



**3**

**Yleisten töiden lautakunnan lausunto "Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä" -työryhmän raportista**

HEL 2014-002554 T 08 00 00

**Lausuntoehdotus**

Yleisten töiden lautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittänyt työryhmä on tuottanut monipuolisen selvityksen niistä mahdollisuuksista ja vaikutuksista, jotka liittyvät autoilun kiinteän verotuksen muuttamiseen kokonaan käytön mukaiseksi kilometriveroksi. Raportti antaa hyvät edellytykset liikenteen verotuksen uudistamismahdollisuuksien arviointiin työryhmän toimeksiannon näkökulmasta.

Työryhmän suositus liittyy liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttaminen osaksi autoilun verotuksen päämääriä on perusteltu. Tieliikenteen jatkuvasta kasvusta aiheutuvat liikennehaitat ja kiristyvät ympäristötavoitteet edellyttävät nykyistä vaikuttavampaa liikennepoliittikkaa. Tähän tarkoitukseen taloudellinen ohjaus on tehokas väline.

Kilometriverso olisi hyvä keino valtion liikennepoliittikan vaikuttavuuden lisäämiseksi. Sen avulla voidaan saavuttaa haluttuja liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita huomattavasti nykyistä paremmin, koska kilometriverso mahdollistaisi eri toimenpiteiden vaikutusten yhdensuuntaistamisen. Nykyinen autoilun verotus, jota ohjaa ensi sijassa tavoitellun verokertymän varmistaminen, ei johdonmukaisesti tue liikennepoliittikan tavoitteita.

Kilometriverson käyttöönotto toisi mukanaan jatkuvan liikenteen seurantajärjestelmän, joka saattaa vaarantaa yksilöiden yksityisyyden suojan. Tämän järjestelmän mahdollisessa jatkokehittämisessä on erityisen keskeistä määritellä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden työnjako ja toimintatavat siten, etteivät yksilöiden tietosuojaja- ja vastaavat oikeudet vaarannu.

Selvityksen liikenteellisten vaikutustarkastelujen mukaan verokertymältään samansuuruinen kilometriverso nostaisi valtakunnallisesti joukkoliikenteen henkilösuoritetta yli 30 %:lla ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta 4-5 %-yksikköä. Vastaavasti autoliikenteen henkilösuorite vähenisi noin 1 %:lla ja kulkumuoto-osuus 4-5 %-yksiköllä. Myös liikenteen päästö- ja onnettomuuskustannukset



alenisivat selvästi. Kaupunkiseuduilla liikenteelliset vaikutukset on arvioitu samansuuntaisiksi. Kokonaan ajoneuvon käyttöön perustuva verotus olisi siten kiinteää verotusta selvästi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.

Edellä mainitut kilometriveron vaikutukset tukisivat hyvin myös Helsingin liikennepoliittisia tavoitteita. Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa on asetettu haasteellinen tavoite kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Myös liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteet ovat kaupungille tärkeitä.

Työryhmän raportissa arvioidaan esimerkinomaisesti myös alueellisesti porrastettuja kilometriveromalleja ottamatta niihin sen enempää kantaa. Lähtökohtaisesti liikenteen verotuksesta ei tule pyrkiä tekemään aluepolitiikan välinettä, joka johtaa hajaantuneeseen, lisäinvestointeja vaativaan yhdyskuntarakenteeseen ja sen myötä kasvavaan energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin. Mahdolliset yhteiskunnan aluepoliittiset tasapainotukset tulee tehdä läpinäkyvästi muutoin kuin liikenteen verotuksen keinoin. Liikenteen verotus ylittää nykyisellään noin 7 kertaa tienpidon rahoituksen. Mahdollisen alueellisen porrastuksen sijasta tulisikin varmistaa nykyistä paremmin liikenteen verotuottojen tasapuolinen kohdentaminen liikennesuoritteiden perusteella.

Digitalisointumiskehitys vaikuttaa olennaisesti myös liikkumiseen ja liikenteeseen kuten muillakin yhteiskunnan osa-alueilla. Helsinginkin liikennejärjestelmä on jo suhteellisen lyhyellä aikavälillä muuttumassa ajantasaista informaatiota tuottavaksi ja entistä vuorovaikutteisemmaksi. Tämä kehitys luo hyvän pohjan uusille älykkäille liikenteen palveluille, joille on huomattavan paljon tarvetta erityisesti Helsingin seudun liikennejärjestelmässä. Helsinki on osaltaan valmis osallistumaan älyliikenteeseen liittyvien ratkaisujen kehittämiseen ja mahdollistamiseen yhteistyössä muiden osapuolten kanssa.

Työryhmä asettaa huomattavia odotuksia liikenteen verotusjärjestelmän positiivisille vaikutuksille älyliikenteen liiketoimintamahdollisuuksien syntymisessä. Näkökulma on positiivinen, mutta kuitenkin ei voida lähteä siitä, että liikenteen verotuksen uudistamisen perusteena on uuden liiketoiminnan syntyminen.

Työryhmä toteaa raportissaan, että liikenteen verotuksen kustannukset nousisivat uuteen järjestelmään siirtymisen myötä. Järjestelmän jatkotutkimuksessa on tarpeen arvioida kustannusvaikutuksia



18.03.2014

Ko/3

tarkemmin. Samoin järjestelmän tekniseen toteutukseen liittyvät riskit tulee selvittää yksityiskohtaisesti ennen mahdollista käyttöönottoa koskevia päätöksiä.

## Esittelijän perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 3.2.2012 työryhmän selvittämään, miten Suomessa voitaisiin edetä kohti oikeudenmukaisempaa ja älykkäämpää liikennejärjestelmää, ja miten tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Työryhmä luovutti työnsä 16.12.2013 liikenne- ja viestintäministeriölle. Työryhmä totesi, että Suomessa voisi olla syytä edetä autoilun verotuksessa kohti kilometriveron käyttöönottoa.

Lausuntopyyntönsään liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausunnonantajia ottamaan erityisesti 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 kaupunkiseudulla. Jos olette tätä mieltä, mitä tekijöitä tulisi ottaa huomioon määritettäessä alueellisesti erilaista autoilun verotusta?
4. Kuinka digitalisoitumiskehitys tulee mielestänne näkymään ja vaikuttamaan liikennesektorilla tulevaisuudessa?

Työryhmän raportti on julkaistu sähköisenä liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa (Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä. Työryhmän loppuraportti, LVM julkaisuja 37/2013) ja se löytyy liikenne- ja viestintäministeriön sivuilta [www.lvm.fi/julkaisuja/2013](http://www.lvm.fi/julkaisuja/2013).

Esittelijä

osastopäällikkö  
Osmo Torvinen

Lisätiedot

Osmo Torvinen, osastopäällikkö, puhelin: 310 38537  
[osmo.torvinen\(a\)hel.fi](mailto:osmo.torvinen(a)hel.fi)

## Liitteet

**Postiosoite**  
PL 1515, (Kasarmikatu 21)  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
[rakennusvirasto@hel.fi](mailto:rakennusvirasto@hel.fi)

**Käyntiosoite**  
Kasarmikatu 21  
Helsinki 13  
<http://www.hel.fi/hkr>

**Puhelin**  
+358 9 310 1661  
**Faksi**  
+358 9 310 38655

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI0480001200058809  
**Alv.nro**  
FI02012566



18.03.2014

Ko/3

- 
- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.2.2014
  - 2 Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä. Työryhmän loppuraportti, LVM julkaisu 37/2013
  - 3 Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä, työryhmän loppuraportti, LVM julkaisu 37/2013, julkaisuversio

## Otteet

**Ote**  
Kaupunginhallitus

**Otteen liitteet**  
Muutoksenhakukielto, valmistelu