

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kynnys ry on vammaisten ihmisten ihmisoikeusjärjestö.

Kynnys ry näkee periaatepäätösluonnoksen yleiset tavoitteet kasvihuonepäästöjen vähentämisestä kannatettavina. Tavoitteet tulee pyrkiä saavuttamaan kuitenkin siten, että perustuslain lisäksi liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon Suomessa lakina sovellettava YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimus ja sen velvoitteet taata vammaisille henkilöille oikeus liikkumiseen yhdenvertaisesti muiden kanssa (20 artikla), esteettömyys ja saavutettavuus ihmisoikeuksina ja edellytyksenä oikeuksien toteutumiselle (9 artikla), vammaisten henkilöiden positiivinen erityiskohtelu (5.4. artikla) sekä oikeus itsenäiseen elämään ja osallisuuteen (19 artikla).

Kynnys ry huomauttaa, että kestävä kehitys tulee olla myös sosiaalisesti kestävä. Tämä edellyttää muun muassa, että vammaisten ihmisten osallisuus sekä mahdollisuus itsenäiseen elämään tulee ottaa huomioon myös tavoiteltaessa liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämistä. Lisäksi vammaisten ihmisten yhdenvertainen oikeus liikkua on varmistettava, kun suunnitellaan ja toteutetaan liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä. YK:n vammaissopimus (4 artikla) velvoittaa Suomen valtiota huomioimaan vammaisten henkilöiden ihmisoikeuksien edistämisen kaikissa politiikoissa ja ohjelmissa. Luonnoksessa ja siihen liittyvissä vaikutusarvioinneissa (vaikutusarviointien yhteenveto) ei ole kuitenkaan huomioitu vaikutuksia vammaisten ihmisten kannalta. Kynnys ry korostaa, että ehdotetuilla toimenpiteillä olisi huomattavia vaikutuksia vammaisten ihmisten, varsinkin omaa tai perheensä autoa liikkumiseen tarvitsevien vammaisten ihmisten, kannalta.

Suomen pinta-alasta, suurista välimatkoista, vaihtuvista ja haastavista keliolosuhteista sekä ympäristön esteellisyydestä johtuen liikkumisen mahdollisuudet ja tarpeet erityisesti vammaisten ihmisten kohdalla poikkeavat, kun niitä verrataan kansalasiin yleisesti. Tämän vuoksi liikennejärjestelmiä kehitettäessä tulisi kiinnittää huomiota vammaisten ihmisten yhdenvertaisiin mahdollisuuksiin liikkua ja osallistua mm. opiskeluun, työelämään, harrastustoimintaan tai huolehtia perheensä päivittäisistä liikkumisen tarpeista.

Julkinen liikenne ei ole ylipäätään kaikkien ihmisten ulottuvilla, se ei ole läheskään aina esteetöntä tai ei muutoin vastaa vammaisten ihmisten yksilöllisiin liikkumisen tarpeisiin. Esteettömyys ja saavutettavuus tulisi huomioida periaatepäätöksessä erityisesti joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittämisessä sekä autokannan uudistamistavoitteita asetettaessa. Vammaispalvelulain mukaiset kuljetuspalvelut eivät vastaa kaikkien vammaisten ihmisten liikkumistarpeisiin määrältään tai alueelliselta ulottuvuudeltaan.

Kynnys ry korostaa, että oma auto on monelle vammaiselle ihmiselle liikkumisen apuväline, joka mahdollistaa suoriutumisen päivittäisistä toimista ja asioinneista, työskentelyn tai opiskelun, kuntoutuskäynnit ja jne. Oma auto voi olla ainoa mahdollisuus, että henkilö voi käydä työssä tai opiskella vammastaan huolimatta. Tämän vuoksi oman auton hankintaa on helpotettu vammaisille henkilöille myönnettävällä autoveron palautuksella (autoverolaki 26 §). Autoveron palautuksella tuetaan vammaista henkilöä auton hankinnassa. Lisäksi voi saada vapautuksen auton käyttöön liittyvästä ajoneuvoveron perusverosta. Verotukseen liittyvien tekijöiden ratkaisemisella on oleellinen merkitys periaatepäätöksen tavoitteiden saavuttamisessa.

Hybridi- tai täyssähköautot ovat toistaiseksi hankintahinnaltaan selvästi kalliimpia kuin polttomoottorikäyttöiset autot eivätkä niiden hinnat tule kovin nopeasti alenemaan. Autoveron poistaminen tai alentaminen ei juuri toimisi vammaisille autoilijoille kannustimena hankkia vähäpäästöinen (silti suhteellisen kallis) auto, koska autoveron palautuksena saatava etuuskin käytännössä poistuisi ja menettäisi merkityksensä kokonaan tai ainakin entisestään alenisi. Jo nykyisinkin vähäpäästöisessä autossa veron osuus voi olla hyvinkin pieni, jolloin vammaisen ihmisen ei taloudellisesti ajatellen kannata ostaa vähäpäästöistä autoa. Vammaisille ihmisille suunnattu verotuksen kautta kohdentuva tukijärjestelmä auton hankintaan on jo nykyisellään vanhentunut.

Vammaisfoorumin tavoin Kynnys ry esittää, että valtio kehittää tukia ja kannustimia siten, että ne ohjaavat vammaisten ihmisten autonhankintaa vähäpäästöisten tai nollapäästöisten autojen suuntaan. Periaatepäätöksen luonnoksen mukaan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä päätetään tuista ja kannusteista liikenteen päästöttömyyden edistämiseksi syksyllä 2021. Kynnys ry pitää tärkeänä, että käynnistetään valmistelutyö sellaisen vammaisille ihmisille kohdennettavan riittävän tuen asettamiseksi, joka samalla kannustaa nollapäästöisten tai vähäpäästöisten autojen hankintaan. Vammaisille ihmisille kohdennetussa tuessa on kyse positiivisesta erityiskohtelusta, jolla tavoitellaan tosiasiallista yhdenvertaisuutta.

Suuri osa vammaisista ihmisistä ja heidän perheistään on pienituloisia. Tulotaso on keskimääräistä heikempi. Auton hankkiminen on näin ollen myös taloudellisesti merkittävä asia. Toisaalta vammaisen ihmisen tarvitsee luotettavan ja nimenomaan (vammasta tai sairaudesta johtuviin) tarpeisiinsa sopivan auton. Varsinkin autot, jotka soveltuvat vaikeasti vammaisille ovat usein perusautoa kalliimpi.

Jos auton hankkimisen verottamisen sijaan painopiste siirtyisi enemmän käytön verottamiseen (esim. tiemaksut/ruuhkamaksut), tulisi myös tässä yhteydessä huomioida auton käyttäjät, joilla on vamman tai sairauden vuoksi rajoitteita liikkumisessa. Mikäli Suomessakin päätettäisiin esimerkiksi ryhtyä keräämään tiemaksuja autoilijoilta, olisi kuitenkin perusteltua myöntää vammaisille henkilöille vapautus tällaisesta maksusta.

Ns. autottomien alueiden - yleensä kaupunkien keskustoissa - lisääntyminen aiheuttaa liikkumisesteisille ihmisille ongelmia, koska autojen pääsy alueelle tai pysäköiminen siellä ei ole yleensä sallittua ja etäisyydet esim. asiointipaikkojen välillä ovat liikkumisesteisille usein liian pitkiä. Erityisen ongelmallisia tällaiset alueet ovat talviaikaan, kun lumi ja jää vaikeuttaa liikkumista, usein jopa siinä määrin, että liikkuminen jalan tai apuvälineen turvin estyy kokonaan. Vammaisille ihmisille tulisi antaa oikeus ajaa autolla alueelle ja pysäköidä sinne.

Positiivinen erityiskohtelu kohdistuu vain pieneen osaan kansalaisia, joten siitä mahdollisesti johtuvat negatiiviset vaikutukset periaatepäätöksessä tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamisessa ovat marginaalisia.

Välimaa Mikael
Kynnys ry