



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Lausunto

Viite: LVM/1354/01/2019

Lausunnon viite VN/7835/2019

23.2.2021

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 - suunnitelmaluonnos 21.1.2021

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta.

Liikenteen kysyntä ja kestävien liikkumismuotojen määrittely

Elinkeinoelämän kannalta olennaisen tärkeitä edellytyksiä ovat työvoiman liikkuvuus ja laajat työssäkäyntialueet, jotka tarjoavat hyvän saavutettavuuden eri liikennemuodoilla. Myös pitkämatkainen työssäkäynti yhdistettynä etätöihin on tulevaisuuden tärkeä työvoiman liikkuvuuden ulottuvuus.

Vaikka kaupunkiseudut kasvavat ja väestö keskittyy kasvukaupunkiseuduille, kehitys ei yksiselitteisesti ole johtanut yhdyskuntarakenteen tiivistymiseen, sillä kasvu kohdistuu laajalti myös kaupunkiseutujen kehysalueille. On ilmeistä, että jatkossakin henkilöautolla on tärkeä merkitys myös kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä.

Työmatkasuoritteesta noin 75 prosenttia tehdään nykyisin henkilöautoilla. Visioon kirjattu työmatkojen siirtyminen tehtäväksi pääosin kestäville kulkutavoille edellyttää kestävien kulkutapojen uudelleen määrittelyä, sillä ilmastotavoitteet edellyttävät tulevaisuudessa monia teknologisia muutoksia henkilöautokannassa. Vision mukainen siirtymä jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä tehtäviin matkoihin ei ole realistinen ennakoitavissa olevan yhdyskunta- ja aluerakenteen kehityksen valossa. Koska henkilöautosuoritteesta suurin osa syntyy verrattain pitkistä matkoista, jalankulun ja pyöräilyn avulla ei ole mahdollista merkittävästi vähentää henkilöautoliikennettä. Lyhyistä alle 5 kilometrin mittaisista henkilöautomatkoista syntyy alle 3 prosenttia tieliikenteen päästöistä, joten vaikka kaikki lyhyet henkilöautomatkat korvautuisivat muilla kulkutavoilla, vaikutus henkilöautoliikenteen suoritteeseen jäisi pieneksi. Liikenne- ja kuljetusalan elinkeinojärjestöjen yhteiset vuonna 2020 laatimat liikenteen ja logistiikan päästöjen vähentämisen tiekartat osoittavat, että tieliikenteen päästöjen vähentämiseen löytyy monia keinoja, kuten hiilineutraalit ajoneuvoteknologiat ja polttoainevaihtoehdot.

Suunnitelmaluonnos toteaa, että kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen edellyttää kysynnän ohjaamista kestäviin liikkumismuotoihin myös henkilöautoilua hillitsevin toimenpitein. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostaminen edellyttää ensisijaisesti näiden kulkutapojen palvelutason parantamista, eikä henkilöautoilun rajoittamiseen kohdentuvia toimenpiteitä. Autolla tehtävät matkat eivät useimmiten ole suoraan korvattavissa muilla kulkutavoilla ilman merkittäviä joukkoliikenteen palvelutason parantamistoimenpiteitä.

Tieverkon rahoitus jää perusväylänpidossa ja kehittämisinvestoinneissa vaatimattomaksi

Tieliikenteen merkitys on niin tavara- kuin henkilöliikenteessä olennaisen tärkeä. Kotimaan matkustussuoritteesta noin 90 prosenttia tehdään tieliikenteessä ja tavaraliikenteen tonneista noin 85 prosenttia kulkee tieverkolla. Tieliikenteen infran rahoitus on suunnitelmassa kysyntään nähden vaatimaton ja sen määrä supistuu suunnitelmakauden edetessä.

Suunnitelman mukaisesti perusväylänpidon rahoitustaso laskisi selvästi vuoden 2022 jälkeen. Perusväylänpidon rahoituksessa tieverkon suhteellista osuutta laskettaisiin vuosittain 2 prosentilla. Perustienpidossa vuoden 2022 rahoitustaso saavutettaisiin uudelleen vasta vuosikymmenen lopulla. Suunnitelman mukainen rahoituskehys ei anna edellytyksiä tavoitteiden mukaiselle liikenneverkon palvelutason parantamiselle ja johtaa tieverkon korjausvelan kasvamiseen 2020-luvulla.

Tieverkon kehittämisinvestointien rahoitustaso jää suunnitelmaluonnoksessa tieliikenteen kysyntään ja palvelutason parantamisen tarpeisiin riittämättömiksi. Tieverkon kehittämispanoksia tulisi lisätä selvästi, sillä vain pieni osa tieliikenteessä tehtävistä matkoista ja kuljetuksista on siirrettävissä rautateille. Tieverkon tulevaisuuden haasteisiin ei ole mahdollista vastata yksinomaan digitalisaation keinoin, vaan myös tieverkkoon kohdennettavan perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien rahoituksen tulisi vastata kysyntää.

Suunnitelmassa on esitetty hieman nykyistä suurempaa rahoitusta alemman tieverkon ja yksityisteiden kehittämiseen. Alemman tieverkon ja yksityisteiden kehittämisrahoitusta tulisi korottaa merkittävästi enemmän kuin suunnitelmassa on esitetty, sillä alemman tieverkon merkitys on elinkeinoelämän kuljetustarpeiden, kansalaisten liikkumisedellytysten ja hyvinvoinnin ja alueellisen saavutettavuuden kannalta erittäin tärkeä.

Tieverkon kunnossapidon merkitys korostuu myös päästöjen vähentämisen toimenpiteenä

Parhailtaan valmisteltavana olevassa Fossiilittoman liikenteen tiekartassa määritellään toimenpiteet, joilla liikenteen vuodelle 2030 asetetut päästövähennystavoitteet voitaisiin saavuttaa. Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa yhdeksi selvitettäväksi toimenpiteeksi on nostettu myös tieverkon kunnossapito, jonka suunnittelu on tiekartassa osoitettu tehtäväksi osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Myös talvikunnossapito vaikuttaa polttoaineenkulutukseen. Tien kunnossapidolla on arvioitu olevan verrattain suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja sitä kautta myös päästöihin. Esitämme, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tien kunnossapito nostettaisiin selvemmin esille myös päästöjen vähentämistoimenpiteenä. Tieverkon kunnossapidon kehittämistoimenpiteet tulisi suunnitella siten, että ne edistävät myös päästöjen vähentämistä ja tukisivat osaltaan Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpidevalikoimaa.

Liikenteen verotuksen tilannekuva osaksi liikennejärjestelmäsuunnitelman tausta-aineistoa

Tieliikenteen verotuksessa ei Suomessa ole tiemaksun tyyppisiä veroelementtejä, vaan liikenteen verot kerätään auto-, ajoneuvo- ja polttoaineveroina. Lisäksi tieliikenteestä kerätään arvonlisävero- ja vakuutusveroja. Tieliikenteen erillisverokertymä on viime vuosina ollut noin 5 miljardia euroa ja arvonlisäverokertymä noin 3 miljardia. Suunnitelmassa todetaan, että tieliikenteestä ei Suomessa peritä maksuja. Samassa

yhteydessä on tärkeää huomata, että tieliikenteen verotus on Suomessa muihin EU-maihin verrattain korkea. Asukasta kohti suhteutettuna tieliikenteen verotus on Suomessa noin kaksinkertainen Ruotsiin verrattuna. Esitämmeikin, että suunnitelmaan täydennettäisiin myös liikenteen vero- ja maksukertymää koskevat taustatiedot.

Kunnioitavasti,

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto ry

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuoajat ja -teollisuus ry