

# Autoilijan vaalikysely puolueille 2023

"[Stop Autoilijoiden kuritukselle!](#) on Facebook-someryhmästä ponnistava puoluepoliittisesti täysin sitoutumaton 275000 tavallisten kansalaisen muodostama kansanliike.

Stop Autoilijoiden kuritukselle! -liike kokoaa autoiluun liittyvää kansalaiskeskustelua ja tutkimustietoa päättäjien, asiantuntijoiden ja kansalaisten hyödynnettäväksi. Stop Autoilijoiden kuritukselle! on riippumaton, kokemusasiantuntijapaneeli, joka tukee tieliikenteeseen ja sen verotukseen liittyvää päätöksentekoa. Edistämme kokemustieteen ja politiikan vuoropuhelua välittämällä tietoa päätöksentekijöille ja osallistamalla kantaaottavasti julkiseen keskusteluun."

<https://www.stopautoilijoidenkuritukselle.fi/tietoja/>

Puolueiden lähdetieto: <https://vaalit.fi/rekisteroidyt-puolueet>

Vastaajan sähköpostiosoite ([sari.essayah@eduskunta.fi](mailto:sari.essayah@eduskunta.fi)) tallennettiin tämän lomakkeen lähettämisen yhteydessä.

Puolueen nimi \*

Suomen Kristillisdemokraatit (KD) ▼

## A. Biojakeluelvoite

Muuta Eurooppaa sekä maailmaa huomattavasti kireämmät päästövähennystavoitteet kaventavat Suomen kansalaisten perustuslaillisia oikeuksia, tuottaen myös tarpeettomia kuluja sekä kansalaiselle että kansantaloudelle.

Biojakeluelvoite Suomessa on ensi vuodesta lähtien korkeimpia biojakeluelvoitetasoja EU:ssa. Se on ollut pisimpään meillä käytössä sekä korkeimmalla tasolla, lukuunottamatta yhtä EU-jäsenvaltiota, joka on viimeisimmän tiedon mukaan poistamassa sitä.

Biojakeluelvoite nostaa polttoaineiden hintaa, koska bioraaka-aineiden saatavuus on maailman mittakaavassa rajallista.

Kannattaako puolueenne biojakeluvuorituksen alentamista? \*

Kyllä

Ei

Muu: .....

Jos vastasitte Ei edelliseen kysymykseen, niin mikä biojakeluvuorituksen taso tulisi mielestänne olla?

.....

## B. Liikenteen päästökauppa

Liikkumiselle Suomessa ei ole lyhyellä tai keskipitkällä tähtäimellä tarjolla kohtuuhintaista, kaikille saatavilla olevaa fossiilitonta vaihtoehtoa. Liikenteen päästökauppa kuormittaa siten sekä taloutta, että lisää vahvasti kansalaisten eriarvoisuutta. Suomen päästöillä ei ole merkitystä maapallon lämpötilalle, mutta liikenteen päästökauppa suistaa perheitä jo valmiiksi vaikeassa taloustilanteessa syvempään ahdinkoon.

Suomalaisautoilijat ovat jo pitkään maksaneet CO<sub>2</sub>-päästöistään veroa ja kalliimmin kuin teollisuutemme. Lähes kaikista muista EU-jäsenvaltiosta CO<sub>2</sub>-perustainen vero tieliikenteeltä puuttuu.

Kannatatteko EU-tasoista liikenteen päästökauppaa? \*

Kyllä

Ei

Kannatatteko kansallista liikenteen päästökauppaa? \*

Kyllä

Ei

Kerro lyhyesti mitä hyviä puolia näette liikenteen päästökaupassa.

Liikenteen päästökauppa on ilman muuta parempi toteuttaa yhteisesti EU-tasolla kuin yksipuolisesti Suomen omana toimena, ja siksi voimavarat tulisi suunnata mieluummin EU:n liikenteen päästökaupan valmisteluun. EU-tasolla liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat kasvaneet vuodesta 1990, toisin kuin lähes jokaisen muun sektorin. Päästövähennystoimena päästökauppa on järkevämpi kuin joidenkin teknologioiden kielto, kuten EU:n päättämä polttomoottorien myyntikielto. Teknologianeutraali päästökauppa ohjaa etsimään teknistaloudellisesti järkevimpiä päästövähennysratkaisuja markkinaehtoisesti.

Kerro lyhyesti mitä huonoja puolia näette liikenteen päästökaupassa

Kotimainen liikenteen päästökauppa nostaisi Suomen liikkumisen kustannuksia muihin maihin verrattuna ja siten heikentäisi entisestään Suomen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta investointinäkökulmasta ja vaikuttaisi myös kansalaisten ostovoimaan. Mahdollisen EU-tason päästökaupan tulee kuitenkin toteutua siten, ettei se hankaloita Suomen kaltaisten pitkien etäisyyksien jäsenmaiden asemaa epäreilusti. lisäksi liikenteen päästökaupan tuloja käytetään ilmastopolitiikan sosiaalirahastoon, joka on vastoin KD:n näkemystä sosiaalipolitiikan pitämisestä kansallisissa käsissä.

Liikenteen päästökauppaan olennaisena osana liittyy Ilmastotoimien sosiaalirahasto.

Rahasto on osa EU:n budjettia ja sitä rahoitetaan päästökaupan huutokauppatuloilla korkeintaan 65 miljardia euroa vuosien 2026-2032 aikana. Jäsenmailta edellytetään 25 prosentin kansallista omarahoitusosuutta.

Hyväksyttekö tälläisen tulonsiirron? \*

Kyllä

Ei

Mikäli Ilmastotoimiensosiaalirahasto päätetään perustaa, miten rahoittaisitte tuon 25% omarahoitusosuuden? \*

Sosiaalipolitiikka kuuluu jäsenvaltioille, ja tällainen on vastoin perussopimuksia.

### C. Ruuhkamaksut/kilometrivotus

Ruuhkamaksut tai kilometrivotus kohdistuvat erityisesti suorittavaa työtä tekevään, työmatkoja ajavaan kansanosaan. Suomessa ei pitkien etäisyyksien maana ole realistisia vaihtoehtoja yksityisautolle työmatkoilla. Täten ruuhkamaksut tai kilometrivotus ovat suora, kohdistettu lisävero, joka vähentää taloudellista toimeliaisuutta sekä heikentää työn kannattavuutta.

Onko Suomessa sellaisia säännöllisiä liikeneruuhkia, joita tulisi vähentää? \*

Kyllä

Ei

Kannatatteko ruuhkamaksuja? \*

Kyllä

Ei

Kannatatteko ajoneuvokohtaista kilometrivotoa? \*

Kyllä

Ei

Jos, niin mitä (ajoneuvo kohtaista veroa) ja kuinka se tulisi mielestänne toteuttaa, jotta se ei haittaisi työ- ja asiointiliikennettä sekä asettaisi autoilijoita epätasa-arvoiseen asemaan?

Nykyinen autoilun verotuksen kokonaisuus on toistaiseksi kohtuullisen toimiva. Sähköautojen yleistyminen pienentää liikkumisesta saatavia verotuloja, mutta muutoksessa kestää vielä pitkään. Kilometripohjaista verotusta ei siksi tarvita vielä pitkään aikaan. Lisäksi toistaiseksi esim. sähkökäyttövoimalla liikkumisen alempi verotus ja sähköautojen alempi autovero kannustaa sähköauton hankintaan, mikä on hyvä asia niiden yleistymisen kannalta.

Jos kannatatte kilometripohjaista verotusta, kuinka se tulisi teknisesti toteuttaa?

Kilometripohjainen verotus voidaan toteuttaa GPS-paikannuksen avulla. Tässä on kuitenkin yksityisyydensuojaan liittyviä ongelmia, joita ei pidä väheksyä. Tunnistamiseen liittyvät menetelmät ovat myös mahdollisia, mutta niitä taas voi kiertää. Maissa, missä esimerkiksi pääteillä on tunnistamiseen perustuvia tietulleja tms. näkee, miten liikennettä pakkautuu sivuteille ja asuinalueille. Tämä ei ole toivottavaa.

Millaisiksi arvioitte tämän veronkeräystavan vuosittaiset kustannukset?

Puolueena meillä ei ole resursseja tuottaa asiantuntijatasoisia arvioita esim. jonkun veronkeräystavan kustannuksista.

#### D. Polttoainevero / ajoneuvovero

Tieliikenteessä liikkuu 93 prosenttia henkilöliikenteestä ja henkilöauton osuus henkilöliikenteestä on yli 80 prosenttia. Polttoaineissa on erilaisia veroja ja maksuja lähes tai yli puolet polttoaineen hinnasta. Pitkien välimatkojen Suomessa, jossa joukkoliikennettä on vaikea toteuttaa kannattavasti ja ajallisesti, tarvitaan yksityisautoilua.

Kotimaan kuljetuksissa tiekuljetusten osuus on lähes 90 % kuljetetuista tonneista. Kuljetusten hinta vaikuttaa hintatasoomme ja yritysten kilpailukykyyn niin Suomessa kuin ulkomailla.

Kannatatko Stop autoilijoiden kuritukselle! Kansanliikkeen laatimia aloitteita liikkumisen kustannusten hillitsemiseksi? \*

Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta  
<https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/9154>

- Aloitteen esittämässä muodossa
- En
- Muutettuna, miten?

Lisäys

---

Dieselinkäyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki \*

<https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/10438>

- Aloitteen esittämässä muodossa
- En
- Muutettuna, miten?

Lisäys

Dieselpolttoaineen käyttövoimaveron poisto dieselautoilta johtaisi siihen, että dieselin verotuki poistuisi myös ja hinnat nousisivat.

---

Mitä mieltä Olette nykyisestä polttoaineiden hinnasta? \*

Pitäisikö polttoaineverotusta

- Nostaa
- Laskea
- Jättää nykyiselle tasolle

Lisäys

Poltonesteiden verotusta tulee seurata Suomen kilpailukyvyn ja kotitalouksien pärjäämisen näkökulmasta. Henkilöautoliikenteessä kehitys kulkee kohti sähköautojen yleistymistä. Fossiilisten polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat eivät ole lähteneet pelätyn kaltaiseen nousuun.

Mikä on puolueenne resepti tiekuljetusten kannattavuuden parantamiseksi? \*

Ammattidiesel

Yli 30-vuotiaat autot eivät maksa Ruotsissa ajoneuvo- ja tiemaksuja ollenkaan. Meillä ainoastaan museoajoneuvorekisteröidyt autot ovat vapautettuja ajoneuvo- ja käyttövoimaverosta. Vanhemmilla autoilla ajatut kilometrimäärät ovat pieniä verrattuna uudempaan autokantaan.

Olisiko Ruotsin käytäntö tässä asiassa kannatettava asia? \*

- Kyllä
- Ei

Jos ei niin, mistä syystä tai olisiko Teillä jokin vaihtoehtoinen tapa?

Yli 30-vuotiaat autot alkavat olla jo museoajoneuvoiässä joka tapauksessa. 😊

Autoilun verotus on maailman korkeimpia Suomessa. Autoilun lakisääteiset verot ja maksut tulisi saada kohtuullisemmaksi ihmisille. Monissa maissa ei ole ollenkaan autoveroa.

Pitäisikö autoverosta luopua Suomessa? \*

Kyllä

Ei

### Lisäys

Nykyisessä julkisen talouden tilanteessa emme näe autoverosta kokonaan luopumista mahdollisena. Sähköautojen ajoneuvoveron poistolla on pyritty lisäämään sähköautokantaa. Autoilun verotuksen kokonaisuus on kuitenkin murroksessa. Sen sijaan dieselin käyttövoimaverosta tulee luopua. Vähäpäästöisiä autoja voidaan saada markkinoille lisää mm. tukemalla vähäpäästöisten työsuhdeautojen hankkimista. Autotuoajat ja teollisuus ry:n esitys autoveron kevennyksen ulottamisesta alle 90 g/km päästäviin autoihin, on harkinnan arvoinen.

E. Henkilöautoliikenteen tarkoituksellinen hankaloittaminen (Nopeusrajoitukset, bulevardisointi, pysäköintipaikat/maksut)

### Tieverkon kunto ja -palvelut

Tieverkon korjausvelka lyhenee liian hitaasti tai ei ollenkaan vuosittain ja tienpitoon osoitetaan liian vähän määrärahoja millä turvattaisiin riittävä kunnossapito ja kehitys. Toimiva liikenneverkko vähentää matka-aikoja sekä päästöjä. Erityisesti kanta-, seutu- ja yhdystiet ovat päässeet rapistumaan monin paikoin. Vaikka liikennemäärät ovat pienempiä kuin valtatiellä, niiden merkitys on suuri kansalaisille ja yrityksille.



Kuinka tärkeänä Puolueenne pitää maamme tieverkkoa verrattuna esimerkiksi rataverkkoon \*  
ja millä perusteilla?

- Tärkeämpi
- Yhtä tärkeä
- Ei niin tärkeä

Lisäys \*

Noin 90 prosenttia tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä. Suurinta osaa tästä ei voi siirtää raiteille mitenkään. Tieverkko on vientiteollisuudelle elintärkeä ja rapautunut tieverkko on uhka kilpailukyvyillemme, sillä se kasvattaa logistiikkakustannuksia

Onko Puolueenne valmis osoittamaan nykyisen tieliikenneverkon kunnossapidämiseksi ja kehittämiseksi vuosittain riittävästi määrärahoja, jotta korjausvelkaa lyhenee rivakalla aikataululla? \*

- Kyllä
- Ei

Lisäys

Valtiontalous on lähivuoden erittäin tiukilla, niissä puitteissa siis. Erittäin tarkkaan näitä tullaan katsomaan. Pelkät liikennemäärät eivät silti aina kerro väylän tärkeydestä valtiontalouden kannalta. Liikennemääriltään pieni väylä voi kuljettaa euromääräisesti arvokkaita kuljetuksia esim. vientiteollisuudelle.

### Teknologianeutraalius tieliikenteessä

Suomen tulisi olla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen suhteen teknologianeutraali sekä teknologianeutraalisti hyvin tutkittua tietoa jakaen kannustaa päästöjä vähentäviin ja energiatehokkuutta lisääviin ratkaisuihin sen sijaan, että samaan tavoitteeseen pyritään velvoittavilla päästövähennystoimilla.

Kannatatteko laajan käyttövoimapaletin säilyttämistä tieliikenteessä? \*

Kyllä

Ei

Jos ette, mikä/mitkä käyttövoimat olisi Mielestänne säilytettävä?

---

### F. Hiilineutraaliusaikataulu

Suomen kunnianhimoisesta tavoitteesta olla hiilineutraali vuonna 2035, juontaa moni polttoaineiden hintaa nostavan tiukennus mm. biojakelunelvoite, joka olisi vuonna 2030 jopa 34%, EU:n vaatiessa 14%.

Suomen asukastiheys on maailman pienimpiä ja maamme on pinta-alaltaan Euroopan viidenneksi suurin. Reilusti sekä Eurooppaa, että muuta maailmaa kunnianhimoisempi hiilineutraaliusaikataulu johtaa muuta maailmaa tiukempiin, liikkumista hankaloittaviin ratkaisuihin heikentäen mahdollisesti myös kestäväää kehitystä. Erittäin harvan asukastiheyden Suomi kurittaa kansalaisiaan ilman vastaavaa hyötyä.

Kannatatteko kireämpää hiilineutraaliuden tavoiteaikataulua kuin Eurooppa, ja suurin osa \* muusta maailmasta, jotka pyrkivät hiilineutraaliuteen 2050?

Kyllä

Ei

Stop! Autoilijoiden kuritukselle! -kansanliikkeellä on vireillä "Tolkkua päästövähennystavoitteisiin"- kansalaisaloite, jolla pyritään vaikuttamaan Suomen hiilineutraaliusaikatauluun siten, että se muutetaan 15 vuotta myöhemmäksi, takaisin EU:n tavoitevuoteen 2050, kestävän kehityksen turvaamiseksi.

EU:n tieliikenteen päästöt ovat koko maailman tieliikenteen päästöistä 3,9 prosenttia. Suomen tieliikenteen päästöt taas ovat maailman päästöistä 0 prosentin osia.

