

MOOTTORILIIKENTEN KESKUSJÄRJESTÖ

PL 50, Nuijamiestentie 7, 00401 Helsinki – www.molike.fi – puh 020 7756 809 tai 040 570 9070 – sähköposti molike@taksiliitto.fi

15.9.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta,
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaos ja verojaos
Eduskunta

MAANTIELIIKENNE JA ILMASTOTAVOITTEET

Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden lähtökohtana tekniikkaneutraalius

Suomelle asetetut ilmastotavoitteet ovat liikennesektorille haastavia, koska autokanta uusiutuu hitaasti ja liikkumistottumuksissa tapahtuvat muutokset ovat hitaita. Tavoitteiden saavuttamiseksi tehtävät toimenpiteet eivät saa nostaa kohtuuttomasti liikkumis- ja kuljetuskustannuksia ja siten heikentää Suomen kilpailukykyä. Tämä tulee ottaa huomioon erityisesti liikenteen polttoaineita koskevissa verolinjauksissa. Esimerkiksi dieselpolttonesteen yhden sentin hinnankorotus nostaa liikenteen kuluja 40 miljoonaa euroa, josta kolmannes kohdistuu suoraan tavaraliikenteeseen.

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta käsittelevät työryhmä linjasi elokuun lopulla päästövähennystoimia ja päätyi suosittelemaan muun muassa biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kasvattamista, latausinfraan kohdennettavaa tukea sekä erittäin vähäpäästöisille ajoneuvoille suunnattua hankintatukea. Koska autokannan kiertoaika on noin 20 vuotta, olemassa olevaan autokantaan suunnatut toimenpiteet ovat päästöjen vähentämisen kannalta avainasemassa. Biopolttoaineiden käytön lisääminen sekä vanhimman autokannan osan nuorentaminen esimerkiksi kampanjaluonteisilla romutuspalkkioilla ovat koko autokantaan suunnatuista toimenpiteistä tehokkaimpia. Suomella on erinomaiset edellytykset biopolttoaineiden tuotantoon ja kehittyneiden uusiutuvien kotimaisia raaka-aineita hyödyntävien polttoaineiden tuotekehitykseen. Jakeluelvoite on kustannustehokkain vaihtoehto biopolttoaineiden laajamittaiseen yleistymiseen, sillä se luo luontaisen kysynnän polttoaineiden biokomponenteille. Samalla on kuitenkin varmistettava, että biopolttoaineiden korkeampi hinta ei siirry polttoaineiden hintoihin, jotta liikkumis- ja kuljetuskustannukset eivät kasvaisi.

Toteutettavien päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulee olla tekniikkaneutraaleja, jotta ne eivät aiheuttaisi teknologiariippuvaisia markkinahäiriöitä tai jarruttaisi päästöjen vähentämisen ja energiatehokkuuden parantamisen teknologista kehitystä. Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittymistä on haastavaa arvioida, ja ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille teknologisille innovaatioille. Tähän voidaan päästä vain tekniikkaneutraalein toimin muistaen kuitenkin, että dieselpolttonesteen alhaisempi verotaso on välttämätön elinkeinoelämänkilpailukyvyyn kannalta. Yksinomaan tiettyyn käyttövoimaan tai teknologiaan, esimerkiksi sähköautoille, kohdennetut tuet vinouttavat pahimmillaan kysyntää ja aiheuttavat markkinahäiriöitä autojen myynnissä ja jälkimarkkinoilla. Hankintatuet olisivat suunnattava hiilidioksidipäästöihin pohjautuen ja niiden määrittelyssä tulisi mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon koko polttoaineen elinkaari, jotta myös biopolttoaineiden päästöjä vähentävä vaikutus voitaisiin ottaa huomioon päästövähennystoimien suunnittelussa.

MOOTTORILIIKENTEEN KESKUSJÄRJESTÖ

PL 50, Nuijamiestentie 7, 00401 Helsinki – www.molike.fi – puh 020 7756 809 tai 040 570 9070 – sähköposti molike@taksiliitto.fi

Päästötavoitteen saavuttamiseen tarvitaan rakenteellisia verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voidaan nopeuttaa

Liikenteen verotukseen tulisi Suomessa määritellä tiekartta, jossa rakennetaan ympäristötavoitteiden saavuttamiseen kannustava ja Suomen kilpailukyvyyn huomioiva veromalli. Liikenteen verotusta tarkastellaan nykyisin pääosin fiskaalisin tavoittein ja yksittäisinä veroina, jolloin verojen kokonaisvaikutusta ei arvioida kuluttajien ja yritysten talouden näkökulmasta kokonaisuutena.

Autokannan keski-ikä kehitykseen ja ajoneuvokannan poistuman määrään vaikuttaa eniten henkilöautojen ensirekisteröintien määrä, joka puolestaan riippuu autojen hankintahinnasta. Autovero hidastaa merkittävästi autokannan uusiutumista. Suomessa tulisikin jatkaa määrätietoisesti nykyisen hallituksen aloittamaa portaittaista autoveron alentamista, joka siirtää verotuksen painopistettä hankinnasta käyttöön. Suurimmassa osassa EU-maita ei ole auton hankintaverotusta, vaan verotuksen painopiste on vuosittaisissa käyttömaksuissa. Korkean autoveron maita on Euroopassa enää muutamia, ja lähes kaikissa niissä etsitään keinoja hankintaverotuksen hallittuun poistamiseen. Muun muassa Euroopan korkeimman autoveron maa Tanska valmistelee parhaillaan autoveron merkittävää alentamista.

Henkilö- ja pakettiautojen päästöjen mittauskäytännöt muuttuvat lähivuosina olennaisesti. YK:n valmisteleman WLTP-mittaustavan tavoitteena on tuoda laboratoriossa tehdyt mittaukset lähemmäs todellisessa liikenteessä syntyviä päästöjä. Mittaustapojen uudistaminen luo muutostarpeita myös liikenteen päästöjen sääntelyyn ja hiilidioksidipohjaiseen vero-ohjaukseen, sillä uudella mittaustavalla saatavat hiilidioksidipäästö- ja kulutusarvot ovat aiempaa korkeammat. Ilman verotuksen muutosta päästöjen mittaustavan muutos nostaa uusien aiempaa vähäpäästöisempien ajoneuvojen verotusta, sillä muuttuneen mittaustavan vuoksi ne näyttävät vanhempia ajoneuvoja suuripäästöisemmiltä. Olisikin olennaisen tärkeää, että autoveron jo päätetyt alentamisportaita suurennettaisiin jo vuosina 2018–2019, jotta autovero ei uuden mittaustavan käyttöönoton takia tahattomasti kiristyisi.

Autoveron alentaminen toisi kiistattomia etuja toisaalta autokannan kierron nopeuttamisen ja uusiutumisen ja toisaalta verorakenteen yksinkertaisuuden ja yhdenvertaisuuden kannalta. Se vähentäisi merkittävästi autokannan päästöjä ja parantaisi liikenneturvallisuutta, sillä autoveron poistaminen nopeuttaisi autokannan kiertoa 3-4 vuodella. Autovero on veropohjana suhdanneherkkä, koska ensirekisteröintien määrä vaihtelee talouskehityksen mukaan, autokanta sen sijaan on veropohjana huomattavasti stabiilimpi. Korkea autovero luo otollisen ympäristön käytettyjen autojen maahantuontiin. Autovero muodostaa henkilöliikennepalveluja tarjoaville yrityksille lisäkustannuksia ja asettaa eri verokannan ajoneuvoilla liikennepalveluja tarjoavat yritykset keskenään eriarvoiseen asemaan.

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry

MOOTTORILIIKENTEN KESKUSJÄRJESTÖ

PL 50, Nuijamiestentie 7, 00401 Helsinki – www.molike.fi – puh 020 7756 809 tai 040 570 9070 – sähköposti molike@taksiliitto.fi

MOOTTORILIIKENTEN KESKUSJÄRJESTÖ RY - www.molike.fi

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry on kahdeksan johtavan tieliikenteen järjestö yhteistyöelin. Edustamme käytännössä koko maantieliikenteen toimialaa.

Jäsenjärjestömme ovat:

- Autoalan Keskusliitto ry – www.akl.fi
- Autoliitto ry – www.autoliitto.fi
- Autotuojat ja -teollisuus ry – www.autotuojat.fi
- Linja-autoliitto ry – www.linja-autoliitto.fi
- Suomen Autokoululiitto ry – www.autokoululiitto.fi
- Suomen Autoteknillinen Liitto ry – www.satl.fi
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry – www.skal.fi
- Suomen Taksiliitto ry – www.taksiliitto.fi

Jäsenjärjestöissämme on noin 17.000 jäsenyritystä ja yrittäjää, jotka työllistävät reilut 100.000 työntekijää. Lisäksi yksittäisiä henkilöjäseniä jäsenjärjestöissämme on lähes 100.000 henkilöä.

Järjestömme tarkoituksena on vaikuttaa tieliikenteen edellytyksiin, lainsäädäntöön, verotukseen ja kustannuksiin niin, että maassamme kehittyy yhteiskuntaa hyvin palveleva, turvallinen, ympäristöystävällinen ja kustannuksiltaan kohtuullinen liikkumis- ja kuljetusjärjestelmä. Lisäksi tavoitteenamme on lisätä kansalaisten ja päättäjien yleistä tietoisuutta tieliikenteen suuresta merkityksestä koko yhteiskunnallemme.

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry:n puheenjohtaja

Martti Korhonen
Kytöntie 1 A
90500 Oulu
korhonenmara@gmail.com
puhelin 0400 154 300

Varapuheenjohtaja

Toimitusjohtaja Pekka Rissa
Autoalan Keskusliitto ry
Mikonkatu 8 A, 10.krs
pekka.rissa@akl.fi
puhelin 010 504 5000 tai 0500 417 300

Asiamies

Timo Koskinen
Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry
PL 50
00401 Helsinki
timo.koskinen@taksiliitto.fi
puhelin 020 7756 809 tai 040 570 9070
www.molike.fi