



16.10.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Talousarvioesitys on tehty taloudellisesti haastavana aikana. Niukkuutta jaettaessa on entistä tärkeämpää kohdistaa menoja aiheuttavat toimenpiteet kaikkein vaikuttavimpiin hankkeisiin ja tuloja tuovat toimenpiteet, kuten verot niin, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa kotitalouksien ja yritysten toimeentulolle.

On hyvä, että talousarvioesityksen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaa koskevassa toimintaympäristökatsauksessa on huomioitu se, että Suomi on varsin hyvällä mallilla päästöjen vähentämisessä, ja että vähentämisen tulee olla jatkossa kansantalouden kannalta kestävä, eikä se saa kasvattaa arjen kustannuksia tai heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Tierahat

Tieliikenne kattaa yli 90 prosenttia sekä henkilö- että tavaraliikenteestä Suomessa. Tieliikenne on ja tiestön kunto ovatkin pinta-alaltaan suuressa, harvaan asutussa maassa, jossa kaupunkiseudutkin ovat harvaan asuttuja, elintärkeässä roolissa. Tieliikennettä ei pystytäkään merkittävässä määrin korvaamaan millään muulla kulkumuodolla ja itse asiassa kaikki muut liikennemuodot tukeutuvat siihen. Tämän takia väylärahoituksen painopisteen pitäisi olla selkeästi tiestössä, jotta vaikuttavuus tulisi parhaiten huomioituksi. Painotuksen pitää koskea niin perusväylänpitoa kuin uusia hankkeita.

Budjettiesitys perusväylänpidon lisärahoituksesta ja hallituksen tavoite korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja velan alentamiseksi on oikea toimenpide. Nyt esitettävällä rahoituksella tiestön korjausvelka kuitenkin edelleen kasvaa talousarvioesityksen mukaan 1,7 miljardista eurosta 1,9 miljardiin euroon vuoden 2024 aikana. Väyläviraston tuoreimpien arvioiden mukaan Suomen tieverkon korjausvelka on tosin kasvamassa tänä vuonna jo 2,4 miljardin euron suuruiseksi päälylystyksessä tarvittavien raaka-aineiden, kuten bitumin maailmanmarkkinahinnan kohottua. Huonokuntoisten teiden sekä siltojen määrä kasvaa edelleen ja esimerkiksi sen takia asetettavat painorajoitukset lisäävät elinkeinoelämän suoritetta, matka-aikoja ja vaikeuttaa kuljetusten ajoituksia. Tilanne alkaa olla jopa Suomen huoltovarmuuden kannalta kriittinen. Tiestön huono kunto pidentää matka-aikoja, heikentää liikenneturvallisuutta ja lisää päästöjä.

Suomessa on yksityisteitä noin 370 000 kilometriä. Yksityisteiden varsilla on arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilayritystä, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä sekä suuri määrä metsätilojen palstoja. Yksityistieavustusten alentaminen 4,5 miljoonalla eurolla vaikuttaa heikentävästi yksityistieverkon kuntoon ja nostaa teiden ylläpidosta vastaavien menojen.

Latausverkoston tuet

Liikenteen sähköistymisessä on kyse muna-kana-ilmiöstä. Jotta sähköautoja saataisiin lisää ajoneuvokantaan, tarvitaan kattava latausverkosto. Nyt latausverkoston tuet ovat kokonaisuudessaan alenemassa vuoteen 2023 verrattuna, vaikka puhtaan energian Suomen kärkihankkeen kokonaisuudesta osoitetaankin 10 miljoonan euron valtuus julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin edistämiseen. Tukea kuitenkin tarvittaisiin edelleen, jotta latausverkosto kehittyisi riittävällä nopeudella.

Verotus

Viimeisen neljän vuoden aikana henkilöauton käyttökustannukset ovat nousseet merkittävästi. Syitä ovat olleet muun muassa verotuksen kiristäminen, komponenttipula, biopolttoaineisiin siirtyminen ja fossiilisten polttoaineiden kallistuminen raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen ja jalostamomarginaalien nousun takia. Erityisesti tämä näkyy Suomen kuluttajahinnoissa, jotka ovat jo pitkään olleet Euroopan ja maailman mittakaavassa kalleimpien joukossa. Polttoaineiden hinnat ovat jääneet eri puolilla maailmaa olevien kriisien takia korkealle tasolle. Jo nyt kansalaiset miettivät hyvin tarkkaan ajamisiaan. Suurelle osalle auton käyttö on ainoa realistinen tapa hoitaa työssäkäynti ja arjen muita askareita.

Edellisen hallituksen päättämä laki nostaa jakeluvelvoitetta 13,5 prosentista 28 prosenttiin vuonna 2024 olisi nostanut polttoaineiden pumppuhintoja noin 20 senttiä litralta. Päättös pitää jakeluvelvoite ensi vuonna nykyisellä tasolla ja sen jälkeen korottaa velvoitetta maltillisemmin on parempi tapa vähentää päästöjä kansantaloudellisesti kestäväällä tavalla.

Polttoaineiden valmisteveron alentaminen 170 miljoonalla eurolla sekä polttoaineveron CO₂-komponentin laskeminen kompensoivat osan tulevista jakeluvelvoitteen aiheuttamista polttoaineiden pumppuhintojen noususta. Veronalennuksen vaikutus pumppuhintoihin olisi noin neljä senttiä litralta. Se ei tee polttoaineista kuitenkaan edullista eikä siten ole odotettavissa, että ihmiset ajaisivat polttomootoriautoillaan yhtään sen enempiä.

Työmatkavähennyksen omavastuun nostaminen 750 eurosta 900 euroon sekä enimmäismäärän alentaminen 8400 eurosta 7000 euroon aiheuttaa sen, että moni autoa työssäkäyntiin tarvitseva jää työssäkäyntimatkoissaan kuitenkin tappiolle polttoaineveron alennuksesta huolimatta.

Ajoneuvoveron alentaminen tietyissä päästöluokissa on myös kansalaisten toimeentulon kannalta positiivinen. Alennus kohdistuu pääasiassa juuri sellaisiin autoihin, joita tavalliset kansalaiset eniten käyttävät. Varsinkin tässä taloudellisessa tilanteessa harvalla on mahdollisuus hankkia uutta autoa, saati uutta sähköautoa.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry