Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike on satojen tuhansien jäsenmäärän omaavasta facebook-ryhmästä noussut tavallisten kansalaisten vaikuttamiskanava. Edustamme aidosti suomalaisia autoilijoita. Taustalla ei ole ammattilaisia ja rahalla toimivaa koneistoa, vaan tavallisia kansalaisia, jotka haluavat vapaaehtoistyöllä vaikuttaa tärkeäksi katsomaansa asiaan. Vaikka olemme esimerkiksi järjestäneet maamme historian suurimmat autoilijoiden mielenosoitukset, pyrimme toimimaan asiallisesti ja esittämään kohtuullisia vaatimuksia. Toimintatapoihimme ei ole kuulunut esittää asiaamme itkupotkuraivareilla teitä tukkien, vaikka sillä enemmän palstatilaa saisikin.

Toimintamme tarkoitus on alusta lähtien ollut muuttaa poliittista asenneilmapiiriä autoilijoita kohtaan suotuisammaksi. Tämän koemme nykyisen hallituksen valtaan nousun myötä jossain määrin saavuttaneemme. Tästä eteenpäin edustamamme autoilijat arvioivat sen myönteisemmän asenteen muuttumista konkreettisiksi toimiksi.

Molemmat aloitteemme pureutuvat osin samaan asiaan. Molemmat aloitteet sisältävät ajatuksen suomalaisten autoilijoiden kustannuksien kohtuullistamisesta ja puhun aluksi yleisesti siitä.

Liikenteen suhteen on paljon ideologiaan pohjautuvia kuvitelmia, jotka eivät vastaa todellisuutta. Kaikille lienee alkaa olla selvää, että esimerkiksi autokanta ei tule sähköistymään hetkessä, vaikka tuleekin pikkuhiljaa yhtenä hyvänä käyttövoimana muiden rinnalle. Onneksi olemme nyt päässeet eroon edellisen hallituksen käsittämättömästä ajatuksesta, että muutos saataisiin aikaiseksi fossiilisten polttoaineiden hinnat mahdollisimman ylös nostamalla.

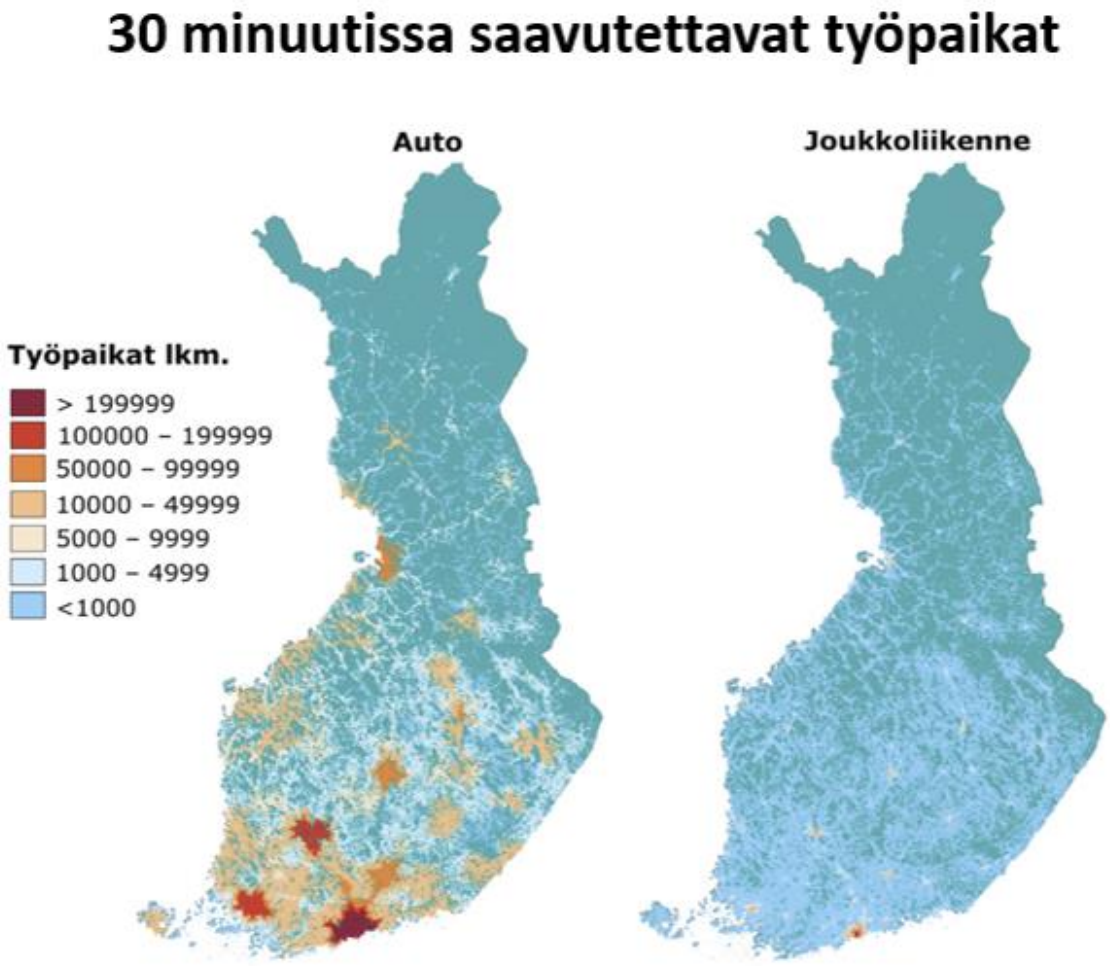
Tuohon ajatukseen sisältyy se epärealistinen ja epäreilu ajatus, että yksityisautoilu kalliiksi tekemällä kansalaiset siirtyisivät käyttämään joukkoliikennettä. Kaikesta henkilöliikenteestä vain noin 10 prosenttia hoidetaan joukkoliikennevälineitä käyttäen, nähdäkseni pääasiassa siksi, että se ei pysty eikä tule pystymään vastaamaan haja-asutetun maamme liikkumistarpeeseen, eikä myöskään suomalaisten liikkumisentarpeeseen, jossa monet arjen toiminnot ketjuttavat reittejä sellaisiksi, joita ei välttämättä kaupungeissakaan pysty joukkoliikenteellä hoitamaan.

Traficomin saavutettavuusanalyysien mukaan 67 prosenttia väestöstä saavuttaa maakuntakeskuksen alle puolessa tunnissa henkilöautolla, mutta vain 19 prosenttia joukkoliikenteellä.

Kahdellakymmenelläyhdellä prosentilla väestöstä maakuntakeskuksen saavuttamiseen kuluu joukkoliikenteellä yli puolitoista tuntia, kun henkilöautolla näin kauan aikaa kuluu vain 3 prosentilla väestöstä.
Ja tämä ei ole muuttumassa, päinvastoin, palvelujen ja työpaikkojen keskittyminen isoihin kuntakeskuksiin lisää autoilun tarvetta. Maaseudulla oma auto on myös kasvavissa määrin merkittävä huoltovarmuustekijä. Tuoreiden uutisten mukaan esimerkiksi Keski-Suomen hyvinvointialue suunnittee lakkauttavansa yli puolet terveysasemistaan. Lääkärissä käynti julkisilla olisi jatkossa monelle koko päivän retki, joka toki käytännössä hoidettaisiin nopeammin yhteiskunnalle todella kalliilla Kelataksilla.

Autoilun kohtuuttomat kustannukset aiheuttavat myös autoköyhyyttä. Suomi on EU:n ykköspaikalla yksinelävien autoköyhyyden suhteen. Termi autoköyhyys tarkoittaa tilannetta, jossa kotitaloudella ei ole yksinkertaisesti varaa hankkia omaa autoa. Tämä vaikuttaa monen elämän aktiivisuuteen haitallisella tavalla.

Kun katsotte seuraavaa karttakuvaa, joka kuvaa puolessa tunnissa saavutettavia työpaikkoja niin autolla kuin joukkoliikenteellä, niin ymmärtänette että autoköyhyyden ehkäisy on työllisyyttä lisäävä toimi. Tätä ei tunnin radalla ratkaista.



https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tyopaikkojen-saavutettavuus

Ymmärrämme valtiontalouden vaikean tilan, mutta olemme myös sitä mieltä, että sen vuoksi ei voida jumittua paikoilleen. Autoilu on käyttövoimien suhteen murroksessa ja tämä tarkoittaa myös sitä, että verotus tulee muuttumaan. Muutos on väistämätön, ja tähän väliin voisin heittää Matti Vanhasen valtionvarainministerinä lausuman ajatuksen, että kenties nyt tarvitaan syvää yhteiskunnallista keskustelua siitä että onko se enää liikenne, joka koko tämän veropotin tuo, vai täytyykö korvaavaa tuloa löytää muista verolähteistä.

Valtiontaloudessa puhutaan usein leikkaamisesta. Se on mielestäni vähän huono termi, vaikka toki painopisteiden muutokset sellaisina näyttäytyy. Valtiontalous koostuu menoista ja tuloista ja sen hallinta on niiden painopisteiden asettamista. Mistä otetaan, mihin annetaan. Uskon että tässä paletissa on varsinkin pitkällä tähtäimellä liikkumavaraa, jos poliittista tahtoa ja uskallusta löytyy.

Aloitteemme esittävät merkittäviä, mutta yksinkertaisia muutoksia. Molempien aloitteidemme ajatus

vastaa erinomaisesti hallitusohjelmaan kirjattuun lupaukseen huomioida ja kompensoida jakeluvelvoitteen vaikutukset pumppuhintoihin.

Ensimmäisenä asialistalla oleva aloite esittää polttoaineveron kohtuullistamista yksinkertaisesti niin, että jokainen jakeluvelvoiteprosentti laskisi valmisteveroa yhdellä sentillä per litra. Myös mahdollisesti tulevaisuudessa käyttöön otettavan tieliikenteen päästökaupan vaikutukset tulee kompensoida kuluttajille.

Tämä kansalaisaloitehistorian kolmanneksi eniten allekirjoituksia kerännyt aloite vastaa suoraan hallitusohjelman kirjaukseen kaikkia autoilijoita koskien. Tuo yhden sentin huojennus jokaista prosenttia vastaan ei vastaa todellista biojakeluvelvoitteen pumppuhintoja nostavaa vaikutusta, mutta kuten aikaisemmin mainitsin, haluamme olla kohtuullisia.

Jakeluvelvoitteen polttoaineiden hinnan nousua tulee ajatella epätoivottuna haittana, joka ei saa päätyä kuluttajien maksettavaksi. Kansalaisiin kohdistuvat kustannusvaikutukset kompensoimalla päästövähennyksiin pyrkiminen säilyy mielekkäänä, ja vältetään vastakkainasettelun syntymistä.

Säädettävän lain on tarkoitus turvata kohtuulliset liikkumisen kustannukset omiin tarpeisiin vastaavalla liikkumismuodolla, estää rahtikustannusten nousun korottava vaikutus tuotteiden ja palveluiden hintoihin, välttää haitallinen vaikutus suomalaisten yrityksien kilpailukykyyn sekä estää lisääntyvien liikkumiskustannusten heikentävä vaikutus sosiaaliseen pääomaan.

Toinen asialistalla oleva aloitteemme esittää osittain päällekkäisen ajatuksen, mutta kohdistaa vaikutuksen dieselautoilijoihin. Käyttövoimavero on monimutkaisempi diili, joka sisältää samassa paketissa dieselin verotuen ja sitä kompensoivan käyttövoimaveron. Tämän takia perustelen asiaa ensimmäistä aloitetta enemmän.

