3.10.2017

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018 (HE 106/2017 vp)

Autoliitto kiittää saada tulla kuulluksi tässä asiassa.

Haluamme kiinnittää huomiota erityisesti seuraaviin seikkoihin:

Tiestön kunto

Maanteiden korjausvelka oli 1297 M€ vuoden 2017 alussa. Korjausvelan kokonaismäärä ei ole juuri muuttunut vuodesta 2016, mutta maanteiden osalta se on kasvanut 15 M€, kun samaan aikaan muiden liikennemuotojen osalta se on pienentynyt. Väyläomaisuuden korjausvelan kokonaismäärä on noin 2473 M€. Vuonna 2017 tieverkon korjausvelka on korkeampi kuin koskaan.

Tiestö ja tieliikenne ovat Suomessa yhteiskunnan toimivuuden, tehokkuuden, turvallisuuden ja matka-aikojen kannalta ratkaisevassa asemassa. Tieliikenteen osuus henkilöliikenteestä on yli 90 % ja tavaraliikenteestä kaksi kolmasosaa. Kun tämä suhteutetaan muiden liikennemuotojen kokonaisrahoituksen määrään, niin tieliikenteen osuus määrärahoista on huomattavasti sen suhteellista kokoluokkaa ja merkitystä pienempi.

Koko liikenneverkon korjausvelan kasvu on saatu hidastumaan 600 miljoonan euron lisäpanostuksella vuosille 2016-2018. Tämän lisäksi korjausvelan hoitoa rahoitetaan kehittämishankkeista 364 miljoonalla eurolla vuosina 2017-2019. Tehdyt lisäykset ovat siis hidastaneet tieliikenteen korjausvelan kasvua, mutta rahoitus ei ole kestävällä pohjalla vuodesta 2019 eteenpäin. Positiivista asiassa on, että tehdyillä toimenpiteillä on osoitettu mahdolliseksi rahoittaa budjettiperusteisesti tiestön ja koko liikenneverkon ylläpitoa ja korjausta, kun poliittista tahtoa löytyy. Suomessa tulisikin löytää nopeasti Ruotsin mallin mukaisesti keinot pitkäaikaisiin budjettiperusteisiin investointi- ja rahoitusohjelmiin, jottei korjausvelka lähde uudestaan nopeaan kasvuun.

Verotus

Yksityisauto on Suomen henkilöliikenteen tärkein liikenneväline, jolla tuotetaan valtaosa koko Suomen liikennepalveluista yhteiskunnan kannalta edullisimmalla ja järkevimmällä tavalla. Suomea sitovat vuoden 2030 ympäristötavoitteet muuttavat merkittävästi liikkumisen kustannusrakennetta. Harvaan asutussa vaikeiden olosuhteiden ja pitkien etäisyyksien maassa tästä voi tulla merkittävä rasite kilpailukyvylle ja elintasolle. Joka tapauksessa uusien vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönotto ja perinteisten polttoaineiden biopolttoaineosuuden nosto johtavat kustannusten nousuun. Tästä syystä liikenteen verotuksessa on jatkossa huomioitava muun kustannustason nousu verotusta arvioitaessa. Missään maassa muutosta ei ole toteutettu ilman merkittävää verojen alentamista. Esitys, jossa budjetissa ei esitetä muutoksia liikenteen energiaveroihin eikä ajoneuvoveroihin vuodelle 2018, on hyvä kokonaisuus.

Autoveroa on tarkoitus laskea edelleen vuonna 2018. Ottaen huomioon hallituksen tavoitteet autokannan uusiutumisesta ja uusien käyttövoimien käyttöönotosta, ne edellyttäisivät toteutuakseen nykyistä tahtia nopeampaa autoverosta luopumista.

Romutuspalkkio

Romutuspalkkio on keino edistää uusien autojen kauppaa ja autokannan uusiutumista. Romutuspalkkion tavoitteena on saada vanha käytetty auto pois liikenteestä ja edistää uuden

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

auton myyntiä. Harva auton ostaja on kuitenkaan vaihtamassa romuautoaan uuteen autoon. Siksi olisikin järkevämpää laajentaa romutuspalkkion maksamista niin, että se voidaan maksaa myös uudehkosta, asetetut raja-arvot täyttävän käytetyn auton hankinnasta. Suomalainen henkilöauto on keksimäärin yli 10 vuotta vanha ja arvoltaan noin 5000 euroa.

Hankinta- ja konversiotuki

Hankintatuki voidaan toteuttaa monella eri tavalla, mutta tyypillisesti sitä on käytetty sähköautokannan kasvun tukemiseen. Keskimääräinen sähköauto maksaa vähintään kaksinkertaisesti vastaavan kokoluokan perinteisen käyttövoiman henkilöauton hinnan. Merkittävämmät sähköautomyynnin on saatu aikaan Norjassa kymmenien tuhansien eurojen hankintatuella eli poistamalla arvonlisäverot, autoverot ja ajoneuvoverot. Suomella ei ole tämän tason tukeen taloudellisia edellytyksiä.

Konversiotuen osalta on vaikea tässä vaiheessa arvioida, kuinka moni tarttuu tähän mahdollisuuteen. Kaasuautojen osalta hankintapäätöksen tekemisessä lienee ratkaisevinta kaasun jakeluverkon saavutettavuus.

Lopuksi

Sujuvuus ja matka-aikojen lyhentäminen on tavoitteena rautatie-, lento- ja meriliikenteen kehittämisessä. Näin tulee olla myös tärkeimmän liikennemuodon eli tieliikenteen osalta. Jatkossa Suomen tulee valvoa paremmin etujaan eurooppalaisessa päätöksenteossa ja osittaa paremmin muille maille se, että meidän olosuhteissa henkilöauto on kaikkein perustelluin ratkaisu koko Euroopassa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry