvat kotimaassa myös matkailuajoneuvoilla, joko matkailuautoilla tai henkilöauton perässä vedettävällä matkailuvaunulla. Matkailuautot ovat yleistyneet niin, että matkailuajoneuvoista jo lähes puolet on matkailuautoja. Suomessa matkailuautojen määrä 10 000 asukasta kohden on Euroopan suurin (lähde: The Caravaning Industry Association CIVD). Matkailuautoja on tällä hetkellä maassamme liikenteessä yli 60 000. Niillä ajetaan

vuosittain keskimäärin 10 000 km. Matkailuautojen käyttöäksi on suunniteltu 30–40 vuotta. Matkailuvaunuja on tällä hetkellä rekisterissä noin 67 000. Kaikilla sähköautomalleilla ei voida vetää perävaunuja. Matkailuautot uusiutuvat vähäisten ajokilometrimäärien takia henkilöautoja hitaammin, eikä matkailuautopuolelle polttomoottorille ole vielä pitkään aikaan odotettavissa käyttökelpoista vaihtoehtoista käyttövoimaa.

MaRa toteaa, että liikenteestä syntyvät päästöt eivät vähene tekemällä autolla ajamisesta vielä nykyistäkin kalliimpaa, ainakaan matkailuun liittyvän liikenteen osalta. Jos autolla liikkumista vaikeutetaan tai autoilun kustannuksia nostetaan, kotimaanmatkailu Suomessa vähenee ja se korvaantuu matkoilla ulkomaille lentämällä tai laivoilla. Vaihtoehto kotimaan automatkailulle on lento ulkomaille tai viihderisteily. Suomalaisten matkailu ulkomaille on kasvanut tällä vuosituhannella rajusti. Suomalaiset ovat Eurostatin mukaan EU:n innokkaimpia ulkomaan matkailijoita. Koronakriisin jälkeinen aika näyttää, muuttuvatko matkailun trendit ja jatkavatko suomalaiset rajoiusten purkamisen jälkeen yhä innokasta ulkomaan matkailua lentäen ja laivoilla vai tehdäänkö matkoja enemmän kotimaassa.

Kotimaanmatkailun yksi suurimpia ongelmia on sen hintakilpailukyky suhteessa suomalaisten suosikkikohteisiin ulkomailla. Tieliikenteeseen kohdistuvia päästövähennystoimia valmisteltaessa tulee huolehtia siitä, että hintakilpailukyvyyn epäsuhta ei kasva. Kotimaan matkailun ja kokonaispäästöjen kannalta positiivista muutosta ei tapahdu, jos suomalainen valitsee yhä useammin ulkomaan matkan kotimaan matkan sijaan. Päästöt kasvavat, koska lentäen tai viihderisteilijällä tehty lomamatka aiheuttaa merkittävästi enemmän päästöjä kuin automatkailu kotimaassa. Kansainvälisessä lentoliikenteessä ja laivaliikenteessä käytettävät polttoaineet ovat verovapaita.

Suomen kansantalouden kannalta ongelmana on matkailutulojen ja matkailumenojen epätasapaino. Suomen matkustustaseen alijäämä (=matkailutulot ovat matkailumenoja pienemmät) on kasvanut lähes miljardi euroa kuudessa vuodessa (2013-2019), mistä on seurannut verotulojen menetystä noin 0,3 miljardia euroa. Tilastokeskuksen mukaan matkustustaseen alijäämä vuonna 2019 oli noin 1,74 miljardia euroa. Tästä syystä on kansantaloudenkin kannalta tärkeää, että Suomessa ei tehdä esimerkiksi päästöjen vähentämistoimia tehtäessä sellaisia päätöksiä, jotka entisestään lisäävät suomalaisten intoa matkustaa kotimaan sijasta ulkomaille.

Tieliikenteeseen kohdistuvia päästövähennystoimia ja liikenteen verotusta kehitettäessä liikennettä on tarkasteltava aina kokonaisuutena. Vaikutuksia ei tule tarkastella pelkästään Suomen rajojen sisällä, vaan on tarkasteltava miten suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat suomalaisten liikkumiseen ja sen kustannuksiin kotimaassa verrattuna ulkomaille tapahtuvaan matkustamiseen.

Tiekartan toimenpiteillä on vaikutusta myös Suomeen suuntautuvaan kansainväliseen matkailuun. Suomeen autolla saapuvat matkailijat ovat tärkeä ja iso matkailijaryhmä. Iso osa Suomeen saapuvista automatkailijoista on kiertomatkailijoita, jotka käyvät matkan aikana kahdessa tai

useammassa maassa. Venäjältä Suomeen saapuvat automatkailijat ovat myös tärkeä matkailijaryhmä. Esimerkiksi polttoaineiden hintaa nostavat veronkorotukset Suomessa ohjaisivat automatkailua pois Suomesta.

Monet matkailu- ja ravintola-alan yritykset palvelevat asiakkaita ympärivuorokautisesti ja ainakin niin, ettei julkinen liikenne toimi tai sitä ei ole. Henkilöauto on tällöin usein ainoa keino päästä työpaikalle.

Suomalaisilla on paljon vapaa-ajan asuntoja muualla kuin vakituisella asuinpaikkakunnallaan. Tilastokeskuksen mukaan Suomessa on noin 512 000 ke-sämökkiä. Monille vapaa-ajan asuinnoille pääsemisessä henkilöauto on ainoa käytännössä toimiva vaihtoehto. Henkilöautoilun kustannusten kasvattaminen tekisi mökkeilystä kalliimpaa erityisesti yhä kasvavalle joukolle eläkeläisiä. Vapaa-ajan asukkailla on suuri merkitys useille paikkakunnille, jotka kärsivät suurista muuttotappioista. Henkilöautoilun tekeminen kalliimmaksi ja siitä seuraava mökkeilyn vähentyminen vähentäisi monen muuttotappiopaikkakunnan elinmahdollisuuksia.

MaRa kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä siitä, että tiekarttaluonnoksen ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteet eivät sisällä autoilun kustannuksia lisääviä toimenpiteitä.

Tiekarttaluonnoksessa kolmas vaihe on ehdollinen ja siinä valmisteltaisiin mahdollisia toimenpiteitä kilometriveron käyttöönotosta sekä polttoaineiden kansallisesta päästökaupasta, jos 1- ja 2 -vaiheen toimenpiteet eivät ole riittäviä tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Lisätoimien arvioinnissa otetaan huomioon myös Suomen hiilineutraaliustavoitteen eteneminen muilla sektoreilla ja muiden toimenpiteiden osalta, päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja työn tueksi tehdyt huolelliset vaikutusarviot.

MaRa toteaa, että kilometrivero, kaupunkien tietullit ja polttoaineiden päästökauppaan siirtyminen nostaisivat autolla liikkumisen, kotimaan matkailun ja työssäkäynnin kustannuksia. MaRa suhtautuu toimenpiteisiin kielteisesti.

Matkailu- ja ravintola-alan yritysten kannalta merkitystä on myös tavaraliikenteeseen kohdistuvilla toimilla. Logistiikkayritysten kustannuksia ei tule lisätä, koska tästä seuraisi se, että tavarantoimitukset eri puolelle Suomea sijaitseviin matkailu- ja ravintola-alan yrityksiin kallistuisivat. MaRa toteaa, että liikenne- ja logistiikka-alan omassa tiekartassa on kuvattu laaja valikoima toimenpiteitä päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä ilman veronkorotuksia, kilometriveroja tai polttoaineen myynnin rajoittamista.

Valtiovarainministeriö valmistelee parhaillaan liikenteen verotuksen uudistamista. Työryhmän tehtävänä on arvioida liikenteen nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen ja veronluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia. Työryhmä antaa suosituksia tarvittavista verotoimista päästöohjauksen tehostamiseksi ja veropohjan turvaamiseksi. MaRa ottaa VM:n työryhmän valmistelemiin asioihin tarkemmin kantaa, kun työryhmän suosituksia koskeva luonnos lähetetään lausuntokierrokselle.

## 2. Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen vaiheen toimenpiteistä

### 2.1 Yleiset huomiot

Tiekarttaluonnoksen mukaan ensimmäisessä vaiheessa keväällä 2021 päätetään tuista ja kannusteista 1-19, joilla edistetään liikenteen päästöttömyyttä. Näillä toimenpiteillä edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet eivät lisää henkilöautoilun tai matkailu- ja ravintola-alan yritysten kustannuksia. Poikkeuksena tästä on huoltoase-maketjuille kaavailtu velvoite sähköautojen latauspisteiden asentamiseen.

### 2.2 Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran edistäminen tuilla

Siirtymää fossiilista polttoaineista vaihtoehtoihin käyttövoimiin voidaan edistää julkisen jakeluinfrastruktuurin tuilla. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa todetaan, että tarvitaan koko maan kattava sähköautojen julkinen latausverkko sekä kaasuautojen tankkausinfra. Nämä ovat ehdoton edellytys oikeudenmukaiselle siirtymälle ilmaston kannalta parempiin ratkaisuihin liikenteessä. Koska vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien autojen määrät ovat Suomessa vielä melko pieniä, jakeluinfran rakentaminen ei välttämättä ole vielä kannattavaa liiketoimintaa. Siksi alkuun tarvitaan valtion jakeluinfratukea.

Vaiheeseen yksi sisältyvänä toimenpiteenä (toimenpide 2) ehdotetaan, että jatketaan ja korotetaan liikennesähkön ja –kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tukea. Latausinfraan tukemiseen varataan 8,5 miljoonaa euroa per vuosi eli yhteensä 34 miljoonaa euroa vuosille 2022–2025. Tästä summasta 22 miljoonaa euroa varataan suuritehoisten latauspisteiden asentamiseen.

MaRa pitää jakeluinfrastruktuurin tukea kannatettavana. Valtion tulisi tukea sähköautojen latausverkoston rakentamista matkailualan yritysten yhteyteen ja erityisesti liikenneasemille.

Ottaen huomioon kunnianhimoiset tavoitteet liikenteen sähköistymiselle ehdotettu tuki (22 miljoonaa euroa) on liian pieni.

Energiaviraston latausinfrastruktuuria koskevissa kilpailupäätöksissä (1 – 31.10.2020) edellytetään, että yritys osallistuu latauspisteiden kustannuksiin peräti 45 % omavastuuosuudella. Pikalatureiden kohdalla yrityksen omavastuuosuus olisi jopa 20 000–40 000 euroa. Yrityksen maksettavaksi jäävä osuus infratuen saamiseksi on kohtuuttoman suuri. Jotta julkiset suuritehoiset latauspisteet lisääntyisivät vuosina 2022–2025 tavoitteen mukaisesti 1 400:lla, on valtion tukiosuutta nostettava (55 %) huomattavasti nykyisestä. Muussa tapauksessa tavoite ei toteudu.

### 2.3 Huoltoasemaketjuja koskeva velvoite latauspisteiden rakentamiseen

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteissä (toimenpide 4) mainitaan huoltoasemaketjuja koskeva hallitusohjelmakirjaus. Sen mukaan ”huoltoasemaketjuille säädetään velvoite tarjota tietty määrä sähköautojen latauspisteitä huolto-asemien yhteyteen”. Tiekartan mukaan arvioitaisiin huoltoasemille suunnatun velvoitteen mahdolliset toteuttamistavat. Arvioinnissa tulisi huomioida erityisesti velvoitteen taloudelliset vaikutukset huoltoasemayrityksille sekä perustuslailliset kysymykset elinkeinovapauteen ja omaisuuden suojaan liittyen. Lisäksi olisi arvioitava suhde muuhun lainsäädäntöön, sääntelyn tar-koituksen mukaisuus sekä saavutettavissa olevat ilmastotavoitteita tukevat vaikutukset.

MaRa toteaa, että liikenneasemia koskeva hallitusohjelmakirjaus on vastoin vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevassa jakeluinfradirektiivissä omaksuttua markkinaehtoisuutta, teknologianeutraalisuutta ja toimialaneutraaliutta. Nämä periaatteet ovat tärkeitä, kun päätetään toimista sähköisen jakeluinfran edistämiseksi.

Liikenneasemat lisäävät latauspisteitä omatoimisesti sitä mukaa, kun sille on liiketoiminnalliset edellytykset ja asiakastarve niin vaatii. Sähkölatauspisteiden asentamisessa ensisijainen markkinahyöty on sähköä myyjillä, ei liikenneasemilla. Julkisten latauspisteiden lisäämiseen kohdistuvien toimien tulee olla kannustavia eikä pakottavia. Fossiilittoman tieliikenteen tiekartassa mainituilla kannusteilla ja tukimalleilla voidaan vauhdittaa sähköautojen julkisten latauspisteiden määrän markkinaehtoista lisääntymistä.

Sähköautokannan vähäisyyden ja latauspisteinvestoinnin suuruuden vuoksi liikenneasemien yhteydessä olevista latauspisteistä on erittäin vaikea saada kannattavia. Investointi on elinkeinonharjoittajalle kannattamaton tai sen takaisinmaksuaika on kohtuuttoman pitkä. Tämä korostuu hyvin kalliiden pikalatauspisteiden kohdalla. Pikalatauspisteiden rakentaminen maksaa tällä hetkellä arviolta noin 50 000–90 000 euroa.

Eriyisesti haja-asutusalueella olevien pienten liikenneasemayritysten toimintaa rasittaa heikko kannattavuus, mikä on johtanut ja johtaa toimintojen lo-pettamiseen. Liiketoiminnallisesti kannattamattomien, mutta kustannuksia aiheuttavien sähköautojen latauspisteiden asentamista koskeva pakkovelvoite voimistaisi työllistämisen ja alueellisten palveluiden saatavuuden kannalta hyvin negatiivista kehitystä. Myös koronakriisi on heikentänyt liikennease-mayritysten investointimahdollisuuksia useiden vuosien ajaksi.

MaRa toteaa, että liikenneasemat ovat jo sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevan sääntelyn piirissä. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä on hyväksytty lokakuussa 2020. Sen nojalla myös olemassa olevat ei-asuinrakennukset, joiden yhteydessä on yli 20 parkkipaikkaa, on vuoden 2025 alkuun mennessä varustettava vähintään yhdellä sähköauton latauspisteellä. Lain velvoitteen johdosta Suomeen rakennetaan olemassa olevien ei-asuinrakennusten yhteyteen yhteensä 50 000 – 100 000 latauspistettä, todennäköisesti lähemmäs 100 000.

Laki aikaansaa erittäin mittavan ”investoinnin” sähköautojen latausverkostoon. Toimialaneutraali sääntely ei aiheuta elinkeinoelämälle ja matkailu- ja ravintola-alan yrityksille kohtuuttomia kustannuksia eikä pakota tekemään yritysten omistuksessa ja hallinnassa olevissa rakennuksissa kalliita sähkö-remontteja. Perustaso kunnioittaa myös rakennusten ja kiinteistön omistajien perustuslaissa vahvistettua omaisuudensuojaa. Liikenneasemiin kohdistuva velvoite, joka poikkeaisi sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevasta toimialaneutraalista laista, olisi ristiriidassa perustuslain omaisuuden suojan kanssa.

### 3. Tiekartan toinen vaihe

Tiekarttaluonnoksessa todetaan, että toisessa vaiheessa syksyllä 2021 muun muassa Suomen kestävä kasvun ohjelman ja valtiovarainministeriön liikenteen verotustyöryhmän ratkaisujen selvittyä lisätään valikoimaan tarkoituksenmukaiset lisäkeinot, joiden edellytyksistä ja vaikutuksista saadaan lisätietoja. Mahdollisina keinoina mainitaan seuraava:

- Jakeluelvoitteen kasvattaminen esitettyä 34 prosenttia suuremmaksi (esimerkiksi 40 %), mikäli biodieselin ja biokaasun saatavuus kotimaisel-la

kestävällä tuotannolla vahvistuu ja investoinnit sähköpolttoaineiden teollisen mittakaavan tuotantoon sen mahdollistavat. Lisäksi toteutetaan selvitys jakeluelvoitteen edellyttämistä kestävyysvaatimuksista.

- Etätyön lisääntymisen edellytykset ja vaikutusarvio
- Väylien kunnossapidon parantamisen vaikutusarvio
- Liikenteen digitaalisten ratkaisujen erittely ja niiden vaikutusarviot

- Muut esiin nousevat uskottavat, todennettavat päästövähennyskeinot

### 3.1 Valtion tulee edistää lähityön palaamista

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnoksessa etätöiden edistäminen (toimenpide-ehdotus 22) nähdään positiivisena asiana päästöjen vähentämisen näkökulmasta. Etätyötä ja lähityötä ei voi kuitenkaan arvioida yksistään liikenneasiana. Lähityön korvaantuminen etätöillä vaikuttaisi erittäin kielteisesti matkailu- ja ravintola-alaan ja moneen muuhun toimialaan ja niissä työskenteleviin työntekijöihin. Etätöiden tekeminen vähentää kulutuskysyntää, verotuloja ja heikentää työllisyyttä.

Työpaikoilla työskentelevät työntekijät käyttävät paljon ravintola-alan yritysten palveluita (esimerkiksi lounasruokailu). Työntekijät käyttävät myös palveluita ja käyvät ostoksilla työpaikan ja kodin välisen työmatkan aikana ja myös vapaa-ajallaan töistä lähdettyään. Matkailu- ja ravintola-alan yritysten lisäksi kysyntä kohdistuu esimerkiksi museoihin, teattereihin ja kaikkiin paikkoihin, joissa pistäydytään tai joihin jäädään töiden jälkeen kollegoiden tai muiden kavereiden kanssa. Etätöissä olevat käyttävät palveluita huomattavasti vähemmän, jos lainkaan. Koronakriisin aikana tapahtunut siirtyminen etätöihin on romahduttanut matkailu- ja ravintola-alan ja monen muun toimialan yrityksen myynnin. Lähityöiden korvaantuminen etätöillä johtaisi kaupunkien keskustojen vetovoiman ja palvelujen kysynnän vähentymiseen. Kaupunkien keskustojen elinvoimaisuus perustuu ihmisten liikkumiseen ja vahvaan kulutuskysyntään.

Etätöihin siirtymisestä on kärsinyt myös joukkoliikenne. Joukkoliikenne on etätöiden takia raskaasti tappiollista.

Etätyöhön siirtymisessä ei ole otettu huomioon ravitsemuksellisia asioita ja sen merkitystä kansanterveyteen. Kun työntekijät ovat etätöissä, he syövät esimerkiksi kaupan valmisruokia sen sijaan, että kävisivät esimerkiksi henkilöstöravintoloissa nauttimassa terveellisiä ja monipuolisia lounaita. Jos etätyö yleistyy, tällä tulee olemaan erittäin kielteiset vaikutukset kansanterveyteen.

Valtion talouden saaminen tasapainoon edellyttää työllisyyden merkittävää kasvua. Etätyön edistäminen heikentäisi palvelujen kysyntää ja vähentäisi työllisyyttä. Etätöiden tekemistä ei voida valtion toimenpitein edistää. Valtion tulee edistää lähityöhön palaamista.

## 4. Tiekartan kolmas vaihe

### 4.1 Yleistä



Tiekarttaluonnoksessa kolmas vaihe on ehdollinen ja siinä valmisteltaisiin mahdollisia toimenpiteitä kilometriveron käyttöönotosta sekä polttoaineiden kansallisesta päästökaupasta, jos 1- ja 2 vaiheen toimenpiteet eivät ole riittäviä tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Lisätoimien arvioinnissa otetaan huomioon myös Suomen hiilineutraaliustavoitteen eteneminen muilla sektoreilla ja muiden toimenpiteiden osalta, päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja työn tueksi tehdyt huolelliset vaikutusarviot.

MaRa toteaa, että tieliikenteen päästöjen vähentämistoimia tehtäessä ja liikenteen verotusta uudistettaessa on tärkeää, että liikenteen ja autoilun verotus ei kiristy nykyisestä. Henkilöautoilijat maksavat jo nykyisin suurimman osan liikenteen veroista. Tieliikenteen verotuotto valtiolle on merkittävä, 8,1 miljardia euroa vuodessa. Tieliikenne on Suomessa korkeasti verotettua. Ruotsi verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän.

Liikenteen verotulot tulevat liikenteen sähköistymisen ja polttoainetehokkuuden parantuessa laskemaan, jos liikenteen verotusta ei muuteta. MaRa katsoo, että liikenteen verotusta voidaan muuttaa nykyisiä veroelementtejä säätämällä eikä henkilöautoilijoilta pidä kerätä uusia veroja. MaRa ottaa tarkemmin kantaa liikenteen verotukseen, kun VM lähettää verotusta koskevat suositusluonnokset lausunnolle.

Seuraavassa tuodaan esille MaRan näkemykset kaavaillusta kilometriverosta ja polttoaineiden päästökaupasta. MaRa suhtautuu toimenpiteisiin kielteisesti, koska ne nostaisivat autoilun ja kotimaan matkailun kustannuksia.

#### 4.2 Kilometriverosta

Matkaan perustuva kilometrivero pitkien etäisyyksien maassa olevassa Suomessa vähentäisi kotimaanmatkailua ja siirtäisi matkailua yhä enemmän ulkomaille.

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia Ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Autoilun kustannukset ovat jo tällä hetkellä korkeita. Jos kilometrivero otettaisiin käyttöön, matkustaminen Suomessa omalla autolla kallistuisi entisestään. Vaikka autokanta sähköistyisi

Suomessa ennusteiden mukaisesti, bensiini- ja dieselautot muodostavat kuitenkin enemmistön henkilöautoista myös 2030-luvulla. Matkailuautot, joiden käyttöikä on 30 - 40 vuotta, tulevat vielä hyvin pitkään kulkemaan polttomoottorin voimalla. Bensiinin- ja dieselin hinnan päälle tuleva kilometriverso nostaisi näin ollen autoilun kustannuksia. Tämä vähentäisi kotimaan matkailua ja ohjaisi kuluttajia matkustamaan ja kuluttamaan yhä enemmän ulkomaille.

Kilometriverso olisi haitallinen myös sähköauton käyttäjille. On viitteitä siitä, että sähköautojen käyttäjät matkailivat autolla paljon kotimaassa, koska liikkuminen sähköautolla on edullista. Sähköauton välitön käyttökustannus on ladattavasta sähköstä maksettava hinta. Ajettuun matkaan perustuva kilometriverso tekisi sähköautolla kotimaassa ajamisesta kalliimpaa, jolloin ulkomaanmatka lentäen, laivalla tai omalla autolla tehtäisiin kotimaan matkailua houkuttelevammaksi.

Kansainvälisiä vertailuja tehtäessä on huomioitava, että Suomessa etäisyydet ovat pitkiä. Kun esimerkiksi Etelä-Suomesta ajetaan Pohjois-Suomeen, kilometrejä kertyy yhteensä vähintään 1 500 ja parhaimmillaan 2 500. Jos kilometriverso säädettäisiin, kotimaanmatkailu Suomessa vähenisi ja suomalaiset suuntaisivat vapaa-ajan viettoon muihin kohteisiin (esimerkiksi lentäen Keski-Eurooppaan tai toiseen Pohjoismaahan). Kilometriverson käyttöönotosta kärsijöitä olisivat myös useat muut paikkakunnat ja siellä olevat matkailukohteet. Suomalaiset ajavat lomapaikkakunnille useita kertoja vuodessa (esimerkiksi mökeille matkustavat) ja ajokilometrejä kertyy monta tuhatta vuodessa. Kilometriverso vähentäisi myös tätä liikkumista ja näivettäisi suosittuja matkailualueita eri puolella Suomea.

Moni työntekijä liikkuu omalla autolla eikä voi esimerkiksi työssäoloaikojen takia siirtyä julkisen liikenteen käyttäjäksi. Kilometriverso nostaisi työntekijöiden työmatkakustannuksia ja pahentaisi myös tietyillä toimialoilla työvoiman kohtaanto-ongelmaa, kun työntekijät eivät olisi halukkaita ajamaan pitempiä työmatkoja autolla kilometriverson takia.

Kilometriversoa koskevan järjestelmän luominen kestää kauan, kuten Ruotsissa tehty selvitys osoittaa. Luotettavan, tehokkaan, sosiaalisesti ja eri maan alueiden erot huomioivan oikeudenmukaisen veronkeruujärjestelmän luomiseen liittyy monia haasteita. Auton paikantamiseen liittyvään veroon liittyy myös monia epävarmuustekijöitä, mitä tulee verotuksen oikeellisuuden varmistamiseen. Kilometriverso edellyttäisi myös uusia ja kustannuksia aiheuttavia valvontamekanismeja, joilla voidaan tehokkaasti estää veron välttäminen.

