

Yhteenveto Oikeudenmukaista ja älykästä
liikennettä selvittäneen työryhmän raportista
annetuista lausunnoista

Liikenne- ja viestintäministeriö

10.6.2014

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriö asettama Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittävä työryhmä katsoi, että kilometriverotuksen arvioidut vaikutukset puoltaisivat sitä, että Suomessa voisi olla syytä edetä autoilun verotuksessa kohti kilometriveron käyttöönottoa. Työryhmä ehdotti, että asiassa edettäisiin kokeiluiden kautta.

Yleisesti ottaen lausunnonantajat pitävät työryhmän raporttia hyvänä keskustelun avauksena etsittäessä keinoja tieliikenteen verotuksen uudistamiseen. Lausunnonantajat olivat melko yksimielisiä siitä, että liikennepoliittiset tavoitteet tulisi liittää osaksi autoilun verotusta. Lausunnonantajien näkemykset erosivat toisistaan lähinnä siinä, tulisiko tämä tehdä uudistamalla autoilun verotusta esim. kilometriveron suuntaan vai kehittämällä nykyverojärjestelmää.

Kysymys alueellisesti erilaisesta hinnoittelusta jakoi selvästi lausunnonantajien mielipiteitä. Lausunnoista oli havaittavissa selkeä jako maaseudun ja kaupunkiseudun välillä. Maaseutua ja harvaan asuttuja alueita edustavat lausunnonantajat kannattavat alueellista hinnoittelua, kun taas tiheimmin asuttujen seutujen lausunnonantajat suhtautuvat kielteisemmin alueelliseen hinnoitteluun.

Lausunnonantajat jakautuvat tämän kysymyksen osalta kolmeen ryhmään. Ensimmäisen ryhmän muodostavat lausunnonantajat, jotka kannattavat alueellista hinnoittelua yleisesti tai nimenomaan siten, että km-veroa olisi harvaanasutuilla seuduilla alhaisempi. Toisen ryhmän muodostavat tahot, joiden mielestä kilometrivero tai ylipäättänsä autoilun verojen tulisi olla yhtä suuret koko Suomessa, mutta katsovat, että yleisten verojen päälle tulevat alueelliset maksut (esim. ruuhkamaksut) olisivat mahdollisia, jos niistä saatavat tulot palautetaan alueen liikennejärjestelmään. Kolmannen ryhmän muodostavat lausunnonantajat, joiden mielestä autoilun verotuksen tulee olla yhtäläistä joka puolella Suomea.

Lausunnonantajat näkevät liikenteen digitalisoitumiskehityksen merkittävänä mahdollisuutena liikenteelle. Digitalisoitumiskehityksen arvioidaan tehostavan toimintoja, parantavan autoilun turvallisuutta, lisäävän tuottavuutta ja avaavan uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennesektorilla.

Lausuntojen perusteella voidaan todeta, että suurin osa lausunnonantajista tukee selvästi työryhmän ehdotusta siitä, että asiassa edettäisiin kokeiluiden kautta. Vaikka suurin osa lausunnonantajista puoltaa kokeiluiden kautta etenemistä, ei tämä tarkoita sitä, että kaikki lausunnonantajat olisivat valmiita ottamaan käyttöön kilometriveron. Useilla lausunnonantajilla on tiettyjä varauksia ja ehtoja verouudistukselle. Lausunnonantajat katsovat, että kilometriverotus on mielenkiintoinen ja mahdollinen liikennepoliittinen keino, mikäli siihen liittyvät epävarmuustekijät voidaan ratkaista. Keskeisinä epävarmuustekijöinä mainitaan yksityisyyden suoja, järjestelmän kustannukset ja alueellinen hintaporrastus. Lausunnonantajien enemmistö on siis sitä mieltä, että kilometri vero on asia, jota kannattaa selvittää lisää.

Lausunnonantajat esittivät myös asioita, joihin jatkotarkastelussa tulisi erityisesti kiinnittää huomiota.

Sisällys

1.	Johdanto.....	5
1.1.	Työryhmän toimeksianto.....	5
1.2.	Työryhmän esitykset.....	5
1.3.	Lausuntopyyntö.....	6
1.4.	Lausuntoyhteenvedon rakenne.....	6
2.	Lausunnot kysymyksestä 1.....	7
3.	Lausunnot kysymyksestä 2.....	12
4.	Lausunnot kysymyksestä 3.....	16
5.	Lausunnot kysymyksestä 4.....	23
6.	Yksittäisiin asioihin painottuvat lausunnot.....	29
7.	Yhteenveto lausunnoista.....	32
8.	Satelliittipaikannusjärjestelmän kustannuksista.....	34
	Liite 1. Lausunnonantajat.....	37

1. Johdanto

1.1. Työryhmän toimeksianto

Liikenneministeri Merja Kyllönen asetti 3.2.2012 työryhmän selvittämään, miten Suomessa voitaisiin edetä kohti oikeudenmukaisempaa ja älykkäämpää liikennejärjestelmää, ja miten tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Selvityksen laadinta perustuu hallitusohjelmaan, jossa todetaan, että hallitus selvittää satelliittipaikannukseen perustuvien tienkäyttömaksujen käyttöönottoa Suomessa.

Selvitystyön tarkoituksena oli muodostaa kokonaiskuva siitä, kuinka Suomen kannattaisi edetä tiemaksujen käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Selvityksessä tulee tarkastella tiemaksujen teknisiä, liikenteellisiä, taloudellisia ja lainsäädännöllisiä kysymyksiä.

1.2. Työryhmän esitykset

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittävä työryhmä luovutti raporttinsa joulukuussa 2013. Työryhmän päätelmät ja esitykset olivat:

- Työryhmä suositti liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamisen liittämistä osaksi autoilun verotuksen päämääriä
- Työryhmä katsoi, että kilometriverotuksen arvioidut vaikutukset puoltaisivat sitä, että Suomessa voisi olla syytä edetä autoilun verotuksessa kohti kilometriveron käyttöönottoa
- Työryhmä katsoi, että yksityisyyden suoja on mahdollisen kilometriveron toteutuksessa keskeinen lähtökohta
- Työryhmä piti tärkeänä, että ennen lopullista päätöstä kilometriveroon siirtymisestä tulisi olla täysi varmuus tarvittavan tekniikan toimivuudesta ja sen soveltumisesta verokäyttöön, kustannuksista ja yksityisyyden suojan varmistumisesta.
- Työryhmä ehdotti, että asiassa edettäisiin kokeiluiden kautta. Ensimmäisessä vaiheessa tulisi testata laajamittaisesti teknisten järjestelmien, tietoturvan ja valvonnan toimivuutta.
- Työryhmä korosti, että kilometriveron aikainen käyttöönotto olisi omiaan luomaan suomalaiselle teollisuudelle liiketoiminta-mahdollisuuksia ja työpaikkoja.

1.3. Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittäneen työryhmän raportin lausunnonle 18.2.2014.

Lausunnonantajia pyydettiin erityisesti ottamaan kantaa seuraaviin asioihin:

- 1) Tulisiko autoilun verotukseen liittää myös liikennepoliittisia tavoitteita? Miten tämä olisi mielestänne tarkoituksenmukaista tehdä?
- 2) Mitkä ovat mielestänne parhaita keinoja varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen?
- 3) Tulisiko mielestänne autoilun verotuksen olla alueellisesti erilaista eri puolilla Suomessa, esimerkiksi alhaisempaa maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Jos olette tätä mieltä, mitä tekijöitä tulisi ottaa huomioon määritettäessä alueellisesti erilaista autoilun verotusta?
- 4) Kuinka digitalisointikehitys tulee mielestänne näkymään ja vaikuttamaan liikennesektorilla tulevaisuudessa?

Lausuntoaika päättyi 17.4.2014. Lausunnon toimitti 46 lausunnonantajaa. Lausunnonantajat on esitetty liitteessä yksi. Kaikki lausunnot on luettavissa Valtioneuvoston hankerekisterin sivuilta osoitteesta:

http://www.hare.vn.fi/mAsiakirjojenSelailu.asp?h_iID=18312&tVNo=4&sTyp=Selaus

1.4. Lausuntoyhteenvedon rakenne

Tässä muistiossa esitetään yhteenvedo saaduista lausunnoista. Muistio rakentuu siten, että luvussa 2-5 esitetään lausunnonantajien vastaukset lausuntopyyntöissä esitettyihin kysymyksiin. Luvussa 6 käsitellään niitä lausuntoja, joissa lausunnonantaja on ottanut kantaa tiettyyn yksittäiseen aiheeseen. Luvussa 7 esitetään yhteenvedo lausunnoista. Luvussa 8 tarkastellaan yhtä lausunnoissa keskeisesti esille nousutta asiaa eli kilometriverojärjestelmän kustannuksia.

2. Lausunnot kysymyksestä 1

Tulisiko autoilun verotukseen liittää myös liikennepoliittisia tavoitteita? Miten tämä olisi mielestänne tarkoituksenmukaista tehdä?

Lausunnonantajat ovat melko yksimielisiä tästä asiasta. Lähes kaikki lausunnonantajat ovat sitä mieltä, että liikennepoliittiset tavoitteet tulisi liittää osaksi autoilun verotusta. Lausunnonantajien näkemykset eroavat toisistaan lähinnä siinä, että osa on sitä mieltä, että tämä olisi järkevää tehdä uudistamalla autoilun verotusta esim. kilometriveron suuntaan. Osa lausunnonantajista puolestaan näkee, että liikennepoliittiset tavoitteet voidaan liittää autoilun verotukseen kehittämällä nykyverojärjestelmää. Nykyverojärjestelmän kehittämisvaihtoehtoiksi mainitaan auto- ja ajoneuvoveron korvaamista osittain tai kokonaan polttoaineverolla, autoverosta luopuminen ja vastaavien verotulojen keräämisellä ajoneuvoverolla sekä ajoneuvoveron asettaminen alueellisesti erilaiseksi¹.

Autotuojat ry ja Autoalan Keskusliitto ry toteavat, että autoilun verotukseen on verotusrakennetta uudistettaessa luontevaa liittää liikennepoliittisia tavoitteita, jotka tukevat muun muassa liikenneturvallisuuden parantamista ja liikennesuorituksen kasvun hallintaa. Verotusrakenne tulisi uudistaa kokonaisuutena siten, että se tukisi pitkäjänteisesti liikennepoliittisia tavoitteita.

ELYt ovat sitä mieltä, että autoilun verotukseen on perusteltua lisätä liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita toteuttavia komponentteja tai tehostaa jo nykyisessä mallissa olevia. Kilometrivero on yksi käyttökelpoinen ratkaisu tavoitteiden liittämiseksi. Tavoite autoilun verotuksen kohdistamisesta auton omistuksesta kokonaan sen käyttöön on oikea. Keskeisiä tavoitteita liikenteen hinnoittelussa tulee olla liikenteen ja siitä aiheutuvien haittojen hillitseminen sekä nykyisen infrastruktuurin tehokas hyödyntäminen.

Energiateollisuus ry kannattaa liikennepoliittisten tavoitteiden liittämistä autoilun verotukseen. Autoilun verotusta ei pidä nähdä pelkästään fiskaalisena, vaan verotuksella tulee myös pyrkiä vähentämään liikenteestä aiheutuvia haittoja. Nykyinen verojärjestelmä sisältää, aivan oikein, energia- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita. Ohjausta tulee kuitenkin selvästikin vahvistaa nykyisestäään.

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että valtio kerää jo nykyisin enemmän verotuloja kuin käyttää liikenneverkkoon. Liitto katsoo, että autoilijat maksavat jo nyt liikaa kaikenlaisia veroja ja heidän maksamia verorahoja käytetään muihin tarkoituksiin kuin liikenneinfran hyväksi. Tämän takia jo ajatus erilaisten lisämaksujen (käyttäytymistä ohjaavat) kohdentamisesta

¹ Käytännöllisesti katsoen työryhmä selvitti myös vaihtoehdon, jossa autoilun kiinteät verot korvataan polttoaineverolla. Polttoainevero ja km-vero vaikuttavat samalla tavoin, koska niiden hintajousto sama. Täten työryhmän tarkastelema tasakm-vero, joka olisi siis yhtä suuri joka puolella Suomea, vastaa vaikutuksiltaan tilannetta, jossa auto- ja ajoneuvoverot on korvattu polttoaineverolla. Kuten raportissa todetaan tämän vaihtoehdon vaikutus liikenteen määrään ja päästöihin on suurin, mutta sen sosiaaliset vaikutukset ovat huonoimmat, koska suurin rasitus kohdistuisi alueille, joilla auton käytölle ei ole vaihtoehtoa. Tämä johtuu siitä, että polttoaineveroa ei voi kohdentaa alueellisesti erilailla. Kiinteillä veroilla ei puolestaan saada yhtä suuria vaikutuksia aikaan kuin käytön mukaisella verotuksella. Täten kombinoimalla nykyisiä veroja eri tavalla ei saada yhtä suuria vaikutuksia kuin kokonaan käytön mukaisella verotuksella.

käyttäjien maksettaviksi on väärä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn sekä yksittäisen ihmisen kannalta.

Helsingin seudun kauppakamari näkee, että auton käytön perustuva verotus oletettavasti toteuttaisi valtion liikennepoliittisia tavoitteita nykymallia paremmin. Liikenteen verotusta voidaan tarvittaessa hyödyntää myös liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi, mutta se tulisi ensisijaisesti tehdä hyödyntämällä nykyisiä olemassa olevia veromuotoja ja kehittämällä niitä haluttujen tavoitteiden mukaisiksi.

Helsingin kaupunki katsoo, että kilometrivero olisi hyvä keino valtion liikennepolitiikan tuottavuuden lisäämiseksi. Kilometrivero ei kuitenkaan olisi veron keräämisestä aiheutuville kustannuksiltaan yhtä tehokas kuin nykyinen veromalli. Se olisi kuitenkin nykyistä verojärjestelmää merkittävästi monipuolisempi työkalu, jolla liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita voitaisiin toteuttaa huomattavasti paremmin kuin nykymallilla. Helsingin kaupungin mielestä valtion liikennepolitiikkaan aiheuttaa nykyisin mittavaa tehottomuutta se, että valtion usein fiskaalisten tavoitteiden perusteella asettamat liikenteen kiinteät verot ohjaavat eri suuntaan kuin valtion liikennepolitiikan tavoitteet ja niiden perusteella määritetyt liikennepolitiikan toimet. Kilometriveron avulla valtion liikennepolitiikan vaikuttavuutta voitaisiin olennaisesti parantaa, sillä kilometrivero mahdollistaisi eri toimenpiteiden vaikutusten yhdensuuntaistamisen.

ITS Finlandin mukaan valtion kannalta liikennepoliittisten tavoitteiden liittäminen verotukseen on erittäin kannatettavaa. Käyttöön perustuva verotus olisi selkeästi tehokkain toimenpide liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Keskuskauppakamari kannattaa siirtymistä auton hankinnan ja käytön verotuksesta kokonaan käytön verotukseen, mikäli varmistetaan, että: a) yritysten kokonaisverorasitusta ei lisätä, b) uusi järjestelmä ei lisää alueellista eriarvoisuutta ja c) järjestelmän hyödyt ovat suuremmat kuin kustannukset.

Kuntaliitto toteaa, että liikenteen hinnoittelun keinoilla voidaan tutkimusten mukaan vaikuttaa haluttujen liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamiseen. Näin ollen myös verotukseen liitetyt hinnoitteluelementit vaikuttavat näin, kuten myös Suomen autoveron päästöporrastus on osoittanut. Kilometriverojärjestelmä antaa mahdollisuudet erilaisten hinnoittelukeinojen käyttöön ja antanee hyvät mahdollisuudet myös vaikuttavuuden seurantaan.

Lapin liitto mainitsee, että fiskaalisen järjestelmän rinnalla liikennepoliittiset tavoitteiden edistäminen ja tasapuolisuuden lisääminen olisi tarkoituksenmukaista, mutta tavoitteiden välinen ristiriita tulisi ratkaista poliittisesti. Polttoaineverotuksesta paikannukseen perustuvaan verotukseen siirtymistä puoltaa se, että verotusta voitaisiin kohdentaa alueellisesti. Elinkeinoelämään kohdistuvaa verotusta voitaisiin myös tätä kautta pienentää, sillä nykyisessä mallissa ei voida erotella autoilun eri muotoja.

Liikenneturva toteaa, että autoilun verotukseen liittyy aina liikennepoliittinen vaikutus, halutaanpa sitä tai ei. Eri asia on se, miten hyvin poliittiset tavoitteet verotuksella toteutuvat.

Liikennevirasto näkee, että autoilun ja yleensä liikenteen verotus kannattaa toteuttaa siten, että se tukee liikennepoliittisia tavoitteita sillä hinnoittelu on vaikuttavuudeltaan yksi tehokkaimmista toimenpiteistä liikenteessä. Tarkoituksenmukaista olisi verottaa autoilua ja liikennettä sen aiheuttamien haittojen ja ulkoisten kustannusten sekä väyläpidolle aiheutettujen kustannusten mukaisesti. Yksinkertaisimmillaan tämä tapahtuisi yksinkertaisella

kilometriversolla, mutta liikennepoliittisesti vaikuttavampaa olisi verottaa myös ajoneuvon ominaisuuksien, ajan ja paikan mukaan vaihtelevalla kilometriversolla. Vieläkin vaikuttavampaa olisi lisäksi dynaaminen kilometriverso, joka verottaisi ajotavan perusteella siten, että enemmän haittoja ja ulkoisia kustannuksia aiheuttavasta ajotavasta verotettaisiin enemmän. Myös vaihtoehtoisten käyttövoimien erilainen verokohtelu perustuen kilometripohjaiseen järjestelmään voisi olla yksi alkuvaiheen etenemismalli ja kokeiluhaara.

Liikenneympäristöyhdistys ry:n mielestä on sen parempi, mitä vähemmän verotusta yleensäkin sekoitetaan muihin asioihin, koska millä verukkeella tahansa ylimääräisiä veroja määrätään, siinä yleensä kärsii verotuksen kohdentumisen oikeudenmukaisuus, jolloin verotus ei korreloi tulotason ja maksukyvyn kanssa eli verotus tulee mielivaltaiseksi. Myös välilliset negatiiviset vaikutukset voivat olla monenlaisia ja suurimerkityksellisiä. Valitettavasti erityisesti henkilöautoihin kohdentuu Suomessa nykyisin lukuisilla veroilla erityisen ankara ylimääräinen verotus, jota lisäksi jatkuvasti kiristetään.

Jos todellinen syy löytyy, jonka vuoksi on perusteita veroilla rangaista, se on täsmällisesti kohdennettava vain siihen asiaan, mihin on tarkoitettukin, sillä tavoin, mikä on kustannusten kannalta edullisinta sekä käytännössä helpointa ja tarkoituksenmukaisinta toteuttaa.

Logistiikkayritysten liitto ry näkee kannatettavana ajatuksena henkilöautojen verotuksen uudistamisen siten, että omistamisen sijaan verotetaan auton käyttöä. Tämä mahdollistaa autokannan uudistumisen, joka on ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta hyvä asia.

Maa- ja metsätalousministeriö toteaa, että ympäristönäkökohdista ja verotuksellisesti painopisteen tulisi olla siinä, että vähennetään ruuhkautuvien alueiden liikennettä ja kohdennetaan kustannuksia niille, jotka käyttävät erityisesti moottoreita. MTT toteaa puolestaan, että liikennepoliittiset tavoitteet tulisi olla osana verotusta, kuten ne ovat jossain määrin nytkin (CO₂-perusteinen autoverotus jne.). On kuitenkin erittäin tärkeää, että verotuksen ei odoteta yksinään ratkovan liikennepoliittisia tavoitteita, vaan esim. kotimaisten biopolttoaineiden kehittäminen pidetään mukana.

MTK pitää tärkeänä liikennepoliittisena tavoitteena, että myös maaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla autoilu pysyy kohtuuhintaisena ja alemman asteinen tieverkko on hyväkuntoinen ympäri vuotuisesti.

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset (SMKJ) katsoo, että autoilun verotukseen voi kytkeä liikennepoliittisia tavoitteita. Ja tulisikin, sillä tähänastinen liikennepoliittikka ei ole kaikilta osin onnistunut. Oikeudenmukaista liikennettä edistäisi se, että esimerkiksi henkilöautoilun verotus kytkettäisiinkin vain sellaisiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin, jotka myöntäisivät tieliikenteen roolin Suomen talouden ja toiminnan verisuonistona ja pyrkisivät parhaan liikuntaharjoituksen tavoin ylläpitämään ja kehittämään tuota suonistoa. Liikenteen verottamisen ja yhteiskunnan liikennejärjestelmäpanostusten yhteys pitäisi näkyä liikennepoliittikan yhteydessä selkeämmin.

Suomen Osto ja Logistiikkayhdistys LOGY ry näkee, että autoilun verotukseen voidaan liittää liikennepoliittisia tavoitteita. Autoilun verotuksen painopisteen siirtäminen hankinnasta käytön verotukseen on oikeansuuntaista kehitystä. Liikennepoliittikan keskeisenä tehtävänä on huolehtia kansalaisten hyvinvoinnista liikenteen käyttäjänä. Liikenteessä hyvinvointia on turvallisuus, mukavuus ja helppous. Tämä toteutuu parhaiten siten, että laadukkaan ja nykyaikaisen kaluston hankinta on mahdollista mahdollisimman usealle liikenteen käyttäjälle. Verotusta tulee kohdistaa tiestön käyttöön, joka osaltaan vaikuttaa tiestön käytön valintaan ja sitä kautta nostaa kysymyksessä 2 mainittua verkoston kapasiteetin tehokasta käyttöä.

Liikenteestä kerätyillä varoilla tulee ensisijaisesti varmistaa tieverkoston ylläpito ja parantaminen.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry toteaa, että autoilun verotukseen ml. kilometriveron mahdollinen käyttöönotto tulee liittää myös liikennepoliittisia tavoitteita.

Pirkanmaan liitto näkee, että jo nykyisellä autoilun verotusjärjestelmällä edistetään liikennepoliittisia tavoitteita. Nykyinen järjestelmä pitää sisällään ohjauskeinoja, joita soveltamalla voidaan kattaa laaja joukko vaihtoehtoisia verotustapoja ja poliittisia painotuksia.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto katsoo, että autoilun verotukseen tulisi liittää myös liikennepoliittisia tavoitteita. Tällöin verotukseen liittyvien tavoitteiden ja verotuskäytännön tulee olla läpinäkyviä ja riittävän selkeitä, jotta kuluttajat (veronmaksajat) pystyvät ymmärtämään valintojensa vaikutukset. Lisäksi autoilun vaihtoehdoksi tulee olla tarjolla taloudellinen ja tarkoituksenmukainen kulkumuoto.

SAK suhtautuu periaatteessa myönteisesti liikenteen hinnoittelun käyttämiseen liikennepolitiikan välineenä, kuten kilometriveroon tai pääkaupunkiseudun ruuhkamaksuihin. Näillä toimilla kyetään lisäämään liikennejärjestelmän tehokkuutta ja vähentämään negatiivisia ulkoisvaikutuksia. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen lisää talouden tuottavuutta. SAK:n ehtona tienkäyttömaksujen käyttöönotolle on, etteivät ne vaikuta negatiivisesti työvoiman liikkuvuuteen, työntöön kannustavuuteen tai talouden kasvuun.

Satakuntaliitto esittää näkemyksensä, että monipuoliset keinovalikoimat säästävät valtion ja kuntien kustannuksia, ja esimerkiksi ruuhkautumista voitaisiin hoitaa taloudellisella ohjauksella. Kilometrivero johtaisi käytännössä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Suomen Taksiliitto toteaa, että kaikki autoilun verotukseen liittyvät päätökset ovat parhaimmillaan myös tehokkaita liikennepolitiikan välineitä. Myös nykyinen verotusjärjestelmä käyttää poliittista ohjausvoimaa, mutta sen muokkaaminen entistä tehokkaammaksi on varmasti mahdollista ja tarkoituksenmukaista.

Suomen Tieyhdistys ry katsoo, että koska kyse on nimenomaan liikenteeltä perittävistä veroista, on järjestelmässä ilman muuta liikenteeseen ja ohjaukseen liittyviä elementtejä.

Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys ry näkee, että autoilun verotukseen tulisi kytkeä liikennepoliittisia tavoitteita. Tässä asiassa voisimme ottaa vertailukohteeksi Ruotsin, joka on onnistunut liikennepolitiikassaan Suomea paremmin, vaikka siellä autoveroa ei peritä lainkaan.

Trafi toteaa, että nykyisessä liikenteen verotuksessa painavat sekä fiskaaliset että ympäristöohjauksen tavoitteet. Verotus on tehokas keino vaikuttaa liikennepoliittisiin tavoitteisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto kannattaa yleisesti liikenteen verotuksen edelleen kehittämistä myös liikennepolitiikan tarpeita varten. Pitkällä aikavälillä nykyistä CO₂-perusteista verotusta on muutettava tai kehitettävä ohjaavuuden ja verotuoton säilyttämiseksi. Tässä yhteydessä onärkevä selvittää uusia vaihtoehtoisia veromalleja, joilla vastataan mahdollisimman kattavasti sekä verojen kertymisen että liikennepolitiikan kannalta tarpeellisiin kysymyksiin.

Valtiovarainministeriö toteaa, että verotuksen päätehtävä on julkisten menojen rahoittaminen. Hyvän veropolitiikan tavoitteena on taloudellisesti tehokas, neutraali ja oikeudenmukainen verojärjestelmä. Verolle voidaan asettaa lisäksi muita tavoitteita kuten energia- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita, mutta nämä ovat yleensä verojärjestelmän

päätehtävää täydentävinä tavoitteina. Myös liikenteen verotuksen perustehtävä on fiskaalinen, vaikka siinä on samanaikaisesti voimakkaasti ympäristöohjaavia elementtejä.

Vaikka tieliikenteen verojärjestelmää ei ole optimoitu liikennepolitiikan näkökulmasta, verojärjestelmä kuitenkin tukee jo nykyisin useita liikennepoliittisia tavoitteita hinnoittelemalla liikenteen kustannuksia ja siten vähentämällä erityisesti yksityisautoilun liikennesuoritteita.

Veronmaksajain Keskusliitto ry katsoo, että liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden liittäminen autoilun verotukseen on järkevä lähtökohta, ja näin on nykyjärjestelmässä myös toimittu.

Öljyalan keskusliiton mielestä tulee liittää. Liikennepoliittiset tavoitteet sisältyvät myös nykyisen veromallin toteutukseen ja mallia voidaan kehittää edelleen. Suomessa tieliikenteeseen kohdistuva verotusjärjestelmä on peruseriaaltaan ainutlaatuinen ja sen luomat säätämismahdollisuudet ovat moninaiset, kun pyritään ympäristöystävällisempään autoiluun. Tieliikenteen verotusta on vähitellen muokattu ja uudistettu niin, että nykyinen verotus ohjautuu vahvasti ympäristöperusteisesti.

3. Lausunnot kysymyksestä 2

Mitkä ovat mielestänne parhaita keinoja varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen?

Lausunnonantajat esittävät monia keinoja, joilla voidaan varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.

Yhtenä keskeisenä tekijänä pidetään maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista. Tehokkaan ja hyvin suunnatun maankäytön nähdään vaikuttavan oleellisella tavalla liikennetarpeeseen sekä liikenneverkon kapasiteetin kuormituksen kohdentumiseen. Toisena keinona tuodaan esille väylähankkeiden priorisoimista liikennemäärien mukaan.

Liikenteen hinnoittelu (tie-, ruuhka ja pysäköintimaksut) tuodaan useassa lausunnossa esille tehokkaana tapana varmistaa liikenneverkon tehokas käyttö. Älyliikenne ja liikenteen hallinta nähdään myös yhtenä keskeisenä keinona, samoin kuten joukkoliikenteen lisääminen.

Liikenteen turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa tärkeänä keinona pidetään auton hankinnan verotuksesta siirtymistä enemmän käytön verotukseen.

Elinkeinoelämän keskusliitto katsoo, että liikennejärjestelmän tehostumista ja liikenteen markkinaehtoista keskittymiskehitystä voidaan tukea väyläinvestointien suuntaamisella. Tähän luo hyvän pohjan EU-luokitellut tiet ja radat, jotka ovat vilkkaimmin liikennöityjä. Näiden teiden ja ratojen kehittämistarpeesta ja rahoituksesta tarvitaan koko maan kattava suunnitelma, joka antaa pitkäjänteisen näkymän liikenneinfran tehokkaaseen tuottamiseen ja käyttämiseen.

ELY – keskuskeskukset toteavat, että liikkumisen hinnan ajallinen vaihtelu on yksi tehokkaimmista keinoista liikenneverkon kapasiteetin tehokkaan käytön varmistamisessa. Yhdistettynä ajonopeuksien hillintään ja valvontaan, sekä kimpassa tai joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämiseen, tehostetaan myös turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden toteutumista. Yleisestikin liikenteen- ja kysynnän hallinnan monipuoliset keinot sekä liikkumisen ohjauksen mahdollisuuksien tehokas hyödyntäminen, liikenteen tiedotuksen kehittäminen, joukkoliikenteen edistäminen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen ovat keskeistä keinovalikoimaa.

Omistamisen sijasta ajettuihin kilometreihin kohdistuva verotus ja sitä kautta myös ajoneuvokannan uusiutuminen ja ajoneuvojen tehokas käyttö ovat hyviä keinoja. Tosin esimerkiksi autojen hinnanalennus ja alueellisesti erilainen hinnoittelu voivat tuoda myös liikennepolitiikan tavoitteiden vastaisia vaikutuksia.

Energiateollisuus ry:llä ei ole vahvaa näkemystä liikenneverkon kapasiteettia koskevaan kysymykseen. Yleensä tarvetta yksityisautoiluun tulisi vähentää hyvällä yhteiskuntasuunnittelulla. Tämä tarkoittaa tiivistä kaupunkimaista rakentamista ja toimivaa joukkoliikennettä. Ympäristötavoitteisiin auttaisi parhaiten voimakas taloudellinen, erittäin vähäpäästöisiä autoja suosiva ohjaus.

Etelä-Pohjanmaan liiton mielestäärkevintä on lisätä kapasiteettia ongelmallisimmissa kohdissa, jotta ruuhkia saadaan pienemmiksi, pullonkaulat pois ja liikenne soluvaksi ja nopeudet elinkeinoelämää paremmin palveleviksi.

Helsingin kaupunki toteaa, että auton käyttöön perustuva verotus on kiinteää verotusta selkeästi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.

Helsingin seudun kauppakamari näkee, että pitkällä tähtäimellä kaavoitus on avainasemassa toimivan liikennejärjestelmän luomisessa. Liikenneverkko ja maankäyttö tulee suunnitella yhdessä koko työssäkäyntialuetta koskien ja kuntien osaoptimointia välttäen. Liikenneverkon tehokkuutta voidaan huomattavasti lisätä älykkäällä ohjauksella.

HSL pitää parhaimpina nykyisin käytössä olevina keinoina maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Liikenteen hinnoittelulla voidaan tukea näiden keinojen vaikuttavuutta.

ITS Finlandin mielestä hinnoittelu on tehokas keino parantaa liikenneverkon kapasiteetin hyödyntämistä ja vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Muualla päin maailmaa kaupungeissa toteutetut tulliratkaisut on todettu tehokkaiksi keinoksi vähentää ruuhkia ja liikenteen ympäristöhaittoja ja kaupunkiseutujen järjestelmiä ollaankin lisäämässä ja laajentamassa.

Keskuskauppakamari näkee, että liikenteen kapasiteetin ohjausta voidaan tehdä paitsi joukkoliikenteen käyttöön kannustamalla ja priorisoimalla kilpailukyvyn kannalta tärkeintä liikennettä myös esitetyn kilometriveron avulla, jolloin liikennettä ohjattaisiin pitemmälle ajanjaksolle. Keskuskauppakamari pitää kuitenkin tärkeänä, että kellonajallisella ohjailulla ei vaikeuteta luonnollisia logistisia ketjuja niillä alueilla, joissa tarvetta ohjaukseen ei ole.

Kuntaliitto toteaa, että tie- tai ruuhkamaksut ovat kansainvälisten esimerkkien mukaan osoittautuneet erittäin hyväksi keinoiksi hallita liikenneverkon kapasiteettia ja ovat myös lisänneet turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden toteutumista. Myös pysäköintipolitiikalla ja liikenteen ohjauksella voidaan tiettyssä määrin vaikuttaa kapasiteetin käyttöön. Liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteisiin voidaan vaikuttaa myös alentamalla ajonopeuksia, tehostamalla joukkoliikennepalveluja ja nopeuttamalla autokannan uudistumista.

Lapin liiton mielestä liikenneverkon kapasiteetin tehokasta käyttöä voidaan parantaa ottamalla käyttöön ruuhkamaksuja alueilla, missä liikennemäärät ovat väyläkapasiteettiin nähden suuria ja julkinen liikenne on toimivaa. Ruuhkamaksuista on hyviä, kansainvälisiä kokemuksia: liikenneverkon käyttö on tehostunut ja alueiden joukkoliikennettä on kehitetty kerätyillä tuloilla.

Liikenneturva muistuttaa, että turvallinen liikenneverkko parantaa myös tehokkuutta. Liikenneverkon tehokkaan käytön avain lähtee yhdyskuntasuunnittelusta, toimintojen sijoittelusta ja liikenneverkon mitoittamisesta tarpeen mukaisesti. Jos älykäs kilometrivero voidaan toteuttaa siten, että liikennesuorite vähenee, tai liikennesuoritte kasvu ainakin pysähtyy, ja suoritetta voidaan ohjata liikenneturvallisuuden kannalta ajallisesti ja paikallisesti onnettomuusriskiltään alhaisemmalle tasolle, on järjestelmä liikenneturvallisuuden kannalta kannatettava.

Liikenneviraston mielestä liikenteenhallinta kaikkine toimenpiteineen on tällä hetkellä paras keino liikenneverkon kapasiteetin tehokkaassa käytössä. Liikenneturvallisuuden ja ympäristötavoitteiden osalta tehokkaita toimia ovat nopeuksiin puuttuminen eri keinoin (rajoitukset, automaattivalvonta, nopeuden säätely), autokannan uusiutumisen nopeuttaminen, turvavarusteiden käytön lisääminen ja mm. yksittäisten ongelmakohtien

korjaaminen tieverkolla. Kilometriverso ja etenkin dynaamisesti toteutettuna olisi vaikuttavin toimi kaikkien kolmen edellä mainitun tavoitteen saavuttamiseksi.

Liikenneympäristöyhdistys ry toteaa, että paras keino liikenneverkon kapasiteetin tehokkaaseen hyödyntämiseen on rappeutuneiden ja jälkeenjääneiden kaikentasoisten tieverkostojen ja liikenneympäristön kunnostaminen ja kehittäminen niin kelvolliselle tasolle koko valtakunnan alueella, että liikenne voi kulkea sujuvasti ja turvallisesti autojen taloudellisimmilla nopeuksilla ja mahdollisimman paljon suurinta vaihdetta käyttäen. Tieverkostojen ja liikenneympäristön kunnostaminen kelvolliseksi, parantaa samalla valtavasti liikenneturvallisuutta, sekä vähentää polttoaineiden kulutusta ainakin kolmasosan, ja yhtä paljon päästöjä.

Logistiikkayritysten liitto ry näkee kannatettavana ajatuksena henkilöautojen verotuksen uudistamisen siten, että omistamisen sijaan verotetaan auton käyttöä. Tämä mahdollistaa autokannan uudistumisen, joka on ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta hyvä asia.

LOGY ry:n mielestä liikenneverkoston korjaus- ja uusinvestoinnit tulee kohdistaa ja priorisoida liikennemääriin perustuen ilman aluepoliittisia tavoitteita. Tosi aikaisen liikennetilannetiedon välittäminen älykkäisiin navigointijärjestelmiin edesauttaisi vähemmän ruuhkaisten reittien valintaa ja tasaisi verkoston kuormitusta. Liikenteen turvallisuus- ja ympäristötavoitteet toteutuvat parhaiten suosimalla uuteen ja turvallisempaan sekä päästöiltään vähäisempään ajoneuvokalustoon siirtymistä.

MTK katsoo, että liikenneverkon tehokas kapasiteetti voidaan varmistaa koko tieverkon hyvästä kunnosta huolehtimalla, myös alemman asteisen tieverkon. Hyväkuntoinen tieverkko ei keskitä liikennettä päteille niitä ruuhkauttaen.

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset ry toteaa, että väylähankkeet on priorisoitava todellisten tarpeiden mukaan ja painopistettä on siirrettävä uusista väylähankkeista jo olemassa olevan tiestön riittävään korjaamiseen ja tason ylläpitoon. Kansalaisnäkemys ja elinkeinoelämän tarpeet on huomioitava riittävässä määrin. Kapasiteetin pullonkaulojen korjaamiseen on varattava riittävät varat niin, että tieliikenteen matka-ajat ja yleiset katonopeudet pysyvät nykyisellä tasolla.

Turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden toteutumista parantaisi nykyisen autoilun veromallin muuttaminen painopisteeltään selkeästi auton hankinnan verottamisesta sen käytön verottamiseen.

Pirkanmaan liitto katsoo, että tehokas ja hyvin suunnattu maankäyttö vaikuttaa oleellisella tavalla liikennetarpeeseen sekä liikenneverkon kapasiteetin kuormituksen kohdentumiseen. Kaavoituksen keinoin voidaan ohjata liikennettä tuottavien kohteiden sijaintia ja siten edistää yhdyskunnan energiatehokkuutta ja liikenteen turvallisuutta.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa, että nykyverkon kunnosta huolehtiminen ja verkolla havaittujen puutteiden poistaminen on tarkoituksenmukaisin tapa huolehtia liikenneverkon turvallisuudesta ja liikenteen sujuvuudesta. Liikenneverkon kapasiteetin tehokkaampaa käyttöä voivat edesauttaa muun muassa joukkoliikenteen palvelu- ja matkaketjujen kehittäminen, esimerkkinä yhteiset lippujärjestelmät. Älyliikenteen mahdollisuuksien tehokkaammalla hyödyntämisellä (vaihtuvat nopeudet, liikenteen häiriöt) voidaan lisäksi edesauttaa parempaa reittien optimointia ja matkustusajankohdan valintaa.

Satakuntaliitto tuo esille, että raportissa esitetty polttoaineverotuksen ja kilometriverotuksen kombinaatio tarjoaa hyvät mahdollisuudet kapasiteetti-, turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden toteuttamiseen joustavalla tavalla.

Suomen tieyhdistys ry esittää, että väyläkapasiteetin lisäys mahdollistuu mm. lisäämällä joukkoliikennettä siellä, missä on joukkoja ja missä se on kustannustehokasta. Liikenteen turvallisuus on jo tasolla, jonka parantaminen edellyttää monia toimia. Tärkeimpiä ja kustannustehokkaita ovat tieolojen parantaminen, liikenteen ohjaus ja sujuvoittaminen.

SAK toteaa liikenteen hinnoittelun olevan tehokas keino varmistaa liikenneverkon tehokas käyttö, lisätä liikenneturvallisuutta ja saavuttaa ympäristötavoitteet. Ruuhkaisten tieosuuksien ongelmia ei ratkaista ainoastaan lisäämällä massiivisia tieinvestointeja. Tarvitaan myös liikenteen hinnoittelua, jossa kysyntätekijöiden avulla ohjataan liikennettä ruuhka-aikojen ulkopuolelle. SAK:n näkemyksen mukaan joukkoliikenteen on oltava näillä alueilla kansalaisille todellinen vaihtoehto.

Taksiliitto katsoo, että liikenne palveluna ajattelu mahdollistaa liikenteen monipuolisen kehittämisen tekniikan ja inhimillisyyden järkevissä vuoropuhelussa. Monimuotoinen palvelutarjonta vastaa myös asetettuihin ympäristö- ja tienkäyttötavoitteisiin. Liikennetilän ja ympäristön kannalta on järkevää säilyttää kalustoeroavaisuudet, mutta ohjata kuluttajan käyttäytymistä optimaalisen vaihtoehdon valintaan.

Tekninen kauppa toteaa, että liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö on parhaiten turvattavissa valitsemalla sen painotukset elinkeinoelämää ja kansalaisia kuunnellen ja pitäytymällä ennustettavasti näin valituissa painotuksissa. Turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista edistäisi parhaiten siirtyminen uuden auton hankinnan verotuksesta käytön verotukseen.

TRAFI näkee liikenneverkon kapasiteetin tehokkaan käytön tärkeänä nyt ja tulevaisuudessa. Keinoina ovat muun muassa joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen sekä älykkäiden teknisten ratkaisuiden lisääminen autoilussa. Liikenteen turvallisuusvirasto kannattaa liikenteen turvallisuuden ja ympäristön näkökulmasta ratkaisuja, jotka edistävät vähäpäästöisten ja uudempien ajoneuvojen käyttöön siirtymistä.

Uudenmaan liiton mielestä liikenneverkon tehokkaampi käyttö ja sujuvuuden turvaaminen edellyttävät, että kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen käyttöosuus kasvaa. Uudenmaan liitto korostaa, että tiemaksujärjestelmien käyttöönotto edellyttäisi, että samanaikaisesti suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kapasiteettia lisätään etenkin rataverkolla. Hinnoittelu on sidottava mukaan myös muuhun valtion liikennepolitiikkaan, kuten päätöksiin liikenneverkon ja esim. joukkoliikennetarjonnan rahoituksesta. Myös polttoaineveron porrastus ympäristöperusteilla on yhä tarpeen.

Öljyalan keskusliitto toteaa, että edistämällä joukkoliikennettä siellä missä on joukkoja ja se on järkevää ja kustannustehokasta, sekä autokannan uusiutumista vauhdittamalla. Suomen maantieteellinen ja väestöllinen rakenne huomioon ottaen on tosiasia, että yksityisautoilu on ainoa tosiasiallinen vaihtoehto hyvin suuressa osassa maata, jopa pääkaupunkiseudulla. Vapaata liikkumista ei voi rajoittaa, mutta toisaalta korkeasti verotettu polttoaine varmistaa sen, ettei "turhia" matkoja ole.

4. Lausunnot kysymyksestä 3

Tulisiko mielestänne autoilun verotuksen olla alueellisesti eri puolilla Suomessa, esimerkiksi alhaisempaa maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Jos olette tätä mieltä, mitä tekijöitä tulisi ottaa huomioon määritettäessä alueellisesti erilaista autoilun verotusta?

Kysymys alueellisesti erilaisesta hinnoittelusta jakaa selvästi lausunnonantajien mielipiteitä. Lausunnoista on selvästi havaittavissa selkeä jako maaseudun ja kaupunkiseudun välillä. Maaseutua ja harvaan asuttuja alueita edustavat lausunnonantajat kannattavat alueellista hinnoittelua, kun taas tiheämmin asuttujen seutujen lausunnonantajat suhtautuvat kielteisemmin alueelliseen hinnoitteluun.

Lausunnonantajat voidaan jakaa tämän kysymyksen osalta kolmeen ryhmään.

- 1) Alueellista hinnoittelua kannattavat yleisesti tai nimenomaan siten, että km-vero olisi harvaanasutuilla seuduilla alhaisempi Autotuoajat ry, Autoalan Keskusliitto ry, osa Elyistä, ITS Finland ry, Lapin liitto, Liikennevirasto, Liikenneympäristöyhdistys ry, Linja-autoliitto, Maaseutuvirasto, MTK, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Satakuntaliitto, Trafi ja Varsinais-Suomen liitto.
- 2) Toisen ryhmän muodostavat tahot, joiden mielestä kilometrivero tai ylipäättänsä autoilun verojen tulisi olla yhtä suuret koko Suomessa, mutta katsovat, että yleisten verojen päälle tulevat alueelliset maksut (esim. ruuhkamaksut) olisivat mahdollisia, jos niistä saatavat tulot palautetaan alueen liikennejärjestelmään. Tähän ryhmään voidaan lukea Elyt, Helsingin kaupunki, HSL, Kuntaliitto, Paikallisliikenneliitto ry ja Uudenmaan liitto.
- 3) Kolmannen ryhmän muodostavat lausunnonantajat, joiden mielestä autoilun verotuksen tulee olla yhtäläistä joka puolella Suomea. Tähän ryhmään voidaan lukea Elinkeinoelämän keskusliitto, Energiateollisuus ry, Helsingin seudun kauppakamari, LOGY ry, Pohjanmaan liitto, Tekninen kauppa, Teknologiateollisuus, Veronmaksajain keskusliitto, Yleinen Teollisuusliitto ja Öljyalan keskusliitto.

Autotuoajat ry ja Autoalan Keskusliitto ry toteaa, että tasapainoisen alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen edellyttää alueellisesti oikeudenmukaista kilometriverotusta. Oikeudenmukaisen ja liikkumismahdollisuudet tasapuolisena säilyttävän periaatteen mukaisesti oman auton käytön tulee olla edullisempaa siellä, missä muita vaihtoehtoja liikkumiselle ei ole. Tiiviissä toimivan joukko- liikenteen mahdollistavassa yhdyskuntarakenteessa autoilun kilometripohjainen verotus voi harvaan asuttuun seutuun verrattuna olla kireämpää.

Lähtökohtaisesti kilometripohjainen verotus tarjoaa polttoaineveroa oikeudenmukaisemman ja terveemmän rakenteen henkilöauton käytön verottamiseen. Veromallin pohjana käytettävä aluerajaus edellyttää laajaa alue- ja yhdyskuntarakenteellista pohdintaa, jotta siitä saataisiin oikeudenmukainen ja asukkaiden kannalta hyväksyttävä.

