5.10.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023 (HE 154/2022 vp)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta lausua tässä asiassa.

Tieliikenne on tärkein liikkumismuoto Suomessa. Tieliikenne kattaa 93 % henkilöliikenteestä, josta henkilöauton osuus on yli 80 %. Suomen 2,7 miljoonalla liikennekäytössä olevalla henkilöautolla ajetaan myös merkittävä määrä tavaraliikennettä. Maantieliikenteen osuus kaupallisesta tavaraliikenteestä on 88 % tavaratonneista ja 2/3 tonnikilometreistä. Koko Suomen pinta-alasta noin 30 % sijaitsee 20 kilometrin säteellä rautatieasemasta. Siten noin 70 % Suomen pinta-alasta on – tieverkon kattavuuden puitteissa – vain tieliikenteellä saavutettavissa.

Tiestön korjausvelka on kasvanut jo reilusti yli 1,5 miljardin euron suuruiseksi ja nyt käsittelyssä olevan talousarvion toteutuessa tällaisenaan korjausvelka uhkaa kasvaa räjähdysmäisesti ensi vuoden aikana. Velan kasvun pysäyttäminen edellyttäisi 4000 tiekilometrin päällystämistä vuodessa. Vuonna 2020 päällystettiin juuri 4000 kilometriä, mutta vuodelle 2023 synkimpien ennusteiden mukaan määrärahat riittänevät vain noin 1500 kilometrin päällystämiseen alenevan rahoituksen sekä korkean inflaation yhteisvaikutuksesta. Inflaatio iskee erityisen rajusti tierakentamiseen bitumin hinnan nousun sekä tuotantoketjun energiaintensiivisyyden takia.

Ennusteiden mukaan huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa ensi vuonna kymmenellä prosentilla ja viimeisen viiden vuoden aikana kasvua kertyy 15 %. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä kasvanut viidessä vuodessa niin ikään 15 prosentilla 6000 kilometristä 7000 kilometriin.

Resurssien vähentyessä vähät määrärahat painotetaan pääväylien liikennöintikykyyn, jolloin alemman tieverkon kunto heikkenee suhteellisesti vielä enemmän. Tämä johtaa kelirikkoihin sekä paino- ja nopeusrajoitusten alentamiseen. Alemman tieverkon väylät ovat kuitenkin erittäin tärkeitä elinkeinoelämän kuljetusten sekä väylien varrella asuvien ihmisten kannalta. Näillä seuduilla auto on ainoa mahdollinen kulkuneuvo.

Yksityistieavustukset jaetaan budjetissa kahteen eri luokkaan. Tämän ja kustannusten lisääntymisen seurauksena yleisessä liikenteessä olevien yksityisteiden osalta saadaan määrärahalla jatkossa aikaiseksi entistä vähemmän. Samalla myös yksityisen rahan määrä yksityisteiden ylläpidossa vähenee.

Valtion tieverkon tasearvo on reilut 15 miljardia euroa. Tästä omaisuudesta pitäisi huolehtia eikä päästää sitä rapistumaan. Se, että investointeja ei toteuteta oikea-aikaisesti, jolloin saataisiin paras kustannushyöty, on huonoa omaisuudenhoitoa. Päällyste on kuin talon vesikatto. Jos sitä ei korjata ajoissa, pääsee kosteus tienrungon rakenteisiin ja korjauskustannukset moninkertaistuvat.

Parlamentaarisessa yhteistyössä laadittu Liikenne 12 -suunnitelma oli hyvä ajatus ja sen tavoitteet olivat hyviä, mutta suunnitelma on jäämässä rahoituksen puuttuessa sanahelinäksi. Suunnitelma ei etene.

Tiestön kunnon heikkenemisellä on runsaasti suoria ja epäsuoria vaikutuksia koko kansantalouteen. Teiden rapistuminen muun muassa huonontaa liikenneturvallisuutta ja sen seurauksena mahdolliset nopeusrajoitusten alentamiset pidentävät matka-aikoja ja nostavat kuljetuskustannuksia entisestään. Jos 60–120 km/h rajoitetuilla teillä nopeudet alenisivat 10 %, niin suomalaiset viettäisivät tien päällä vuodessa yli 24 000 henkilötyövuotta enemmän kuin nyt. Tämä tarkoittaa keskimääräisin kuukausiansioin laskettuna yli miljardin euron kustannusta. *(Laskelmassa*

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

on käytetty maanteiden nopeusrajoitusaluekohtaisia liikennesuoritteita vuodelta 2021 sekä suomalaisten keskimääräistä kuukausiansiota vuodelta 2020).

Esitetty tiemääräraha ei ole millään tavalla hyväksyttävällä tasolla. Se johtaa korjausvelan kasvuun ja sen seurauksena liikenneonnettomuuksien lisääntymiseen, painorajoituksiin, matka-aikojen pitenemiseen, negatiivisiin ympäristövaikutuksiin ja ajoneuvojen ylläpitokustannusten kasvuun. Päällystysohjelmassa pitää pystyä päällystämään vähintään 4000 kilometriä.

Hankintatuet sähköautoille

Hallituksen asettamat tieliikenteen päästövähennystavoitteet asettavat autokannan uudistumiselle suuria odotuksia. Päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta henkilöautokannan sähköistyminen on elintärkeässä asemassa. Sähköautojen hinnat eivät ole alentuneet odotetussa tahdissa ja näin ollen ladattavan auton hankinta ei ole realismia suurimmalle osalle suomalaisista. Se, että tällä hetkellä kysyntä ylittää tarjonnan, ei johdu siitä, että kysyntää olisi liikaa, vaan siitä, että autojen tuotannossa on ollut maailmanlaajuisia ongelmia muun muassa komponenttipulan takia.

Autokannan uudistuminen edellyttäisi Suomessa vähintään 150 000 uuden auton rekisteröintiä vuodessa. Euroopassa autokantaa eniten uudistaneet maat ovat jo pitkään käyttäneet Suomea korkeampia hankintatukia käyttövoimamuutoksen ohjaamiseen. Suomessa ollaan sen sijaan lopettamassa henkilöautojen hankintatuki tilanteessa, jossa meillä rekisteröidään vain 100 000 uutta henkilöautoa vuodessa.

Julkisuudessa on nähty lausuttavan, että Suomessa siirtymäkausi olisi ohitse, ja ettei hankintatukia enää siksi tarvittaisi. Siirtymäkausi on todellisuudessa vasta alussa ja tuelle on suuri tarve, jos päästövähennystavoitteet halutaan saavuttaa. Myös muissa maissa ollaan jatkamassa Suomea korkeampia tukia. Mitä nopeammin Suomessa saadaan uusia sähköautoja markkinoille, sitä nopeammin niiden tarjonta myös käytettyjen autojen markkinoilla kasvaa. Sitä kautta sähköauton hankinta tulee yhä useammalle suomalaiselle mahdolliseksi.

Myöskään sähköautojen latausverkoston rakentamisen tukemiseen osoitetut määrärahat eivät ole riittävällä tasolla, jos halutaan saavuttaa sähköautokannalle asetetut tavoitteet.

Polttoaineet

Vaikka polttoaineiden verotukseen ei esitetä suoria korotuksia, nyt poistettavaksi esitetty parafiinisen dieselin tuki nostaa dieselpolttoaineen hintaa entisestään. Se on kansantalouden sekä päästötavoitteiden kannalta haitallista. Tässä tilanteessa myös käyttövoimaveron kerääminen pitäisi arvioida uudestaan. Kustannusmielessä se ei kohdistu oikein, vaikka sillä kompensoidaankin dieselpolttoaineen bensiiniä alempaa verotasoa. Kansalaiset eivät koe käyttövoimaveroa oikeudenmukaiseksi, kun samaan aikaan dieselin kuluttajahinnat ovat bensiiniä korkeammalla tasolla.

Biopolttoaineiden hinnat ovat nousseet fossiilisia polttoaineita nopeammin, koska niiden kysyntä ylittää reilusti tarjonnan. Biopolttoaineet menevät joka tapauksessa kaupaksi eikä niitä tule riittämään kaikille liikennemuodoille. Verotuksella pitäisi pystyä kompensoimaan myös biokomponenttien hintojen nousua entistä enemmän.

Keväällä voimaan astunutta sekoitevelvoitteen alentamista tulee jatkaa jo päätetyn jakson jälkeenkin, koska näyttää, että hintataso ei ole normalisoitumassa nopealla aikataululla. Suomessa ei tule tehdä nyt päätöksiä sekoitevelvoitteen kirimisestä.

Lopuksi

Hallituksen erittäin tiukkoihin päästötavoitteisiin perustuvia ilmastotalkoita ei voida jättää vain kansalaisten kontolle. Valtion pitää olla myös itse valmis panostamaan muutokseen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tähän liittyvät niin tierahat kuin autoiluun ja liikenteeseen liittyvien verotulojen

kerääminen sekä valmius tukea suomalaisten vihreää siirtymää. Jos valtio pitää kiinni korkeista veroista, niin kansalaiset joutuvat pitämään kiinni vanhoista polttomoottoriautoistaan.

Vuodelle 2023 esitetyssä budjetissa tiemäärärahojen osuus ei mitenkään vastaa tiestön osuutta ja merkitystä ihmisten ja tavaroiden liikkumisessa. Korjausvelan kasvu leviää nyt myös päätieverkkoon ja sen seurauksena siitä aiheutuvat haitat moninkertaistuvat. Budjetin määrärahat ovat pahasti alimitoitettuja eivätkä ne miltään osin vastaa Liikenne 12 -ohjelman suunnitelmaa ja tavoitteita.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry