

Kansalaisaloitteen otsikko

Stop ruuhkamaksuille!

Aloitteen päiväys

14.05.2021

Aloitteen muoto

Ehdotus lainvalmisteluun ryhtymisestä

Aloitteen sisältö

Vaadimme tällä kansalaisaloitteella ruuhkamaksut mahdollistavien lakien ja säännösten valmistelun keskeyttäväksi.

Hallituksen tulee pidättäytyä nyt ja tulevaisuudessa lakien säätämisestä, jotka mahdollistavat ruuhka-, vyöhyke-, ohitustulli-, tietulli-, tienkäyttö-, ja kaupunkiliikennemaksujen tai muiden vastaavanlaisten uusien autoilijoihin kohdistuvien maksujen käyttöönoton. Puhumme myöhemmin näistä kaikista termillä ruuhkamaksut.

Ruuhkamaksujen käyttöönottoa on suunniteltu mm. Helsingin, Tampereen ja Turun seuduille (LVM MAL2019). Kyseessä ei ole pelkkiä isoja kaupunkeja koskeva suunnitelma, esimerkiksi Tampereen seudulla sopimuskuntiin kuuluvat Lempäälä, Kangasala, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi. Ruuhkamaksujen voi myös ajatella olevan siirtymävaihe laajempaan ajosuoriteperustaiseen verotukseen.

Ruuhkamaksujärjestelmän oletettuna vaikutuksena on ajateltu olevan ajosuoritteiden pieneneminen ja sitä kautta perusteluiksi on mainittu:

- ruuhkautumisen vähentyminen
- liikennejärjestelmän toimivuuden parantuminen
- päästöjen vähentyminen kaupungeissa
- meluhaittojen vähentyminen

Perustelut

Ruuhkamaksujen käyttöönotto vaikuttaisi negatiivisesti ja syrjivästi erityisesti kehyskunnissa asuviin autoilijoihin mm. työntekijöihin, opiskelijoihin, liikuntavammaisiin, yksityisiin elinkeinoharjoittajiin, yrityksiin ja ruuhkavyöhykkeen sisälle keskitettyjä palveluita tarvitseviin. Esimerkiksi Helsingissä työssäkäyvistä 40% pendelöi Helsinkiin toisesta kunnasta ja vastaavasti 22% pendelöi Helsingin ulkopuolelle. Perustuslain mukaan julkisen vallan on huolehdittava työvoimansuojelusta. Julkisen vallan on edistettävä työllisyyttä ja pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus työhön. Ruuhkamaksujen asettaminen työmatkaliikennettä rajoittamaan rikkoisi tätä perustuslain kohtaa.

Ruuhkamaksut huonontaisivat myös kaupunkiseutujen saavutettavuutta lisäkustannusten myötä, mikä vaikuttaisi alueen elinkeinoelämään ja alueen vetovoimaan heikentävästi ja ohjaisivat asiakasliikennettä muualle. Lisäksi jakeluliikenteen kustannukset kasvaisivat, mikäli ne olisivat hinnoittelun piirissä vaikuttaen kaupan tai palveluiden liiketoimintaan ja tätä kautta alueen hintatasoon.

HSL:n mallissa keskituloisen autoilijan kustannukset nousisivat keskimäärin 700-800 euroa vuodessa, enimmillään kustannus voisi olla jopa moninkertainen. Tukholman vastaavassa järjestelmässä päiväkohtainen enimmäismaksu on noussut alkuvuosista ja ollen nyt 11,40€/vuorokausi, voidaan pitää todennäköisenä että samaan luokkaan päädyttäisiin Suomessakin. Lisäksi ruuhkamaksu on regressiivinen veroluonteinen maksu joka kurittaisi erityisesti keski- ja pienituloisia.

Tietullit heikentäisivät työvoiman liikkuvuutta, työssäkäynnin kannattavuutta, töiden vastaanottamista näiden kaupunkiseutujen alueelta ja autoa käyttävien yritysten tulosta.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportin mukaan tietullien vaikutukset päästövähennykseen olisivat pienet, alle 4 prosenttia vuoden 2030 päästötavoitteesta, joten tällöin hyöty jää vähäiseksi ilmastoon ja yhteiskunnan kannalta. Vaihtoehtoisten reittien käyttö saattaisi jopa lisätä päästöjä reitin kilometrimäärän kasvaessa.

Liikennejärjestelmän toimivuuteen ruuhkamaksuilla ei olisi suurta merkitystä. Suurempia hyötyjä niin päästöjen kuin liikenteen sujuvuudenkin kannalta saavutetaan mm. parantamalla tiestöä, ajoittamalla liikennevalojärjestelmät vihreää aaltoa paremmin palveleviksi jonoutumisen ehkäisemiseksi ja välttämällä tarpeettomia häiritseviä, jotka lisäävät liikennevirran heiluriliikettä.

Nykyaikaiset henkilöautot ovat yhä hiljaisempia kuin käyntiääneltään kuin rengasmelultaankin, joten jos muutenkin pienentyvällä meluhaitalla maksuja ei voi perustella.

2019 Suomessa autokantaan suhteutettuna veroja kerättiin noin 2 523 euroa autoa kohti, joka on EU-tasolla kolmanneksi eniten. Jo nyt kohtuuttomalla tasolla oleva verokertymä riittää moninkertaisesti tieliikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen, joten ruuhkamaksuille ei ole taloudellisia perusteita. Ruuhkamaksujen käyttöönotto olisi käytännössä vain yksi lisävero kasvattamaan autoilijoiden jo entisestään raskasta verotaakkaa.

Ruuhkamaksu asettaisi ihmiset perustuslain vastaisesti alueellisesti eriarvoiseen asemaan. Mahdollisia pakottavia syitä auton käytölle voi olla mm. julkisen liikenteen puute/aikataulujen epäsovelius autoilevan kansalaisen arkipäivän suhteen (työssäkäyntiajat, lapsiperheet, harrastukset, reittien monimutkaisuus, matka-ajat, autonkäytön tarve työssä, kuljetuskapasiteetin tarve, liikuntarajoitteet). Lisäksi ruuhkamaksut vaikuttaisi syrjivästi yritysten kilpailukykyyn sen perusteella kummalla puolella ruuhkamaksurajaa ne sijaitsisivat.

Perustuslaki

”Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksellä on tarkoitus vahvistaa jokaisen oikeus hankkia toimeentulonsa työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännös koskee myös oikeutta päästä julkiseen virkaan. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon sekä yleisiin nimitysperusteisiin 495.

Momentissa säädettyä oikeutta rajoittavat luonnollisesti eräät tosiasialliset seikat. Vapautta tehdä työsopimus tai tulla nimitetyksi virkaan rajoittavat tarjolla olevat työpaikat, työssä vaadittava koulutus, kokemus ja ammattitaito sekä julkisten virkojen kelpoisuusvaatimukset. Ammatin- ja elinkeinonharjoittajan valinnanmahdollisuuksia rajoittavat hänen kykynsä myydä tuotteitaan ja palveluksiaan niin, että hän voi hankkia toimeentulonsa 496.”

”Perustuslaissa kielletään myös välillinen syrjintä eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset

tosiasiallisesti – vaikkakin vain välillisesti – johtaisivat syrjivään lopputulokseen. Suosinta tai jonkin yksilön tai ryhmän asettaminen etuoikeutettuun asemaan on niin ikään kiellettyä, jos se asiallisesti merkitsisi toisiin kohdistuvaa syrjintää.”

Vastuuhenkilöt

Jaska Ilvesluoto

Leevi Ruotsalainen

Hannele Hatanpää

Klaus Kannistola

Marko Uusitalo