Elinkeinoelämän keskusliitto näkee, että verosäännösten tulisi olla mahdollisimman selkeitä ja verotuksen tulisi olla mahdollisimman yksinkertaista sekä verovelvollisten että verohallinnon kannalta. Myös oikeusturvakysymykset tulisi ottaa huomioon verotusta kehitettäessä. Näiden näkökohtien valossa verotusta ei tulisi kehittää siten, että se olisi erilaista eri puolilla Suomea.

ELYjen muilta osin sangen yhteneväiset näkemykset erkanevat merkittävästi verotuksen tasapuolisuuden ja alueellisen porrastuksen suhteen. Suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta liikenteen hinnoittelu ja alueelliset maksut ovat jo harkittavassa keinovalikoimassa liikennejärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseksi ja liikennejärjestelmän rahoittamiseksi. Erityisesti Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä asia on ajankohtainen. Tätä taustaa vasten ehdotetun kilometriveron tasahinta nähdään ainoana sosiaalisesti tasa-arvoisena ja hyväksyttävänä vaihtoehtona jatkopohdintoille. Itäisen ja pohjoisen Suomen alueilla tätä päällekkäisen hinnoittelun näkökulmaa ei ole huomioitu, koska asia ei läheisesti koske näitä alueita. Näillä alueilla verojen porrastaminen alueellisesti saa vahvan kannatuksen ja sitä perustellaan liikkumisen vaihtoehtojen vähyydellä tai puutteella sekä pitkällä etäisyyksillä.

Liikenteen hinnoittelussa voidaan kuitenkin varautua siihen, että alueellisia lisämaksuja voidaan ottaa käyttöön. Tällaisesta hinnoittelusta päättäminen tulee tapahtua seudullisesti ja kerättävien tulojen tulee olla käytettävissä sen alueen liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoittamiseen painottuen erityisesti joukkoliikenteeseen, mistä ne kerätään. Jos verojen keräämisen teknologiaa kehitetään ja siihen investoidaan, tulisi sen mahdollistaa myös alueellisten tai paikallisten maksujen kerääminen.

Energiateollisuus ry katsoo, että liikenteen verotuksen perusteiden tulee olla samat, riippumatta siitä tapahtuuko autoilu haja-asutusalueilla vai kaupunkiseudulla. Kilometripusteisen veron sijaan ruuhkaisten tieosuuksien kohdalla voisi myös harkita tietulleja tms. ratkaisuja, ja joiden laskutus voi myös perustua tietotekniikkaan (päätos teknistaloudellisen arvioinnin pohjalta).

Etelä-Pohjanmaan liiton mielestä pääperiaate ei saa olla liian monimutkainen. Sen tulee olla ymmärrettävä ja oikeudenmukainen. Siksi kilometripohjainen järjestelmä laitekustannuksineen ja hallintokuluineen eivät vaikuta hyviltä toimenpiteiltä. Maaseudulla on pitemmät matkat ja laajoilla alueilla Suomessa ei ole joukkoliikenteen palveluja saatavissa juuri ollenkaan. Siksi maaseudun asukkaille tulee taata kokonaisedullisempi yksinkertainen malli eikä kilometripohjaista.

Helsingin seudun kauppakamari toteaa, että autoilun verotuksen tulee määräytyä samoin perustein koko maassa. Liikennepolitiikkaan ei pidä sekoittaa aluepolitiikkaa. Alhaisempi autoilun verotus kaupunkiseutujen ulkopuolella olisi omiaan lisäämään yhdyskuntarakenteen hajautumista ja Helsingin seudun jo ennestään korkeaa kustannustasoa, Mikäli haja-asutusalueilla olisi alhaisempi kilometrivero, tulisi kaupunkiseuduilta kerättävä ylimääräinen osuus korvamerkitä ko. kaupunkiseudun liikenteen kehittämiseen.

Helsingin kaupunki näkee, että liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Tarvittavat aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen kautta.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Lainsäädännöllä ja teknisellä kehittämisellä tulisi luoda järjestelmälle puitteet, vaikka sitä ei toistaiseksi otettaisi käyttöön. Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut

voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia.

Jos edellä valtakunnallinen henkilöautojen kilometrivero toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen.

HSL katsoo, että jos kilometrivero olisi samansuuruinen koko maassa, lähestyisi nykyistä polttoaineveroa. Kysynnän ohjauksen ja liikenneverkon tehokkaan käytön kannalta onkin perusteltua, että liikenteen hinnoittelun taso on korkeampi sellaisilla alueilla, joilla henkilöauton käytölle on vaihtoehtoja. Tämän edellytys kuitenkin on, että myös veron tuottoa kohdennetaan alueille, joilta se kerätään, joukkoliikenne- ja muiden liikkumispalveluiden kehittämiseen sekä liikenneverkon parantamiseen ja ylläpitoon.

Ilman tuottojen palautumista alueille kilometrivero saattaa toimia jopa liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden vastaisesti. Alueellinen hinnoittelu tai sen alueellinen porrastaminen kaupunkiseutujen sisällä ei saa vaarantaa kaupunkiseutujen vetovoimaa ja kilpailukykyä tai myötävaikuttaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen.

ITS Finland ry:n mielestä alueelliset hinnat on luontevaa määritellä siten, että hyvän joukkoliikenteen alueet ovat korkeammin hinnoiteltuja. Myös tienkäytön aika – viikonpäivä ja vuorokauden aika – tulisi ottaa huomioon, näin maksulla on myös ruuhkia hillitsevä vaikutusta.

Keskuskauppakamari toteaa, että alueellisen hinnoittelun osalla pitää kuitenkin varmistaa, että yritysten kilpailuympäristö ei vääristy uudistuksen myötä.

Kuntaliitto katsoo, että lähtökohta verotukselle on neutraalisuus ja yhtenevin periaattein toteutettavuus kaikille. Mikäli alue-, sosiaali- tai liikennepoliittisesti halutaan jotakin aluetta tukea tai verottaa enemmän, tulee sen olla avointa ja perusteltua. Erilaiselle verotukselle tulee olla perustellut tavoitteet ja niiden toteutumista on seurattava. Tulee myös välttää mahdollisia päällekkäisiä tukimuotoja. Liikennepoliittisin syin voisi olla tarpeen kaupunkiseuduilla toteuttaa kilometriveron yhteydessä perusmaksua korkeampi "sujuvuusmaksu" (ent. ruuhkamaksu). Tällöin sen tuotto tulisi kohdentaa keruualueen liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen.

Lapin liiton mielestä oikeudenmukaisuuden saavuttamiseksi autoilun verotuksessa pitäisi ehdottomasti huomioida alueiden erilaisuus. Kaupunki-maaseutu-luokituksen ja tieverkon ruuhkaisuuden lisäksi tulisi huomioida joukkoliikenteen puutteellinen toiminta, peruspalveluiden keskittyminen ja erityiset niihin liittyvät välttämättömät asiointimatkat.

Kilometripohjaisilla tiemaksuilla voidaan, jos niin halutaan, tasoittaa ja oikeudenmukaistaa liikkumisen kustannuksia maan eri osissa. Tällöin kilometriverotus tulisi olla kallista siellä, missä joukkoliikenne on kustannustehokas tapa hoitaa liikkuminen ja halpaa siellä, missä joukkoliikenne ei toimi, väestömäärät ovat pieniä ja välimatkat pitkiä. Toisaalta tiemaksu voi huonosti toteutettuna lisätä haja-asutusalueella asuvien liikkumiskustannuksia kohtuuttomasti. Mallin muuttujia valitessa tulisivatkin olla erittäin varovainen ja alueellisten vyöhykkeiden tulisi olla tarkkaan mietittyjä, ettei harvaan asutuilla alueilla asuva pieni väestöryhmä joudu maksamaan välttämättömästä liikkumisestaan selvästi suurempia kustannuksia. Myös

välttämätön, henkilöautolla tapahtuva työmatkaliikkuminen tulisi huomioida erillisenä kokonaisuutena.

Toisaalta Lapin liitto toteaa myös, että Lapin matkailu perustuu tällä hetkellä suurimmilta osin (n. 80%) henkilöautoiluun. Kilometrivotuksella olisi tätä kautta Lapin matkailulle ja koko elinkeinoelämälle tuhoisat vaikutukset. Samaa näkökohtaa korostaa Matkailu- ja ravintolapalvelut ry.

Liikennevakuutuskeskuksen mielestä alueellinen hinnoittelu on haastavaa, koska jo Suomen kaupunkialueet poikkeavat rakenteeltaan, elinkustannuksiltaan sekä liikennejärjestelmiltään ja -olosuhteiltaan merkittävästi toisistaan kaupungin koosta ja väentiheydestä riippuen. Luokittelussa tulisi mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon esimerkiksi keskeisimpien teiden KVL ja liikenteen välityskyky sekä joukkoliikenteen tarjonta.

Liikennevirasto toteaa, että autoilun verotuksen tulisi käytettävissä olevien tietojen ja nykyisten poliittisten linjausten mukaan olla erilaista eri puolilla Suomea. Oikeudenmukaisuussyistä alueilla, joille ei ole tarjota kohtuuhintaista julkisen liikenteen palvelua, autoilun verotuksen tulisi ilmeisesti olla kevyempää. Alueellista verotusta varten olisi myös syytä selvittää liikennejärjestelmän ja väylänpidon kustannusten alueellinen vaihtelu, sillä kustannuksiin yhteydessä olevaa verotusta voitaneen pitää myös oikeudenmukaisena.

Liikenneympäristöyhdistys ry näkee, että jos henkilöautoliikenteen hirvittävä verotus jatkuu, olisi erittäin perusteltua, että edes niillä alueilla, joilla ei ole verovaroin halvaksi subventoitua joukkoliikennettä, ei edes teoriassa, tulisi voida käyttää henkilöautoa mahdollisimman pienillä veroilla, tai mieluummin ilman ylimääräisiä veroja. Sekään ei vielä olisi tasavertaista suuresti tuetun suurimpien kaupunkien joukkoliikenteen kanssa.

Linja-autoliitto toteaa, että alueelliset erot yhdyskuntarakenteen, maankäytön tehokkuuden, asumistiheyden, palveluiden saatavuuden, liikenteen ruuhkautumisen ja joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden ja kattavuuden suhteen ovat suuret. Autoilun käyttöön perustuvan kilometripohjaisen maksun tulisi ottaa huomioon alueiden erityispiirteitä ja mm. sitä, onko henkilöauton käytölle vaihtoehtoja. Tällä tavoin henkilöauton käyttöön perustuva kilometriperusteinen vero olisi helpommin hyväksyttävissä.

Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalta Maaseutuvirasto toteaa, että satelliittipaikannukseen perustuva verotusmalli mahdollistaisi autoilun verotuksen erilaistamisen alueellisesti ja pitää tätä maaseudun kannalta suunnitellun järjestelmän parhaana antina. Oikeudenmukaisesti määritellyllä kilometrivotolla voitaisiin tasata liikkumisen kustannuksia maaseutualueilla, joissa joukkoliikenteen puuttumisen takia yksityisautoilu on lähes ainut liikkumisen väline. Paikkatietoon perustuva maaseutu- luokittelu antaa mahdollisuuden kilometrivoton hienojakoiseen alueelliseen erilaistamiseen.

MTT toteaa, että kilometripohjaisen verotuksen alueelliset vaikutukset olisi selvitettävä nykyistä paremmin. Vaikka porrastuksella voitaisiinkin vähentää haja-asutusalueella asuvien verorasitusta, on mietittävä, miten verotus vaikuttaisi maaseudun elinvoimaisuuteen, houkuttelevuuteen ja elinkeinotoimintaan. Vaikka selvityksessä olikin ehkä tarkoituksenmukaista porrastaa verotustaso vain kolmeen alueeseen, todellisessa käytössä verotusta olisi järkevää porrastaa paljon useammalle tasolle, mikä ensinnäkin heijastaisi vaihtoehtoisten liikkumismuotojen olemassaoloa ja toisaalta vähentäisi tehokkaammin esim. ajoa kaupungin reunalta keskustaan. Samoin pitäisi ehdottomasti ottaa huomioon ajamisen kellonaika ja esim. arki/viikonloppu – jaottelu.

MTK pitää erittäin tärkeänä, että kehitetään autoilun kustannuksia alentava verotusjärjestelmä niille käyttäjille, joilla on pitkät matkat ja henkilöauton käytölle ei ole vaihtoehtoa. Työryhmän esittämä alueelliseen hinnoitteluun perustuva kilometrivero on yksi periaatteellinen hyvä toimintamalli. Maaseudulla ja etenkin harvaan asutulla maaseudulla maksujärjestelmä voidaan optimoida niin, että verotus on lievempää kuin kaupungeissa, joissa on tarjolla edullinen hyvin toimiva julkinen liikenne. MTK korostaa, että tässä vaiheessa työryhmän esittämät alueelliset kilometriverotuksen luvut ovat vain malliesimerkkejä ja niitä tulee muuttaa niin, että autoilun kustannus maaseudulla alenee.

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset (SMKJ) katsoo, että autoilun verotus voi olla erilaista eri puolilla Suomea, jos seuraavat edellytykset täyttyvät. Kriteerien on oltava täysin läpinäkyvät. Alueelliset maksuerot perustuvat todelliseen liikenteen sujumiseen ja yhteiskunnan toimimiseen liittyviin tarpeisiin eivätkä esimerkiksi puhtaasti aluepoliittisiin näkökohtiin tai yleiseen haluun kerätä yleisellä tasolla tuloa kaupunkien keskustojen palveluja tavoittelevilta autoilijoilta. Työn hoitamiseksi tarpeellinen henkilöautoilu ei saa vaarantua eikä lisää merkittävästi liikkumisen perhekohtaisia kustannuksia.

Suomen Osto ja Logistiikkayhdistys LOGY ry toteaa, autoilun verotuksen ei pidä olla erilaista eri puolella Suomea. Maaseudulla tuetaan jo julkista liikennettä. Myös asumisen sekä yritystoiminnan kustannukset ovat yleisesti ottaen merkittävästi kaupunkeja halvemmat.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry esittää, että aluepoliittista näkökulmaa tulisi liikenne- ja ympäristöpoliittisista syistä täydentää siten, että myös veron tuotto kohdennetaan sen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen, jolta vero kerätään. Muutoin kilometriverolle esitetyt liikenne- ja ympäristöpoliittiset perustelut ja tavoitteet vesittyvät. Kilometriveron porrastus ei myöskään saa johtaa siihen, että vero välillisesti heikentää kaupunkiseutujen vetovoimaa ja edistää yhdyskuntarakenteen tiivistymisen sijasta sen hajaantumista. Tämä vaara on olemassa, jos ihmiset ja työpaikat siirtyvät edullisemman verotuksen alueille.

Pirkanmaan liitto katsoo, että nykyinen verotusmalli toteuttaa jo merkittävältä osin "käyttäjä maksaa" -periaatetta. Kerätyistä maksuista vain pieni osa palautuu nykyisin liikenteen hyväksi. Paikallisten ruuhkien ja muiden muun muassa väyläkohtaisten liikenneongelmien helpottamiseen on mahdollista luoda paikallisia toimintamalleja kuten ruuhkamaksuja ja/tai pysäköintialueisiin ja -maksuihin sekä liityntäpysäköintiin liittyviä ratkaisuja. Näistä tulisi tehdä vaihtoehtoiset mallit esitetyille koko maan kattavalle kilometriverojärjestelmälle.

Pohjanmaan liitto

Fiskaalisten järjestelmien, jollaiseksi kilometriverotuskin luokitellaan, vaikeus on saada ne kohteilemaan jokaista kansalaista oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti. Tämän takia fiskaalijärjestelmistä muodostuu helposti hyvin hankalasti ja vaikeasti toteutettavia. Tämän takia verotus käytännön tulee olla enneminkin hyvin yksinkertainen ja selkeä. Esimerkiksi raportissa esitetty "alueellinen kilometrivero", jossa kaupunkiseuduilla ja taajamissa maksettaisiin suurempaa veroa haja-asutusalueisiin verrattuna, ei ensinnäkään kohtele alueita tasapuolisesti, toisekseen erilaisesta kohtelusta voi seurata lieveilmiöitä (mm. tahattomia maankäytön ohjausvaikutuksia ja muutosta eri alueiden taloudellisessa arvostuksessa), ja kolmanneksi porrastus monimutkaistaa veronkantojärjestelmän vaikeasti hallitavaksi (hankalasti ymmärrettäväksi, ylläpidettäväksi, hyväksyttäväksi & seurattavaksi).

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Autoilun verotuksen tulisi olla alueellisesti erilaista eri puolilla Suomea, jos verotukseen liitetään liikennepoliittisia tavoitteita, kuten kevyen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattaminen. Alueellisesti erilaisen verotuksen määrittelyssä tulisi ottaa huomioon elinkeinojen kilpailukyvyn turvaaminen ja aluerakenne. Liikenneolosuhteet ja liikkumisen hinta ovat merkittävässä osassa yrityksiä tehdessä päätöksiä investoinneista. Raportissa esitetty verotuksen porrastus maaseutu ja kaupunkialueilla on tässä kohtaa oikeansuuntainen, mutta asia vaatii lisäselvityksiä ja mahdollisesti myös useampia alueluokkia, esim. alueet, joilla julkinen liikenne jo nykytilanteessa tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle.

SAK katsoo, että valtakunnallinen tienkäyttömaksujärjestelmä mahdollistaisi alueelliset ruuhkamaksut. Olisi tärkeää selvittää, toimisiko järjestelmä, jossa peruskilometriverso olisi koko maassa sama, koska autoilusta tulee päästöjä yhtä paljon joka paikassa, mutta kaupunkialueilla mukaan otettaisiin ruuhkamaksu, jolla rahoitettaisiin julkisen liikenteen parannustoimet.

Satakuntaliitto toteaa, että liikennepoliittiset tavoitteiden tulee olla selkeästi alueellisesti erilaisia. Metropolialueen ulkopuolella ei esimerkiksi ole tarvetta ruuhkautumisen hallintaan, mutta pääkaupunkiseudun joukkoliikennevyöhykkeellä voitaisiin tehokkaasti ohjata liikenteen kysyntää kilometriversojärjestelmän avulla. Kansalaisten yhdenvertaiset liikkumismahdollisuudet ja osallistumismahdollisuudet tulee kuitenkin ehdottomasti turvata, mikä on tehokkaiden joukkoliikennevyöhykkeiden ulkopuolella vaikeaa, jollei peräti mahdotonta ilman henkilöauton käyttöä.

Suomen Tieyhdistys ry pitää kysymystä ensisijaisesti yhteiskuntapoliittisena, vähemmän liikennepoliittisena. Asuinpaikan valinta on yksilön vapautteen liittyvä asia.

Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys ry:n mielestä esitetty alueellinen hinnoittelumalli asettaa yritykset eriarvoiseen asemaan. Tällä on merkitystä jäsenillemme joista merkittävä osa sijaitsee pääkaupunkiseudulla. Autoilijoita ja edelleen yrityksiä ei tule rangaista siitä, että he liikkuvat siellä, missä on pakko liikkua työn takia.

Teknologioteollisuus ry katsoo, että raportissa esiin nostettu matkaan perustuvan verotuksen alueellisuus lisäisi alueellista eriarvoisuutta. Jo nyt elinkustannuksiltaan kalliit alueet tulisivat tällöin entistäkin kalliimmiksi. Esimerkiksi veroratkaisu ei saa rangaista pääkaupunkiseudun asukkaita.

Trafi katsoo, että verotus voi olla myös alueellisesti erilaista. Tiheämmin liikennöityjen tai asutettujen alueiden verotus voi olla korkeampaa kuin harvaan asutuilla alueilla esimerkiksi liikenteen sujuvuuden parantamiseksi, edellyttäen että yksityisautoilun vaihtoehtona on toimiva joukkoliikenne. Alueellisesti erilainen verotus on mahdollista jossain määrin toteuttaa myös nykyiseen ajoneuvoveroon. Tämä voidaan toteuttaa lyhyellä aikavälillä, jolloin sen avulla on mahdollista saada kokemusta alueellisen verotuksen vaikutuksista mahdollista km-verotusta varten

Uudenmaan liiton mukaan valtakunnallinen liikenteen verorakenteen muutos käyttöön perustuvaksi on kannatettava. Valtakunnallisen kilometriverson tulee olla saman suuruinen koko maassa. Kilometriverson lisäksi mahdollisesti asetettavien alueellisten lisämaksujen (esim. ruuhkamaksu) ja niistä saatavien tulojen käytöstä, on päätösvallan oltava alueella.

Uudenmaan liiton mukaan päätösvallan alueellisten lisämaksujen käytöstä, hintatasosta ja hinnoitteluperiaatteista pitää olla alueella. Tehokkain järjestelmä saadaan aikaan kun hinnoittelu liitetään osaksi alueen muuta yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvää poliittista päätöksentekoa. Lisäksi tulee huolehtia siitä, että mahdollinen alueelta kerättävä ja tänne kohdennettava ruuhkamaksu ei vähennä valtion budjetista tälle alueelle tulevaa valtion rahoitusta.

Varsinais-Suomen liitto huomauttaa, että mikäli järjestelmän käyttöönottoon päädytään, autoilun verotuksen tulisi olla alueellisesti erilaista eri puolilla Suomea, eikä jakoa voi tehdä ainoastaan maaseutu-kaupunki -luokittelua hyödyntämällä. On huomioitava, että nykyjärjestelmässä asukkaiden päivittäistä arjen sujuvuutta tukeva joukkoliikenne on Suomessa mahdollista ainoastaan suurilla kaupunkiseuduilla. Mikäli kilometriveron käyttöönottoon päädytään, tulee kilometrivero porrastaa alueellisesti huomioiden joukkoliikenteen toimivuus sekä asukas- ja työpaikkasaavutettavuus joukkoliikenteellä.

Veronmaksajain Keskusliitto ry toteaa, että kilometriveron käyttöönotto mahdollistaisi veron käyttämisen aluepolitiikan välineenä. Liikenteen verotus voitaisiin esimerkiksi säätää kevyemmäksi maaseudulla kuin kaupungeissa. Olisi erittäin kyseenalaista harjoittaa yleistä aluepolitiikkaa liikenne- verotuksella jo pelkästään kansalaisten yhdenvertaisen verokohtelun kannalta. Aluepolitiikka ja liikenteen verottaminen on syytä lähtökohtaisesti pitää erillään toisistaan.

Yleinen Teollisuusliitto huomauttaa, että valtakunnalliselle verolle on aika vierasta, että se on erisuuruinen eri osissa maata.

Öljyalan keskusliiton mielestä ajatus ei ole kannatettava, koska se johtaa kansalaisten eriarvoiseen kohteluun. Autonkäytön tarpeen määrittely alueellisin kriteerein on täysin kestämatöntä. Käytännössä on mahdotonta määrittellä, millä alueella yksityisautoilulle olisi Suomessa riittävästi vaihtoehtoja. Öljyalan keskusliiton Käsityksen mukaan autoilun verotuksen alueellinen porrastaminen ei täytä perustuslain vaatimuksia kansalaisten tasapuolisesta kohtelusta hallinnossa ja lain edessä.

5. Lausunnot kysymyksestä 4

Kuinka digitalisoitumiskehitys tulee mielestänne näkymään ja vaikuttamaan liikennesektorilla tulevaisuudessa?

Työryhmä totesi raportissaan, että yksi syy selvittää verojärjestelmän muuttamista on liikenteen digitalisoituminen. Lausunnonantajat näkevät liikenteen digitalisoitumiskehityksen merkittävänä mahdollisuutena liikenteelle. Digitalisoitumiskehityksen arvioidaan tehostavan toimintoja, parantavan autoilun turvallisuutta, lisäävän tuottavuutta ja avaavan uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennesektorilla. Digitalisoitumiskehitys arvioidaan näkyvän merkittävimmin liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisääntymisessä.

Usea lausunnonantaja muistuttaa, että vaikka digitalisoitumiskehitys tulee tehostamaan liikennettä, täytyy liikenneinfrastruktuuri silti pitää hyvässä kunnossa, sillä fyysinen liikenne ei katoa minnekään. Digitalisoitumiskehityksen uskotaan itse asiassa lisäävän fyysistä liikkumista.

Osa lausunnonantajista korostaa, että ajoneuvojen paikannukseen perustuvat tekniset ratkaisut voisivat tulevaisuudessa helpottaa monella tavalla erityisesti harvaan asutulla maaseudulla liikkumista ja palveluiden järjestämistä.

Autoliitto näkee, että älyliikenne on hyvä asia ja se toteutuu ilman tieveroa markkinaehtoisesti. Se mahdollistaa vapaaehtoisesti matkojen suunnittelun, ajankohtaisen ruuhkatiedon, väylien kapasiteetin tehokkaamman käytön, liikenneturvallisuuden kannalta tärkeän tiedon jakamisen sekä ympäristön kannalta tehokkaamman liikenteen.

Autotuoajat ry ja Autoalan Keskusliitto ry toteavat, että ajoneuvojen digitalisoituminen ja älykkäät palvelut ovat yleistyneet ja tuoneet kuluttajan ulottuville uusia palveluja. Tulevaisuudessa autot keskustelevat sekä keskenään että liikenneinfrastruktuurin kanssa. Kun auto saa tiedon ruuhkasta tai liikennehäiriöstä, se voi heti ehdottaa toista vaihtoehtoista reittiä määränpäähen pääsemiseksi. Huonoista keliolosuhteista voivat varoittaa sekä infra että toiset ajoneuvot. Myös autojen huoltopalveluista suuri osa tullaan tulevaisuudessa hoitamaan älykkäästi; autot ovat itse yhteydessä huoltopalveluun ja huoltopalvelu tarkkailee auton vointia. Älyliikenteen sovellusten yleistyessä satelliittipaikannukseen perustuva tiemaksujärjestelmä on luontevaa ottaa käyttöön ja sen hyväksyttävyyttä kansalaisten keskuudessa kasvaa muidenkin älyliikenteen palvelujen yleistyessä.

Elinkeinoelämän keskusliitto toteaa, että tehokas logistiikka ja liikenne ovat yritysten, kotitalouksien ja koko kansantalouden etu. Tehokkuus tuo mukanaan ilmasto- ja ympäristöhyötyjä. Digitalisoitumiskehitys tehostaa osaltaan toimintoja, parantaa tuottavuutta ja avaa uusia liiketoimintamahdollisuuksia myös liikennesektorilla. Electronic Frontier Finland ry näkee, että nykyistä älykkäämmin liikennetilanteen huomioivat navigointijärjestelmät tulevat yleistymään lähitulevaisuudessa, todennäköisesti kaupallisin perustein tarjottavina palveluina. Pidemmällä aikavälillä automaattisesti ohjautuvat ajoneuvot tulevat osaksi liikennettä.

Valtion vastuulla on asettaa raamit järjestelmäkehitykselle, jotta suunnittelussa otetaan yksityisyyden suojan vaatimukset huomioon alusta pitäen myös yksityisellä sektorilla. Ensisijaisesti järjestelmät tulee suunnitella siten, ettei niissä edes synny yksityisyyttä tai oikeusturvaa vaarantavaa tietoa. Täydellisesti yksilöivien tunnisteen käyttöä on vältettävä ja

tiedot on yleensä anonymisoitava. Mahdollisia vaara- ja onnettomuustilanteita varten ajoneuvoissa on jo kaikki tarvittavat fyysiset tunnisteet rekisterikilpien ja erinäisten sarjanumeroidenkin muodossa, joten siltäkään osin ei jatkuvaa seurantaa tarvita.

On tärkeää, että ajoneuvojen tietokoneet ovat ajoneuvon haltijan hallinnassa ja avoimen lähdekoodin käyttöä tulee suosia siten, että sen käyttäminen on mielekkäästi mahdollista myös käytännössä. Ajoneuvon haltijan on voitava halutessaan tarkastella ajoneuvon toimintaa ja vaikuttaa siihen - onhan hän vastuussa sen toiminnasta. Erityistä huomiota on kiinnitettävä ajoneuvon hallintaan kuten ohjaukseen tai jarruihin vaikuttavien järjestelmien tietoturvalliseen toteuttamiseen.

ELY – keskuskeskukset katsovat, että digitalisoituminen tulee hyödyntää entistä tarkempaan liikkumisen ja matkojen suunnitteluna. Yksityinen sektori tarjoaa jo nyt ja jatkossa yhä enemmän digitaalisia palveluita, jotka vaikuttavat liikkumiseen. Digitalisoitumiskehitys tulee lisäämään fyysisistä liikkumista. Tavaroiden kuljettaminen suoraan käyttäjälle lisääntyy ja tavarankuljetusten aikaikkunat ja tavarakoot pienentyvät, lisäten osaltaan liikennettä.

Digitalisoitumiskehitys tulee muuttamaan liikennepoliittista ohjausta. Mahdollisuudet tähän ovat jo teknisesti olemassa. Liikennesektorin osaamista tulee laajentaa ja kehittää vastaamaan tulevaisuuden digitalisoitumiskehityksen tuomiin haasteisiin.

Energiateollisuus ry:n mielestä digitalisoituminen ja uudet liikenteen teknologiat tulevat parantamaan autoilun turvallisuutta, mahdollistamaan uudenlaisia autoilun palveluita ja integroimaan liikenteen entistä tiiviimmin muihin yhteiskunnan osa-alueisiin.

Etelä-Pohjanmaan liitto näkee, että digitalisoitumiskehitys tulee vaikuttamaan jonkin verran liikenteen palveluihin parantavasti, mutta sillä ei ratkaista pääongelmaa eli infrapuutteita ja palvelutaso-ongelmia eikä myöskään rahoitusongelmia.

Helsingin kaupunki toteaa, että digitalisoitumiskehitys vaikuttaa olennaisesti myös liikkumiseen ja liikenteeseen. Esimerkkejä tästä ovat verkkokaupan kasvun edesauttama logistiikan nopea kehittyminen sekä sosiaalisen median vaikutus tapahtumien järjestämiseen ja markkinointiin. Käyttäjät ovat valmiita hyödyntämään ja myös tuottamaan ajantasaisia informaatiota omilla liikkumisvalinnoissaan. Älyliikenteen kehittyvät palvelut ja järjestelmät perustuvat kasvavassa määrin ajantasaisiin liikennetietoihin.

Helsingin seudun kauppakamari katsoo, että digitalisoitumiskehitystä tulevat jatkossakin ohjaamaan kuluttajien tarpeet ja tarjolla olevat kaupalliset sovellukset. Uuden teknologian kehityksen alku- ja murrosvaiheessa on erittäin vaikeaa ennustaa digitalisoitumiskehityksen kulkua niin pitkälle tulevaisuuteen, että voitaisiin valita oikeat tekniset ratkaisut esim. kilometriveron toteuttamiseksi. Suurena riskinä on, että verotusta varten syntyisi erillinen tekninen järjestelmä, ja kaupallisten sovellusten teknologia kehittyisi eri suuntaan. Tällainen kehitys johtaisi merkittäviin lisäkustannuksiin ehdotetun kilometriverojärjestelmän toteutuksessa.

HSL toteaa, että liikenteen hinnoittelussa tulee hyödyntää tehokkaasti tekniikan kehittymisen ja älyliikenteen mahdollisuudet. Liikenteen hinnoittelulla, kuten myös erilaisilla digitalisoitumisen perustuvilla sähköisillä liikkumispalveluilla, on paljon potentiaalia ohjata ja kannustaa liikkumaan kestävämmiin, turvallisempiin ja ympäristöystävällisempiin. Tällöin liikennejärjestelmän kapasiteetin hyödyntäminen tehostuu.

ITS Finland ry:n mielestä digitaalimurros ja liikkumisen tarjoaminen palveluna mahdollistaa kasvun kestäväällä pohjalla. Palvelujen perustuminen avoimeen liikennedataan ja siitä luotavaan tietoon nostaa merkittävästi liikennejärjestelmän tuottavuutta, lisää liikenneturvallisuutta sekä vähentää liikenteen päästöjä. Nykyisellään yksityisautot ovat käytössä alle 5 prosenttia ajasta ja liikenneinfraakin vain murto-osan sen kapasiteetista. Muun liikennemurroksen myötä uudet auton omistamisen ratkaisut – ”Car sharing”, ”Car pooling”, kutsutaksijärjestelmät jne. saavat myös kasvupotentiaalia kuluttajien laajentaessa aktiivisesti liikkumisratkaisujaan.

Keskuskauppakamari katsoo, että digitalisoitumiskehityksellä voidaan edistää liikennemuotojen yhteensopivuutta, informaation kulkua ja uusien toimintamallien käyttöönottoa sekä liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja ympäristöympäristöystävällisyyttä. Älyliikennettä ei kuitenkaan pidä toteuttaa fyysisen liikenneinfrastruktuurin kustannuksella.

Kuntaliitto näkee, että digitalisoituminen tulee kehittymään nopealla vauhdilla ja vaikuttaa liikkumiseen monella tavalla. Erilaiset digitaaliset palvelut ovat osin jo nyt arkipäivää ja lisääntyvät sekä ajoneuvoissa että liikenteen ohjauksen järjestelmissä. Tärkeää on huolehtia eri järjestelmien yhteen sopivuudesta ja sen varmistamisesta, että asiakas tulee toimeen mahdollisimman vähillä laitteilla ja palvelusopimuksilla.

Lapin liitto katsoo, että älyliikenteelliset ratkaisut voivat parantaa haja-asutusalueen kuljetusten tehokkuutta mm. kuljetusten yhdistämisen kautta ja liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa mm. teiden liukkauteen ja poroihin liittyvän tiedon avulla. Samaan aikaan tulisi kuitenkin huolehtia tietoliikenneyhteyksien toimivuudesta, sillä esim. matkapuhelinverkossa on vielä merkittäviä katvealueita.

Liikenneturva toteaa, että aiheeseen liittyy erittäin suuria odotuksia mm. liikenteen laajasta automatisoitumisesta. Tekninen kehitys ja sen tuomat mahdollisuudet ovat huimia, myös turvallisuuden kannalta. On kuitenkin muistettava, että ainakin vielä nykyisin autoiluun ja erityisesti esimerkiksi moottoripyöräilyyn, liittyy erittäin voimakkaita inhimillisiä intohimoja, mikä saattaa estää liikenteellisesti ideaalisten ratkaisujen toteutumista.

Liikenneviraston mielestä digitalisoitumiskehitys tulee näkymään internetiin perustuvien pilvi- ja muiden palvelujen läpimurtona liikenteessä, erilaisina uusina liikkumisen palveluina ja itse liikkumiseen ja liikennejärjestelmäänkin palveluna. Liikenteestä tulee aiempaa tietointensiivistä, liikenne ja kuljetukset ovat saumattomasti kytköksissä niihin liittyviin tietoihin ja kulkevat samanaikaisesti liikenne- ja tietoverkoissa. Liikkuajat, ajoneuvot ja liikenneinfrastruktuuri keskustelevat keskenään mahdollistaen enenevästi automaattisen liikenteen. Kehitys on globaalia, aiheuttaa suuren murroksen liikennejärjestelmässä ja tarjoaa Suomelle hyvän kansantaloudellisen mahdollisuuden, jos kehitykseen panostetaan juuri nyt.

Liikenneympäristöyhdistys ry toteaa, että digitalisoituminen tulee varmaan lisääntymään, koska autonvalmistajilla on suuri into elektroniikan lisäämisessä autojen rakenteisiin ja toimintoihin yhä enemmän. Tämä mahdollistaa tietysti autojen elektroniikan hyödyntämistä entistä enemmän myös liikenteessä mukana ollessa, erityisesti liikenteen informoinnissa ja ohjauksessa. Mutta ei saisi unohtaa, että kyllä tulevaisuudessakin tärkeintä ja pääasia liikenteessä on itse autot ja liikenneväylät sekä niiden kelvollisuus.

LOGY ry näkee, että digitalisoitumiskehitys tulee muuttamaan koko liikennesektorin lähitulevaisuudessa. Tekniikka mahdollistaa jo nyt ajoneuvodataan perustuen riittävän ajoneuvokohtaisen tiedon ulosoton ajotavasta, etenemisnopeudesta, ruuhka-ajosta sekä polttoaineen tai sähköenergian kulutuksesta. Näin ollen erityisesti yksityisautoilijoita olisi

mahdollista ohjata jo nyt ´ruuhka-ajomaksulla´ vapaaehtoiseen valintaan joukkoliikenteen käytön hyväksi. Luonnollisesti satelliittipaikannusjärjestelmä toteutuessaan mahdollistaa tietä- tai aluekohtaisiin maksuihin perustuvien ohjauskeinojen käyttöönoton.

Tosiaikaisen liikennetilannetiedon välittäminen älykkäisiin navigointijärjestelmiin tulee edesauttamaan vähemmän ruuhkaisten reittien valintaa ja siten tasaa verkoston kuormitusta. Ennuste- ja optimointijärjestelmät tulevat mahdollistamaan nykyistä merkittävästi paremman kapasiteetin suunnittelun ja korkeamman täyttöasteen niin tavara- kuin henkilöliikenteessä.

Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalta Maaseutuvirasto toteaa, että ajoneuvojen paikannukseen perustuvat tekniset ratkaisut voisivat tulevaisuudessa helpottaa monella tavalla erityisesti harvaan asutulla maaseudulla liikkumista ja palveluiden järjestämistä. Tämän takia olisi tärkeää, että kun kilometriveron keräämiseksi tarvittavia digitaalisia järjestelmiä mahdollisesti lähdetään toteuttamaan, mahdollisimman monia yksityisiä ja julkisia palveluiden tuottajia otetaan mukaan jo suunnitteluvaiheessa. Geodeettinen laitos kiinnittää lausunnossaan huomiota satelliittipaikannukseen, paikannuksen häirintään, paikannuksen saatavuuden lisäämiseen, tieympäristöjen digitaaliseen kuvaamiseen ja uusien teknologioiden mahdollisuuksiin.

MTK toteaa, että liikennesektorilla autotekniikan voimakas kehitys vaikuttaa nopeasti liikenteen digitalisoitumiseen. Vastaava kehitys on myös liikenteen vaihtuvan ohjauksen keinot, kuten olosuhteiden mukaan säätyvät rajoitukset ja ohjeistukset.

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset ry katsoo, että uudet automallit ovat entistä digitaalisempia ja autopaikannus esimerkiksi turvajärjestelmissä etenee. Toimintojen määrä autoissa kasvaa jopa niin, että kaikkia niistä ei edes käytetä - sama ilmiö kuin telekommunikaatiossa ja viihde-elektronikassa. Kehitys on ollut myönteistä, mutta se ei tarkoita sitä, digitalisoitumiskehitykseen liittyen meillä olisi tarvetta luoda autoilun verotusta varten paikannusjärjestelmä. Voimavaroja tulisi suunnata siten, että luotaisiin enemmän tiepalveluihin liittyviä palveluita kuten liikenne- ja säätietojen toimittamista autoilijoille sekä näyttötaulujen kehittämistä palvelemaan myös liike-elämän tarpeita.

Suomen paikallisliikenneliitto ry toteaa, että vaikka digitalisoituminen ei alkujaan ole kehittynyt liikennesektorin ehdoilla, niin tavara- ja henkilöliikenteen logistiikan hallinta on tulevaisuudessakin siinä määrin tärkeää, että tarve digitaalisten palveluiden kehittämiseksi tulee kasvamaan. Tätä kehitystä tukee myös se, että liikenteessä tapahtuu lukematon määrä sellaisia "transaktioita", jotka tukevat digitaalipalveluita tarjoavien yritysten ansaintalogiikkoja ja siten palveluiden kehittämistä. Myös kilometriveron käyttöönotto edistää todennäköisesti digitalisoitumista.

Pirkanmaan liitto katsoo, että digitalisoituminen on yleinen megatrendi, joka vaikuttaa suuresti myös liikkumiseen ja liikenteeseen. Liikennemäärien suhteen kehitys ei ole yksisuuntaista, osaltaan liikkuminen lisääntyy, osaksi liikkumistarpeet vähenevät. Merkittäviä mahdollisuuksia liittyy siihen, että tulevaisuudessa liikkumisen suhde arvonluontiin muuttuu. Liikkuminen ja liikkeellä olo ei ole digitaalisessa tulevaisuudessa haitta ja arvonluonnin taukovaihe. Se on myös merkittävä arvonluonnin mahdollisuus ja liiketoimintaympäristö. Tätä näkökulmaa ei liikennepolitiikassa tyypillisesti vielä oteta huomioon.

Keskeistä uusien teknologioiden kehittämisessä ja liiketoiminnan synnyttämisessä on globaalien verkostojen ja ekosysteemien muodostaminen. Uusien ratkaisujen tulee olla rajapinnoiltaan avoimesti standardoituja, tiedonkeruun tulee perustua hallittuun avoimen datan politiikkaan ja kokeilujen tulee tähdätä globaalin mittakaavan ratkaisujen syntymiseen.

Pohjanmaan liitto arvioi, että digitaalitekniikan, paikannuksen sekä tietoteknisten sovellusten käyttö sekä määrä tulevat varmasti lisääntymään liikenteen ohjauksessa mutta myös ajoneuvojen teknisissä laitteissa. Nämä perustuvat kuitenkin vapaaehtoisuuteen. Kilometrivotukseen liittyvän laitteiston hankinta sen sijaan tulee olemaan pakollinen kulu ja todennäköisimmin sen joutuisi maksamaan ajoneuvon omistaja.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto katsoo, että digitalisoitumiskehitys ei yksinään muuta merkittävästi liikenteen kysyntää tai kysynnän jakautumista eri kulkumuotojen kesken, mutta se avaa merkittäviä mahdollisuuksia uusille palveluille sekä palvelutason parantamiselle. Keskeistä onkin se miten eri liikennemuotojen palveluntarjoajat hyödyntävät kehitystä omassa palvelutarjonnassaan sekä yhteistyössä eri liikennemuotojen kanssa esimerkiksi käyttäjäystävällisten lipputuotteiden ja matkaketjujen kehittämiseksi. Digitalisoitumiskehitys näkyy merkittävimmin liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisääntymisessä.

Satakuntaliiton mielestä satelliittipaikannuspohjaiset järjestelmät ovat nykypäivää esimerkiksi metsätaloudessa, ja satelliittipaikannusjärjestelmään pohjautuva ratkaisu mahdollistaa tulevaisuudessa erilaisia sovelluksia ja uusia liiketoimintamahdollisuuksia, autoissa käytettävä tekniikka tulee. Mikäli tienkäyttömaksujärjestelmää sovellettaisiin myös kuljetuksiin, tulisivat tienkäyttömaksut periaatteenaan niin Suomen ulkopuoliselta kuin myös EU:n ulkopuoliselta kalustolta Suomen kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi.

SAK toteaa, että liikenne on kovaa vauhtia palveluistumassa. Ihmiset ostavat liikkumispaketteja, joita palveluntuottajat räätälöivät eri asiakastarpeisiin. Tätä voi verrata siihen muutokseen, mikä on tapahtunut kotitalouksille matkapuhelin ja –dataliikenne-markkinoiden kehityksessä.

Taksiliitto näkee, että digitalisoituminen tulee tulevaisuudessa olemaan entistä merkittävämmässä roolissa myös liikenteessä. Esimerkiksi reaaliaikaisilla liikenteen informaatiopalveluilla voidaan luoda ketterä liikennekokonaisuus, jonka osaset toimivat saumattomassa yhteistyössä ja jossa kansalaisen on helppo tehdä ympäristöystävällisiä ja taloudellisia liikkumisen valintoja.

Tekninen Kaupan mielestä digitalisoitumiskehitys on jo täällä. Uudet automallit ovat muun muassa elämyseskuksia, ja autopaikannus on arkea eCall-regulaation myötä vaiheittain 2015 alkaen. Kyse ei ole niinkään tulevaisuusasiasta vaan enemmänkin informaatiotulvasta, joka sisältää paljon mahdollisuuksia, mutta luonnollisesti myös uhkia.

Teknologiaeteollisuus toteaa, että palveluntarjoajat kehittävät älykkään liikenteen ratkaisuja ja kilpailevat omien ratkaisujen paremmuudella asiakkaista. Erilaisten älykkään liikenteen palveluiden tarjoajia ei tietoturvasyistä voi päästä suoraan yksittäisen auton liiketietoihin ja tarjota niiden perusteella muodostettuja tai sijaintiin perustuvia palveluita.

TRAFI katsoo, että digitalisoituminen tulee väistämättä vaikuttamaan tulevaisuuden liikkumiseen. Se tuo mukanaan uusia teknisiä ratkaisuja autoihin ja autojen välille. Toisaalta digitalisoituminen mahdollistaa kokonaan uusia liikenteen palveluja, jolloin esimerkiksi auton omistaminen ei välttämättä tulevaisuudessa ole niin yleistä kuin nykyään. Nämä asiat on syytä ottaa huomioon tulevaisuuden liikenteen verotusta suunniteltaessa.

Varsinais-Suomen liitto näkee liikennesektorin digitalisoitumiskehityksessä useita mahdollisuuksia. Paikkatieto- ja navigointipalveluiden yhdistäminen yhteiskäyttöautojen hyödyntämiseen, liikenteen hinnoittelun kokonaisuudistaminen (lippujärjestelmien kehitys, päällekkäisten maksujen poistaminen joukkoliikenteen ja henkilöauton matkaketjuttamisessa),

sekä avointen rajapintojen hyödyntämisen yleistymisen aikataulutiedon tuottamisessa avaavat uudenlaisia mahdollisuuksia tarkastella liikennettä enenevästi palveluna.

