

Liikenne- ja viestintäministeriö
Valtiovarainministeriö

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus

Sidosryhmätilaisuuden osallistujat ja
ennakkokysymysten vastaukset

27.3.2025



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET



VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

Sidosryhmätilaisuuden osallistajat

Suomen Yrittäjät	Energiateollisuus ry
Etanoloautoilijat ry	Helsingin Seudun Liikenne, HSL
Suomen Satamat	Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Autotuoajat ja -teollisuus	Bioenergia ry
Tampereenseutu	Metsäteollisuus ry
Paikallisliikenneliitto	Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Palvelualojen työnantajat Palta	Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK
Suomen Tieyhdistys	Kuntaliitto
Linja-autoliitto	Suomen ympäristökeskus
Keskuskauppakamari	Kirkkonummi
SKAL ry	Tampereen korkeakouluyhdistys
Teknologiateollisuus ry	VTT
NEOT	Aalto yliopisto
Autoalan keskusliitto	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Autoliitto	Väylävirasto
Shipbrokers Finland	liikenne- ja viestintäministeriö
ITS Finland	valtiovarainministeriö
Veronmaksajain Keskusliitto ry	
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry	
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry	

Ennakkokysymysten vastaukset

Paikallisliikenneliitto

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

Arjen edullisia ja kestäviä liikkumisvalintoja ei tueta vero- ja hintaohjauksella riittävästi. Helpotukset ovat kohdentuneet viime aikoina autoiluun. Arvonlisäveron noston vaikutus joukkoliikenteelle oli suurempi menetys ja haitta kuin valtion tuen suuruus suurten kaupunkien joukkoliikenteeseen. Autoilua jätetään verottamatta arviolta noin 531 miljoonalla eurolla vuosittain (arvioitu palkkatulosta vähennettävän määrän perusteella, vuosi 2018). Työnantajat satsaavat palkanlisänä autoiluun 608 miljoonaa euroa. Yhteissumma on nelinkertainen verrattuna kaupunkien käyttämän panostuksen kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen. Nykymuotoinen työmatkakuluvähennys heikentää liikenteen verotuksen päästöohjausta ja palkitsee suuripäästöisintä osaa työmatkaliikumisesta. Jälkikäteen saatavana huojennuksena ei varmista mahdollisuutta työttömälle ottaa työpaikka. Liikenneköyhyys ja saavutettavuusongelmat ovat haavoittuville ryhmille enemmän palvelujen puutetta ja niiden hintaan liittyvä ongelma kuin autoilun hintakysymys. Energiaverohelpotuksia tulisi kohdentaa päästöttömälle/vähäpäästöiselle, ja yhtäläisesti raideliikenteelle ja busseille. Nyt tilanne epätasa-arvoinen. Tilanne korjattava.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

On välttämätöntä uudistaa koko liikenteen verotus ohjaamaan haluttuun tulevaisuuteen ja turvaamaan liikennejärjestelmän rahoitus. Sääntelyn tulee tukea kulkumuutosta, päästövähennyksiä ja pienentää muita liikenteen haittoja ympäristölle, turvallisuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle. Ohjaava verotus luo autoilijoille kannustimen valita kulkuväline, asuin- ja toimipaikka polttoaineenkulutusta ja päästöjä vähentävällä tavalla. Joukkoliikennettä ja yhteiskunnan rahoittamaa henkilöliikennettä tulee tarkastella 1,3 miljardin euron vuotuisena julkisen rahan käytön kokonaisuutena. Käytön järjestelyillä sekä toimialan rahoitus- ja verotuskohtelulla on merkittävä vaikutus kotimaiseen liikennemarkkinaan ja alan kilpailukykyyn. Hyvällä suunnittelulla vaikutetaan kyytien kustannustehokkuuteen ja siihen ja tuotetaanko matkustusmahdollisuuksia samalla muille. Suurin osa julkisesta rahoituksesta käytetään lakisääteisten matkakustannusten korvauksiin, vuonna 2023 yhteensä 743,51 miljoonaa euroa. Avointen joukkoliikenteen palvelujen rahoitusta tulisi lisätä ja ohjata yhteiskunnan kyytejä niihin. Tarvitaan hallinnon innovaatio, muutos tapaan toteuttaa lakisääteiset tehtävät.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

On yhteiskunnan varojen tuhlausta vaatia joukkoliikenteeltä puhtainta kalustoa nopeitten, mutta muuten heikentää kilpailukykyä ja nostaa sen verotusta. EU, kansallisen ja paikallisen politiikan pitäisi pitkäjänteisesti ohjata samaan suuntaan. LJ -kokonaisuhytälöstä tulee aktiivisesti etsiä ratkaisuja joukkoliikennepalvelujen ja muiden kestävien kulkumuotojen rahoittamiseen ja edistämiseen. Esimerkiksi päästökauppa tarjoaa jäsenmaille EU:n, kansallisen ja paikallisen ilmasto- ja liikennepolitiikan synergiamahdollisuuksia. Tämän ohella kansallisen politiikkaohjauksen painopistettä tulisi riittävän pitkässä aikajaksossa siirtää kaupunkijoukkoliikenteen tukemiseen ja saavutettavuuden turvaamiseen. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen ratkaistaan suurelta osin kaupunkiseutujen työssäkäyntialueiden liikenteessä, jossa joukkoliikenteen merkitys on erittäin suuri. Päästökaupan keinovalikossa on mahdollisuus tulojen käyttöön ”sellaisiin liikennemuotoihin investointi ja niihin siirtymisen nopeuttaminen, jotka edistävät merkittävästi alan vähähiilistämistä, mukaan lukien ilmastoystävällisten rautateiden matkustajaliikenteen sekä linja-autoliikenteen palvelujen kehittäminen.

Pyöräliitto ry

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

25,5 %:n arvonlisäverokanta muodostaa merkittävän kustannuskynnyksen pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Euroopan unionin neuvosto hyväksyi joulukuussa 2021 päätöksen, joka mahdollistaa jäsenvaltioille alennetun ALV-kannan polkupyörien ja sähköpyörien myynnille sekä niiden huollolle ja vuokraukselle. Monet EU-maat ovat jo hyödyntäneet tätä mahdollisuutta.

ALV:n alentaminen toisi merkittäviä hyötyjä:

- Tukisi liikennejärjestelmän kehitystä toivottuun suuntaan: Tavoitteena on oltava, että etenkin alle 10 kilometrin matkoista mahdollisimman suuri osa tehdään julkisilla kulkuvälineillä tai omin voimin, kuten kävellen tai pyöräillen.
- Vahvistaisi julkista taloutta pitkällä aikavälillä: ALV-kannan laskeminen voi lisätä polkupyörien myyntiä ja huoltoa siinä määrin, että verokertymä pysyy ennallaan tai jopa kasvaa. Lisäksi lisääntynyt pyöräily voi vähentää muita julkisia menoja, kuten terveydenhuoltokustannuksia.
- Tukisi kansallista ja paikallista elinkeinotoimintaa: Alennettu verokanta lisäisi kotimaisten pyöräliikkeiden kilpailukykyä ja loisi uusia palvelualan työpaikkoja.

Ratkaisuehdotus: Suomen tulisi alentaa polkupyörien ja sähköpyörien myynnin, huollon ja vuokrauksen ALV 10 %:iin.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa? Ei vastausta

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Kaupunkipyörät ovat osa joukkoliikennejärjestelmää ja täydentävät kestävien kulkutapojen verkostoa erityisesti kaupunkialueilla. Nykyisin kaupunkipyörien käyttöoikeuden arvonlisäverokanta on 25,5 %, kun taas julkisen liikenteen lipuissa ALV on 14 %. Tämä epäsuhta asettaa pyöräliikenteen epäedulliseen asemaan suhteessa muuhun joukkoliikenteeseen ja heikentää kaupunkipyörien houkuttelevuutta osana kestävästä liikkumisesta. ALV:n alentaminen 14 %:iin muun joukkoliikenteen tavoin asettaisi kaupunkipyörät yhdenvertaiseen asemaan muun joukkoliikenteen kanssa. Nykyistä matalampi ALV keventäisi palvelun kustannuksia käyttäjille, mikä voisi laajentaa kaupunkipyörien käyttöä ja käyttöastetta. Ratkaisuehdotus: Suomen tulisi yhdenmukaistaa

kaupunkipyörien käyttömaksujen arvonlisäverotus yleisestä ALV 25,5 %:sta alennettuun joukkoliikenneveroon (henkilöliikennepalvelujen verotus) 14%:iin.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Vaikka sähköautojen määrä lisääntyy, polttomoottoriautoja on vuonna 2030 liikenteessä yli 2 miljoonaa ja vuonna 2035 yli 1,6 miljoonaa (autoalan käyttövoimaennusteet 13.6.23). Polttoaineen jakelun päästökaupan alkaessa polttoaineisiin kohdistuu kahdenkertainen maksu, kansallinen valmistevero ja päästökaupan lisähinta. Autoilun kustannusten pitäminen kohtuullisena edellyttää, että polttoaineveron hiilidioksidiveroa alennetaan päästöoikeuden lisähintaa vastaavasti. Jos päästöoikeuden hinta uhkaa nousta arvioitua huomattavasti suuremmaksi (ks TaVM 18/2024), on otettava käyttöön hinnan nousua hillitseviä mekanismeja tai tarkistettava ETS2-direktiiviä.

Liikenteen verot tulevat liikenteen sähköistymisen seurauksena vähenemään sadoilla miljoonilla euroilla. Jos liikenteen verotukseen täytyy fiskaalisista syistä tehdä muutoksia, kotimaan matkailun kannalta vähiten haitallista on korottaa vuotuista ajoneuvoveroa. Polttomoottoriautojen ajoneuvoveroon ei ole mahdollista tehdä suuria korotuksia, koska muuten niiden käytön kokonaisverorasitus muodostuisi kohtuuttoman rasakaksi.

Liikenteen maksurasitusta ei voi lisätä uusilla veroilla tai maksuilla, kuten kilometriverolla tai tiemaksuilla.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Tieliikenteeltä kerättävien verojen (noin 5 miljardia euroa vuodessa ilman arvonlisäveroa) vastineeksi valtion tulee pitää huolta väyläverkon kunnossapidosta ja kehittämisestä koko maassa. Tieliikenteeltä vuosittain kerättävät verot ylittävät moninkertaisesti esimerkiksi tiestön kunnossapidon vaatiman rahoituksen. Valtion ei tule ottaa käyttöön uusia maksuja julkisen liikenneinfran rahoittamiseen.

Joukkoliikennettä ja ostoliikennettä ei voida rahoittaa korottamalla henkilöautoilun kustannuksia tai ottamalla käyttöön esimerkiksi ruuhkamaksuja kaupunkiseuduille. Ruuhkamaksut olisivat uusi tulonsiirto julkiselle sektorille, mikä vähentäisi yksityisen sektorin palvelujen käyttöä ja työllisyyttä. Ruuhkamaksut siirtäisivät työpaikkoja ja työn tekemistä pois kaupunkien keskustoista, mikä johtaisi myös alueella tapahtuvan kuluttajakysynnän laskuun. Henkilöautolla tehdyt kauppa- ja asiointikäynnit siirtyisivät yhä enemmän kaupunkien keskustoissa sijaitsevista liikkeistä sellaisille alueille, joihin ajamista ruuhkamaksut eivät koskisi. Ruuhkamaksujen käyttöönotto lisäisi myös niiden työntekijöiden kustannuksia, joilla ei ole tosiasiallista vaihtoehtoa oman auton käytölle.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

MaRa vastustaa kilometriveron ja tiemaksujen käyttöönottoa. Ne nostaisivat liikenteen kustannuksia ja maksutuloa käytettäisiin yhteiskunnan rahoittamiseen laajasti, ei vain liikenteen verojenaleneman korvaamiseen.

Suomi on harvaan asuttu ja pitkien etäisyyksien maa ja suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Kilometrivero tai tiemaksut nostaisivat kotimaassa liikkumisen ja kotimaan matkailun kustannuksia, jolloin kotimaan matkailu korvaantuisi ulkomaan matkoilla. Kotimainen palvelukysyntä, työllisyys ja valtion verotulot vähenisivät. Ne nostaisivat myös työntekijöiden kustannuksia koska erityisesti harvaan asutuilla alueilla ja poikkeavia työaikoja tekevillä työntekijöillä auto on ainoa realistinen vaihtoehto työpaikalle pääsemiseksi. Km-verojärjestelmän käyttöönotto ja operointikustannukset olisivat kalliita. Sama koskee tiemaksujärjestelmää. Km-verotukseen sisältyy merkittävä väärinkäytöksen ja veron välttämisen riski. Jos tiemaksuja otettaisiin käyttöön esimerkiksi valtavyylillä/moottoriteillä, liikennettä ohjautuisi tiemaksujen ulkopuoliselle alemman asteiselle tieverkolle. Tämä lisäisi matka-aikoja ja heikentäisi liikenneturvallisuutta

Suomen Tieyhdistys ry

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Verojen ja maksujen taso on tiukka, mutta tieverkolle palautuva osa on kroonisesti liian pieni. Ymmärrämme verojen korvamerkitsettömyyden periaatteen, mutta ulkomailla on esimerkkejä maksullisista silloista tai tunneleista, joissa käyttömaksu kohdistuu juuri siihen infrahankkeeseen.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Mahdollisten "kilometrimaksujen" ongelma on niiden kohdistuminen eri puolilla maata. Jos maksujen vaihtoehdoksi tarjotaan joukkoliikennettä niin valtaosassa maata sitä ei ole.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Sähköautojen verojalanjälkeä katsottaessa tulee muistaa alvia maksettavan koko kauppahinnasta ja sähköautojen ollessa polttomoottoriautoja kalliimpia kertyy alvia enemmän. Valtion taloudenpidossa vaan täytyy hyväksyä, että entistä suurempi osa autokaupan verotuotosta löytyy autoveron sijasta alv:n sarakkeesta.

Neste Oyj

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Nykyinen verotusmalli ei ole tasapuolinen käyttövoimien osalta. Useampi ratkaisu tuottaa päästövähennyksiä, mutta niitä ei veroteta samalla tavalla: uusiutuva diesel (HVO), biokaasu ja sähkö. Samalla kun uusi veromalli pitää valtion verotulot ennallaan tai hidastaa niiden laskua, sen ei tulisi kuitenkaan hidastaa siirtymää vähäpäästöiseen liikenteeseen. Valmisteveron ja mahdollisesti alvin ja tullin kasaantuminen tuotantoketjussa pitäisi Suomessa eliminoida niin, ettei veroa tarvitsisi maksaa verosta/tullista ("korkoa korolle"), kuten nykyisin polttoaineen valmistajat ja käyttävät maksavat. (Tuotantokustannukset, raaka-aineet, katalyytit, lisäaineiden verot, sähkön vero yms). Myös arvonlisäveron maksaminen valmisteverosta korottaa kuluttajahintoja. Suomen liikenteen verotus, erityisesti komponenttikohtainen verotus, on hyvin monimutkainen, myös järjestelmätasolla. Käsittääksemme samankaltainen järjestelmä on vain kahdessa Euroopan maassa, ja ilmeisesti muut ovat kokeneet sen hallinnollisesti liian raskaaksi.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Mikäli autoilusta kerätään rahoitusta yllä mainittuihin tarkoituksiin, tulisi rahoituksella varmistaa, että se ulottuisi oikeassa suhteessa kaikille liikenteen haittavaikutuksia aiheuttaville. Kaikkien käyttövoimien tulisi maksaa oma osuutensa liikenteen veroista.

Liikennesähkön verotus: Julkisista latauspisteistä tehdyn latauksen verotus on mahdollista, mutta kotilatauksen verotus on haastavaa. Kotilataus kuitenkin pitkälle tulevaisuuteen pääasiallinen lataustapa. Kilometrivoero kaikille ajoneuvoille tai vain sähköautoille?

Sähkön kerroin jakeluvetoitteessa pitäisi olla matalampi. Suomen olosuhteissa sähköä kuluu paljon matkustamon ja akun lämmittämiseen. Verotuksessa huomioitava tasapuolisuus ja käyttövoimien päästövähennykset.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Verojärjestelmän hallinnollinen keveys ja yksinkertaisuus olisivat kaikkien osapuolien osalta järkeviä.

Veronmaksajain Keskusliitto

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

Kaikki autoilun verot ovat nykyisin päästöperusteisia, mikä on tällä hetkellä toimiva lähtökohta. Autoilun verotuottojen merkityksen hiipuminen kertoo haittojen onnistuneesta hinnoittelusta. Autoilun sähköistyessä ja muuttuessa ilmastoystävällisemmäksi on luonnollista, että myös autoilusta maksettavien haittaverojen määrä pienenee. Autoilun negatiiviset ulkoisvaikutukset eivät toki rajoitu vain kasvihuonekaasupäästöihin: esimerkiksi ruuhkautuminen, onnettomuudet, melu sekä jarruista, renkaista ja tienpinhasta aiheutuvat pienhiukkaspäästöt eivät tule katoamaan autokannan sähköistymisenkään myötä. Liikenteellä on myös runsaasti positiivisia ulkoisvaikutuksia, joita verotus osaltaan rajoittaa. Sujuva ja kohtuuhintainen liikkuminen on tärkeää yhteiskunnan toimivuuden ja kansantalouden kannalta. Nykyiset dieselin ja kaasun polttoaineverotuet ja niihin liittyvä käyttövoimavero ovat ongelmallisia verotuksen tekniikka-neutraaliuden näkökulmasta ja voivat hidastaa liikenteen päästöjen vähenemistä. Verotukien ja käyttövoimaveron poistoa tulisi selvittää, etenkin kun raskaan liikenteen kustannusvaikutusta on mahdollista kompensoida käyttöön otettavalla ammattidieselillä.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Merkittävilta osin yleiskatteellisilla veroilla, kuten muidenkin julkisten palveluiden rahoitus. Autoilun verot hoitavat osin liikenneinfrastruktuurin rahoitusta ilman suoraa korvamerkintää, mikä on hyvä periaate jatkossakin. Joukkoliikennepalveluissa käyttömaksuilla (lipputulolla) on luontaisesti suurempi yhteys kyseisten palveluiden rahoittamiseen

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Fossiilisten polttoaineiden kulutuksen laskiessa päästöperusteisten polttoaineverojen merkitys pienenee, mikä leikkaa kotitalouksien autoilusta maksamia verokustannuksia ja julkisen sektorin saamia verotuottoja. Autoilun haittojen pienentyessä autoilusta kertyvien verojen on luonnollista pienentyä, eikä autoilun verorasitusta ole tarkoituksenmukaista yrittää pitää tiukasti entisellään. Vaihtoehtoisia verokohteita voi etsiä esimerkiksi muista terveys- ja ympäristöhaittoihin sekä kulutukseen kohdistuvista veroista. Autoveron alenemista voidaan kompensoida auton käyttöön perustuvan ajoneuvoveron perusveron tarkistuksilla. Pidemmällä tulevaisuudessa tienkäytön hinnoitteluun perustuvat maksut voivat olla yksi mahdollinen tapa kerätä tieliikenteestä verotuloja. Tähän liittyvän teknologian kehittymistä on syytä seurata.

Suomen Yrittäjät

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Tieliikenteen verotusjärjestelmä on kokonaisuutena monimutkainen ja osittain ristiriitaisesti ohjaava. Verorasitus on jo jonkin aikaa ollut vinoutumassa ammattiliikenteen suuntaan. Verokertymän pieneneminen ei saa johtaa uudistuksessa työn ja yrittämisen verorasituksen kasvuun. Liikenteen päästöohjaukseen on liian monia työkaluja eikä tuloksista ole varmuutta.

Ratkaisuja ja periaatteita: Uudistuksen pääperiaatteiksi riittävä verotuotto sekä samalla kohtuullinen verorasitus ja päästöohjaus. Käytön ja haittojen verotus on vähemmän haitallista kasvulle kuin työn ja omistamisen verotus. Verolajien keskinäiset suhteet tulee uudistaa yritysten näkökulma huomioiden. Liikenteen tienkäyttömaksuja tulisi tarkastella kokonaisuudistuksessa, jossa niiden vaikutukset ja soveltuvuus arvioidaan kattavasti. Elinkeinotoiminnan liikenteen verotus huomioidaan pääsääntöisesti edelleen yritysten kulujen verovähennysoikeuden kautta – liikennetoimialan mahdolliset siirtymäajan ratkaisut maltillisia. Suomen kansainvälisestä kilpailukykyvystä on huolehdittava

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Liikenneinfra (ml. joukkoliikenne) tulee olla pääosin budjettivaroista rahoitettu peruspalvelu. Kasvun edellytykset päänäkökulmana eri toimijoiden välisen osaoptimoinnin sijaan. Liikenteen rahoitusta ei tule kytkeä liikenteen verotukseen. Maanarvon nousun ei tulisi olla keskeinen valtion liikenneinvestointien rahoituskeino – asia tarkasteltava kiinteistöveron ja arvostamisuudistuksen yhteydessä.

Yritysten näkökulmasta liikennejärjestelmän runko kaupungeissa on hyvä joukkoliikenne matkaketjuineen työvoiman ja asiakkaiden liikkumiseen. Se vapauttaa kapasiteettia yritysten henkilö- ja tavarakuljetuksiin. Kansainvälisesti kaupunkijoukkoliikenteen subventio on normaali käytäntö ja sillä vahvistetaan sosiaalisesti, ympäristöllisesti, taloudellisesti kestävästi toimivaa kaupunkiseutua. Riittävän palvelutason rahoituksesta tulee kaupunkien ja valtion vastata yhteistyössä. Käytännössä valtio voi vahvistaa infran rahoitusta ja kunnat taas huolehtia operointikustannuksista.

Pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä markkinaehtoisuus toimii, ja valtiolla tulee olla vastuu solmupisteinfra. Markkinaehtoisen joukkoliikenteen liiketoiminnan edellytykset on huomioitava verotuksessa (polttoaine, ALV).

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Avoin ja monipuoliset vaikutukset tunnistava uudistuksen valmisteluprosessi. Valmistelussa tarvitaan riittävät vaikutusarviot eri toimialojen, alueiden ja henkilöryhmien näkökulmasta. Käyttömaksuja ja niiden valmistelua tulisi tarkastella, jotta niistä voisi relevantisti keskustella. Uudistus tulisi valmistella siten, että poliittiset puolueet voisivat sitoutua uudistamisen tärkeyteen ja yhteisen pitkäjänteisen ratkaisun hakemiseen parlamentaarisesti tällä ja seuraavalla hallituskaudella.

Etanoliautoilijat ry

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Liikenteen verotuksella tulisi olla kaksi keskeistä tehtävää: verotuottojen kerääminen sekä teknologianeutraali kannustaminen päästövähennyksiin. Nykyisen mallin ongelmat ovat, että verotuotot putoavat nopeasti ja päästövähennyksiin kannustetaan käytännössä vain yhtä teknologiaa käyttäen. Liikenteen verotuksen uudistamisen yhteydessä tulisi arvioida eri käyttövoimavaihtoehtojilla saavutettavia päästövähennyksiä suhteessa taloudellisiin ohjauskeinoin. Näin voitaisiin yhteismitallisesti todeta, mikä on päästövähennystonnin hinta milläkin teknologialla. Olemme laskeneet päästövähennystonnien kustannuksia myös itse, ottaen huomioon käyttövoimana käytettävän energian veron (polttoaineen valmistevero ja sähkövero), vuotuisen ajoneuvoveron sekä autoveron jaettuna käyttövuosilla. Teknologianeutraalia verotus ei ole, vaan päästövähennystonnin kustannus valtiolle menetettyinä verotuloina voi olla jopa viisinkertainen. Uudistuksen tavoitteeksi tulisi asettaa teknologianeutraali kannustaminen päästövähennyksiin liikenteessä. Erityisesti tulisi tarkastella uusiutuvien polttoaineiden valmisteverotusta sekä niitä käyttävien autojen ajoneuvoverotusta.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa? Ei vastausta
3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Liikenteen verotusta on välttämätöntä uudistaa, jotta turvataan valtion verotuotot sekä kannustetaan päästövähennyksiin teknologianeutraalisti. Verotuksen teknologianeutraliteettia olisi mahdollista vahvistaa myös nykyisellä verorakenteella pienemmin muutoksin. E85 koostuu 70-85 % uusiutuvasta polttoaineesta, joka ei lisää hiilidioksidin määrää ilmakehässä. Lisäksi sitä käyttämällä päästään 70-90 % alenemaan pienhiukkaspäästöissä. Veromalli ei kuitenkaan juurikaan kannusta siirtymään fossiilisesta bensiinistä E85-polttoaineen käyttöön. Uuden Traficomin määräyksen perusteella kaikki bensiiniautot voitaisiin päivittää kulkemaan tällä uusiutuvalla polttoaineella, mutta taloudellista kannustetta ei siihen Suomen verotuksella ole luotu. EU:n energia-verodirektiivin estämättä E85:n valmistevero on mahdollista laskea alle 35,3 prosentin minimin. Ranskassa näin jo tehdään sillä perusteella, että E85:tä ei luokitella bensiinityyppiseksi polttoaineeksi. Ranskassa E85 maksaa huoltoasemalla noin 40 prosenttia vähemmän kuin Suomessa, 0,78 euroa, ja siellä käytössä on jo yli 400 000 etanoli-käyttöistä autoa. Näin Ranskassa saavutetaan vuosittain jopa 950 000 tonnin päästövähennys vuosittain.

Suomen Satamat

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

On. Erityisesti logistiikkakustannukset on korkeat heikentäen Suomen kilpailukykyä. Hyvä esimerkki kansallisista maksuista, joita tulisi tarkastella ennemmin kokonaistalouden kuin valtiontalouden näkökulmasta on väylämaksut. Suomen Satamat ry. katsoo, että pitkällä aikavälillä suuntana tulisi olla se, että kansallisesti luovutaan niistä veroluonteisista maksuista, kuten väylämaksu, jotka rasittavat merikuljetuksista riippuvaista teollisuutta ja matkustajaliikennettä. Tätä vaihtoehtoa arvioitaessa tulisi ottaa huomioon valtiontaloudellisten vaikutusten ja edellytysten ohella vaikutukset toimijoille kohdistuvaan kustannusrasitteeseen sekä Suomen logistiseen ja kokonaiskilpailukykyyn.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa? Ei vastausta
3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Toiveena työryhmälle on, että osana hanketta käsitellään myös satamien maasähkön verotusta. Tällä hetkellä maasähköä verotetaan sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain mukaisesti. Siinä verotukseen sovelletaan kahta veroluokkaa. Mikään valmisteverotusta koskeva poikkeus ei siis koske maasähköä, eikä siihen sovelleta myöskään mitään alennettua verokantaa. Käytännössä maasähköä siis verotetaan lain mukaisen ylemmän (I-veroluokka) sähköverokannan mukaan. Energia- tuotteiden ja sähkön verotuksesta säädetään eräissä EU-direktiivissä. Itämeren maista Ruotsi, Tanska ja Saksa ovat saaneet Euroopan komissiolta luvan soveltaa maasähkөөn direktiivin alun perin sallimaa verokantaa alhaisempaa verokantaa. Poikkeuksen tarkoituksena on ollut luoda kannustin maasähkön käyttämiseen aluksen omien generaattoreiden sijaan ja siten vähentää hiilidioksidipäästöjä ja myös satamakaupunkien ilmansaasteita. Samanlaisen kannustimen luominen Suomeen olisi tärkeää. Se olisi ympäristön kannalta tarkoituksenmukaista ja linjassa Suomen merenkulun kestävyystavoitteiden kanssa.

Metsäteollisuus ry

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

Logistiikan kustannukset ovat kasvaneet tuntuvasti viime vuosina. Lisää kustannusnousua odotetaan eri päästösääntelyn myötä (ETS2:n vaikutus voi olla huomattavasti aiempaa arvioitua isompi). Vientiteollisuuden näkökulmasta VERA-uudistuksia on punnittava suhteessa kustannusrasitteeseen, jota vastaava teollisuus kohtaa muissa EU-maissa. Jo ennen koronaa logistiikkakustannusten osuus Suomen metsäteollisuusyritysten liikevaihdosta oli noin kaksinkertainen suhteessa keskieurooppalaisiin kilpailijoihin. Ero on kasvanut merenkulun ETS:n ja väylämaksujen korotusten myötä. Teollisuuden kustannusrasitetta ei ole enää varaa nostaa, vaan on haettava ratkaisuja kustannusten alentamiseksi huomioiden päästöohjauksen siirtyminen suoraan rahdiantajan kustannuksiin. Valtion ei tule heikentää teollisuuden kilpailukykyä VERA-uudistuksella. On haettava aktiivisia keinoja kustannusrasitteen lieventämiseksi eritoten sellaisilla logistiikan osa-alueilla, joilla suorasähköistyminen ei ole vielä pitkään vaihtoehto (metsässä operoiminen ympärivuotisesti ja -vuorokautisesti työkoneilla tai tukki-rekoilla). Ammattidieselin valmistelua on vauhditettava ja haettava siitä tuntuvaa lievennystä kustannuksiin.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Nykyisenmuotoinen poliittisille päätöksille altis infrastruktuurin rahoitus ei ole kestävällä pohjalla. Korjausvelan massiivinen kasvu on suora osoitus, että liikennerahoitusta ei kyetä pitkäjänteisesti turvaamaan. Tämän mallin ongelmista kärsivät ennen kaikkea teiden käyttäjät ja raskas liikenne, joka käyttää runsaasti muutakin kuin päätieverkkoa.

Rahoitusuudistuksessa on haettava keinoja irtaantua rahoitustasojen tempoilevuudesta, ja esitettävä uskottava suunnitelma sille, miten korjausvelan estetään siirtymästä teollisuuden kustannusrasitteeseen. Vähäliikenteisten teiden ongelmat on ratkaistava joko VERA:n yhteydessä tai aiemmin.

Ehdotamme seuraavia toimenpiteitä:

- Määritellään strateginen raskaan liikenteen verkko ja sen palvelutaso raskaan liikenteen tarpeet edellä.
- Otetaan ennakoiva kunnossapito käyttöön elinkeinoelämän, turvallisuusviranomaisten, tulevaisuuden ELY-Lien ja Väyläviraston määrittelemillä verkon

osilla (laskennallinen vuosikustannussäästö 40–60 % päätieverkon ulkopuolella, Väyläviraston julkaisu 46/2024 s. 62).

- 10–12 vuoden aikana toteutuneet säästöt on palautettava tienpitoon ja säilytettävä alueilla korkoa korolle ilmiön aikaansaamiseksi.

3. Vapaa- ja vuorokauttoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

VERA-hankkeen valmistelijoiden on hyvä olla tietoisia siitä, että edunvalvontajärjestöt eivät voi kilpailuviranomaisen sääntelyn takia koota tai jakaa kilpailijoilta kerättyä tietoa koskien logistiikkakustannusten nousua ja sen vaikutusta yritysten kannattavuuteen/kilpailukykyyn. Tällöin järjestöjen kannanotot koskien VERA-uudistusten vaikutuksia yrityksiin ovat parhaimmillaankin ylätasoisia ja yleistäviä. VERA-hankkeessa valmistellaan päätöksentekopohjaa, joka tulee ohjaamaan Suomen logistisen toimintaympäristön kehittymistä vuosikymmeniksi eteenpäin. Tästä syystä Metsäteollisuus ry pitää ensisijaisen tärkeänä, että VERA-hankkeessa haastatellaan/kuullaan suoran yrityksiä ja teollisuutta. Ymmärrämme, että tämä edellyttää resursseja ja aikaa. Kyseessä on kuitenkin yhteiskunnallinen uudistus, jonka loppukärsijöinä tai -hyötyjinä ovat tavallisten veronmaksajien lisäksi merkittävää yhteiskunnallista arvonlisää tuottavat yritykset. Vuonna 2024 metsäteollisuuden vienti Suomesta oli 12 miljardia euroa kattaen lähes 17 % kaikesta Suomen tavaraviennistä. Ei siis ole yhdentekevää, millaisilla väylillä ja millaisin kustannuksin teollisuus voi Suomessa jatkossa kuljettaa.

Helsingin Seudun Liikenne, HSL

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Verotus ei ole kestävällä pohjalla verotulojen vähentyessä. Nykyinen verotus tukee merkittävästi henkilöautoliikenteen suoritteiden kasvua, mikä aiheuttaa ongelmia etenkin isoissa kaupungeissa. Joukkoliikenteen alv-kannan nosto ei tue kestävästä liikkumisesta. Muodostettavan mallin pitää olla muutakin kuin laastari liikenteen veropohjan rapautumiseen. Hinnoittelussa olisi hyvä välttää intressiristiriitään johtavaa mallia, ei pitäisi valita valtion talouden ja seudun liikennejärjestelmän kestävyys välillä. Helsingin seutu tuottaa noin kolmasosan koko Suomen BKT:stä. Tulevaisuuden väestö- ja työpaikkaprojektoiden perusteella seudun kansantaloudellinen merkitys vain kasvaa. Jos Suomi haluaa pärjätä kansainvälisessä kilpailussa, valtion on kasvatettava panostuksiaan kasvavan Helsingin seudun liikennejärjestelmään – seudun kuntien tulee saada nykyistä suurempi osa verotuotoksestaan (esim. valtionosuuksien tasaus, kiinteistöverotuksen näkökulmat ja uudistaminen), niin kilpailukykyyn kuin liikenteen hinnoittelun hyväksyttävyyden kannalta osa verotuotoista on palautettava Helsingin seudulle. Yksityisautoilun houkuttelevuus joukkoliikenteeseen nähden ei ole järkevää veropolitiikkaa.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Yksi vaihtoehto rahoittaa liikkumisen kokonaisuutta olisi kerätä tienkäyttömaksuja autoilijoilta. Näitä tuloja olisi tarpeen kohdentaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Joukkoliikenneinvestointeja ei puolestaan tulisi rahoittaa käyttäjiltä perittävillä maksuilla, koska tämä johtaa lippujen hintojen kasvuun. EU-tason velvoitteidenkin täyttämisen näkökulmasta valtion kannattaa panostaa nykyistä enemmän joukkoliikenteeseen erityisesti niillä seuduilla, joilla on potentiaalia kestävästä liikkumisesta. Helsingin seutu on yksi näistä: jkl+jk+pp osuus 62 % (v. 2023) ja valtion tukemana seudulla on hyvät mahdollisuudet osuuden kasvattamiseen. Helsingin seudulla asuu jo nyt neljäsosa suomalaisista ja tulevaisuudessa kolmasosa. Lisäksi erityisesti Helsingin seudulla valtio voi rahoittaa kestävästä joukkoliikennejärjestelmän rakentamista maanomistustensa avulla.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Liikenteen verotusta ja rahoitusta on tarpeen tarkastella kokonaisuutena eri liikennemuotojen osalta, niin että kokonaisuus tukee kestävästä liikkumisesta. Tiemaksut mahdollistavat tieverkon ruuhkautumisen vaihtamisen rahaksi. ”kertalippuelementin” sisällyttäminen autoilun muuttuviin kustannuksiin olennaista etenkin sähköautotulevaisuudessa: a) keräisi tuottoja yhteiskuntataloudellisten resurssien hukkaamisen sijasta b)

kasvattaisi kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta. Helsingin seudulla väestönkasvu yhdistettynä sähköautojen (saati etä- tai itseohjautuvuuden) yleistymiseen luo tarpeen hinnoitella tieliikenteen suoritteita. Kyseessä on keskeinen liikenteen hallinta-keino, jonka sisäänrakennetulla valikoivuudella voidaan säästää huomattavia yhteiskuntataloudellisia resursseja. Lisäksi se tukisi tiiviimmän yhdyskuntarakenteen kehitystä ja sen epäsuorempia kasvuvaikutuksia.

ITS Finland

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

Liikenteen verotus ja maksut ohjaavat heikosti liikkujien valintoja. Liikenteen älykällä verotuksella voidaan paremmin ohjata liikkumistottumuksia siten, että liikkumisen turvallisuus-, sujuvuus- ja päästöttömyys tavoitteet toteutuvat paremmin. Verotuksen mahdollisuuksista on hyvä esimerkki työsuhdepyörien mahdollistaminen, jonka ansiosta Suomeen on melko lyhyessä ajassa tullut jo yli 100.000 työsuhdepyörien käyttäjää.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Valtion ja kaupunkien rahoitusta ja tavoitteita tulisi yhdistellä ja koordinoida nykyistä huomattavasti paremmin. Nykyään valtion rahoittamat väylähankkeet ja kaupunkien liikennejärjestelmätyö näyttäytyvät hyvin erilaisilta - valtion hankkeet pyrkivät pikemminkin jatkamaan kumipyöräliikenteen kasvua, kun taas kaupungeissa pyritään aktiivisesti edistämään tulevaisuuskestävää liikennejärjestelmää. Tässä työssä rahoituksen suuntaaminen on tärkein työkalu.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Muutos on myös mahdollisuus. Liikenteen verotuksen uudistamistarve on maailmanlaajuinen ilmiö, joka johtuu liikenteen käyttövoimamurroksesta, ja erityisesti sähköistymisestä. Liikenteen verotuksen uudistaminen on paitsi välttämättömyys, myös ainutlaatuinen tilaisuus tehdä verotuksesta aidosti ohjaava. Vaihtoehtoja tulee tarkastella ennakkoluulottomasti eikä jättää lähtökohtaisesti mitään vaihtoehtoja ulkopuolelle. Teknologian nopea ja jatkuva kehitys kannattaa ottaa huomioon tulevaisuuden verotusjärjestelmää luotaessa.

Tampereen kaupunkiseutu

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Joukkoliikenteen (henkilökuljetusten) verotusta tulisi alentaa nostetusta nykyisestä 14 % 6 %:iin. Orpon hallituksen toteuttama veronkorotus ei lisää valtion verokertymää ja vaikuttaa etenkin autottomien kotitalouden liikkumismahdollisuuksiin. Pelkästään Tampereella autottomien kotitalouksien osuus on 46 %. Tieliikenteen verotuksen painopiste tulisi siirtää auton omistamisesta käyttäjä ja saastuttaja maksaa periaatteen mukaiseksi. Vaikka tieliikenteen sähköistyminen vähentää tieliikenteen haittoja, niin yksityisautoilun haitat keskittyvät suurille kaupunkiseuduille. Suomen autokanta on Euroopan keskiarvoon nähden vanha (13,6 vuotta) ja sen tulisi nuorentua, jotta liikenneturvallisuus paranisi ja päästöt vähentyisivät. Esimerkiksi Ruotsissa auton keski-ikä on 11 vuotta. Lisäksi kitkarenkaiden kevyempää verotusta voisi tarkastella, sillä nastarenkaat aiheuttavat paljon haittoja etenkin kaupunkiseuduilla.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Valtion tulee kantaa vastuunsa valtion väyläverkon liikenneinfrastruktuurin rahoittamisesta. Nyt nähty kehityspolku rasittaa MAL-kaupunkiseutuja liikaa. Suurilta kaupunkiseuduilta kerätään paljon liikenteen veroja, joka pitäisi näkyä myös kaupunkiseutujen liikenneinfrastruktuurin rahoituksessa. Valtion ostoliikenteen budjettia tulee kasvattaa nykyisestä 35 M€/vuosi, jotta liikennepalveluiden turvaaminen ja kestävä liikuminen edistäminen voidaan turvata. Uudistetaan ja yksinkertaistetaan työmatkakuluvähennys kilometripohjaiseksi työssäkäyntipäiviin perustuvaksi sekä kulkumuotoneutraaliksi. Muutoksesta hyötyisivät esimerkiksi kimpapakyytejä, liityntäpysäköintiä ja joukkoliikennettä käyttävät, mutta samalla pitkän työmatkan autoilijan työmatkavähennys säilyisi. Nykymuotoinen työmatkakuluvähennys heikentää liikenteen verotuksen päästöohjausta.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä

Kaupunkipyörien käyttömaksujen verotus tulee saada nykyisestä yleisestä ALV 25,5 % alennettuun joukkoliikenneveroon (henkilökuljetusten verotus) 14 %. Kotimaan lentoliikenne tulisi siirtää henkilökuljetusten verokannasta yleiseen ALV. Pyörähuollon veroprosentti on useissa EU-maissa noin 10 % tai vähemmän. Esim. Ruotsissa 12 %. Pyörähuolto tukee kestävä liikuminen edistämistä. Täten pyörähuollon veroprosentti tulisi laskea 10 %:een myös Suomessa. Tampereen kaupunkiseutu kannustaa Helsingin seutua (HSL-alue) kokeilemaan ruuhkamaksuja.

Kuntaliitto

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämämme ongelmat voitaisiin ratkaista?

Liikenteen verotuotot ovat laskeneet ja tulevat laskemaan rajusti, joten verotuksen uudistaminen on välttämätöntä. Uudistettavan verotuksen tulisi edistää fisikaalisten tavoitteiden lisäksi ilmasto- ja sosiaalisia tavoitteita. Verotuksen tulisi olla ohjausvaikutuksiltaan pitkäjänteistä, jotta markkinoita ja liikkumista voidaan ohjata esim. ajoneuvokannan uudistumisen, kestävä liikumisen ja ilmastotavoitteiden suuntaan. Joukkoliikenteen ALV:n korotus on esimerkki epäjohdonmukaisesta toimesta. Se ei vahvista julkista taloutta, sillä yhteiskunta on suuri joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tilaaja. Valtion verotulojen kasvu tulee kuntien, hyvinvointialueiden ja asiakkaiden kulojen kasvusta. ALV-korotus on nostanut lipunhintoja ja matkustajien työmatka- ja muun liikkumisen kustannuksia. Tällä on heikentävä vaikutus joukkoliikenteen kysyntään ja alan kannattavuuteen.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Tulisi selvittää ennakkoluulottomasti erilaisia liikenteen verotuksen ja rahoituksen malleja ja hakea oikeudenmukaisia ratkaisuja, jotka tukevat Suomen kestävä kasvua. Liikenteen rahoituksesta tulisi saada pitkäjänteinen näkymä kaikkien keskeisten osien alueiden, myös kv saavutettavuuden parantamisen osalta. Joukkoliikenne tulisi nostaa jälleen liikennepolitiikan keskiöön ja huolehtia valtion johdonmukaisesta tuesta kaupunkiseutujen joukkoliikenteen järjestämiseen. Uudistuksessa ei tule lisätä kuntatalouden menopaineita. Kuntien ja valtion sopimuksellisen yhteistyön ja kustannusjaon lähtökohtana tulee olla kuntien ja valtion lakisääteiset tehtävät ja vastuut. Sopimuksellinen yhteistyö ei voi olla yksipuolinen päätös. Valtio ei ole sopinut Liikenne 12:ssa esitetyn (2021) yhteisrahoitusmallin periaatteista kuntien kanssa. Kuntaliitto ja kaupungit kritisoivat voimakkaasti Liikenne12 yhteisrahoitusmallia. Rahoitusvastuiden siirto valtiolta kunnille on julkisen sektorin sisäistä osaoptimointia, joka ei helpota julkisen talouden tilaa lainkaan. Valtion liikenneviranomaisten rahoitusvaatimukset asettavat yksittäiset kunnat kohtuuttomiin tilanteisiin.

3. Vapaa- ja muutoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Lakimuutoksella (2016) mahdollistettiin erityiseen hyötyyn perustuva osallistuminen valtion väylänpidon kustannuksiin. Lain mukaan tarkoituksena ei ole muuttaa käytäntöä, että valtio ja kunnat sopivat hankkeiden kustannusten jaosta joustavasti ja vapaaehtoisuuden pohjalta. Eduskunta edellytti kirjelmässään Liikenne 12:sta (2021) valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden

rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Nähtävissä on kuitenkin kehitys, että valtio perustelee yksittäisten kuntien, isojen ja pienten, kanssa tekemillään sopimuksilla tavoitetaan linjata asiasta yhtenevästi kuntakenttää koskien. Tällöin erityisesti sopimisesta muodostuisi yleinen linja vastoin lain tarkoitusta ja rahoitusvastuiden periaatteita. Tämä kehitys johtaa yksittäiset kunnat täysin kohtuuttomiin tilanteisiin ja liikenneviranomaisten rahoitusvaatimuksiin. Yhteisrahoitusmalli ei myöskään ole tasapainoinen, sillä valtio ei osallistu esim.kaupunkikehittämishankkeisiin 50 %:lla.

VTT

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

Suurin muutos liikenteeseen liittyvissä veroissa ja maksuissa on verokertymän lasku siirryttäessä fossiilisista polttoaineista sähköön. Mahdollisimman laaja sähköistys on uusi työkalu ilmastotavoitteisiin, liikenteen parempaan energiatehokkuuteen, pienempiin päästöihin ja kustannustehokkaaseen vihreään siirtymään. Liikenteen ajoneuvojen ja käyttövoimien verotuksessa ja maksuissa tulee säilyttää ja vahvistaa periaatetta saastuttaja maksaa, eli fossiiliselle CO₂:lle tulee hinta. Liikenteen sähköistymistä on nopeutettava ja varmistettava muutosajurien olemassaolo. Liikenteen nopeutettu sähköistys tuo kaksi ongelmaa, jotka tulee kyetä hallitsemaan: 1) Liikenteen sähköistyksen kautta halvempi energiakustannus tekee enemmän ajamisesta halvempaa. Ammattiliikenteen osalta sähköistys on siten mahdollisuus, mutta riski on kokonaisliikennesuorituksen tarpeeton kasvaminen eli liikennejärjestelmän tehokkuuden lasku. 2) Liikennejärjestelmän infran ja väylien ylläpitoon liikenteestä peräisin oleva verokertymä pienenee ja infrastruktuurin kestävyysvaje kasvaa. Myös sosioekonominen ja yritysten eritahtisuus voi olla ongelma (ratkaistavissa kohdennetuilla toimilla joilla itse muutosta ei jarruteta).