#### 4.3 Päästökaupasta

Kaavaillussa päästökaupamallissa fossiilisten polttoaineiden myyjille annettaisiin oikeus myydä polttoainetta tietty määrä ja kiintiöiden määrää vähennettäisiin joka vuosi. Päästökauppa johtaisi fossiilisten polttoaineiden hinnan (voimakkaaseen) nousuun nykyisestä.

Vaikka tiekartassa annetaan hyvin positiivinen arvio (täys)sähköautojen määrän kehityksestä, niin on selvää, että enemmistö henkilöautoista on vielä 2030 – luvulla bensiini- tai dieselautoja. Autojen käyttöaika Suomessa on pitkä. Tällä hetkellä liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä on noin 12 vuotta. Tämän vuosikymmenen alussa ostettua bensiini- tai dieselhenkilöautoa käytetään vielä pitkään 2030-luvulla.

Päästökauppaan siirtyminen johtaisi siihen, että autolla ajaminen Suomessa kallistuisi. Jos autolla ajaminen Suomessa kallistuu, samalla vähenee myös kotimaan matkailu ja -kysyntä. Kotimaan matkailu työllistää ja tuottaa valtiolle paljon erilaisia verotuloja. Kotimaan matkailun kallistuessa polttoaineen hinnan nousun takia, suomalaiset matkailisivat yhä enemmän ulkomail-le lentokoneilla ja risteilyaluksilla. Tämä johtaisi päästöjen lisääntymiseen ainakin matkailuun liittyvien päästöjen osalta.

## 5. Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet

Tiekartassa todetaan, että pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmaan on kirjattu, että tällä hallituskaudella säädetään laki, joka mahdollistaa ruuhka-maksujen käyttöön. Päätökset ruuhkamaksujen käyttöönotosta tehdään kuitenkin aina erikseen kaupunkiseuduilla. Tiekartassa on laskettu ruuhkamaksujen mahdollinen päästövähennysvaikutus.

MaRa toteaa, että käytännössä ruuhkia esiintyy vain pääkaupunkiseudulla rajoittuen tiettyihin arkipäivien (ma-pe) aamun ja iltapäivän tunteihin, mutta ruuhkat ovat kansainvälisesti verrattuna vähäisiä. Muina aikoina ruuhkia ei esiinny.

Ruuhkamaksu on uusi vero, jolla kansalaisten käytössä olevia varoja siirrettään julkiselle sektorille mikä vähentää yksityisen sektorin palvelujen käyttöä ja työllisyyttä.

Ruuhkamaksut siirtäisivät työpaikkoja ja työn tekemistä pois kaupunkien keskustoista. Lähityön vähentyminen keskusta-alueella johtaisi alueella tapahtuvan kuluttajakäynnin laskuun. Ruuhkamaksuista seuraisi myös se, että henkilöautolla tehdyt kauppa- ja asiointikäynnit siirtyisivät yhä enemmän kaupunkien keskustoissa sijaitsevista liikkeistä sellaisille alueille, joihin ajamista ruuhkamaksut eivät koskisi.

Ruuhkamaksujen käyttöönotto vähentäisi kaupunkien keskustojen elinvoimaisuutta ja se johtaisi keskustoissa toimivien yritysten palvelujen kysynnän merkittävään vähenemiseen ja jopa lopettamisiin. Ruuhkamaksujen käyttöönotto lisäisi myös niiden työntekijöiden kustannuksia, joilla ei

ole vaihtoehtoa oman auton käytölle. Esimerkiksi matkailu- ja ravintola-alan yritysten työntekijät joutuvat vaihtelevien työaikojen takia käyttämään omaa autoa.

Edellä todetulla perusteella MaRa vastustaa ruuhkamaksujen käyttöönottoa kaupunkiseuduilla.

Lisätietoja antaa lakimies Kai Massa, 09-62204047, kai.massa@mara.fi

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

---

Timo Lappi

toimitusjohtaja

---

Veli-Matti Aittoniemi

varatoimitusjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongresseja, messuja ja tapahtuma-alan yrityksiä, ravinto-loita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenne-asemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Massa Kai  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry