

HV/-

12.10.2017

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

[ka-ti.jussila@vm.fi](mailto:ka-ti.jussila@vm.fi)

Viite: lausuntopyyntöne 11.9.2017

## **SIDOSRYHMÄKUULEMINEN PERUSVÄYLÄNPIDOSTA, KORJAUSVELASTA JA RAHOITUSMALLEISTA**

Liikenne- ja viestintäministeriön pyydettyä Öljy- ja biopolttoaineala ry:n lausuntoa otsikossa mainitusta asiasta esitämme lausuntonamme seuraavaa.

- 1. Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?**
- 2. Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?**
- 3. Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?**
- 4. Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on? Onko olemassa erityisiä perusteluja, joiden takia liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista?**

Kysymysten 1 - 3 osalta tukeudumme Liikenneviraston arvioon väylien kunnosta ja rahoituksen priorisoinnista. Suomi on erittäin laaja ja samalla harvaanasuttu maa, joten on selvää, että tiukkaakin priorisointia on tehtävä väylien rahoituksen osalta ja keskityttävä vilkkaimmin liikennöityihin väyliin ja/tai elinkeinoelämän kannalta merkittävimpiin yhteyksiin.

Kysymykseen 4 liittyvä tosiasia on, että väylien hoito ja ylläpito on vain yksi julkisen sektorin menoeristä. Väylien ylläpito ja hoito kilpailee muiden menoerien kanssa riittävästä rahoituksesta, samalla kun valtio yrittää pitää yllä julkisen talouden tasapainoa ja kestävyyttä sekä hillitä velanottoa. On siis selvää, että myös väylien hoidon ja ylläpidon rahoituksen osalta esiintyy niukkuutta, kuten muidenkin menoerien osalta. On pitkälle arvovalinta, annetaanko väylärahoitukselle etusija muihin menoeriin nähden.

- 5. Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?**
- 6. Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyyyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten? Olisivatko jotkin vaihtoehdot tässä suhteessa ongelmallisia?**

Kansainvälisesti on nähtävissä paljon erilaisia käytäntöjä tienpidon ja muiden väylien rahoitus-, budjetointi- ja toteutustavoista, joita sovelletaan useilla eri tavoilla kunkin maan kansallisen lainsäädännön ja toimintaympäristön puitteissa. Tämän vuoksi ne eivät useinkaan ole sellaisenaan monistettavissa muihin maihin.

Valtion talousarviorahoitus on eri muodoissaan käytössä useimmissa maissa. Joissain tapauksissa sen sijasta tai rinnalle on otettu käyttöön liikenteestä perittävien verojen korvamerkintä tai erilaiset tierahastot (vrt. Yhdysvallat). Rahoitus- ja budjetointimalleista yleisimmin on käytössä erilaiset tieverkon käyttömaksut.

Myös Suomessa on muutama vuosi sitten selvitelty nk. Ollilan työryhmän puitteissa henkilöautojen kilometriverojärjestelmän käyttöön ottamista. Tällöin hanketta perusteltiin ensisijaisesti liikennepoliittisten tavoitteiden sisällyttämällä liikenteen verotuksen tavoitteisiin. Saavutettavien yhteiskunnallisten hyötyjen lisäksi verojärjestelmän muutosta perusteltiin ympäristöhyödyillä ja valtiontaloudellisilla syillä.

Suomessa nykyisin käytössä olevalla liikenteen veromallilla on jo onnistuttu yhdistämään sekä julkistaloudelliset että ympäristö- ja liikennepoliittiset näkökohdat.

Malli on erityisesti *polttoaineveron* osalta edistyksellinen, toimii pitkälti tasapuolisesti sekä kannustaa ja ohjaa vähäpäästöisiin ratkaisuihin polttoaineiden tuotannossa. Itse asiassa polttoainevero on jo itsessään erinomainen kilometrivero, koska se ottaa automaattisesti huomioon ajatun matkan, ajoneuvon polttoainekulutuksen ja ajotavan. Sen sijaan mahdolliseen kilometriveron määrään ei vaikuttaisi esimerkiksi se, millaisella polttoaineella jokainen kilometri kuljetaan. Kilometrivero ei ottaisi huomioon käytetyn polttoaineen ominaisuuksia, esimerkiksi päästötasetta, vaikka se huomioisikin auton CO<sub>2</sub>-päästöt.

Polttoaineverotuksen osalta nykyistä mallia tarvitsisi ainoastaan hienosäätää niin, että **kaikkia liikenteessä käytettäviä polttoaineita verotettaisiin nykyisellä liikenteen veromallilla, joka huomioisi polttoaineen/käyttövoiman CO<sub>2</sub> päästöt, energiasisällön ja lähipäästöt**. Tällä hetkellä ainoastaan nestemäiset polttoaineet – myös hyvälaatuiset ja kestävästi tuotetut biopolttoaineet – ovat liikenteen veromallin piirissä. Maakaasun liikennekäyttöä verotetaan matalamman lämmityspolttoaineen verokannan mukaan, liikenteessä käytettävä sähkö on alemman sähköveron piirissä ja liikenteen biokaasu on kokonaan vapautettu verosta. Tämä on epäoikeudenmukaista ja

HV/-

12.10.2017

syrijvää erityisesti nestemäisten biopolttoaineiden kannalta, joten nykyiseen veromalliin tulisi tehdä tarkennuksia tämän epäkohdan korjaamiseksi. Näiden muutosten tekeminen liikenteen verotukseen on helppoa eikä myöskään romuta nykyistä hyvin kustannustehokasta veronkantojärjestelmää.

Nykyinen *autoverotuksemme* täyttää myös jo osittain polttoaineverotuksen tunnusmerkit edistyksellisyydestä, tasapuolisuudesta ja ympäristöohjaavuudesta. Auto- ja ajoneuvoveron osalta veromallia tulee kuitenkin kehittää edelleen, jotta sen ohjaavuus ja erityisesti vaikutukset erittäin iäkkään autokantamme uudistamiseksi vauhdittuisivat. Uudistamalla auto- ja ajoneuvoverot esimerkiksi alentamalla ensisijaisesti autoveroa suhteellisen nopealla tahdilla ja asteittain, autokanta saataisiin uudistumaan tavoitteiden mukaisesti. Autovero siirrettäisiin vähitellen kokonaan päästöihin perustuvaan, vuosittain maksettavaan ajoneuvoveroon.

Ajoneuvojen, polttoaineiden ja muiden käyttövoimien veroista koostuva liikenteen verotus on monimutkainen kokonaisuus, joka koskettaa jokaista kansalaista. Uusien veromallien tuominen nykyiseen järjestelmään vaatisi perusteellista selvittämistä mm. perustuslain kansalaisten tasapuolisen kohtelun vaatimuksen, verotuksen päällekkäisyyden tai kustannustehokkuuden näkökulmasta. Ainakin on haasteellista löytää hallintokustannuksiltaan nykyistä veronkantoa edullisempi veromalli, sillä nykyisen polttoaine-, auto- ja ajoneuvoveron veronkantomallin hallintokustannukset ovat polttoaineverotuksessa 0,01 %, autoverotuksessa 0,5 % ja ajoneuvoverotuksessa 1,2 % verojen tuotosta.

Tällaisen perusteellisen analyysin jälkeen mahdollisten uusien veromallien edut nykyiseen järjestelmään verrattuna voisivat näyttäytyä täysin uudessa valossa ja osoittautua hyvinkin kyseenalaisiksi.

ÖLJY- JA BIOPOLTTOAINEALA



Helena Vänskä  
toimitusjohtaja