10.11.2016

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 161/2016 vp Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta lausua tässä asiassa.

Yleistä

Liikennekaaren keskeinen tavoite on lisätä saatavilla olevaa tietoa aikatauluista, hinnoista ja eri matkustustavoista ja niiden saatavuudesta. Tiedon lisäämisellä luodaan edellytyksiä yhtenäisten matkaketjujen rakentamiseen. Keskeisenä tavoitteena on avata markkinoita ja mahdollistaa nykyistä paremmin kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen.

Yleisellä tasolla tavoite on hyvä ja lähtökohtaisesti markkinaehtoisuuden lisääminen saa yleensä markkinat toimimaan paremmin. Koko liikennemarkkinan kannalta on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota siihen, että ratkaisevassa asemassa matkojen hinnoissa ja saatavuudessa ovat myös kuntien ja valtion omistamat tai hallitsemat joukkoliikennetoimijat. Nämä toimivat pääsääntöisesti monopoliasemassa ja niiden kustannustaso sekä hinnoittelu toimivat eri tavalla kuin markkinaehtoiset palvelut. Tilanne, jossa vapaa kilpailu ulottuu vain osaan liikennemarkkinasta johtaa helposti vääristymiin saatavuuden ja hinnoittelun osalta.

Väyläverkoston laadulla on merkitystä

Autoliitto ottaa tässä lausunnossa kantaa hallituksen esityksen perusteluihin ja niihin esityksiin ja johtopäätöksiin, joilla on arvioitu olevan vaikutusta henkilöauton käyttöön liikennevälineenä. Emme arvioi yksityiskohtaisesti eri liikenteen toimialojen muutoksia tai esityksen vaikutuksia näiden toimintaan.

Liikennekaaresta puhuttaessa on useampaan kertaan esitetty, että se tuo mukanaan palvelut. Tosiasia on kuitenkin se, että palvelut ovat jo tulleet ja tulevat liikennekaaresta huolimatta. Uudet palvelut syntyvät ja kuolevat ilman valtiollista väliintuloa ja ihmisten yksilöllinen liikkumistarve on keskeinen osa liikennejärjestelmää myös tulevaisuudessa.

Liikenteen kannalta keskeisimmässä verkossa eli tieverkossa, kulkee yli 90 % ihmisistä ja kaksi kolmasosaa tavaroista. Uuden ajoneuvotekniikan hyötyjen käyttöönotto edellyttää myös merkittävää panostusta väyläverkoston kuntoon ja laatuun. Asia ei ole hoidettavissa digitaalisilla palveluilla.

Autot käytetään 100-prosenttisesti

Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, että auton käyttöaste on alle viisi prosenttia. Suomessa autot romutetaan 18 vuoden iässä, kun ne on käytetty loppuun. Yhdenkään auton käyttöä ei lopeteta ennen sen teknisen käyttöiän loppumista. Auto on käytössä myös silloin, kun se on käyttövalmiudessa ja siitä maksetaan ja kerätään veroja. Keskeistä on myös huomioida, että nykyisen kaltainen autokanta ei ole suunniteltu tai rakennettu ”jatkuvaan käyttöön”. Uudenlainen toimintatapa vaatii uudenlaisia ajoneuvoja, eikä kukaan osaa vielä arvioida, mikä vaikutus sillä olisi liikkumisen kustannuksiin.

Liikkuminen palveluna -konseptilla voidaan saada aikaan positiivia muutoksia. Keskeinen kysymys on kuitenkin se, miten ne otetaan käyttöön. Palvelujen kilpailu markkinoilla ja asiakkaiden vapaaehtoinen halu ottaa ne käyttöön palkitsevat markkinoilla parhaat tuotteet. Pakottaminen palvelujen käyttäjiksi ei johda parhaaseen lopputulokseen. Henkilöauton korkea osuus

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

liikennevälineenä sen korkeista kustannuksista huolimatta ei perustu sattumaan, vaan sen kilpailukykyyn muihin liikennevälineisiin verrattuna.

Turvallisuus keskeisessä asemassa

Liikennealan jakamiseen ja jakamistalouteen liittyvät palvelut eivät ole saavuttaneet vielä merkittävää asemaa. Esimerkiksi kimppakyytiratkaisuihin liittyy yhä merkittäviä turvallisuuskysymyksiä, joita ei ole pystytty ratkaisemaan luotettavalla tavalla.

Turvallisuus on keskeisessä asemassa niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä, kun suomalaiset kuluttajat tekevät valintojaan. Avautuvassa markkinassa on varmistettava, että poliisilla ja muilla viranomaisilla on jatkossakin riittävät keinot varmistaa henkilö- ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeät asiat. Keskeinen osa turvallisuutta on myös se, miten eri palvelujen tarjoajat jakavat ja välittävät henkilötietoja asiakkaista ja heidän matkoistaan, olivatpa he tai ne liikkeellä millä tahansa liikennevälineellä. Näiden tietojen käsitteleminen asettaa korkean vaatimuksen tietoturvalle ja tietosuojalle. Oma kysymyksensä on se, miten viranomaiset saavat ja mihin he voivat näitä tietoja käyttää.

Henkilöautoliikenne on merkittävä veronmaksaja

Hallituksen esityksen perusteluissa arvioidaan, että oman auton käytön väheneminen johtaisi kysynnän suuntautumiseen alemman arvonlisäverokannan joukkoliikennepalvelujen käyttöön. Tämän arvioidaan vähentävän arvonlisäverokertymää. Suomessa tieliikenteestä kerätään vuodessa 7-8 miljardia euroa ja tiestöön käytetään noin miljardi euroa. Samaan aikaan valtio ja kunnat tukevat joukkoliikennettä sadoilla miljoonilla euroilla. Kun oman auton käyttö laskee, sen seurauksena laskevat valtion tulot ja joukkoliikenteen järjestäjien kulut nousevat. Suurten kuntien kalliit joukkoliikennehankkeet ovat jo johtaneet siihen, että kustannuksia ei enää kateta matkalippujen hinnoissa, vaan ne kaatuvat kaikkien veronmaksajien syliin. Muutoksen negatiiviset kokonaisvaikutukset julkiseen talouteen voivat olla merkittäviä.

Hallituksen esityksessä ei pohdita lainkaan sitä, miksi kuluttajat valitsevat niin usein oman auton julkisen liikenteen sijaan. Tämä asia on kuitenkin keskeinen kysymys, jos oman auton käyttäjiä halutaan houkutella julkisen liikenteen käyttäjiksi.

Ihmiset ottavat käyttöön uudet digitaaliset palvelut, jos ja kun ne helpottavat heidän elämäänsä. Tämä tapahtuu parhaiten markkinaehtoisesti, jolloin parhaat palvelut elävät ja huonot katoavat. Keskeistä on myös varmistaa, ettei julkinen tuki tai väliintulo vääristä markkinoita ja eri toimijoiden välistä kilpailuasemaa.

Suomen hyväksymät Euroopan Unionin päästökaupan ulkopuoliset päästövähennysvelvoitteet vuoteen 2030 mennessä yllättivät hallituksen ja koko kansallisen liikennehallinnon. Tavoitteet ovat niin tiukat, että niillä on merkittävä vaikutus ihmisten ja tavaroiden liikkumiskustannuksiin ja -edellytyksiin. Seuraukset näkyvät koko yhteiskunnan rakenteessa ja vaikutusten lopullista hintaa kansantaloudelle ja sen eri osapuolille ei tiedä vielä kukaan. Tässä tilanteessa liikennekaarella voidaan mahdollistaa asioita, mutta ne eivät ratkaise asiaa ohuiden tavaravirtojen harvaan asutussa maassa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry