

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 12/2010 vp

Hallituksen esitys energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 21 päivänä syyskuuta 2010 lähettäessään hallituksen esityksen energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi (HE 147/2010 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- ylitarkastaja Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- neuvotteleva virkamies Tarja Lahtinen, ympäristöministeriö
- osastonjohtaja Björn Ziessler, Liikenteen turvallisuusvirasto
- tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund, Valtion teknillinen tutkimuskeskus
- johtaja Christer Paltschik, Gasum Oyj
- ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto

- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- hallintopäällikkö Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto
- toiminnanjohtaja Pekka-Juhani Kuitto, Suomen Bioenergiayhdistys Finbio ry
- hallituksen jäsen Anu Laakkonen, Suomen Biokaasuyhdistys
- asiantuntija Eija Kanto, Suomen Varustamot ry
- hallituksen puheenjohtaja Björn Achren, Sähköajoneuvoyhdistys.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Liikennevirasto
- Elcat Oy
- European Batteries Oy
- Motiva Oy
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Autoalan Keskusliitto
- Autoliitto ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Energiateollisuus ry
- Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry
- Autotuojat ry
- Suomen ympäristökeskus
- Tampereen sähköajoneuvokeskus TSAK.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleistä

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotusten hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin. Valiokunta käsittelee tässä lausunnossaan esitystä erityisesti liikenteen polttoaineiden verotuksen näkökulmasta.

Valiokunta pitää esityksen peruslähtökohtia ja tavoitteita hyvinä ja kannatettavina. Ympäristöohjaavuuden lisääminen myös liikennepolttoaineiden verotuksessa on tarpeellista liikenteen päästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi. Valiokunta toteaa, että koska autovero ja ajoneuvovero määräytyvät jo tällä hetkellä hiilidioksidipäästöjen pohjalta, polttoaineverotuksen muuttaminen ympäristöohjaavaksi on luonteva jatko tälle kehitykselle.

Liikenne aiheuttaa noin 18 prosenttia kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin 90 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä taas 60 prosenttia on peräisin henkilöauto- ja 23 prosenttia kuorma-autoliikenteestä. Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes syntyy suurilla kaupunkiseuduilla asuvien suoritteesta. Suurimmat haasteet, mutta myös monipuolisimmat mahdollisuudet päästöjen vähentämiseen ovat siten suurilla, kasvavilla kaupunkiseuduilla. Myös joukkoliikenteen edistämällä on keskeinen rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Liikennepolttoaineiden polttoaineverotuksen rakennemuutos toteutettaisiin esityksen mukaan mahdollisimman tuottoneutraalisti. Esityksessä ehdotetaan liikennepolttoaineiden energiaveron porrastamista hiilidioksidi- ja muihin päästöihin perustuvaksi. Eräiden ajoneuvo- ja polttoainetekniikoiden kohdalla muutos toteutettaisiin muuttamalla polttoaineverotuksen lisäksi myös käyttövoimaveroa.

Polttoainekohtaiset muutokset ja edistämistarpeet

Bensiinin verotasoon ei esitetä muutoksia, eli se olisi jatkossakin 62,7 senttiä litralta. Esityksen mukaan dieselöljyn vero sen sijaan nousisi 8 senttiä litraa kohti vuoden 2012 alusta lukien, mutta vastaavasti käyttövoimavero alenisi dieselkäyttöisillä henkilöautoilla noin 18 prosenttia ja kuorma-autoilla 40 prosenttia. Useimpien uusien vaihtoehtoisten polttoaineiden verotasot pääsääntöisesti laskisivat. Maakaasun verotaso kuitenkin nousisi. Liikennepolttoaineiden veromallissa otettaisiin laatuporttatuksen muodossa huomioon eräiden polttoaineiden (parafiininen diesel, pienkonebenssiini) osalta myös ns. lähipäästöt, joilla on ilmanlaadun kannalta olennaisia vaikutuksia.

Esityksen mukaan biopolttoaineiden verokohdeltu muuttuisi olennaisesti. Nykyjärjestelmässä biopolttoaineita verotetaan pääsääntöisesti samalla litramääräisellä verolla kuin fossiilisiakin polttoaineita. Esitetyssä mallissa sen sijaan biopolttoaineet saisivat hyvitystä pienemmistä päästöistä. Esimerkiksi tavanomaisen kestävyyskriteerit täyttävän etanolin tai biopohjaisen dieselin hiilidioksidivero puolittuisi esityksen perusteella. Esityksen mukaan niin sanotun RES-direktiivin (2009/28/EY, uusiutuvan energian edistämisdirektiivi) vähimmäiskriteerit täyttävien biopolttoaineiden lämpöarvoon suhteutettu hiilidioksidivero puolitettaisiin vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Jätteistä ja tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta tuotettu biopolttoaineet (ns. tuplalaskettavat biopolttoaineet) vapautettaisiin kokonaan hiilidioksidiverosta.

Biopolttoaineiden käytön edistäminen. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tärkeänä, että verotuksen keinoin voidaan edistää erityisesti ympäristön kannalta parhaiden biopolttoaineiden yleistymistä ja käyttöä. Eri biopolttoaineiden ilmastovaikutukset vaihtelevat kuitenkin huomattavasti. Osa biopolttoaineista leikkaa päästöt

murto-osaan, kun taas valiokunnan saaman selvityksen mukaan osa vaihtoehtoista tuottaa elinkaarensa aikana jopa enemmän päästöjä kuin maaöljypohjaiset polttoaineet. Myös biopolttoaineisiin mahdollisesti liittyvät pitkät kuljetukset ja tehoton valmistusprosessi saattavat vähentää selkeästi itse polttoaineesta saatavaa kokonaishyötyä päästöjen kannalta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa kokonaisu ympäristövaikutuksiltaan kestävä kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoaineiden käytön edistämistä. Biopolttoaineiden käyttöä tulee ohjata myös verotuksellisin keinoin ympäristön kannalta parhaisiin vaihtoehtoihin, kuten toisen sukupolven biopolttoaineisiin. Uusiutuvien polttoaineiden käytössä tulisi pyrkiä varmistamaan, että polttoaineen tuottaminen ei lisää kohtuuttomasti myöskään kuljetustarpeita. Valiokunta kiinnittää huomiota biopolttoaineiden käyttömahdollisuuksiin erityisesti joukko- liikenteessä. Valiokunta toteaa, että edellä mainitun kriteeristön täyttävät polttoaineet tulee lähtökohtaisesti asettaa kilpailullisesti yhtäläiseen asemaan.

Valiokunta pitää kestävyyskriteerien hyödyntämistä biopolttoaineiden verotusperusteena onnistuneena ratkaisuna. Tällä tavalla on mahdollista edistää erityisesti sellaisia biopolttoaineita, joiden hiilidioksiditase on erityisen hyvä. Valiokunnan näkemyksen mukaan esitetyt veromuutokset parantavat uusiutuvien polttoaineiden asemaa suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin ja antavat yhdessä muiden toimien, kuten jakeluvelvoitteen, kanssa edellytyksiä lisätä jatkossa uusiutuvan energian käyttöä liikenteessä.

Maakaasun käytön edistäminen. Esityksessä pyritään esityksen perustelujen mukaan pitämään huolta kaasun kilpailukyvystä liikennekäytössä porrastamalla maakaasun veronkorotuksia ja jatkamalla biokaasun verottomuutta. Biokaasua käyttävästä henkilö- tai pakettiautosta tulee kuitenkin maksaa käyttövoimavero. Kaasun käyttö liikennepolttoaineena voi tulevaisuudessa olla merkittävä ja kustannustehokas tapa vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Valiokunta pitää tärkeänä, että myös puukaasun hyödyntämismahdollisuuksia liikenteessä edistetään.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää kuitenkin huomiota esityksen maakaasun verotuksen huomattavaan korotukseen. Hallituksen esitys lähtee liikkeelle siitä, että myös maakaasun verokohtelun tulisi perustua sen energiasältöön ja hiilidioksidipäästöihin, kuten muidenkin polttoaineiden. Tämä on ratkaisuna sinänsä perusteltu, mutta nostaa huomattavasti maakaasun verotasoa. Saadun selvityksen mukaan maakaasun vero nousisi käyttökohteesta riippuen 5–6-kertaiseksi ja maakaasun hinta nousisi noin 30 prosenttia. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että maakaasu on liikenteessä olennaisesti bensiiniä ja dieseliä haitattomampaa sekä ilmaston että ihmisten terveyden kannalta, ja sen yleistymisen voisi olla mahdollista suhteellisen nopeassa aikataulussa esimerkiksi linja-autoliikenteessä.

Lisäksi maakaasun liikennekäytöllä voi olla merkitystä myös biokaasun käytön yleistymiselle jatkossa, koska maakaasu ja biokaasu käyttävät usein samaa jakelujärjestelmää. Bio- ja maakaasuautoissa käytettävä teknologia on jo pääosin olemassa, mutta toistaiseksi maasta puuttuu toimiva kaasun keräys- ja jakeluverkko, joka kannustaisi laajemmin kaasuautojen hankintaan.

Valiokunnan mielestä maakaasun käyttöä tulisi pyrkiä edistämään myös verotuksellisin keinoin. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu keinoina esille hallituksen esityksessä asetetun maakaasun veromuutoksen viiden vuoden siirtymäajan pidentäminen tai kaasukäyttöisiä autoja koskevan vuosittaisen käyttövoimaveron poistaminen tietyksi määrärajaksi, esimerkiksi 10 vuodeksi. Uuden teknologian yleistymisen kannalta tällä voisi olla suurikin merkitys, sen sijaan verokertymän osalta muutos olisi varsin pieni.

Valiokunta ehdottaa, että valtiovarainvaliokunta arvioisi maakaasun osalta mahdollisuuksia maakaasun verotuksellisen kohtelun muuttamiseen siten, että ympäristöystävällisen maakaasun käyttöönottoa voitaisiin edistää.

Sähkö- ja hybridautojen käytön edistäminen. Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä yksi lupaavimmista keinoista liikenteen päästöjen vähentämisessä on autokannan sähköistäminen. Sähkömoottorin energiatehokkuus on olennaisesti polttomoottoria parempi, ja niiden käyttöönotto vähentää päästöjä huomattavasti. Alempien hiilidioksidipäästöjen lisäksi on merkittävää, että sähkömoottorista ei synny terveydelle haitallisia lähipäästöjä ja että autojen melutaso on oleellisesti alempi.

Sähköauton myyntihintaan ja suorituskykyyn vaikuttaa hyvin suuressä määrin sähköön varastointiin liittyvä akkuteknologia, jonka kehityksessä ja -nopeus ovat avainasemassa, kun tavoitellaan sähköautojen yleistymistä. Sähköautojen yleistymisen edellytyksenä on myös toimiva käyttövoiman jakeluverkko. Valiokunta on jo aiemmin todennut, että sähköautojen osalta on varmistettava, että veroratkaisut eivät muodosta esteitä, vaan päinvastoin edistävät sähköautojen käyttöönottoa ja yleistymistä.

Esityksellä sähkö- ja hybridautoille luotaisiin verotusperusteet, jotka ottavat huomioon niiden edullisuuden ympäristön kannalta. Esitysluonnoksen pohjaksi on otettu ns. sovitettu ympäristömalli, jossa sähköautojen, ladattavien hybridien ja kaksikäyttöautojen (kaasu—bensa) verokohtelua on voitu lieventää perinteisiä polttomoottoriautoja alempien kulutuslukemaennusteiden kautta. Sähköauton verotuksen perusteena on kulutetun energian määrä, ja sähköauton käyttöön ei kohdisteta hiilidioksidiveroa, koska sähköntuotanto on päästökaupan piirissä. Ladattavan bensiinihybridin vero laskisi noin 90 prosenttia, ja sähkökäyttöisen henkilöauton käyttövoimavero laskisi nykyisestä noin 500 eurosta vuodessa alle 100 euron tasolle. Valiokunnan arvion mukaan tämä parantaa näiden ajoneuvotyyppien kilpailukykyä perinteisiin polttomoottoriautoihin verrattuna.

Mikäli sähköautojen yleistymistä halutaan kuitenkin todenteolla edistää, tarvitaan konkreettisia ja riittävän voimakkaita toimenpiteitä ajoneuvojen elinkaariajattelun huomioonottavan verotuksen ja muun taloudellisen ohjauksen, teknologian kehittymisen edistämisen sekä

julkisten hankintojen, lainsäädännön ja standardoinnin osalta. Valiokunta korostaa, että myös aktiivinen osallistuminen EU-tason vaikuttamiseen on välttämätöntä.

Hallituksen esityksessä pyritään liikennepolitoaineiden osalta teknologianeutraaliuuteen. Asiantuntijakuulemisissa on kuitenkin tuotu esille näkemyksiä, joiden mukaan uudet teknologiat, kuten sähköautot, vaatisivat yleistyäkseen teknologianeutraalisuuden sijasta aktiivisia edistämistoimia. Uuden tekniikan edistäminen voi olla alussa hankalaa ja edellyttää panostuksia. Tällaisina tarvittavina edistämistoimina on tuotu esille esim. sähköautojen käyttövoimaveron poistaminen sekä autoveron määräytymisperusteiden muuttaminen siten, että akku jätettäisiin perushinnan ja siten verotuksen ulkopuolelle. Asiantuntijakuulemisissa on myös tuotu esille näkemyksiä, joiden mukaan polttomoottoriajoneuvojen muuttaminen sähkökäyttöisiksi on Suomessa vaikeaa mm. katsastusta koskevan riittävän ohjeistuksen puutteiden vuoksi sekä eräiden katsastuksessa vaadittavien mittausten korkean hintatason vuoksi.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että eräissä muissa maissa on lähdetty tukemaan sähköautojen yleistymistä erittäin voimakkaasti. Esimerkiksi Portugalissa tuetaan valtion budjetista sähköajoneuvon ostoa 5 000 eurolla. Lisäksi sähköautoille on myönnetty verovapauksia, annettu oikeus käyttää bussikaistoja, myönnetty ilmaisia pysäköintioikeuksia jne.

Valiokunta ehdottaa, että sähköautojen yleistymisen edistämiseksi sähköautoilta poistetaan käyttövoimavero tietyksi, esimerkiksi 10 vuoden, ajaksi.

Liikennemuotokohtaiset vaikutukset

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksellä on eri liikennemuotojen kilpailuasetelmia muuttavia vaikutuksia erityisesti kuljetusalan ja joukkoliikenteen osalta. Kaikilta osin nämä vaikutukset eivät valiokunnan näkemyksen mukaan ole liikennepoliittisesti perusteltuja tai sopusoinnussa asetettujen ympäristötavoitteiden kannalta.

Vaikutukset linja-autoliikenteeseen. Joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia, ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut, samalla kun henkilöautoliikenne on lisännyt osuuttaan. Henkilöliikenteen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä. Ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja liikenteen päästöjen vähentämiseksi linja-autoliikennettä on valiokunnan näemyksen mukaan tuettava, jotta linja-autoliikenteen matkustajamäärät nousisivat.

Esityksen mukaan dieselpolttoaineen veroa korotettaisiin kahdeksalla sentillä litralta vuoden 2012 alusta alkaen. Esityksen perustelujen mukaan dieselöljyn verotus olisi korotuksen jälkeen keskimääräistä EU-tasoa. Ehdotettu korotus merkitsisi linja-autoalalle alkuvaiheessa yli 10 miljoonan euron lisäkustannuksia. Myöhemmin nämä lisäkustannukset voisivat nousta asiantuntijaselvityksen mukaan jopa 60—70 miljoonaan euroon vuodessa.

Vastaavasti maakaasun verotus nousisi nykyisestä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan maakaasun veronkorotuksen vaikutukset Helsingin seudun kaupunkiliikenteessä olisivat noin 300 000 euroa vuodessa. Asiantuntijalausannon mukaan mahdollisena seurauksena voi olla linja-autojen siirtyminen maakaasusta enemmän saastuttaviin energialähteisiin. Kokonaisuutena Helsingin seudun linja-autoliikenteen kustannukset nousisivat esityksen johdosta arviolta 4 miljoonalla eurolla vuodessa. Käytännössä kustannusten nousu siirtyisi joukkoliikenteen asiakkaiden matkalippujen hintoihin.

Dieselpolttoaineen veronkorotuksen lisäksi yrityksille tulee lisäkustannuksia lämmityspolttoaineiden veronkorotusten seurauksena. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuoden 2010 alusta toteutettu työnantajan kelamaksujen poistaminen on otettu jo täysimääräisesti huomioon linja-autolippujen hinnoissa.

Henkilöautojen ja kuorma-autojen osalta korotuksen aiheuttamia lisäkustannuksia kompensoitaisiin käyttövoimaveroa alentamalla. Esityksessä ei ole lainkaan vastaavaa kustannusnousun tasausinstrumenttia linja-autoalalle, koska

linja-autoista ei makseta erillistä käyttövoimaveroa.

Valiokunnan mielestä esitys on asetettujen ympäristö- ym. tavoitteiden kannalta vaikeasti perusteltavissa, mikäli uudistus johtaa joukkoliikenteen ja erityisesti linja-autoliikenteen kustannusten huomattavaan nousuun. Mikäli linja-autoliikenteelle ei luoda jonkinlaista tasausmekanismia, kyseiset kustannukset todennäköisesti joudutaan siirtämään matkalippujen hintoihin. Valiokunta toteaa, että tämä on omiaan heikentämään ympäristöystävällisen joukkoliikenteen suosiota ja palvelutasoa sekä lisäämään henkilöautoilun houkuttelevuutta.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että linja-autoliikenteelle korvataan tai palautetaan dieselperon korotuksesta aiheutuvat lisäkustannukset vähintään vastaavassa määrin kuin mitä esityksessä on esitetty kuorma-autojen dieselperon korotuksen osalta.

Vaikutukset raideliikenteeseen. Suomessa rautatieliikenteen osuus kuljetuksista on noin neljännes, mikä on yksi Euroopan korkeimpia lukuja. Valiokunta toteaa, että rautatieliikenne on sekä henkilö- että tavaraliikenteessä energiatehokas kulkuväline. Junaliikenteen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 1 prosentti.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan dieseljunaliikenteen polttoaine on kaasuöljyä, kaupalliselta nimeltään moottoripolttoöljyä, joka kuuluu kevyisiin polttoöljyihin. Hallituksen esityksessä kevyttä polttoöljyä käsitellään lämmitys- ja voimalaitospolttoaineena, vaikka myös sen liikennekäyttö on merkittävää. Vuonna 2009 VR:n junaliikenne kulutti 35,5 miljoonaa litraa kevyttä polttoöljyä.

Luokittelulla lämmitys- ja voimalaitospolttoaineisiin on erittäin suuri taloudellinen merkitys, koska liikennepolttoaineiden kohdalla uudistus pyritään toteuttamaan tuottoneutraalisti, mutta sen sijaan lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden verotuksella kerätään esityksen mukaan 730 miljoonaa euroa lisätuloja.

Kevyen polttoöljyn verotusta ehdotetaan nostettavaksi 7,35 senttiä litraa kohti. Tämä tarkoitt

taisi valiokunnan saaman selvityksen mukaan junaliikenteelle noin 2,5—3 miljoonan euron lisäkustannuksia vuosittain. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kevyen polttoöljyn veronkorotus nostaa myös ratatöiden kustannuksia joillakin sadoilla tuhansilla euroilla vuodessa. Radanpidon määrärahojen niukkuuden huomioon ottaen tämä tarkoittaa sitä, että työsuoritteita saadaan suunniteltua vähemmän aikaan. Koska osalle maantieliikennettä polttoaineen verotuksen korottaminen kompensoidaan osittain käyttövoimaveron alentamisella, esitys muuttaa kilpailuasemaa tavaraliikenteessä maantieliikenteen hyväksi, mikä lisäisi tavaraliikenteestä aiheutuvaa energiankulutusta ja päästöjä. Lisäksi uudistus heikentää rautateiden henkilöliikenteen asemaa suhteessa henkilöautoiluun.

Valiokunta pitää tärkeänä, että rautatieliikenteessä pyritään lisäämään Suomen rataverkoston sähköistämistä. Rautatieliikenteen osalta kaikkea liikennettä ei kuitenkaan pystytä siirtämään sähkövedolle, koska vain noin puolet Suomen rataverkosta on sähköistetty.

Rautatieliikenteelle ehdotuksesta aiheutuvien lisäkustannusten kompensoimiseksi asiantuntijalausunnoissa on esitetty mm. rautatieliikenteessä käytettävän polttoaineen vapauttamista valmisteverosta, valmisteveron osittaista palauttamista tai vaihtoehtoisesti rataveron alentamista.

Vaikutukset kuorma- ja pakettiautokuljetusalaan. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että dieselveron nostamista koskevan ehdotuksen kompensationsa esitetty käyttövoimaveron laskeminen hyvittää kuljetusosalalle vain pienen osan dieselveron korotuksesta. Lisäksi on tuotu esille, että esitetty malli toisi suhteellisesti vähiten hyötyä niille kuljetusyrityksille, jotka toimivat tehokkaasti ja maksimoiden yksiköidensä ja järjestelmiensä täyttö- ja käyttöasteet. Näin toimivat yritykset minimoivat päästönsä kuljetettua tavarayksikköä kohti. Käyttövoimaveron ongelmana on keskimääräisyys eli se, että vero toimii oikein vain tietyllä vuosittaisella ajo-

suoritteella ja tietyllä keskimääräisellä polttoaineen kulutuksella.

Käyttövoimaveron 40 prosentin alennus kuorma-autoille on asiantuntijalausuntojen mukaan kompensatiokeinona suuruusluokaltaan muutamasta sadasta eurosta runsaaseen tuhanteen euroon ajoneuvoa kohti, kun 8 sentin korotus dieselaitetta kohti tuo tehokkaassa käytössä olevalle ajoneuvoyhdistelmälle yli 10 000 euron vuotuisen lisäkustannuksen.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kokonaisuutena kuorma-autoliikenteen vuotuiset kustannukset nousisivat noin 110—120 miljoonaa euroa. Ensi vaiheessa kuljetus- ja logistiikkapalveluja tuottavat yritykset todennäköisesti maksaisivat nämä lisäkustannukset. Pidemmällä aikavälillä tämä kustannus tulee todennäköisesti siirtymään tavaraliikenteen palveluiden hintoihin ja niitä käyttävien yritysten ja teollisuuden lisäkustannuksiksi.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että pakettiautojen käyttövoimaveroon ei ehdoteta muutoksia kaasukäyttöisiä pakettiautoja lukuunottamatta. Esityksessä tätä perustellaan sillä, että pakettiautojen käyttövoimaveron on jo nyt henkilöautoihin verrattuna matala. Valiokunta pitää kuitenkin ongelmallisena, että dieselkäyttöisten pakettiautojen polttoaineverotuksen muutos lisäisi huomattavasti pakettiautokuljetusten kustannuksia. Valiokunta pitää kohtuullisena ja johdonmukaisena, että ammattimaisessa käytössä oleville pakettiautoille hyvitetäisiin polttoaineveron lisäkustannukset vastaavassa määrin kuin mitä kuorma-autoille on esitetty.

Valiokunta pitää tärkeänä, että elinkeinoelämän logistiset kustannukset pystytään pitämään kilpailukykyisinä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihimme. Suomen teollisuuden rakenteen ja pitkien etäisyyksien vuoksi Suomessa kertyy paljon tonnikilometrejä suhteessa bruttokansantuotteeseen keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Tämä on otettava huomioon myös harkittaessa ilmastonsuojelun kannalta merkittäviä liikku-
misen ja liikenteen taloudellisia ohjauskeinoja. Toimivat tavarankuljetusväylät mahdollistavat osaltaan energiatehokkaan tavaraliikenteen.

Vaikutukset taksiliikenteeseen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitys johtaisi myös taksiliikenteen verotuksen kiristymiseen ja kustannusten nousemiseen. Hallituksen esityksessä on dieselauton keskimääräisenä ajosuoritteena käytetty laskennallisesti 25 000 kilometrin vuotuista ajosuoritetta ja keskimääräisenä polttoaineenkulutuksena dieselautoilla 6,5 litraa sadalla kilometrillä. Taksiliikenteessä ajoneuvoilla kuitenkin ajetaan noin neljä kertaa tätä enemmän ja autojen tulee käytännön syistä olla selkeästi keskimääräistä kookkaampia, mikä lisää polttoaineen kulutusta huomattavasti.

Laskelmien mukaan ehdotuksesta koituisi taksitoimialalle noin 4,4 miljoonan euron lisäkustannukset. Erityisesti niin sanottujen tilataksien osalta asiantuntijakuulemisissa on arvioitu, että verorasitus kasvaisi merkittävästi. Tällä voisi olla vaikutuksia myös esim. koulu- ja päivähoitokuljetusten järjestämiseen ja osin myöskin vammaisten käyttämien niin sanottujen esteettömien ajoneuvojen kustannuksiin ja kuljetuksiin.

Liikenteen päästöjä vähentävä teknologia

Asiantuntijakuulemisissa on aiemmin tuotu esille, että mm. eräissä Aasian ja Pohjois-Euroopan maissa on lähdetty ottamaan aktiivisesti käyttöön mm. raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen käytössä olevan vanhemman ajoneuvokaluston päästöjä olennaisesti vähentävää teknologiaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan näillä uusilla keinoilla voitaisiin vähentää vanhan ajoneuvokaluston päästöjä huomattavasti edullisemmin kuin mitä kaluston kokonaan uusiminen maksaisi. Tämänkaltaista teknologiaa kehitetään myöskin Suomessa ja viedään meiltä maailmalle, mutta kotimaassa kyseisen teknologian hyödyntäminen on ollut vielä toistaiseksi suhteellisen vähäistä.

Valiokunta pitää tärkeänä, että kyseisen kaltaisen uuden teknologian tuomia mahdollisuuksia pyritään selvittämään ja lisäämään mahdollisuuksien mukaan myös Suomessa liikenteen päästöjen vähentämisessä käytettävään keinovalikoimaan. Tätä varten olisi tarpeen selvittää mahdolliset lainsäädännölliset tarpeet, verotuk-

selliset ym. tarvittavat tukimuodot, joita teknologian käyttöönotto ja hyödyntäminen Suomessa edellyttäisi.

Muita näkökohtia

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että liikenteen hinnoittelua eli vero- ja maksupolitiikkaa voitaisiin käyttää erilaisten liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi nykyistä selkeästi laajemminkin. Valiokunta painottaa, että tavoitteena tulisi olla maamme vanhan ajoneuvokannan mahdollisimman nopea uusiminen ja ympäristön kannalta edullisten liikennemuotojen edistäminen.

Valiokunta katsoo, että energiaverotuksen tulisi kannustaa vähäpäästöisten polttoaineiden ja moottoriteknologioiden käyttöönottoon ja siten myös uusiin innovaatioihin. Valiokunnan mielestä pakottavaa sääntelyä tehokkaampaa voisi olla pikemminkin kannustava sääntely, jossa investointitukien avulla tai muilla vastaavilla keinoilla pyrittäisiin ohjaamaan esimerkiksi vanhan ajoneuvokaluston uusimiseen.

Valiokunta katsoo, että ehdotetun sääntelyn vaikutuksia on erityisen tärkeää seurata jatkossa tiiviisti päästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden toteutumisen kannalta ja ottaen huomioon myös tulevan energiaverodirektiivin vaikutukset sekä kansalliset liikennepoliittiset tavoitteet. Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää valtiovarainvaliokunnalle, että se ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavan lausuman:

Eduskunta edellyttää, että energiaverotuksen uudistuksen vaikutuksia eri liikennepolttoaineiden ja liikennemuotojen käyttöön seurataan tiiviisti ja arvioidaan näiden muutosten vaikutuksia sekä liikennepoliittisiin että päästöjen vähentämistä koskeviin tavoitteisiin. Tarvittaessa tulee ryhtyä pikaisesti asianmukaisiin toimenpiteisiin sääntelyn muuttamiseksi ja täydentämiseksi.

Siltä varalta, että eduskuntakäsittelyssä ei tehdä valiokunnan edellä esittämää linja-autoliikenteelle aiheutuvien kustannusten kompensoimista koskevaa muutosta, liikenne- ja viestintäva-

liokunta esittää valtiovarainvaliokunnalle, että se ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi myös tätä koskevan lausuman:

Eduskunta edellyttää, että linja-autoliikenteelle korvataan tai palautetaan dieselperon korotuksesta aiheutuvat lisäkustannukset vastaavassa määrin kuin mitä muidenkin liikennemuotojen osalta on energiaverouudistuksen yhteydessä esitetty.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että valtiovarainvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lausumat:

1. Eduskunta edellyttää, että energiaverouudistuksen vaikutuksia eri liikennepolttoaineiden ja liikennemuotojen käyttöön seurataan tiiviisti ja arvioidaan näiden muutosten vaikutuksia sekä liikennepoliittisiin että päästöjen vähentämistä koskeviin tavoitteisiin. Tarvittaessa tulee ryhtyä pikaisesti asianmukaisiin toimenpiteisiin sääntelyn muuttamiseksi ja täydentämiseksi.

2. Eduskunta edellyttää, että linja-autoliikenteelle korvataan tai palautetaan dieselperon korotuksesta aiheutuvat lisäkustannukset vastaavassa määrin kuin mitä muidenkin liikennemuotojen osalta on energiaverouudistuksen yhteydessä esitetty.

Helsingissä 27 päivänä lokakuuta 2010

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas

vpj. Saara Karhu /sd

jäs. Mikko Alatalo /kesk

Leena Harkimo /kok

Kalle Jokinen /kok

Jyrki Kasvi /vihr

Risto Kuisma /sd

Lauri Kähkönen /sd (osittain)

Pentti Oinonen /ps

Markku Pakkanen /kesk

Lyly Rajala /kok

Tero Rönni /sd

Janne Seurujärvi /kesk

vjäs. Reijo Paajanen /kok (osittain)

Sari Palm /kd (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.