



Asia tulisi käsitellä 1.4.2014

5

Ympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittäneen työryhmän raportista

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausuntoehdotus

Ympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamat työryhmät ovat vuodesta 2009 julkaisseet tasokkaita ja monipuolisia aineistoja ruuhkamaksujen vaikutuksista. Nyt käsiteltävänä oleva, oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittäneen työryhmän raportti esittää uudentyypistä liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta, jossa auto- ja ajoneuvovero korvattaisiin kilometriverolla.

Liikenteen verotusta on todennäköisesti muutettava tulevaisuudessa polttoaineenkulutuksen pienenemisen johdosta. On erittäin tärkeää, että uuteen verosysteemiin liitetään myös liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita. Verottaminen ajoneuvon käytön mukaan on perusteltua ympäristövaikutusten kannalta.

Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet.

Jos nykyinen päästöjen mukaan asetettu autovero poistetaan, on riskinä, että paljon polttoainetta kuluttavien, suurten automallien kysyntä kasvaa. Nykyisellä autoverolla on tehokkaasti pystytty pienentämään uusien käyttöön otettujen autojen keskimääräistä hiilidioksidipäästöä. Kilometrivero tulisi porrastaa ajoneuvon päästöjen mukaan, jotta sillä olisi ohjausvaikutusta vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan. Autoveron poistaminen mahdollisesti nopeuttaisi autokannan uusiutumista Suomessa, mikä olisi ympäristön kannalta myönteistä. Olisi erittäin tärkeää, että uusi verotus tukisi myös biopolttoaineiden käyttöönottoa ja lisäämistä.

Mikäli kilometrivero olisi samansuuruinen kaikilla alueilla, järjestelmään tulisi olla mahdollista liittää alueellisia ruuhka- tai sujuvuusmaksuja. Liikenteen aiheuttamat ongelmat kasautuvat alueille, joissa liikennemäärät ovat suuria. Aikaisemmissa liikenne- ja



viestintäministeriön julkaisemissa selvityksissä on osoitettu, että ruuhkamaksu olisi kustannustehokas keino toteuttaa Helsingin liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita.

Tuoton kohdentaminen

Alueellinen vero tai maksu olisi ehdottaman tärkeää voida käyttää kestävä liikenteen kehittämiseen alueella, jolta se kerätään. Tämä lisäisi sekä veron hyväksyttävyyttä että progressiivisuutta, kuten raportissa todetaan. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä hyötyisivät erityisesti pienituloiset, jotka käyttävät joukkoliikennettä enemmän. Tämä kompensoisi sitä, että autoveron poistamisesta saisivat eniten etua kalleimpia automalleja hankkivat.

Helsingin ympäristöhaasteet ja ruuhkamaksut

Liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti Helsingin kantakaupungissa ja vilkasliikenteisten väylien varrella. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m³ ylittyy arviolta noin kahdeksan kilometrin katuosuuksilla Helsingin kantakaupungissa. Helsinki on saanut raja-arvon saavuttamiselle jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaus- ja mallinnustulosten perusteella on ilmeistä, että pahimmissa katukuilussa raja-arvo ylittyy edelleen vuonna 2015. Myös tieliikenteen melulle altistuvien ihmisten määrä Helsingin seudulla jatkuvasti kasvaa.

Helsingissä liikkumistarve tulee lähivuosina ja –vuosikymmeninä kasvamaan uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä. Autoliikennemäärät tulevat lisääntymään huomattavasti ilman voimakkaita toimenpiteitä. Tieliikenteen kasvu merkitsisi sitä, että tarvittaisiin voimakkaita investointeja väyliin, jotta välityskyky säilyisi. Myös liikenteen haitat tulisivat lisääntymään.

Yleiskaavan vision mukaan yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja suuria sisääntuloväyliä muutetaan bulevardimaisiksi ja niiden varsille lisätään asutusta ja työpaikkoja. Ehdoton edellytys tälle on, että autoliikennemääriä saadaan merkittävästi vähennettyä, ja liikkumistarpeen kasvu suunnattua kestäviin kulkumuotoihin. Huolena on, kuinka pyörä- ja joukkoliikenteen kehittämisen toimet pystytään tulevana vuosina toteuttamaan suunnitellussa aikataulussa.

Nyt julkaistussa työryhmän raportissa ei ole selvitetty kilometriveron kaupunkikohtaisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuosina 2009 ja 2011 selvitykset ruuhkamaksujen vaikutuksista Helsingin seudulla. Näissä selvityksissä on tullut ilmi, että



liikennepoliittisena toimenpiteenä ruuhkamaksu olisi kustannustehokkaampi tapa saavuttaa liikennepoliittisia tavoitteita Helsingin seudulla kuin muut tällä hetkellä käytössä olevat keinot.

Hiilidioksidipäästöjen arvioitiin vähenevän ruuhkamaksujen ansiosta noin 11-21 % verrattuna tilanteeseen ilman ruuhkamaksuja vuonna 2017. Terveydelle haitallisten päästöjen arvioitiin vähenevän noin 8-18 %. Pitoisuuksien väheneminen olisi voimakkainta pääväylien ympäristössä ja kantakaupungissa. Liikenteen aiheuttaman melun määrä pienenesi vähän. Ruuhkamaksu lisäisi Helsingissä joukkoliikenteen kysyntää noin 5-12 %.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus ovat yhteistyössä HSY:n kanssa selvittäneet keinoja pienentää typpidioksidipitoisuuksia vilkasliikenteisillä paikoilla. Selvityksen mukaan ruuhkamaksu oli tehokkain toimenpide vähentää liikennemääriä katukuiluissa.

Selvitysten selkeistä tuloksista huolimatta ruuhkamaksujen käyttöönotosta Helsingin seudulla ei ole tehty päätöstä.

Liikenteen taloudellinen ohjaus Helsingin strategisissa ohjelmissa

Helsingin kaupungin strategiaohjelman ja muiden strategisten ohjelmien tavoitteita konkretisoimaan laaditun Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksessa liikenteen hinnoittelun kehittäminen on nostettu yhdeksi painopistealueeksi. Hinnoittelukeinoina on mainittu muun muassa joukkoliikenteen tariffit, pysäköintimaksut ja sujuvuusmaksut.

Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelmaan 2008 - 2016 on kirjattu toimenpiteeksi: Selvitetään ja otetaan käyttöön Helsinkiin soveltuvat liikenteen hallinta- ja hinnoittelukeinot. Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelman tarkistuksessa 2013 eräänä toimenpiteenä on vaikuttaa verotukseen ja lainsäädäntöön. Sen mukaisesti Helsingin kaupunki vaikuttaa aktiivisesti muun muassa moottoriajoneuvoliikenteen hinnoittelun kokonaisuudistukseen.

Parhaillaan Helsingin kaupungilla on ympäristökeskuksen koordinoimana meneillään selvitys siitä, kuinka kaupunki saavuttaa tavoitteensa vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2014. Raporttiin on ehdotettu toimenpide: Taloudelliset ohjauskeinot henkilöliikenteen vähentämiseksi. Tämä sisältää keskustassa ajamiseen liittyvien maksujen keräämisen.

Liikkumisen hinnoittelu on esitetty yhtenä keinona myös Pääkaupunkiseudun ilmastostrategiassa 2030.



Alueellinen kokeilu

Kilometriversysteemin merkittävänä haasteena on hyvin kallis ja hidaskäyttö. Edellä esitettyjen taustatietojen pohjalta olisi perusteltua toteuttaa Helsingin seudulla nopeammalla aikataululla pilottityyppinen kokeilu alueellisesta sujuvuusmaksusta.

Esittelijän perustelut

Kaupunginkanslia on pyytänyt ympäristölausuntoa, kaupunkisuunnittelulausuntoa, HKL:n johtokuntaa ja yleisten töiden lausuntoa antamaan asiasta lausunnot 27.3. mennessä. Ympäristölausunnot on saatu lisää aikaa 1.4. saakka. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Helsingin kaupungin lausuntoa 17.4. mennessä.

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.

Lausuntopyyntönsä 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 erilaisia eri puolilla Suomessa, esimerkiksi alhaisempaa maaseudulla kuin kaupunkiseudulla. Jos olette tätä mieltä, mitä tekijöitä tulisi ottaa huomioon määrittäessä alueellisesti erilaisia 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 julkaisu 37/2013) ja se löytyy liikenne- ja viestintäministeriön sivuilta www.lvm.fi/julkaisu/2013.



1.4.2014

Ysp/5

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä_raportti.pdf
- 2 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö.pdf

Otteet

Ote
Kaupunginhallitus