Veronmaksajien keskusliitto katsoo, että teknologian kehitys vaikuttaa tuleviin ratkaisuihin, mutta tässä vaiheessa ei kannata lukittautua mihinkään tiettyyn uuteen tulevaisuudenmalliin, kun vuosikymmenen päähän ulottuvien teknisten skenaarioiden tekeminen on hyvin epävarmaa ja kilometrivero toisi nykyisellään erittäin merkittäviä uusia kustannuksia.

Öljyalan keskusliitto toteaa, että erilaiset liikenteen ohjaus- ja palvelujärjestelmät sekä avun saaminen paikannusjärjestelmän ja automaattiseen yhteydenottoon perustuen onnettomuustilanteissa tulevat parantumaan sekä lisääntymään liikenteessä. Erityisesti tavaraliikenteessä äly lisääntyy koko logistisessa ketjussa ja ketjussa olevien välisessä rajapinnassa. Tiedonvälitys yritysten välillä muuttuu sähköiseksi, tilaukset automatisoituvat. Liikenne on älykästä ja tiedottaa sääolosuhteista, onnettomuuksista jne. ja lähes kaikki liikkuva kalusto ammattiliikenteessä on reaaliaikaisessa seurannassa.

Kuljetuksissa yksittäiset tavarat/kollit ovat tunnistettavia ja niihin kytkeytyy älyä internetin kautta. Logistiikkajärjestelmät reagoivat välittömästi virheisiin ja ongelmatilanteisiin – älykkyys ja tunnistettavuus sekä reaaliaikainen seuranta mahdollistavat yhä paremman optimoinnin, ennakoinnin ja simuloinnin.

6. Yksittäisiin asioihin painottuvat lausunnot

Osa lausunnonantajista halusi kommentoida kokonaisuuden ja kysymysten sijaan jotakin tiettyä raporttiin liittyvää asiaa. Tällaisia tahoja ovat EFFI, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Liikennevakuutuskeskus ja Vammaisfoorumi. Näiden tahojen keskeiset kommentit on esitetty tässä luvussa.

EFFI (Electronic Frontier Finland)

Effi on kansalaisten sähköisiä oikeuksia puolustava yhdistys, joka on tarkastellut raporttia ennen kaikkea yksityisyyden suojan ja kansalaisten oikeusturvan kannalta.

Paikantamiseen perustuva tieliikenteen verotus pakottaisi tavalla tai toisella tuottamaan ja säilyttämään tarkat tiedot autoilijoiden liikkumisesta. Raportti on teknisen toteutuksen osalta varsin ylimalkainen, joten tässä vaiheessa asiaan voi ottaa kantaa vain yleisellä tasolla.

Paikkatiedot ovat arkaluontoisia henkilötietoja, jotka paljastavat paljon ihmisen yksityisestä alueesta. Niistä voitaisiin tehdä pitkälti samantapaisia päätelmiä ihmisen yksityiselämästä kuin teletunnistetiedoista ja niiden kerääminen olisi omiaan luomaan vaikutelmaa jatkuvasta seurannasta. On samantekevää, kerättäisiinkö paikkatietoja suoraan viranomaistaholle vaiko yksilön omaan säilytykseen, jos tämä joutuisi niitä luovuttamaan viranomaisille esimerkiksi virheellisen verotuksen korjaamiseksi tai kotietsinnässä.

Raportissa yksityisyyden suoja nähdään lähinnä tietosuojakysymyksenä: pääsyä arkaluontoihin tietoihin tulisi hallinnoida siten, että yksityisyys ei käytännössä vaarantuisi. Kuitenkin jo tällaisten tietojen kerääminen on yksityisyyttä loukkaavaa. Myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on pitänyt GPS-seurantaa yksityisyyttä loukkaavana. Vaikka autoilija on julkisessa tilassa autoillessaan, systemaattisesti kerättävistä paikkatiedoista muodostuu yksityiselämän suojaa loukkaava tietokanta.

Voisiko näin laaja yksityiselämän suojan loukkaus kuitenkin olla oikeutettua? Hyväksyttäviä tarkoituksia palvelevat, välttämättömät ja oikeasuhtaiset loukkaukset ovat sallittuja. LVM:n mukaan selvityksen keskeisimpänä motiivina on tieliikenteen taloudellisen ohjauksen tehostaminen. Tämän katsotaan edellyttävän hinnoittelujärjestelmää, joka mahdollistaa maksun kohdistamisen ajan, paikan ja ajoneuvon tyyppin mukaan]. Valtion fiskaalisten tarpeiden täyttäminen on tärkeä reunaehto, mutta se ei ole motiivina juuri paikannukseen perustuvan verojärjestelmän selvittämiseksi.

Selvitetyllä verorakenteen muutoksella tavoitellaan siis puhtaasti poliittisia päämääriä, eikä kyse ole mistään objektiivisesta, painavien yhteiskunnallisten tekijöiden asettamasta välttämättömyydestä. Poliittisten päämäärien ajaminen ei voi olla hyväksyttävä peruste ihmis-oikeuksien loukkaamiselle. Päin vastoin, Euroopan ihmisoikeussopimuksen 17 artikla näyttäisi periaatteessa kieltävän mm. sananvapauden ja muiden poliittisten vapauksien käyttämisen tällaisten tavoitteiden ajamiseen.

Effin näkemyksen mukaan paikantamiseen perustuva vero olisikin vakava ja laajamittainen yksityiselämän suojan loukkaus, joka ei palvelisi hyväksyttäviä päämääriä ja jota ei muutenkaan voi pitää välttämättömänä.

Tietosuojavaltuutetun toimisto

Tietosuojavaltuutetun toimisto on ollut edustettuna oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittäneen työryhmän lakityöryhmässä. Kuten nyt lausunnon kohteena olevassa esityksessäkin todetaan, "Tietosuojakysymysten yksityiskohtainen sääntelytarve selviää vasta järjestelmän suunnittelun edetessä, jolloin on tarkempi kuva teknisistä toteutustavoista, järjestelmänorganisoinnista ja käsiteltävistä tiedoista." Yksityisyyden suojaa turvaavat säännökset ja niistä seuraavat reunaehdot tulee huomioida kilometriverojärjestelmän jatkosuunnittelussa.

Liikennevakuutuskeskus (LVK)

LVK nostaa esille tarpeen käsitellä kilometriverotusmallia osana kansallista liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja työkaluna saavuttaa liikenneturvallisuustyön visio: "kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä".

LVK toteaa, että raportissa ja sen taustamateriaalissa ei ole kattavasti arvioitu ja eriytetty, mitä liikenneturvallisuusvaikutuksia kilometriverotusmallilla voisi olla. Siinä ei esimerkiksi ole pohdittu, miten tietojen kattava kerääminen lisäisi eksaktin ja luotettavan liikenneturvallisuustyössä hyödynnettävän tiedon määrää, tai miten tienkäyttäjistä kerättävällä tiedolla voitaisiin vaikuttaa hänen liikennekäyttäytymiseensä. Mahdollisissa jatkotutkimuksissa olisi perusteltua paneutua kattavasti erinäisiin mahdollisiin liikenneturvallisuusvaikutuksiin.

LVK pitää tärkeänä, että kilometriverotuksessa käytettävää teknistä laitetta voitaisiin tarvittaessa käyttää alustana myös muille sekä viranomaisten että kolmansien osapuolten järjestelmille ja palveluille. Näistä esimerkkinä mainittakoon eCall-järjestelmä, jonka säädäntötyö on EU-tasolla vireillä. Tämänhetkisen tiedon mukaan tavoitteena on, että jäsenvaltioilla olisi eCall-järjestelmän mahdollistava infrastruktuuri vuoden 2017 lokakuussa. Kilometriverotuksessa käytettävää teknistä laitetta tulisi voida käyttää alustana myös muille sekä viranomaisten että kolmansien osapuolten järjestelmille ja palveluille. Yhdellä alustalla on huomattavia synergiaetuja ja siitä aiheutuvat kustannussäästöt ovat merkittäviä. Lisäksi se mahdollistaisi uusien palveluiden nopeamman käyttöönoton ja laajemman kirjon.

Kattavasti jokaiseen henkilöautoon asennettava paikkatietoa keräävä tekninen laite mahdollistaisi sijainti-, nopeus- ja kiihtyvyydistietojen tallentamisen onnettomuustilanteessa. Nopeus- ja kiihtyvyydistietojen tallentamissykli voisi olla esimerkiksi 30 sekuntia, jolloin laite tallentaisi uuden aikajakson aina aiemmin tallennetun 30 sekunnin päälle. Tietojen olemassaolo olisi ensiarvoisen tärkeää liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille, jotka lakiin pohjautuen (laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 24/2001) tutkivat tie- ja maastoliikenneonnettomuuksia Suomessa. Tallennettujen nopeus- ja kiihtyvyydistietojen avulla tutkijalautakunnat pystyisivät nykyistä luotettavammin rekonstruoimaan onnettomuuden kulun. Merkitys korostuu etenkin yksittäisonnettomuuksissa.

LVK haluaa korostaa, että älyliikennesovellusten ja -järjestelmien hyödyntäminen ja käyttöönotto on kunkin vakuutusyhtiön vapaasti päätettävissä. Nykytilanteessa vakuutusyhtiöt määrittävät itsenäisesti liikennevakuutusmaksut, joiden on oltava kohtuullisissa suhteissa vahingoista aiheutuviin korvauksiin ja kustannuksiin. Vakuutusyhtiöillä on maksutaulusto, josta ilmenee maksun määräytyminen vakuutettavan riskin perusteella. Tarkempi tienkäyttäjän liikkumisesta kerättävä tieto, kuten missä moottoriajoneuvolla on ajettu, mahdollistaisi

nykyistä tarkemman riskitutkimuksen, joka voisi tarjota uusia mahdollisuuksia vakuutus tuotteiden kehittämiseen.

LVK toteaa, että alatyöryhman raportissa on kärjistettyjä esimerkkejä käyttäen annettu kovin yksipuolinen ja negatiivinen kuva vakuutusalan ja sen suhtautumisesta tienkäyttäjistä kerättävään tietoon. Vakuutusalan käyttäminen negatiivisena ääriesimerkkinä ei ole tässä perusteltua eikä toivottavaa. LVK haluaa korostaa, että raportissa esitetyt esimerkit ovat vahvasti subjektiivisia.

LVK haluaa korostaa, että tienkäyttäjätiedon keräämisessä ja käyttämisessä noudatettaisiin aina voimassa olevia tietojen luovuttamista ja käyttämistä koskevia sopimuksia sekä lainsäädäntöä ja asiakkaan kanssa tehtyä vakuutus sopimusta.

Vammaisfoorumi

Vammaisfoorumi huomauttaa, että raportissa ei kuitenkaan ole otettu kantaa siihen, miten tai millä keinoin mahdollisessa uudessa kilometripohjaisessa tieverojärjestelmässä huomioitaisiin autoa apuvälineenä käyttävien vammaisten henkilöiden tilanne. Vammaisfoorumi korostaa, että auto on vammaisille ihmisille välttämätön apuväline, joka turvaa yhdenvertaisen mahdollisuuden liikkumiseen, opiskeluun, työssäkäyntiin, harrastuksiin ja osallistumiseen yhteiskunnassa.

Vammaiset henkilöt tulee vapauttaa kilometriperusteisesta verosta, mikäli siihen päädytään. Vapautus tulee myöntää vammaisille ja pitkäaikaissairaille henkilöille, jotka eivät sairautensa tai vammansa vuoksi kykene käyttämään julkista liikennettä.

Vammaisfoorumi korostaa, että asiassa on edettävä kokeilujen kautta ja kannattaa työryhmän ehdotuksen mukaista pilottihanketta, jossa esim. varmistetaan yksityisyyden suojan periaatteiden toteutuminen järjestelmässä.

Kilometripohjaiseen verojärjestelmään siirryttäessä on mietittävä vammaisille henkilöille myönnettävän kilometriveron vapautuksen myöntökriteereitä vammaisen henkilön kokonaistilanne sekä esim. vammaisen lapsen perheen liikkumisen mahdollisuudet huomioiden.

Vammaisfoorumi vaatii, että vammaisjärjestöt otetaan aktiivisesti mukaan sekä pilottihankkeeseen että mahdollisen kilometripohjaisen verojärjestelmän suunnitteluun, mikäli työryhmän ehdotusten jatkotyöstämiseen päädytään.

7. Yhteenveto lausunnoista

Yleisesti ottaen lausunnonantajat pitävät työryhmän raporttia hyvänä keskustelun avauksena etsittäessä keinoja tieliikenteen verotuksen uudistamiseen.

Useat lausunnonantajat (esim. Autoalan Keskusliitto ry, Helsinki, HSL, Lapin liitto, SAK) toteavat, että raportti on huolella valmisteltu ja siinä on paneuduttu varsin perusteellisesti käsillä olevaan aiheeseen. Täysin päinvastaista mielipidettä edustaa puolestaan Autoliitto, jonka mukaan työryhmä on ollut lähtökohtaisesti jäävi, tutkinut vääriä vaihtoehtoja eikä työryhmän työn perusteella voida käydä minkäänlaista keskustelua.

Lausunnoissa on monipuolisesti käsitelty autoilun verotusta useasta eri näkökulmasta. Miellipiteet vaihtelevat selvästi ja voivat olla myös täysin vastakkaisia. Autoilun verotuksen kehittämistä kilometriveron käytön suuntaan on kannatettu mm. sillä, että veromuutos edistäisi merkittävästi autokannan uudistumista, parantaisi henkilöautokannan turvallisuutta ja energiatehokkuutta ja vähentäisi liikenteen päästöjä. Kilometriveron käyttöönottoa on kritisoitu puolestaan sillä, että se olisi kallis toteuttaa ja vastaavia hyötyjä voitaisiin saada myös kehittämällä nykyistä verojärjestelmää.

Lausunnonantajat ovat melko yksimielisiä siitä, että liikennepoliittiset tavoitteet tulisi liittää osaksi autoilun verotusta. Lausunnonantajien näkemykset eroavat toisistaan lähinnä siinä, että osa on sitä mieltä, että tämä olisi järkevää tehdä uudistamalla autoilun verotusta esim. kilometriveron suuntaan. Osa lausunnonantajista puolestaan näkee, että liikennepoliittiset tavoitteet voidaan liittää autoilun verotukseen kehittämällä nykyverojärjestelmää.

Lausunnonantajat esittävät monia keinoja, joilla voidaan varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen. Keskeisinä tekijöinä pidetään maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista, väylähankkeiden priorisoiminen, liikenteen hinnoittelu (tie-, ruuhka ja pysäköintimaksut) sekä älyliikenne ja liikenteen hallinta. Liikenteen turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa tärkeänä keinona pidetään auton hankinnan verotuksesta siirtymistä enemmän käytön verotukseen.

Kysymys alueellisesti erilaisesta hinnoittelusta jakaa selvästi lausunnonantajien mielipiteitä. Lausunnoista on selvästi havaittavissa selkeä jako maaseudun ja kaupunkiseudun välillä. Maaseutua ja harvaan asuttuja alueita edustavat lausunnonantajat kannattavat alueellista hinnoittelua, kun taas tiheimmin asuttujen seutujen lausunnonantajat suhtautuvat kielteisemmin alueelliseen hinnoitteluun.