Mihin mennessä Suomen tulisi olla hiilineutraali Puolueenne mielestä ja mitä keinoja Puolueenne käyttäisi tavoitteen saavuttamiseksi? \*

2045



#### Keinot \*

Tärkeintä on panostaa fossiilivapaan energiantuotannon merkittävään lisäämiseen, jotta fossiilisista polttoaineista päästään eroon, vaikkei aivan 100% fossiilivapautta tarvitsekaan tavoitella. Lisäämällä fossiilivapaan energian tarjontaa muutkin ongelmat ratkeavat osin itsestään. Tässä keinoina on sekä uusiutuvan energian lisärakentaminen, että myös ydinvoima ja järkevässä määrin biopohjaiset polttoaineet yhä tulevaisuudessakin. Maankäyttösektorille järkevä tavoite on pysyä hiilinieluna, mutta niiden varaan ei voi tavoitetta liikaa laskea, sillä esim. metsien kasvuun liittyy monia epävarmuuksia, metsätuhoriskeistä alkaen. Voimme saada taloudellista hyötyä ja synnyttää uusia työpaikkoja viemällä muihin maihin yritystemme kautta edistyksellistä teknologiaa, joka auttaa selviämään ilmastonmuutoksesta.

Mitä hyötyä ja/tai haittaa on siitä, että autoilun kustannuksia nostetaan poliittisilla päätöksillä hiilineutraaliuden saavuttamiseksi? \*

Liikkuminen on nyky-yhteiskunnassa käytännössä perustarve. Kestävän kehityksen osa-alueisiin kuuluu myös sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys. Jos liikkumisen hintaa nostetaan liikaa, on tällä vaikutuksia yhteiskunnan toimivuuteen, taloudelliseen kestävyyskykyyn ja kansalaisten arkeen. Suomessa on paljon alueita, missä joukkoliikenne ei ole helppo saada kannattavaksi.

Jossain vaiheessa polttonesteiden hinnannousu toki vaikuttaa myös kulutuskäyttäytymiseen. Tulevaisuudessa joustavat, yksityisautoilun ja joukkoliikenteen väliin sijoittuvat ratkaisut (mobility as a service) yleistyvät. Tätä tavoitetta pyrittiin edistämään Sipilän hallituksen taksilain uudistuksella, joka vain oli liikaa aikaansa edellä.

Pitkien etäisyyksien maassa töihin menosta tulee kannattamattomampaa liikkumisen kustannusten noustessa. Autoilun kustannukset nostavat kustannustasoa kaikkialla muun muassa ruoan kustannuksia, koska suurin osa kuljetuksista kulkee jossain vaiheessa kumipyörillä.

### Muita kysymyksiä

Saako Puolueenne kansanedustaja äänestää näissä edellä mainituissa asioissa omantunnon mukaan? \*

Kyllä

Ei

Miten aiotte saada kantanne etenemään, jos pääsette seuraavaan hallitukseen? \*

Ammattidieselin valmistelu jäi Marinin hallitukselta kesken, se otettaneen esille hallitusneuvotteluissa. Sitä tulee jatkaa tukemaan kuljetusalaa ja sitä kautta koko Suomen taloutta. KD ajaa myös dieselin käyttövoimaveron poistamista.

Infrahankkeissa on ehdottomasti priorisoitava olemassa olevan tieverkoston kunnon parantaminen sekä myös raideliikenteen laadun parantaminen esim. uusien raidehankkeiden edelle. Jos liikenneinfraa ei korjata ajoissa, tulee se myöhemmin monin verroin kalliimmaksi.

Lisäksi autokannan uusiutumista voi edistää monin tavoin. Autotuojat ja teollisuus ry:n esitys autoveron kevennyksen ulottamisesta alle 90 g/km päästäviin autoihin, eli käytännössä ladattaviin hybrideihin, on harkinnan arvoinen: suurin osa päivittäisistä työmatkoista on lyhyitä, mihin ladattavan hybridin lataus riittää hyvin. Tuet esim. työsuhdeautoille tuovat jatkossa myös käytettyjen autojen markkinoille vähäpäästöisiä autoja, myös täyssähköautoja. Suomessa voitaisiin ottaa myös rohkeammin askelia kohti vetyautoja tukemalla vetytankkausasemien rakentamista.

Kohdellaanko kansalaisia Mielestänne tasapuolisesti autoilun verotuksen suhteen? (sis. polttoaine-, käyttövoima ym verojen lisäksi suunnitellut ruuhka- ja päästömaksut ym maksut) \*

Kyllä

Ei

### Lisäys

Täydellisen tasapuolisuuden löytäminen liikkumisen verotuksessa on mahdottomuus.

Kohdellaanko alueita ja eri kulkumuotoja tasapuolisesti liikenteeseen kohdistuvissa investoinneissa (teiden kunto, raide, jalankulku pyöräily, raskasliikenne, kuljetusyritykset, yritykset, jotka tarvitsevat lähinnä pakettiautoja (raksa, remppa, putki, sähkö ym.)) yksityisautoilu (sähkö, kaasu, polttomoottori, etanoli, verotus lähinnä autoilusta)? \*

Kyllä

Ei

### Lisäys

Kysymys on hyvin laaja ja siksi vaikea vastata. Liikenteessä on monta liikkuvaa osaa ja on vaikea määritellä kattavasti, mitä tarkoittaa tasapuolisuus. Tärkeintä on liikuttaa ihmisiä ja tavaroita paikasta toiseen tehokkaasti ympäristöä kunnioittaen.

Kulkumotojen ei tarvitse olla toisiaan vastaan taistelevia vaihtoehtoja, vaan toisiaan täydentäviä. Koko liikennejärjestelmää on syytä kehittää kokonaisuutena hyödyntämällä jokaisen liikkumismuodon vahvuuksia oikeassa paikassa ja oikeaan aikaan.

Jokaisella kulkumuodolla on oma tärkeä paikkansa liikennejärjestelmässä, aivan kuten ihmisen kehon eri osilla on oma tehtävänsä, eikä toinen voi täysin korvata toista. Usein kulkumuodon valinta liittyy matkan pituuteen.

Suomessa on tällä hetkellä paljon ja tulee olemaan jatkossakin polttomoottoriajokalustoa ja \*

-

koneita. Miten puolueenne mielestä varmistetaan, että näitä voidaan käyttää jatkossakin?

Kysymys on erittäin hyvä. Polttoaineen jalostus, maahantuonti ja jakeluverkoston ylläpito on yksityistä liiketoimintaa. Liiketoimintaa on niin kauan kuin se on taloudellisesti kannattavaa. Missä vaiheessa polttonesteiden jakeluverkoston ylläpito esim. huoltovarmuus- tai elinkeinopoliittisista syistä tulee tarvitsemaan julkista tukea, onkin hyvä kysymys. Muutamain paikoin saatamme olla jo lähellä sellaista tilannetta. Olemme esittäneet mm. omaan käyttöön tuotetun biodieselin vapauttamista valmiste-verosta.

Milloin uskotte sähköautoja olevan ajoneuvorekisterissä enemmän kuin polttomoottoriautoja Suomessa? \*

2040



Mitä mieltä Olette uusiutuvista vaihtoehtoisista polttoaineista? \*

Niitä ei pidä missään tapauksessa poissulkea. Polttomoottoreita tulee olemaan vielä pitkään ja myös niiden hyötysuhde paranee edelleen. Esimerkiksi armeija tai pelastustoimi ei voi toimia pelkän sähköverkon varassa ja vetysäiliöitä on vaikea kuvitella kriisitilanteissa. Uusiutuvien vaihtoehtoisten polttoaineiden kannattavuus riippuu siitä, mikä tulee olemaan sähköenergian hinta tulevaisuudessa ja miten kannattavaa on jatkojalostaa vetyä polttonesteeksi, vrt. käyttää vetyä suoraan, jne.

Tuleeko Power-to-X-tekniologialla tuottaa uusiutuvalla sähköenergialla vetyä ja polttoaineita henkilöautokäyttöön? \*

Kyllä

Ei

## Lisäys

Mikäli se on kannattavaa. Asiaa ei ratkaista julkisen vallan toimesta vaan teknologistaloudellisen kilpailun kautta.

---

## Mieluisin hallituskumppani \*

Suomen Kristillisdemokraatit (KD) ▼

Onko puolueenne valmis työskentelemään sen eteen, että polttomoottoriajoneuvoille sopivaa nestemäistä polttoainetta on saatavilla myös tulevaisuudessa, jotta ajoneuvoja voidaan edelleen käyttää teillämme samalla tavalla kuin nykyään? \*

Kyllä

Ei

## Jos Olette valmiita työskentelemään sen eteen, niin miten Aiotte huolehtia asiasta?

Jossain vaiheessa tarvittaneen tukea myös polttonesteen jakeluverkoston ylläpitoon elinkeinopolitiikan lisäksi jo ihan huoltovarmuussystä. On myös huomioitava, että vetytalouden myötä on mahdollisuus saada käyttöön synteettisiä polttoaineita, joihin kelpaa edelleen polttomoottori eli olisi lyhytnäköistä ajaa polttomoottoritekniikka alas.

---

Olemme esittäneet seuraavan listan lausunnossamme Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnokseen:

Stop autolijoiden kuritukselle!- ryhmä pitää tärkeänä, että Suomi osaltaan varmistaa EU:n energiaverodirektiivin uudistuksen yhteydessä ja kansallisessa lainsäädännössä, että:

1. Ajoneuvojen käyttäjät eivät joudu muita kansanryhmiä huonompaan asemaan
2. Uusiutuvan energian lisääminen ei saa lisätä muiden liikenteen käyttövoimien vero- ja maksutaakkaa
3. Uusiutuvien polttoaineiden suosimisesta tulee tehdä houkuttelevaa minimalistisilla valmisteveroilla.
4. Jo käytössä olevaa ajoneuvoihin kohdistuvaa verotusta tulee alentaa tai poistaa, jotta kansalaisilla olisi aidosti mahdollisuus ympäristöystävällisempään teknologiaan.
5. Jo olemassaolevan ajoneuvokantamme käyttöä ei estetä tai hankaloiteta lainsäädännöllä tai taloudellisesti.

Oletteko valmiit toimimaan listassa olevien asioiden edistämiseksi? \*

- Kyllä
- Ei
- Osittain



Jos vastasitte osittain, mainitkaa numerona, mitä tavoitetta Olette valmis edistämään.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Jos vastasitte osittain, mainitkaa numerona, mitä tavoitetta Ette ole valmis edistämään.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Perustelkaa vastauksenne lyhyesti \*

Liikenteen päästöihin kohdistuu merkittäviä vähennyspaineita ja autokannan uusiutuminen on tässä keskeistä. Liikenteen käyttövoimapaletti muuttuu varsin nopeasti tällä hetkellä, mutta matkalle voi tulla myös yllätyksiä. Komponenttipula ja esimerkiksi akkujen raaka-aineiden saatavuus globaalin kysynnän kasvaessa voi jossain vaiheessa nostaa sähköautojen hintoja ja vaikeuttaa saatavuutta. Tulevaisuudessakin tarvitaan useita käyttövoimaratkaisuja: polttomoottoreita, kaasuautoja, sähköautoja sekä polttokennoautoja. Käyttövoiman monipuolisuus synnyttää turvallisuutta ja parantaa yhteiskunnan kriisinsietokykyä, mikä on ollut suomalaisen energiapolitiikan viisas pitkä linja. Liikkumisen kustannukset eivät saa nousta niin korkeiksi, että ne haittaavat esimerkiksi työssäkäyntiä ja lisäävät siten kannustinloukkuja.

---

**Miksi autoilevan kansalaisen pitäisi äänestää Puoluettanne? \***

Kristillisdemokraatit haluaa pitää koko Suomen asuttuna. Olemme tietoisia siitä, että Suomi on pitkien välimatkojen maa, jonka tavaraliikenne ja vienti kulkee kumipyörillä; että omaa maataloustuotantoa ei voi olla, jos energian hinta on kohtuuton; ja että lapsiperheiden arjessa Suomessa auto on käytännössä lähes välttämätön. Kd on myös kuluneen hallituskauden johdonmukaisesti esittänyt Rinteen hallituksen tekemän polttonesteen veronkorotuksen perumista. Emme myöskään kannata esimerkiksi muita veronkorotuksia, jotka hankaloittavat ns. kasvukeskusten ulkopuolella asumista.

**Kiitoksia paljon vastauksista! Onnea vaaleihin!**

Google ei ole luonut tai hyväksynyt tätä sisältöä.

Google Forms