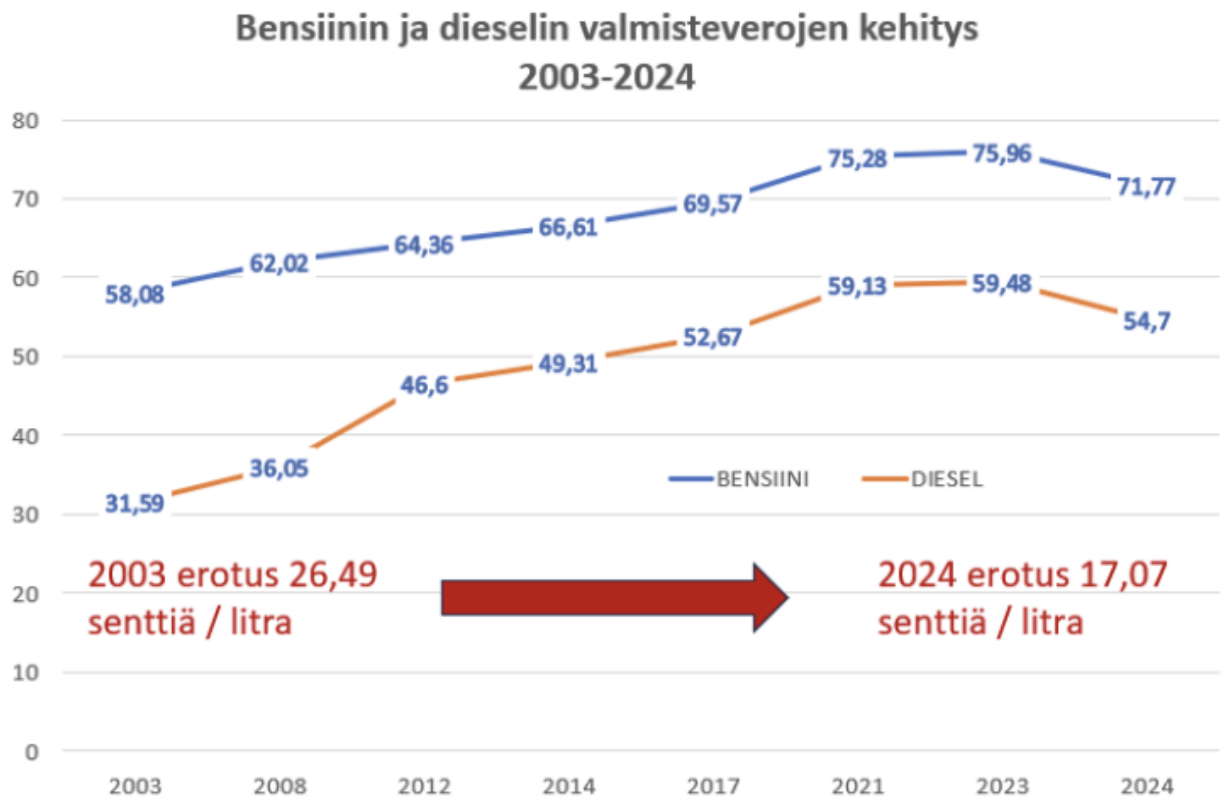
Käsittelyssänne on jälleen kerran yksi dieselveron, eli käyttövoimaveron poistamista vaativa aloite. Kun muodostatte kantaanne tähän aloitteeseen, aikaisemmat aloitteet ja niiden perustelut kannattaa unohtaa. Tässä aloitteessa näkökulma on poikkeava ja siinä on otettu huomioon kokonaisuus. Huomauttaisin että sen kahta vaatimusta tulee myös käsitellä kokonaisuutena.

Voisin aloittaa heti usein kysytystä kysymyksestä, onko dieselveron peruste edelleen voimassa? Nähdäksemme peruste on edelleen olemassa, mutta niin pahasti murentunut, että sitä on aika tarkastella uusiksi. Kerron seuraavaksi miksi.

Kuten kaikki täällä tiedämme, alun perin perusajatuksena on ollut tukea hyötyliikennettä ja vientiteollisuutta dieselin verotuella. Käyttövoimavero on luotu tämän rinnalle tasaamaan yksityisten dieselautoilijoiden saamaa hyötyä verotuesta bensa-autoilijoihin verrattuna. Tämä perusajatus ei enää poliittisten päätösten vuoksi ole ihan näin.

Jos tarkastellaan viimeisten parinkymmenen vuoden ajanjaksoa, niin dieselvero on pysynyt samana. Mutta mitä on tapahtunut perusteelle, eli dieselin alemmalle valmisteverokannalle?

4



Vuonna 2003 dieselin ja bensiiniin valmisteverojen erotus oli noin 27 senttiä per litra. Nyt reilu kaksikymmentä vuotta myöhemmin erotus on enää 17 senttiä. Eli veron perustetta on pikkuhiljaa nakerrettu, mutta veron määrä on pysynyt ennallaan. Peruste on siis edelleen olemassa, mutta siitä on huvennut merkittävät 37 prosenttia. Tämä olisi suora peruste käyttövoimaveron merkittävälle alentamiselle. Mutta ei vielä sen poistamiselle.

Asiaan vaikuttaa kuitenkin toinenkin seikka. Se on jakeluvelvoite. Jakeluvelvoite on poliittinen päätös, joka aina 10 % yli mennessä nostaa dieselin hintaa bensiiniä enemmän. Tämä johtuu siitä, että yleisesti bensa-autossa voidaan käyttää maksimissaan kymmentä prosenttia biopolttoainetta fossiilisen polttoaineen seassa, loppu merkittävästi kalliimman biopolttoaineen käytöstä jää dieselautoilijoiden kontolle. Dieselautossa kun voidaan käyttää jopa 100 prosenttisesti biopolttoaineita.

Tämä vuoksi olemme esittäneet uuden jakeluvelvoitetueksi kutsumamme järjestelmän käyttöönottoa. Tämä vastaa hyvin hallitusohjelmaan kirjattuun lupaukseen huomioida ja kompensoida jakeluvelvoitteen vaikutukset pumppuhintoihin. Olemme esittäneet, että tämä jakeluvelvoitetuki olisi aluksi nykyisen dieselin verotuen suuruinen. 16,5 senttiä litraa kohden. Arviot jakeluvelvoitteiden vaikutuksista litrahintoihin vaihtelevat ja riippuvat maailmanmarkkinatilanteesta, mutta voidaan arvioida, että jo vuodeksi 2026 suunniteltu 19,5 prosentin velvoite nostaisi dieselin hintaa noin 17 senttiä litralta bensiiniä enemmän. Jakeluvelvoitetuen määrän arviointi tulee kuitenkin lopullisesti tehdä virkamiestyönä ja esityksen mukaisesti tarkistaa jakeluvelvoitteen muuttuessa.

Jakeluvelvoitteen vaikutusten kompensointi pumppuhintoihin on erinomainen kirjaus hallitusohjelmassa. Se tulee tehdä niin, että nousevat kustannukset tosiasiallisesti kompensoidaan sen mukaan miten ne käytännössä bensiinin ja dieselin pumppuhintoihin vaikuttavat. Asiassa tulee huomioida se, että kustannusten nousu kohdistuu 10 prosentin rajan ylittyessä vain dieselautoilijoihin.

Dieselin osalta esittämämme jakeluvelvoitetukimekanismi olisi hyvin hallitusohjelman kirjaukseen vastaava kohdennettu työkalu.

Lopuksi vielä ihan muutama sana dieselautoilun merkityksestä. Dieselauto on juuri se arjen mahdollistaja niille, jotka joutuvat ajamaan pitkää matkaa. Näitä on tavalliset työssäkäyvät ihmiset, yrittäjinä toimivat ja toki esimerkiksi taksit.

Dieseltekniikan merkitys on myös päästöjen vähentämisessä aliarvostettu. Dieselmoottori on energiatehokas, pienemmän kulutuksensa ansiosta bensa-autoa vähäpäästöisempi ja omaa pitkän elinkaaren. Dieselmoottorin etu bensiiniin nähden on myös se, että siinä voidaan käyttää sataprosenttisesti biopolttoainetta.

On monia syitä kohtuullistaa dieselautoilun kustannuksia poistamalla käyttövoimavero ja luoda ehdotettu jakeluvelvoitetuki. Tämän myötä siirtyisimme fossiilisen polttoaineen tukemisesta biopolttoaineiden käytön tukemiseen.