Lausunnonantajat jakautuvat tämän kysymyksen osalta kolmeen ryhmään. Ensimmäisen ryhmän muodostavat lausunnonantajat, jotka kannattavat alueellista hinnoittelua yleisesti tai nimenomaan siten, että km-veroa olisi harvaanasutuilla seuduilla alhaisempi. Toisen ryhmän muodostavat tahot, joiden mielestä kilometrivero tai ylipäättänsä autoilun verojen tulisi olla yhtä suuret koko Suomessa, mutta katsovat, että yleisten verojen päälle tulevat alueelliset maksut (esim. ruuhkamaksut) olisivat mahdollisia, jos niistä saatavat tulot palautetaan alueen liikennejärjestelmään. Kolmannen ryhmän muodostavat lausunnonantajat, joiden mielestä autoilun verotuksen tulee olla yhtäläistä joka puolella Suomea.

Lausunnonantajat näkevät liikenteen digitalisoitumiskehityksen merkittävänä mahdollisuutena liikenteelle. Digitalisoitumiskehityksen arvioidaan tehostavan toimintoja, parantavan autoilun turvallisuutta, lisäävän tuottavuutta ja avaavan uusia liiketoimintamahdollisuuksia

liikennesektorilla. Digitalisoitumiskehitys arvioidaan näkyvän merkittävimmin liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisääntymisessä.

Usea lausunnonantaja muistuttaa kuitenkin, että vaikka digitalisoitumiskehitys tulee tehostamaan liikennettä, täytyy liikenneinfrastruktuuri silti pitää hyvässä kunnossa, sillä fyysinen liikenne ei katoa minnekään. Digitalisoitumiskehityksen uskotaan itse asiassa lisäävän fyysistä liikkumista.

Lausuntojen perusteella voidaan todeta, että suurin osa lausunnonantajista tukee selvästi työryhmän ehdotusta siitä, että asiassa edettäisiin kokeiluiden kautta. Osa lausunnonantajista ilmoittaa halukkuutensa osallistua asian jatkovalmisteluun (esim. HSL, Suomen Tieyhdistys ry). Vain pieni osa lausunnonantajista (Autoliitto, Veronmaksajain keskusliitto, Öljyalan keskusliitto) ovat sitä mieltä, että kilometriveron valmistelu tulisi lopettaa.

Vaikka suurin osa lausunnonantajista puoltaa kokeiluiden kautta etenemistä, ei tämä tarkoita sitä, että kaikki lausunnonantajat olisivat valmiita ottamaan käyttöön kilometriveron. Useilla lausunnonantajilla on tiettyjä varauksia ja ehtoja verouudistukselle. Lausunnonantajat katsovat, että kilometriverotus on mielenkiintoinen ja mahdollinen liikennepoliittinen keino, mikäli siihen liittyvät epävarmuustekijät voidaan ratkaista. Keskeisinä epävarmuustekijöinä mainitaan yksityisyyden suoja, järjestelmän kustannukset ja alueellinen hintaporrastus. Lausunnonantajien enemmistö on siis sitä mieltä, että kilometri vero on asia, jota kannattaa selvittää lisää.

Lausunnonantajat esittävät myös asioita, joihin jatkotarkastelussa tulisi selvittää. Tällaisia ovat mm.

- voitaisiinko kilometriveroa vastaavat hyödyt saavuttaa pelkästään kehittämällä nykyistä verojärjestelmää
- verojen erilaiset kombinaatiot (esim. polttoainevero, km-vero ja autovero)
- kuinka siirtyminen nykyisestä verojärjestelmästä uuteen voidaan tehdä oikeudenmukaisesti
- vaihtoehtoisia alueellisia porrastuksia, maan jakaminen useampaan alueeseen ja alueellisen jaon perustelujen määrittäminen
- valtakunnallisen km-veron vaikutukset kaupunkialueiden liikenteeseen
- alueellisten verojen (ruuhka-, sujuvuus ja investointimaksu) tarkastelu
- km-veron vaikutus työvoiman liikkuvuuteen
- km-veron sosiaalisten vaikutusten syvällisempi analysointi

8. Satelliittipaikannusjärjestelmän kustannuksista

Kuten aiemmin todettiin, lausunnonantajien keskeinen kritiikki on kohdistunut ennen kaikkea kilometriverojärjestelmän investointi- ja ylläpitokustannuksiin. Tämän takia on tarpeellista tarkastella tätä kysymystä lähemmin.

Usea lausunnonantaja on epäillyt, että Suomeen laadittu kustannusarvio on liian alhainen. Yksikään lausunnonantaja ei kuitenkaan esitä, mitkä kustannukset on laskettu väärin tai millaiset kustannusten tulisi olla. Lähes kaikki kustannuksiin huomionsa kiinnittäneet lausunnonantajat viittaavat VM:n työryhmän raporttiin jättämään täydentävään lausumaan, jossa todettiin: "Vertailun vuoksi todettakoon, että Alankomaissa huomattavasti pidemmälle suunnitellun kilometriveron kustannusten arvioitiin yltävän yli viiteen miljardiin euroon. Järjestelmän investointikustannuksiksi arvioitiin 3,6 miljardia ja käyttökustannuksiksi 2,1 miljardia aikavälillä 2012-2016". VM:n esittämät luvut ovat osittain virheellisiä. Hollannin liikenneministeriö on raportoinut tarkasti järjestelmäkustannukset Hollannin parlamentille jätetyssä muistiossa².

Hollannissa tavoitteena oli, että järjestelmäkustannukset ovat enintään 5 % tuloista. Aikaisemmat kustannusarviot olivat tätä suuremmat, jonka takia Hollannin liikenneministeriö arvioi vuonna 2006 markkinoilla toimivien yritysten kanssa, minkälaisella kustannustasolla kilometriverojärjestelmä olisi toteutettavissa. Markkinoiden arviot investointikustannusten suuruudesta vaihtelivat 1,2–2,9 miljardin euron välillä. Hollannin liikenneministeriö esitti parlamentille luovutetussa raportissa, että Hollantiin suunnitellun valtakunnallisen kilometriveron realistinen kustannusarvio olisi 2 miljardia euroa. Tämä siis lähes 10 vuoden takaisilla arvioilla tekniikasta ja markkinoiden kehittymisestä.

Yksi keskeinen tekijä investointikustannusten suuruudelle on tarvittavien ajoneuvolaitteiden määrä. Hollannissa on 18 miljoonaa asukasta ja autojen määrä on luonnollisesti moninkertainen Suomeen verrattuna ja tätä kautta myös tietyt kustannukset. Hollannin kustannusarvio oli laadittu 8 miljoonalle autolle. Suomessa on 2,5 miljoonaa henkilöautoa.

Hollannin järjestelmä vastaa työryhmän tarkastelemista vaihtoehtoista sitä, jossa oletettiin, että valtio kustantaisi ajoneuvolaitteet. Tämän vaihtoehdon investointikustannusten suuruudeksi arvioitiin 460 miljoonaa euroa (jossa ajoneuvolaitteet 380 miljoonaa). Jos tämä kustannusarvio suhteutetaan Hollantiin ja otetaan huomioon liikenteen määrän erot maiden välillä, voidaan todeta, että kustannusarviot ovat hyvin lähellä toisiaan. Hollannin kohdalla täytyy vielä muistaa, että siellä järjestelmä oli suunniteltu koskemaan henkilöautojen lisäksi linja- ja kuorma-autoja. Lisäksi suuremmat volyymit aiheuttavat enemmän kustannuksia. Hollannissa myös ulkomaalaisten autoilijoiden määrä on huomattavasti suurempi kuin Suomessa, mikä aiheuttaa merkittävää lisäkustannusta. Täten jos investointikustannusten vertailukohdaksi otetaan Hollannin vastaavan kilometriverojärjestelmän kustannusarvio, on Suomeen tehty kustannusarvio varsin realistinen.

Ajoneuvolaitteiden hinnalla on siis keskeinen merkitys investointikustannusten suuruudelle. Suomen työryhmän arvioi ajoneuvolaitteen hinnaksi vuoden 2013 hintatasolla 100 euroa. Ajoneuvolaitteiden markkinahinta on kuitenkin laskussa sitä mukaan, kun järjestelmät yleistyvät. Ranskassa otetaan käyttöön raskaan liikenteen valtakunnallinen satelliittipaikannukseen perustuva kilometrimaksu eli ns. Eco-tax. Kuorma-autoihin tulevan

² Cost Benchmark for kilometre pricing in the Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 15.6.2006

ajoneuvolaitteen hinta on 80 euroa. Kyseinen ajoneuvolaite on tekniikaltaan vaativampi kuin henkilöautojen vastaavat, koska sillä pitää voida olla myös yhteydessä keskusvalvomoon. Venäjän on tarkoitus ottaa tänä vuonna käyttöön satelliittipaikannukseen perustuva raskaan liikenteen (yli 12 tonnia) valtakunnallinen tiemaksu (48 000 km teitä). Ajoneuvolaite tulee 5 miljoonaan autoon. Tästä tullaan saamaan hyvä arvio siitä, millaiseksi ajoneuvolaitteen hinta nykyisin asettuu isona sarjana tuotettuna.

On selvää, että ajoneuvolaitteiden hinnat tulevat laskemaan koko ajan ja on todennäköistä, että 2020-luvun puolivälissä ko. laitteiden hinta tulee olemaan noin 20 euroa eivätkä ne muodosta merkittävää kustannuserää kilometriverojärjestelmälle.

Tässä yhteydessä on kuitenkin hyvä muistuttaa, että työryhmä ei suinkaan esittänyt Suomeen Hollannin mallia, jossa valtio kustantaisi ajoneuvolaitteet eli suljettua, ainoastaan verotusta varten tehtävää järjestelmää. Suomalainen innovaatio tässä asiassa on ns. monipalvelumalli, jossa yksityiset palveluntuottajat voivat tarjota autoilijoille tiemaksutiedon lisäksi myös muita palveluita ja tiemaksutieto on vain yksi osa autoilijoiden tilaamista palveluista. Toisin sanoen samalla ajoneuvolaitteella voidaan kerätä tieto kilometriveroa ja esim. vakuutusmaksuja varten. Useassa lausunnossa on kuvattu niitä asioita, joita ajoneuvolaitteen avulla voidaan hoitaa.

Perusajatus on, että muiden palveluiden (kuin verotustiedon keräämisen) kysyntä on niin suurta, että autoilijat hankkivat autoonsa tätä varten ajoneuvolaitteen tai saavat sen palveluntuottajilta joko ilmaiseksi tai maksua vastaan. Samalla laitteella voidaan toimittaa myös verotusta varten tarvittavat tiedot. Tarkoitus ei siis suinkaan ole, että valtio tekisi useiden satojen miljoonien eurojen investoinnin ajoneuvolaitteisiin, joilla kerättäisiin verotietoa.

Toinen tähän liittyvä asia, jota työryhmä ei ole myöskään pystynyt tarpeeksi selvästi viestittämään on yksityisten yritysten osuus km-verojärjestelmässä. Lausunnoissa ja julkisissa keskusteluissa on tuotu esille käsitys, että kilometriverojärjestelmä olisi suuren luokan liiketoimintaa yrityksille ja valtava tulonsiirto veronmaksajilta yrityksille.

Kilometriveron kerääminen on viranomaistoimintaa. Yritysten osuus rajoittuu kilometritiedon välittämiseen verottajalle. Tiedon välittämisestä yritykset saavat palkkion (kuten esim. maksukorttiyritykset). Monipalvelumalliin perustuvan kilometriverojärjestelmän vuosikustannuksiksi arvioitiin 126 miljoonaa euroa. Tästä yritysten välityspalkkio on arviolta 10 miljoonaa. Ranskassa Eco-tax palvelua tarjoaa viisi yritystä. Täten jos Suomessa olisi vastaavasti viisi yritystä jakamassa 10 miljoonan tuloja, saisivat yritykset keskimäärin 2 miljoonan euron vuosittaisen liikevaihdon.

Veron kerääminen tai ajoneuvolaitteiden toimittaminen ei ole siis suurta liiketoimintaa. Työryhmä on kuitenkin todennut, että kilometriveron aikainen käyttöönotto olisi omiaan luomaan suomalaiselle teollisuudelle toimintamahdollisuuksia ja työpaikkoja. Miten tämä on mahdollista?

On tietysti selvää, että massatuotteita kuten ajoneuvolaitteita ei tuoteta Suomessa vaan halvemmän työvoiman maissa. Ajatus työpaikkojen syntymisestä ei perustu siis ajoneuvolaitteen valmistamiseen tai veron keräämiseen vaan ajoneuvolaitteiden sovellutusten kuten paikannaspalveluksiin tuottamiseen. Paikannukseen perustuva osaaminen on Suomessa korkealla tasolla. Nämä palvelut kehittyvät luonnollisesti myös, vaikka Suomessa ei koskaan otettaisi käyttöön satelliittipaikannukseen perustuvaa kilometriverojärjestelmää. Sen sijaan jos tiedossa on, että Suomessa otetaan käyttöön paikannukseen perustuva km-vero, lisää se

yriytsten kiinnostusta kehittää ja tuottaa paikannukseen perustuvia palveluita. Tämä siksi, että tällöin yritykset tietävät, että koska autoihin on tulossa ajoneuvolaite, kasvaa myös paikannuspalveluiden kysyntä merkittävästi. Toisin sanoen tulevat markkinat ovat olemassa. Täten km-veron käyttöönotto toimisi eräänlaisena katalyyttinä palveluiden kehittämiseksi ja innovaatioille ja synnyttäisi sitä kautta työpaikkoja. Hyviä esimerkkejä tällaisesta kehityksestä ovat Itävalta, Norja ja Hollanti, joissa on joko käytössä tiemaksuja tai suunnitelmat olivat pitkällä ja joissa mainitun kaltainen kehitys on tapahtunut.

Liite 1. Lausunnonantajat

Autoliitto ry
Autotuoja ry
Autoalan Keskusliitto ry
Elinkeinoelämän Keskusliitto EK
Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY)
Energiateollisuus ry
Etelä-karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan liitto
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin kaupunki
Helsingin seudun liikenne (HSL)
Hämeen liitto
ITS Finland
Keskuskauppakamari
Kuntaliitto
Lapin liitto
Liikenneturva
Liikennevakuutuskeskus
Liikennevirasto
Liikenneympäristöyhdistys ry
Liikenteen turvallisuusvirasto (TRAFI)
Linja-autoliitto
Logistiikka yritysten liitto ry
Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonala
Matkailu- ja ravintolapalvelut ry
Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ
Pirkanmaan liitto
Pohjanmaan liitto
Pohjois-karjalan maakuntaliitto
Satakuntaliitto
Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
Sosiaali- ja terveysministeriö
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry
Suomen paikallisliikenneliitto ry
Suomen Taksiliitto
Suomen Tieyhdistys ry
Teknisen kaupan ja Palveluiden yhdistys ry (Tekninen kauppa)
Teknologiateollisuus ry
Tietosuojavaltuutetun toimisto
Uudenmaan liitto
Vammaisfoorumi
Varsinais-Suomen liitto
Valtiovarainministeriö
Veronmaksajain keskusliitto ry
Yleinen teollisuusliitto ry
Öljyalan Keskusliitto ry