



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittävä työryhmä

Tilannekatsaus

2.9.2013

Liikenneneuvos Tuomo Suvanto



Sisältö

- Tausta
- Vaikutustarkastelut

Miksi selvitetään

- Syitä:
 - Liikenteen kasvu edellyttää tehokkaampia keinoja ohjata liikennekäyttämistä
 - Tiekapasiteettia ei pystytä eikä kannata laajentaa loputtomasti
 - Liikenteen ulkoiset kustannukset lisääntyneet
 - Valtioiden taloudelliset mahdollisuudet infrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitoon vähentyneet
 - Veropohja rapautumassa: polttoainetehokkuuden lisääntyminen, autoilun sähköistyminen, biopolttoaineet yms.
 - Tekniikan kehittyminen antaa uusia mahdollisuuksia liikenteen hallintaan ja hinnoitteluun
 - EU:n liikennepolitiikan pitkän aikavälin tavoitteena on soveltaa käyttömaksuja kaikkiin ajoneuvoihin koko verkossa. Maksuilla on tarkoitus kattaa vähintään infrastruktuurin ylläpitoon, ruuhkautumiseen, ilmansaasteisiin ja meluhaittoihin liittyviä kustannuksia.

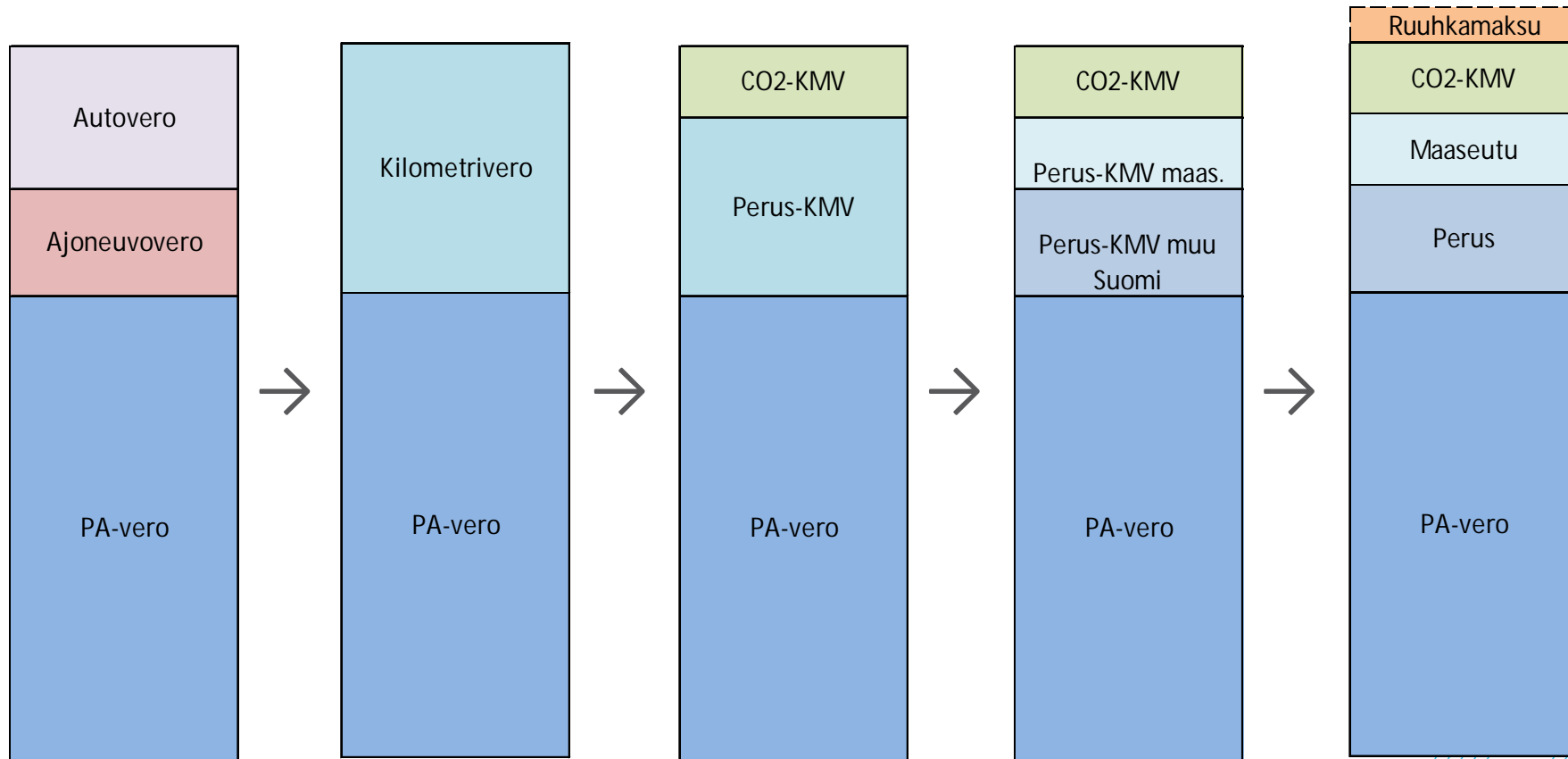
Motiivit ja pääkysymys

- Tiemaksujen selvittämisen keskeisenä motiivina on tieliikenteen taloudellisen ohjauksen parantaminen
- Taloudellisella ohjauksella halutaan vaikuttaa liikennesuoritteeseen eli tehostaa liikennejärjestelmää, vähentää ympäristöhaittoja ja parantaa turvallisuutta (ja taata valtion verotulot)
- Taloudellinen ohjaus edellyttäisi hinnoittelujärjestelmää, joka voi kohdistaa maksun ajan, paikan ja ajoneuvon tyyppiin mukaan
- Olisiko mahdollista löytää järjestelmä, joka toteuttaisi nykyjärjestelmää paremmin tehokkaan taloudellisen ohjauksen ja sitä kautta liikenteen turvallisuus- ja ympäristötavoitteet sekä valtiontaloudelliset tavoitteet

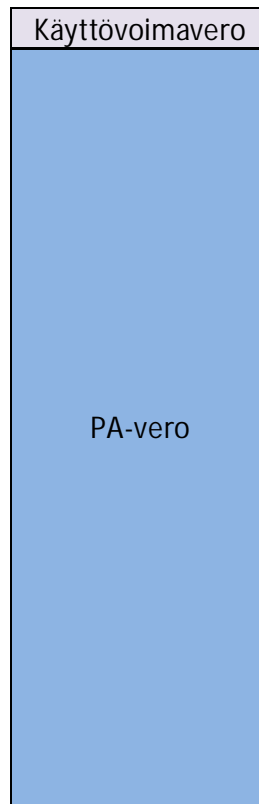
Rajauksia

- Tieliikenteen verotuksen taso on poliittinen päätös kuten myös verotulojen käyttö
- Työryhmä ei ota kantaa verotuksen tasoon tai verotulojen käyttöön, vaan selvittää erityyppisen verotuksen vaikutuksia

Periaate: henkilöautot



Periaate: Kuorma-autot



Nykyjärjestelmän mukainen

KM-vero edellyttäisi uusia veroja nykyisten päälle, joka olisi liikennepoliittisten tavoitteiden vastaista

Nykyverot jo minimitasolla eli km-veroa ei voitaisi kompensoida olemassa olevista veroista

Periaate: Linja-autot



Nykyjärjestelmän mukainen

KM-veroa ei voitaisi kompensoida
olemassa olevista veroista

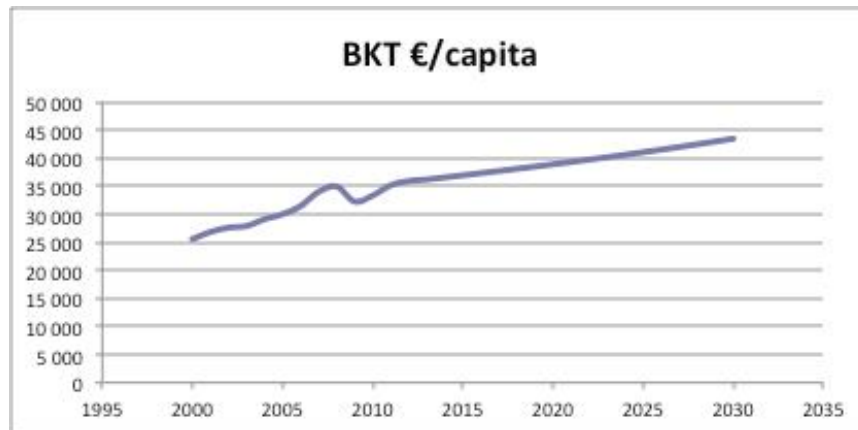
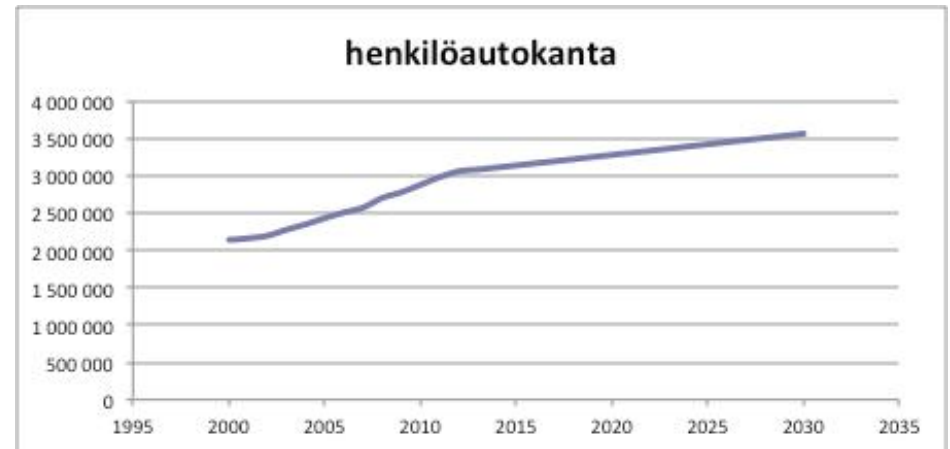
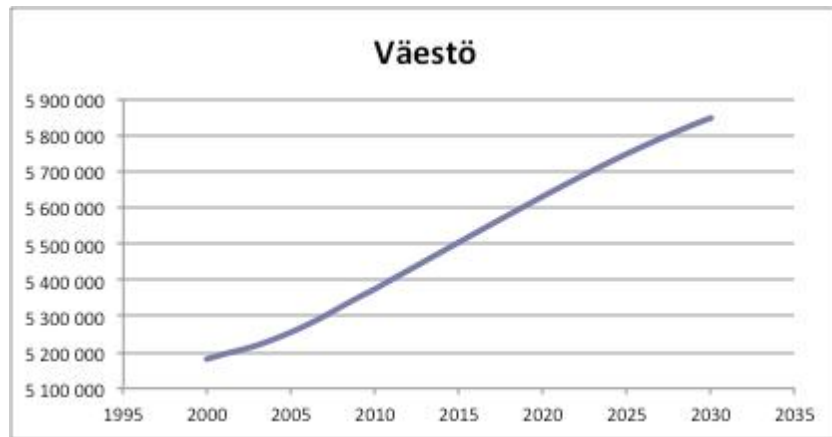
Vaikutustarkastelut

- Kaksi vaihtoehtoa
 - Nykyverojärjestelmä (polttoainevero + autovero + ajoneuvovero)
 - Km-veromalli (polttoainevero + km-vero eli auto- ja ajoneuvovero on korvattu km-verolla)

Lähtökohtia ja oletuksia

- Vaikutukset laskettu liikenneviraston T&K-ohjelman uusilla ennustemalleilla
- Ennustevuosi 2025
- Liikkumistarve ja –käyttäytyminen (joustot) henkilöliikennetutkimuksen 2010-2011 mukaisia
- Autoliikenne kasvaa 1 %/vuodessa (ja BKT/tulotasot)
- 2025 alue- ja ikärakenne tilastokeskuksen ennusteesta
- Polttoaineen kulutus vähenee päästöjen vähentymisen mukaan (VTT:n LIPASTO)

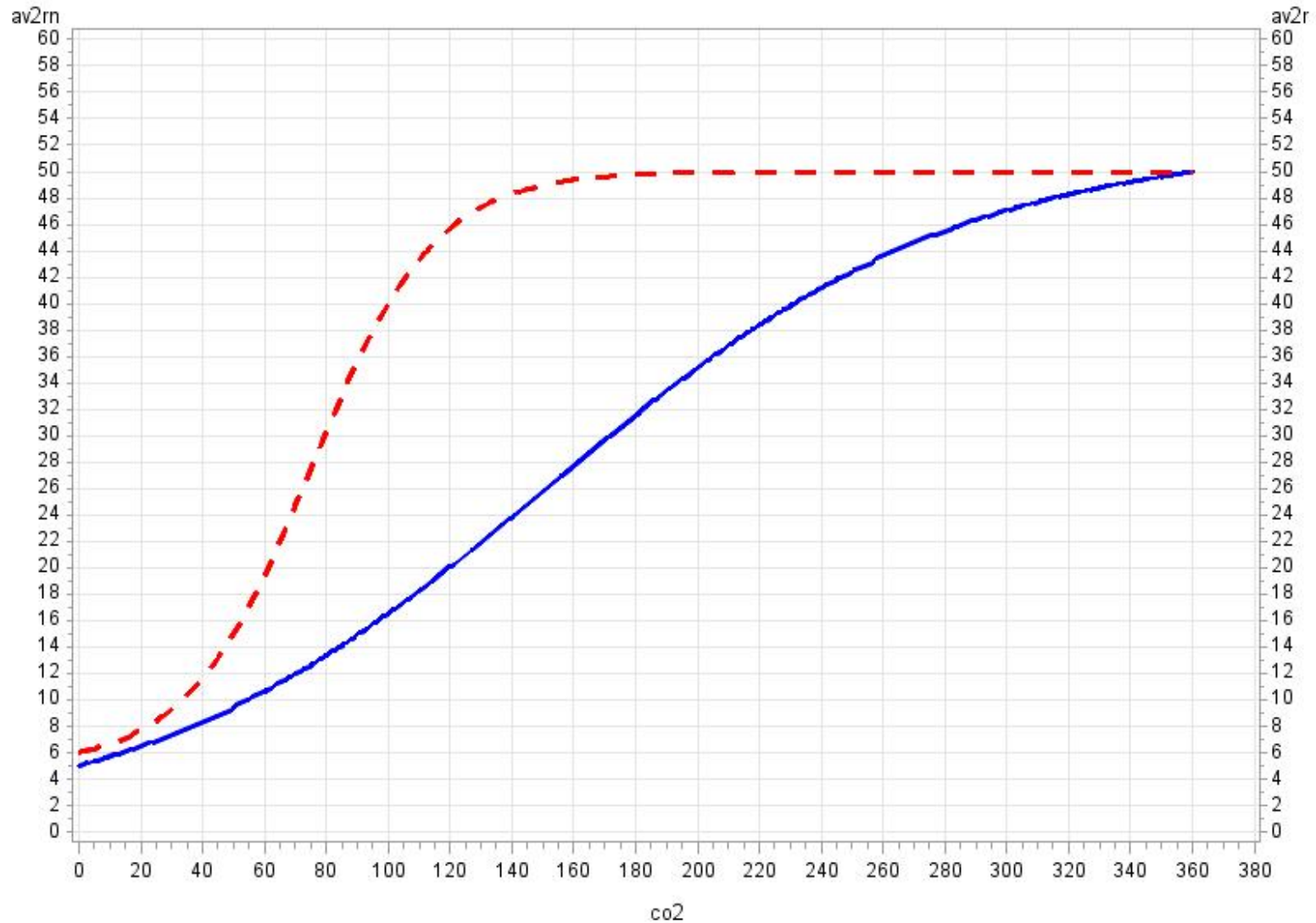
Ennusteen oletuksia



Nykyverotus

- Polttoaineveroa korotettu vuoden 2012 tasosta 7 %, jotta saadaan verotuloja riittävästi korvaamaan polttoainetehokkuuden lisääntymisen aiheuttama verotulojen lasku
- Auto- ja ajoneuvoverojen tuotot/vaikutukset pidetään ennallaan eli oletetaan, että näitä veroja korotetaan polttoainetehokkuuden lisääntymistä vastaavasti
- Autoveron osalla tämä oletus ilmeisen epärealistinen

Nykyinen(-) ja "skenaarioautoveromalli (---)"



KM-veromalli

- Polttoainevero + km-vero (auto- ja ajoneuvovero on korvattu km-verolla)
- Polttoainevero nykytasoa
- KM-vero: CO₂-osa, perusosa taajaan asutut alueet ja perusosa harvaan asutut alueet
- CO₂-kmveroporrastusta ei ole tehty, mallintaminen vaikeaa
- Vaikutuksen suunta tiedetään eli vähentäisi päästöjä edelleen

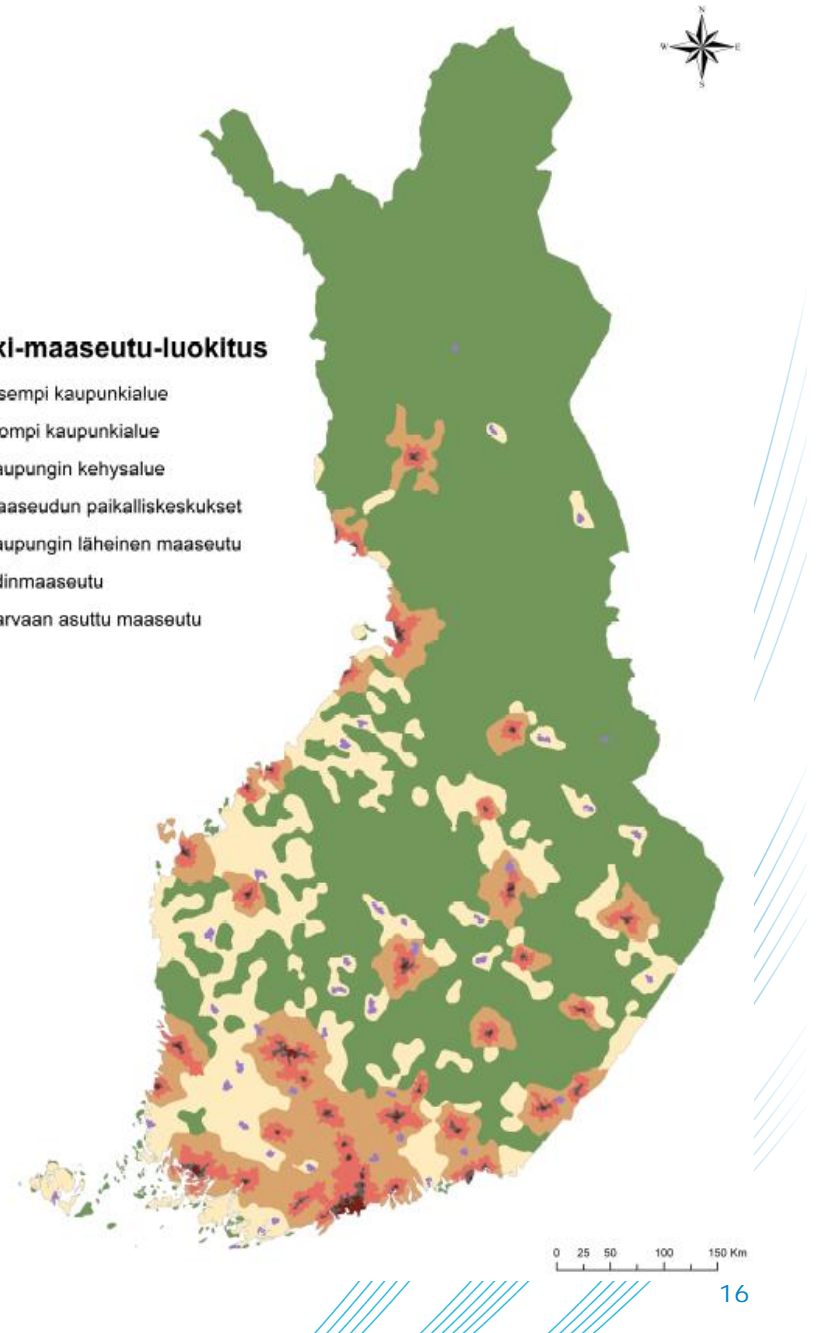
Alueellinen hinnoittelu

- Nykyisen auto- ja ajoneuvoveron muuttaminen km-veroksi vastaisi 4 senttiä/km. Km-vero vähentää kuitenkin suoritteita ja sitä kautta valtion verotuloja, jonka takia km-veroa on korotettava nykyisestä
- Vaikutustarkastelut tehty siten, että km-veron perusosa on taajaan asutuilla alueilla 6,8 senttiä/km ja harvaan asutulla maaseudulla 3,4 senttiä/km (valtakunnallinen keskiarvo olisi noin 6 senttiä/km)

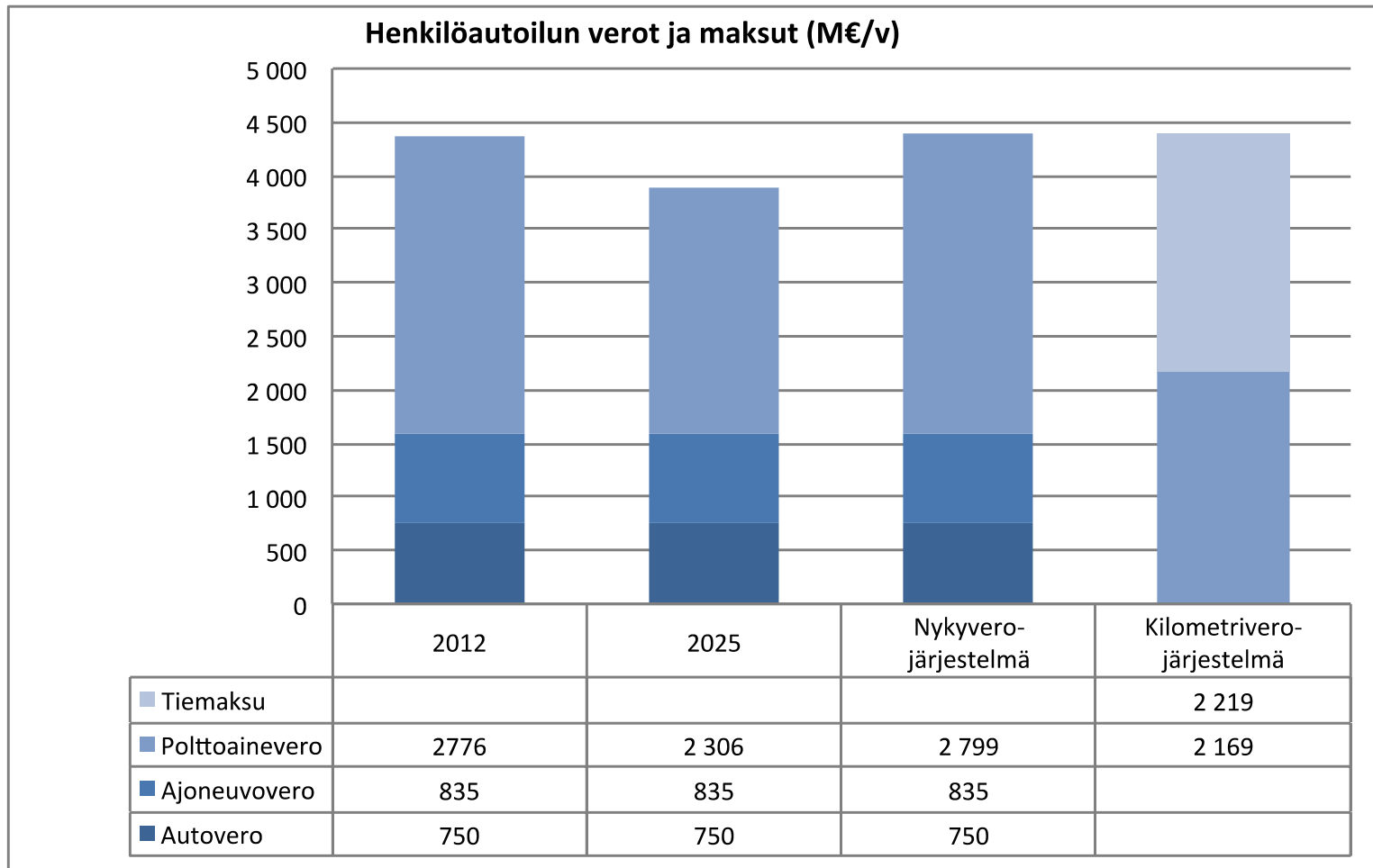
Harvaan asuttu maaseutu

- Kuvassa vihreä alue
- Perustuu SYKE:n kaupunki-maaseutu-luokitukseen
- Suoritteista alueen tieverkolla n. 10 %

Kaupunki-maaseutu-luokitus

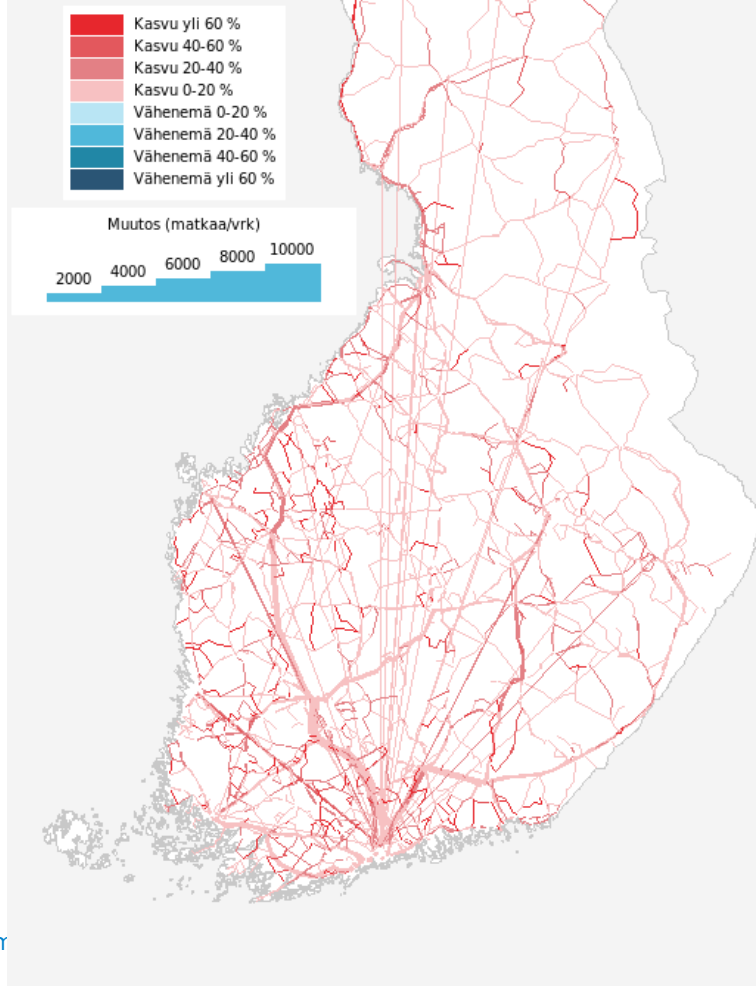


Verojen arvioidut kokonaismäärät

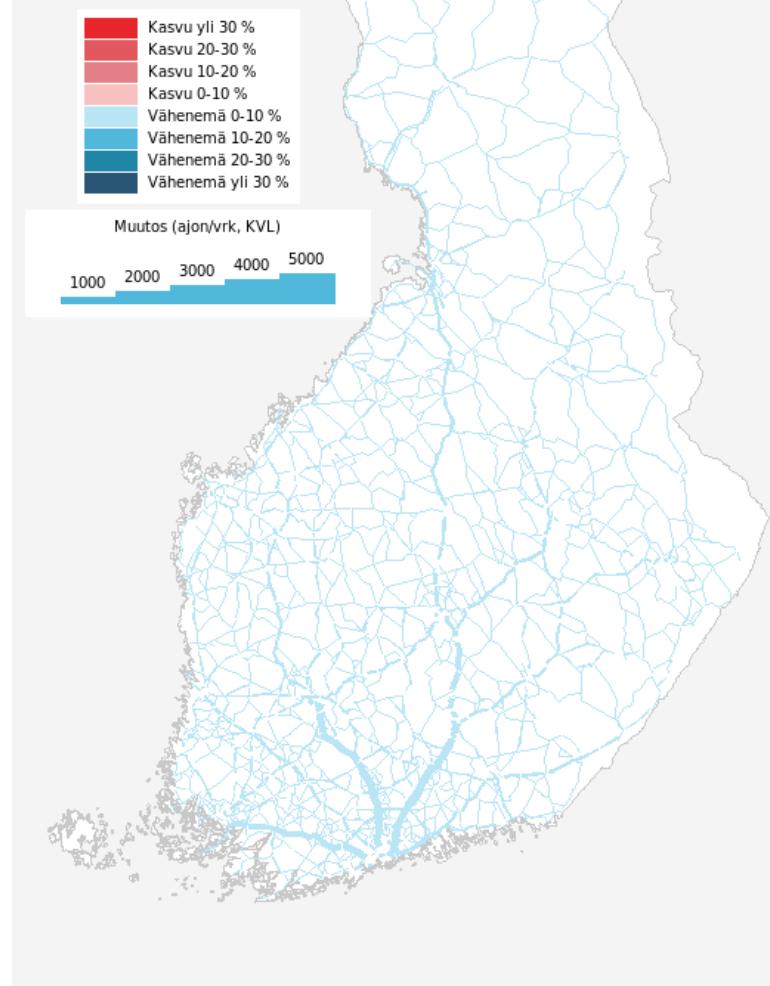


Nykyjärjestelmän (pv + 7 %) vaikutukset liikennemääriin

Joukkoliikenne

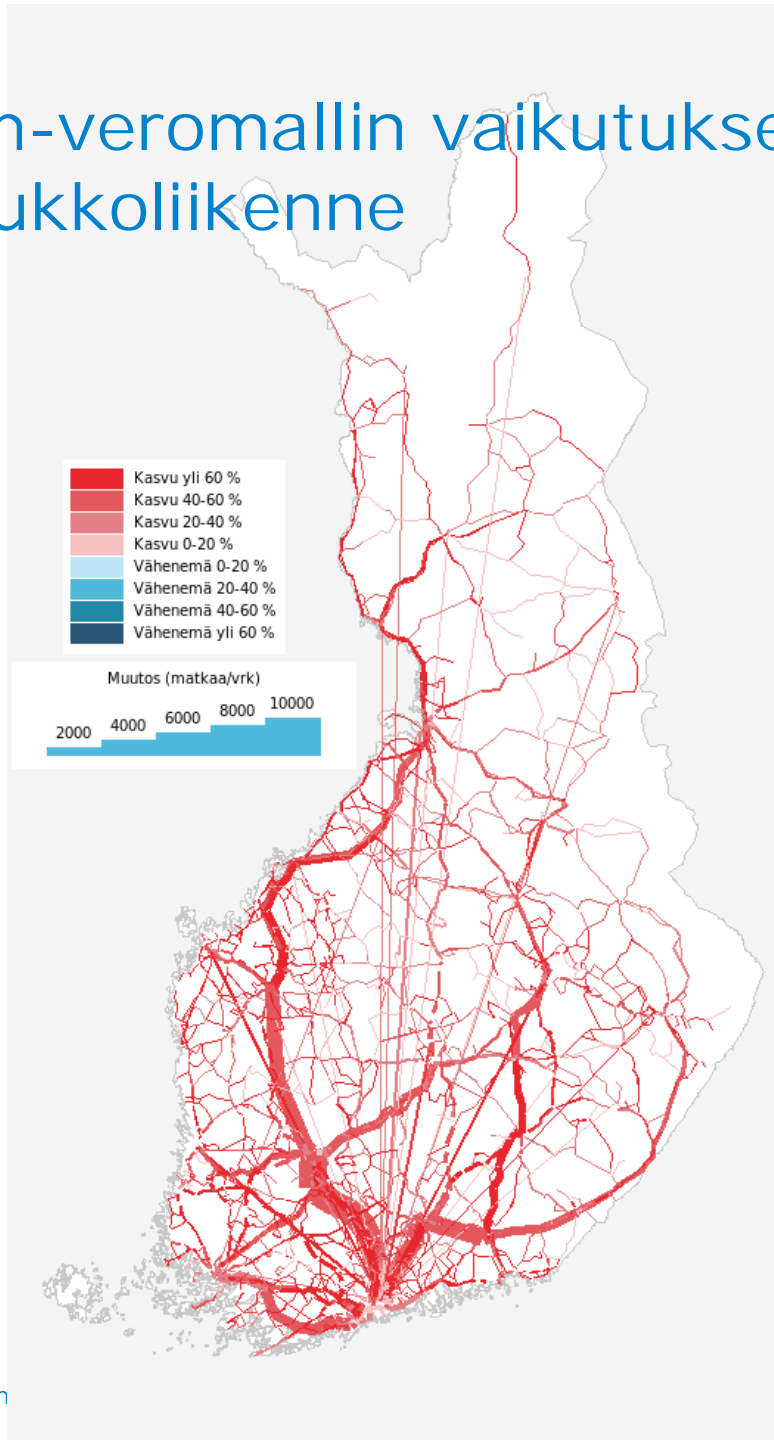


Tieliikenne

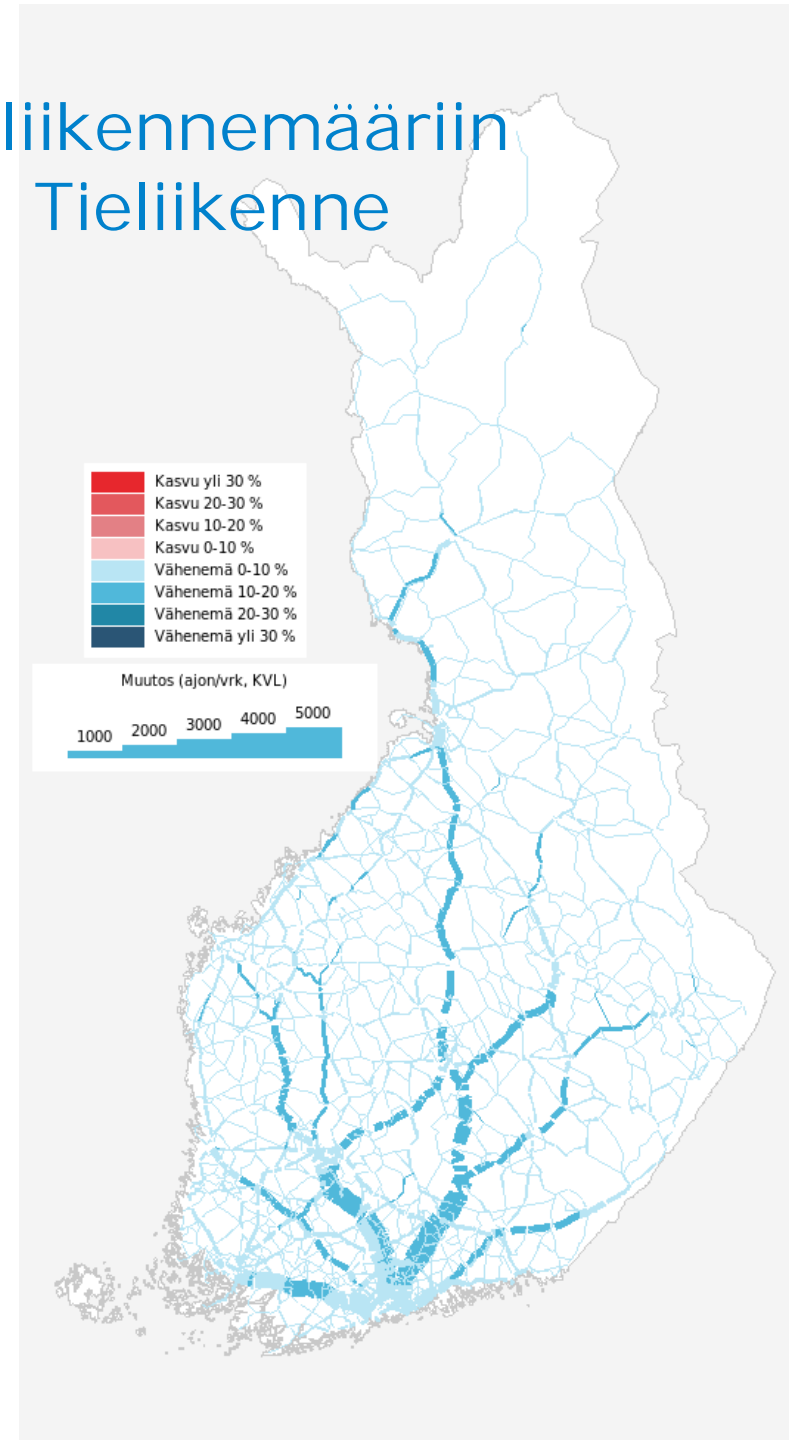


Km-veromallin vaikutukset liikennemääriin

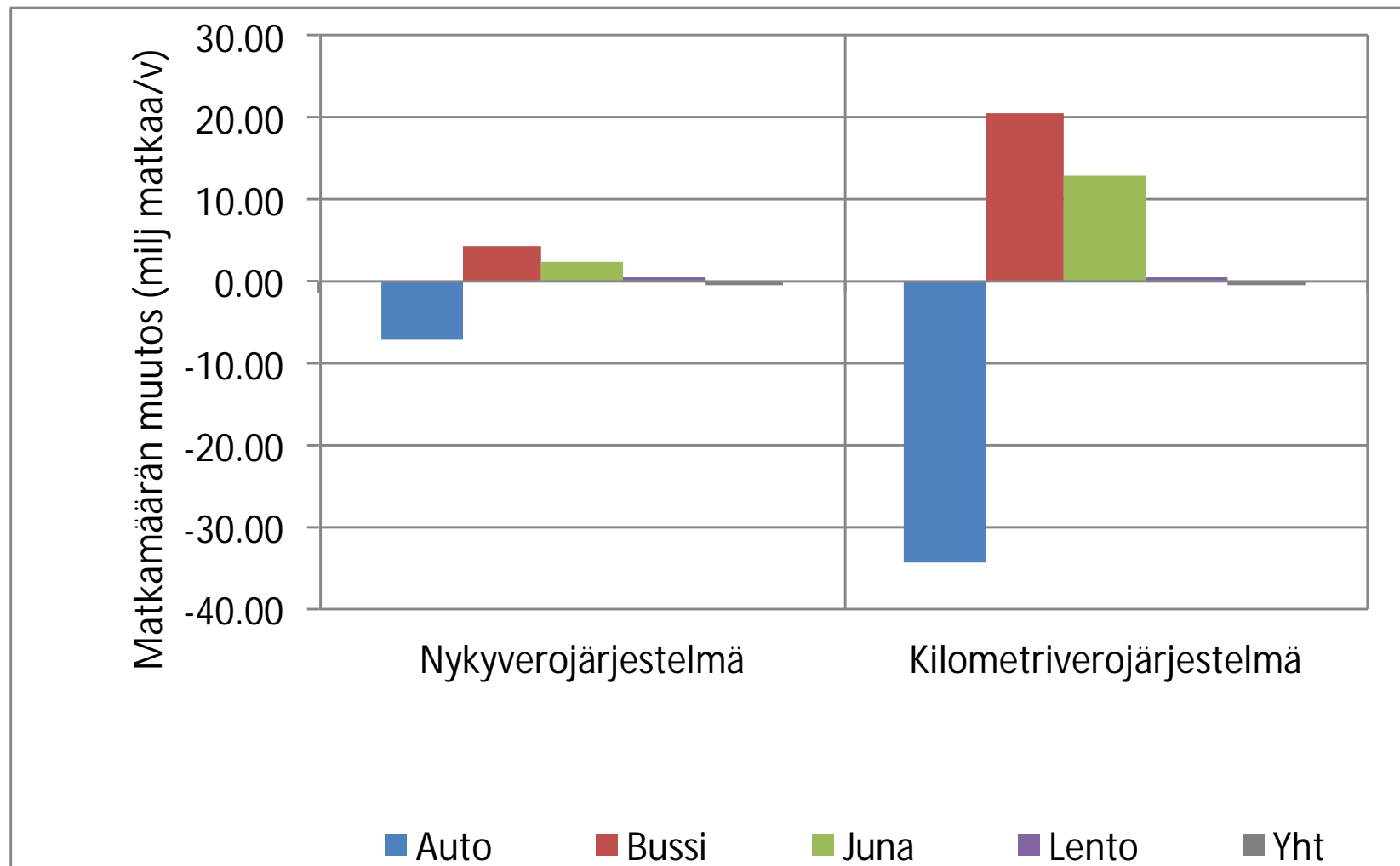
Joukkoliikenne



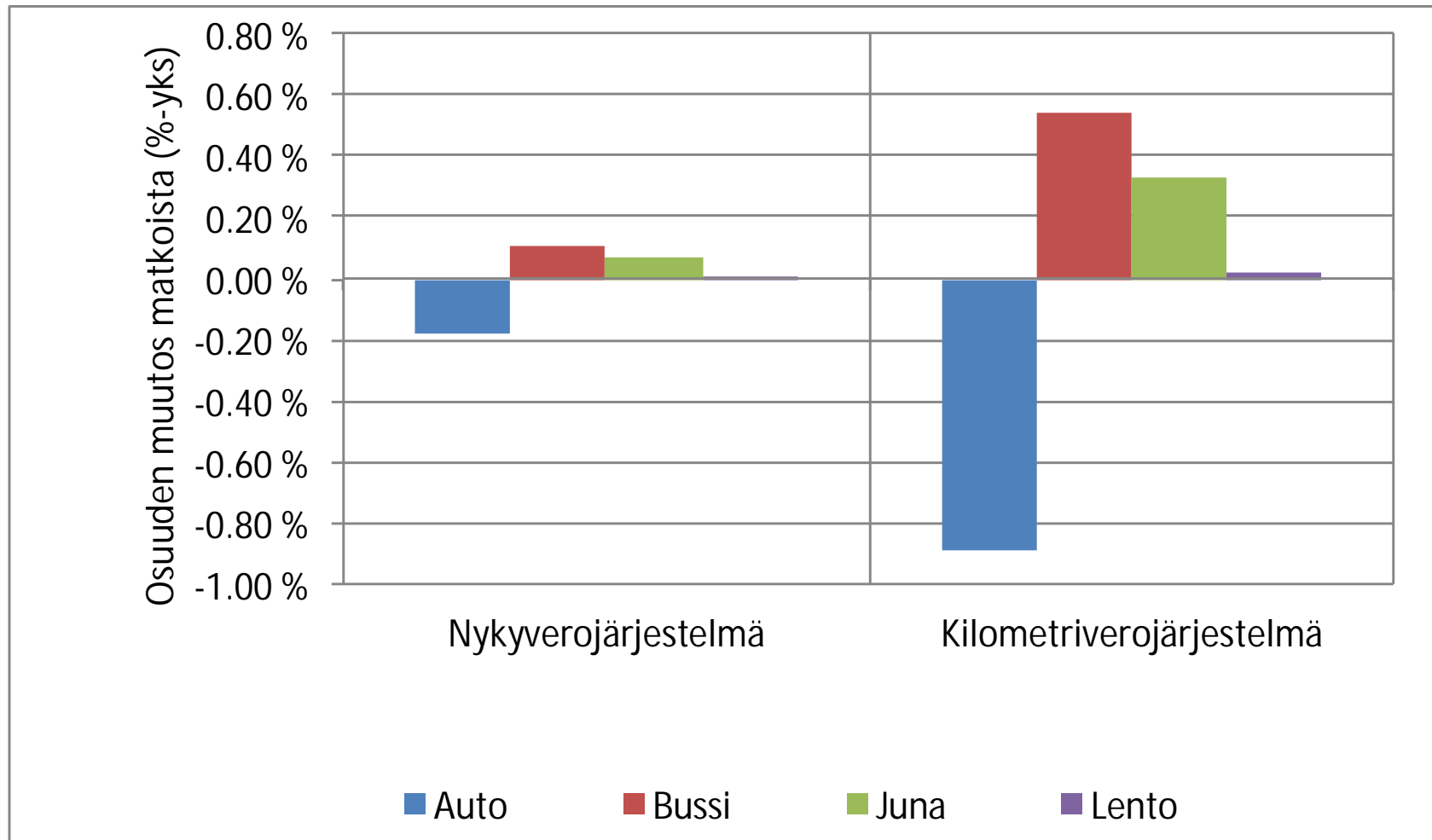
Tieliikenne



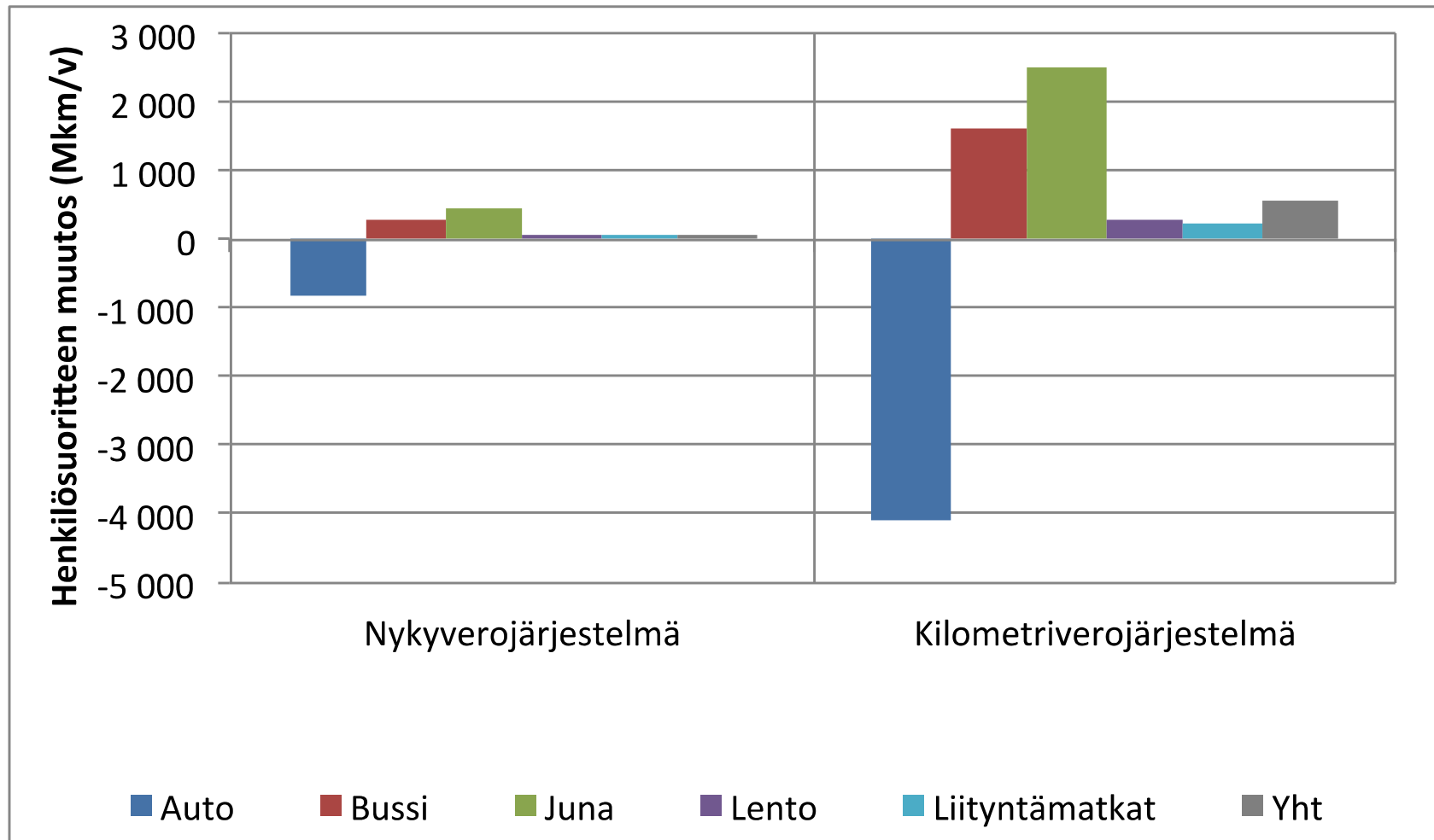
Matkamäärien muutos



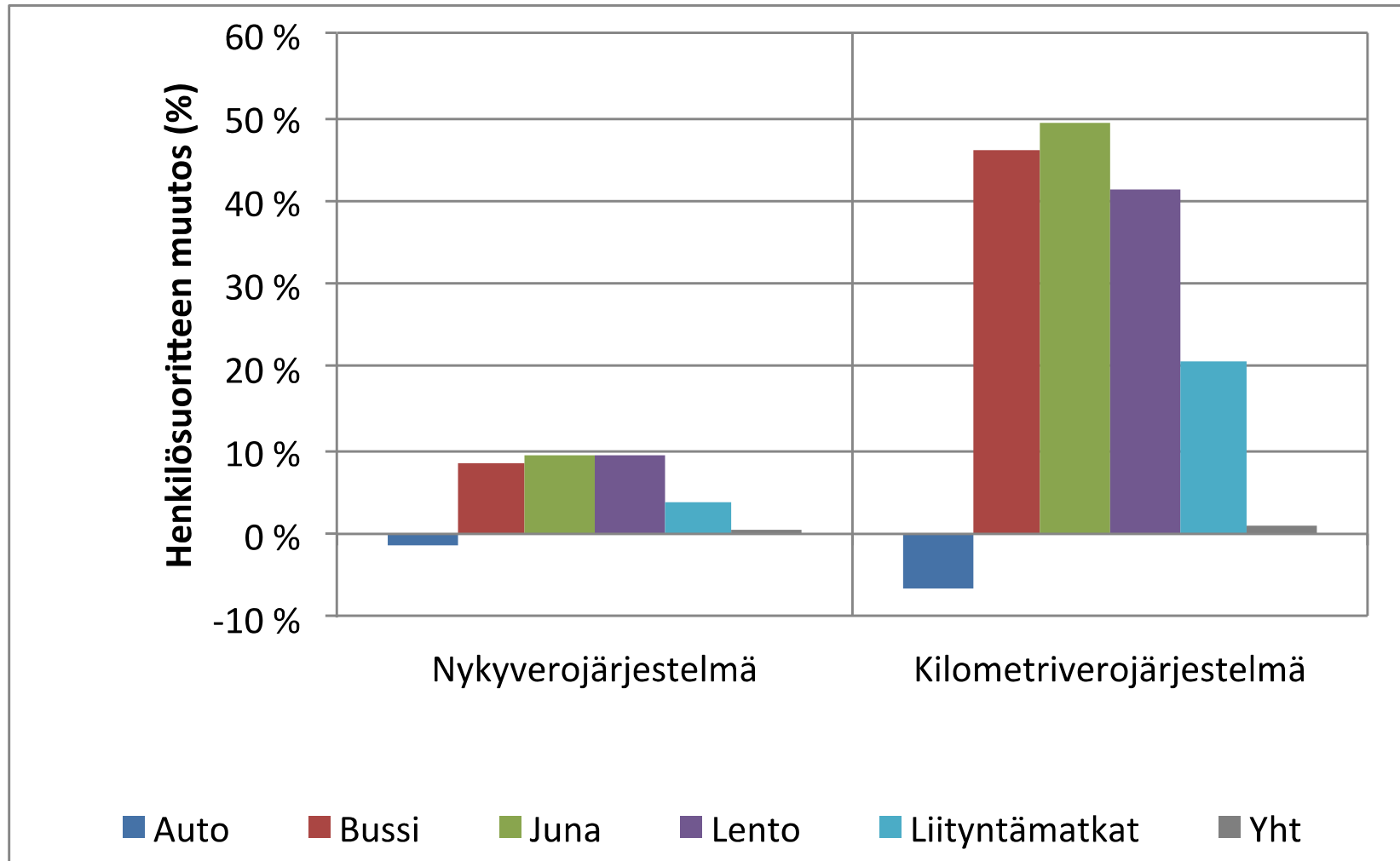
Kulutusmuutosten suoriteosuuksien muutos



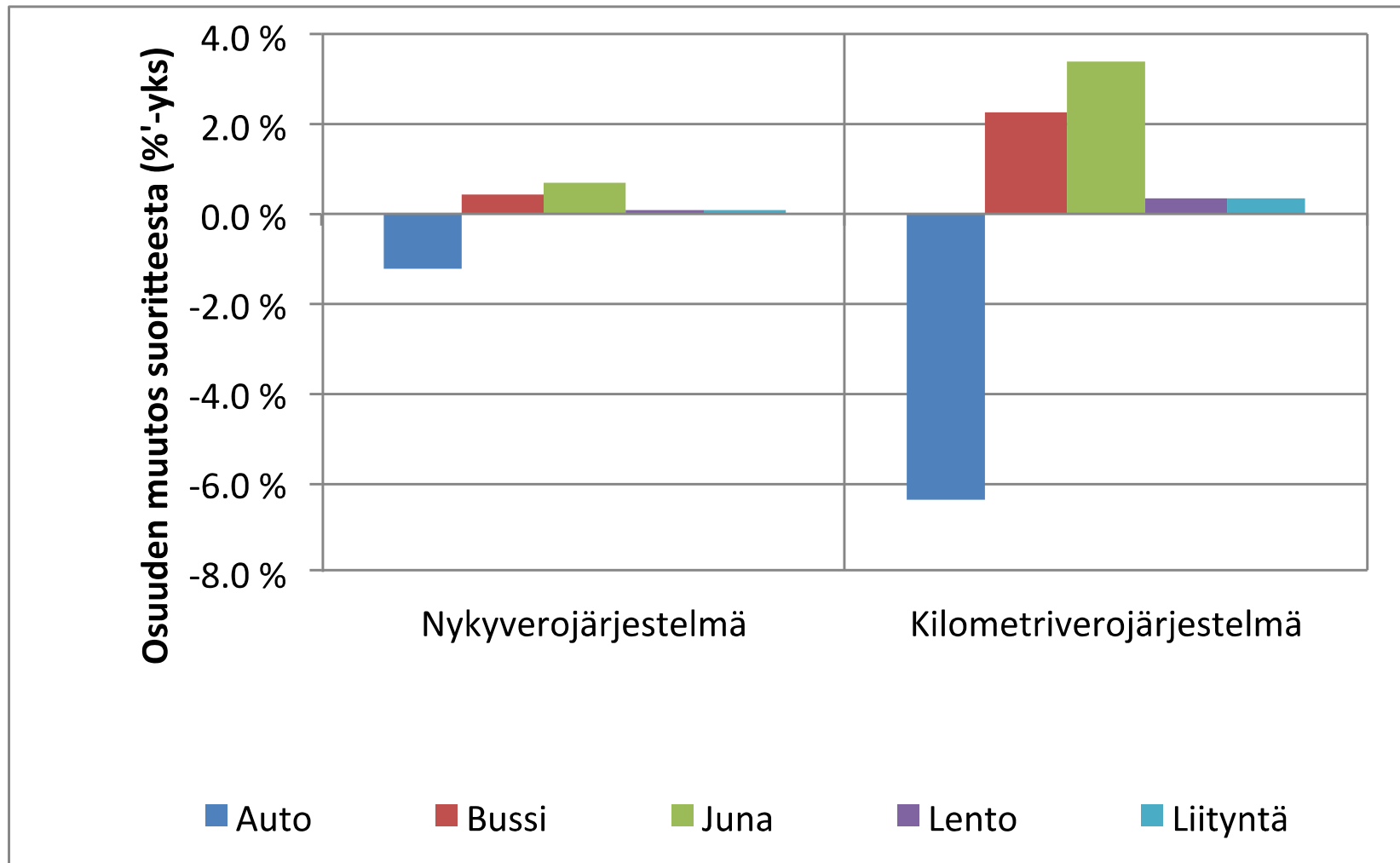
Henkilösuoritteiden muutos



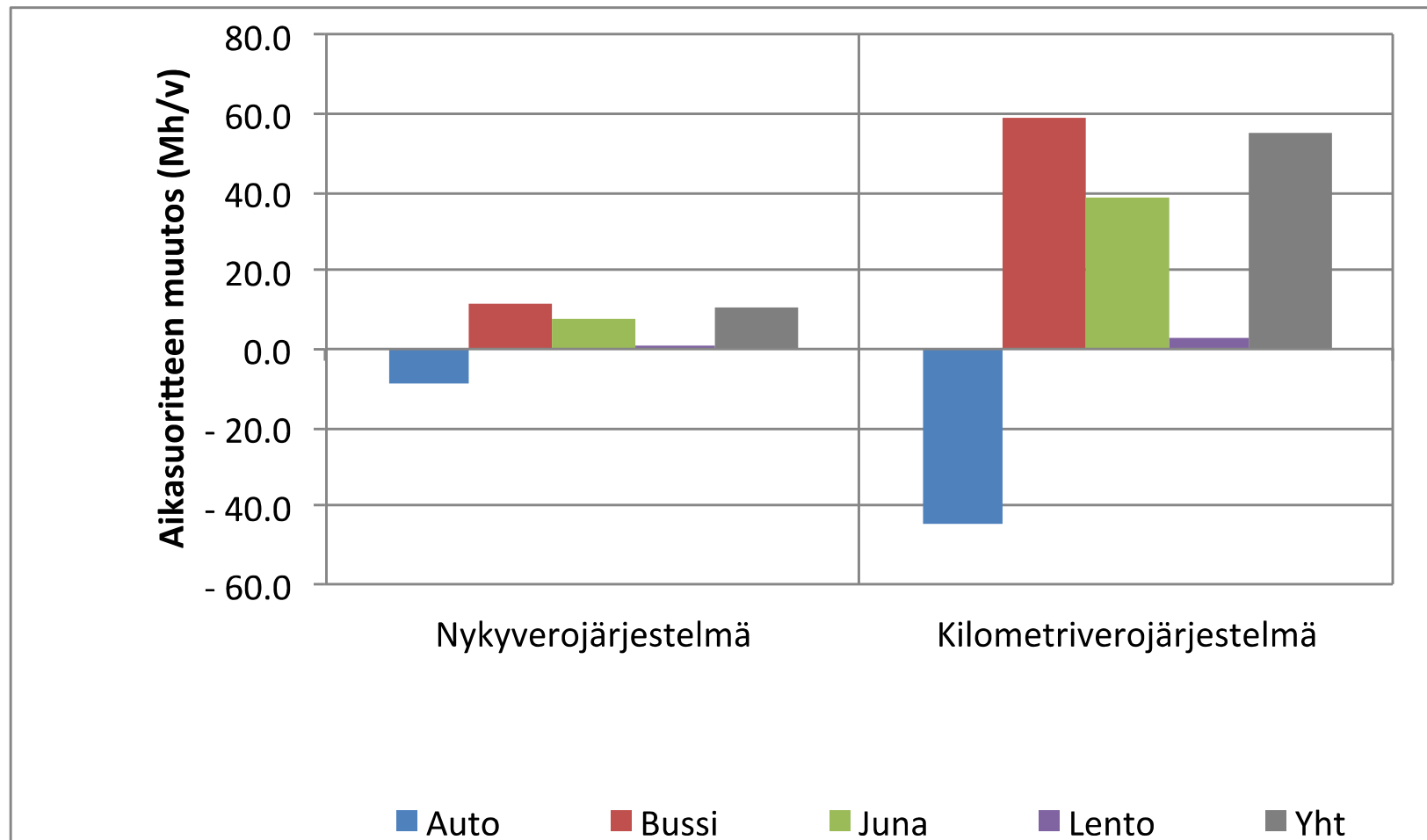
Henkilösuoritteiden prosentuaalinen muutos



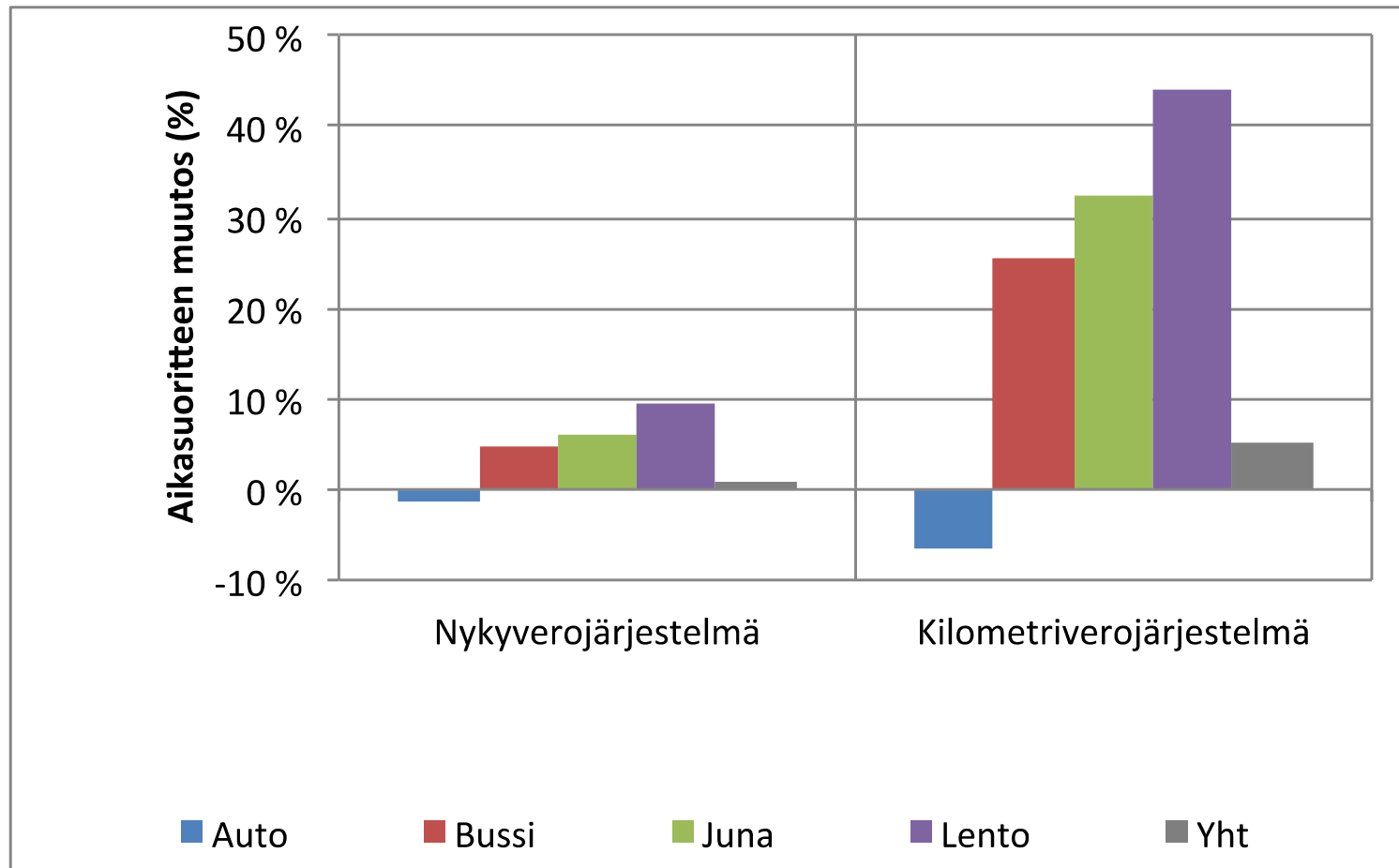
Kulutusmuutosten suoriteosuuden muutos



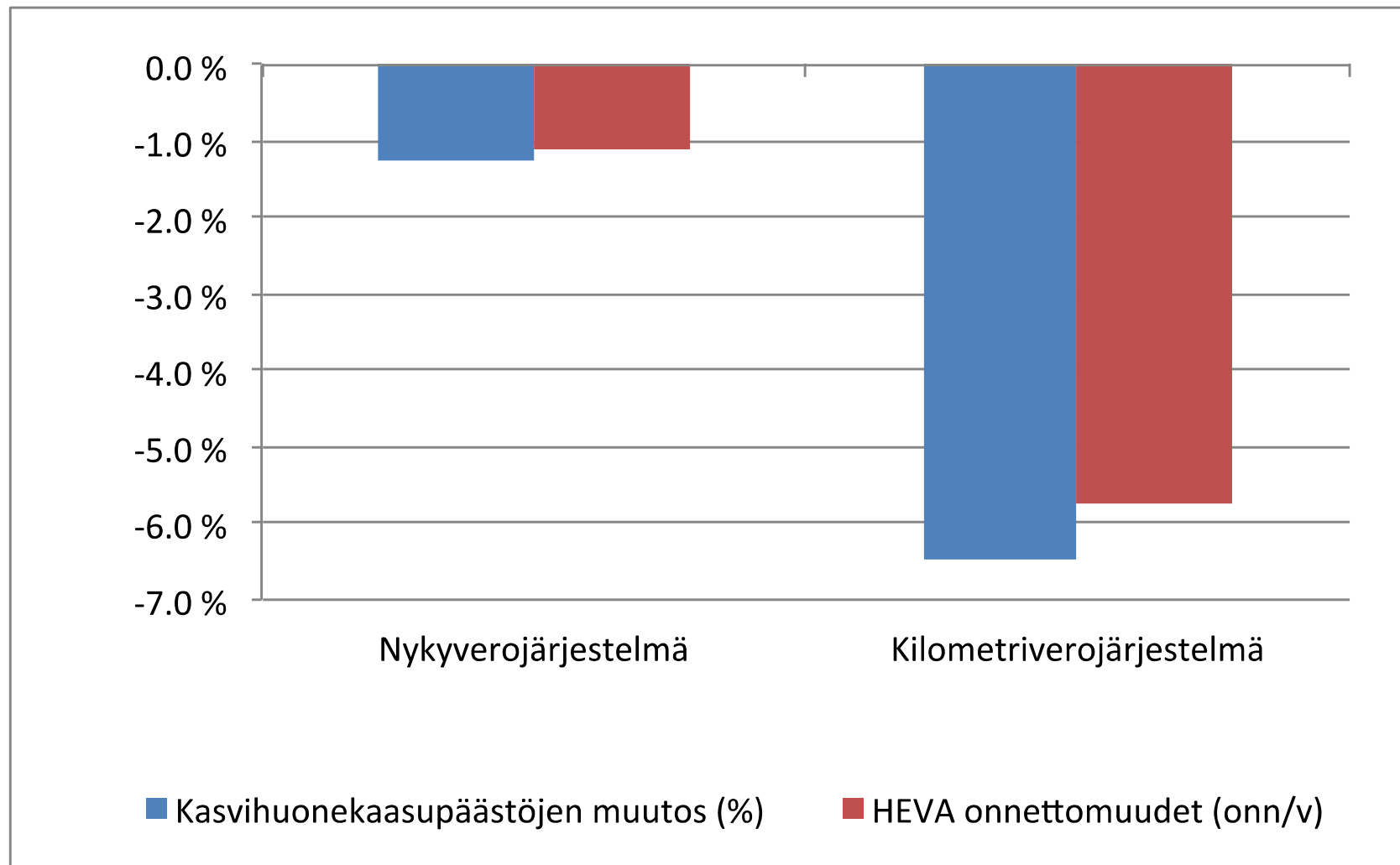
Aikasuoritteiden muutos



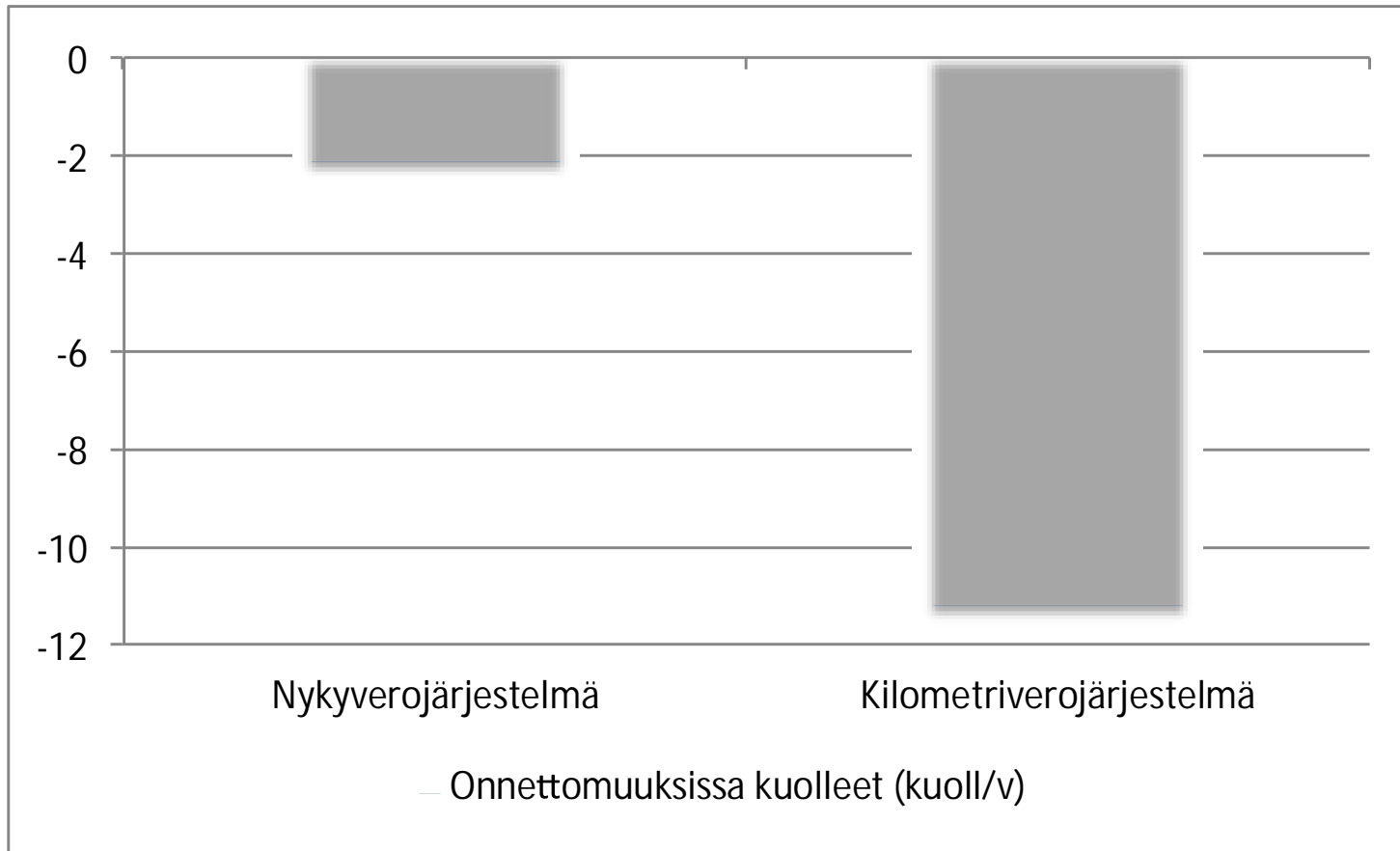
Aikasuoritteiden prosentuaalinen muutos



CO₂-päästöjen ja onnettomuuksien muutos (huom! Km-verossa ei porrastuksen lisävaikutusta)



Liikennekuolemien muutos



Päätelmiä

- Kilometriversomallin yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat selkeästi suuremmat kuin nykyverojärjestelmän:
 - Liikennepoliittiset tavoitteet toteutuvat paremmin (päästöt, onnettomuudet, joukkoliikenteen asema, vaikutukset väylänpitoon)
 - Ympäristöpoliittiset tavoitteet toteutuvat paremmin (päästöt pienemmät, yhdyskuntarakenteen tiivistyminen)
 - Valtiontalouden tulopuoli toteutuu paremmin, koska km-veron tuotto ei vaihtele, kuten autoveron tuotto

- Jotta nykyverojärjestelmällä saataisiin yhtä suuret liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet, tulisi veroja korottaa roimasti
- Kääntäen: km-veromallilla saataisiin vastaavat liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet kuin nykyverojärjestelmällä alhaisemmilla veroilla

Hyödyt toinen puoli yhtälöä

- Lopullisen kokonaiskuvan muodostaminen edellyttää tietysti myös kustannusten selvittämistä
- Tämä vielä kesken