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Molemmat kohdan 1 ongelmat ovat hallittavissa siirtymällä liikenteen kokonaisverotuksessa malliin, jossa fossiilisen CO₂-progression lisäksi kasvavasti verotetaan tai kerätään maksuja teiden käytöstä. Tämä toteuttaa periaatetta käyttäjä/kuluttaja maksaa säilyttää tavoitteen liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamisesta. Erilaiset käyttöön pohjautuvat maksut ja verot voidaan ryhmitellä tieosuuksille, käyttäjäryhmille ja mahdollisesti ajoneuvojen tai renkaiden erityispiireille/ominaisuuksille (esim paino, nastarenkaat). Ollilan 2013 ryhmän työ toimii soveltuvien osien pohjana. Keskeistä on, että tulevassa liikenteen kokonaisverotusmallissa on kaksi elementtiä: 1) progressio fossiilisen CO₂:n verottamiseksi ajoneuvon ja käyttövoiman kautta (saastuttaja maksaa), ja 2) uutena piirteenä vero- ja maksuelementit, jotka kohdistuvat suoritepohjaisesti tieverkon käyttöön ja kulutukseen, ja parantavat liikennejärjestelmän tehokkuutta käyttövoimasta riippumatta (tien kuluttaja maksaa). Jälkimmäinen luokka on mahdollista ainakin osin kohdentaa tieverkon ylläpitoon. Lisäksi kaupunkien toimintamahdollisuuksia tulee parantaa, mahdollistaen myös uudet tavat rahoittaa joukkoliikennettä (ks kohta 3).

3. Vapaa- tai muutoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä.

Tarvitaan selkeä kokonaisveroratkaisu, jonka keskeiset pääelementit (edellä kohta 2) reaktiivisen tekohengityksen sijaan (jakeluvelvoitteen ja ETS2 aiheuttaman polttoaineen pumppuhinnan nousun kompensointi valmisteveron ja yritystuen yhdistelmällä) edistävät vihreää siirtymää, infrastruktuuria ja kestävästä kokonaistaloutta. Ajoneuvojen ja polttoaineen verotuksen uudistuksessa tulisi auto-, ajoneuvo-, käyttövoimaveron lisäksi käydä läpi liikenteen verotuet (erit. valmisteveron palautukset) ja poistaa sieltä muutosta jarruttavia fossiilisen polttoaineen yritystukia. Lisäksi tällä hetkellä liikenteen verojen ja maksujen osalta on ongelma siinä, että lainsäädäntö estää kaupungeilta joidenkin maksujen käyttöönoton. Tällaisia maksuja voivat olla esimerkiksi tiemaksut, ruuhkamaksut, nollapäästöalueen maksut ei-nollapäästöisille ajoneuvoille, nastarengasmaksut ym, ja ne voivat osoittautua toimiviksi kuntien ja kaupunkien eli rakennetun ympäristön tieverkossa, ratkaisten samalla ruuhkautumiseen, saasteisiin, kulumiseen ja meluun liittyviä ongelmia. Lainsäädännön ei pidä kieltää mahdollisuutta säätää näistä paikallisesti. Tämä seikka kannattaa korjata kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Suomen ympäristökeskus

1. Onko liikenteen veroissa ja maksuissa tai laajemmin liikenteen kustannuksissa ongelmia ja miten esittämänne ongelmat voitaisiin ratkaista?

Vastaus 1: Sähköautojen osalta tapahtuu nopeaa innovointia tuotannossa. Olisi hyvä jos pystyttäisiin pitämään kokonaishyvinvointi mielessä esimerkiksi kolmansien maiden tullien suhteen. Polttoaineet ovat historiallisen halpoja suhteessa ostovoimaan ja niiden hinta ei vielä huomioi ulkoisvaikutuksia riittävässä määrin. Viimeaikaisten kansalaisten hyväksyttävyyteen liittyvien kansainvälisten kokemusten ja on tosin ymmärrettävää että näiden suhteen ollaan varovaisia. Tässä on ehkä syytä ymmärtää nykyinen vaikuttamisympäristö, jossa vähemmistön negatiiviset kokemukset lyövät läpi ja ihmisille jää negatiivinen harha. Meillä on kuitenkin erinomainen infrastruktuuri ja mahdollisuus kestävämpien liikkumistapojen laajempaan käyttöön ja nyt paine tähän on kansalaisten suuntaan ehkä hieman turhan vähäinen. Tehokkain tapa on käyttövoimien hinnoittelu, joka samalla parantaa muutenkin kannustimia puhtaampaan siirtymään. Liikenteen verotus on fiskaalisesti merkittävä ja käyttövoimamurros pakottaa jatkossa miettimään koko paletin uusiksi.

Vastaus 2: Taloudellisen kestävyys näkökulmasta olisi tarpeen huomioida, että jokainen henkilöautolla ajettu kilometri tuottaa tutkimusten mukaan enemmän kustannuksia kuin hyötyjä. Tästä yhteiskunnallisten kustannusten näkökulmasta kestävä ja etenkin aktiivisten liikkumisen edistäminen on erittäin kustannustehokasta. Liikenteen rauhoittaminen kaupunkien keskusta-alueilla tukee osaltaan myös keskustojen elinvoimaa. Valitettavasti liikenteen haittoihin ei Suomessa ole kokonaisvaltaista näkökulmaa, ja siten on mahdotonta muodostaa kokonaiskuvaa moottoriliikenteen ja etenkin henkilöautoilun yhteiskunnallisista kustannuksista. Tällainen kokonaiskuva olisi erityisen tärkeä liikenteen ulkoisvaikutusten paremman sisäistämisen kannalta. Henkilöautokannan sähköistyessä liikenteen tuottamat verotulot (sekä autovero, ajoneuvovero että polttoaineista kerätyt verotulot) laskevat. Asiantuntijat ovatkin ehdottaneet siirtymistä suoritepohjaiseen verotukseen täydennettynä ruuhkamaksuilla. Kilometriperusteinen verotus siirtäisi verotaakkaa yleisesti hyvätuloisille sähköauton omistajille ja huomioisi paremmin sen, että kaikki autot kuluttavat tieinfraa ja tuottavat haittavaikutuksia.

2. Kuinka julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoitus tulisi mielestänne järjestää Suomessa?

Vastaus 1: Raideliikenteessä kokemukset täydestä yksityistämisestä eivät kansainvälisesti ole olleet hyviä. Jotain kilpailua analogisesti vaikkapa tietoliikennetarkkaisu- ja kan-
salla voisi silti harkita vaikka itse raideinfra säilytettäisiin nykyisen rahoitusmallin
piirissä. Henkilöliikenne raiteilla näyttää kehittyvän suotuisasti. Isoimmat kunnat
pystyvät edelleenkin kattamaan suuremman vastuun joukkoliikenteensä järjestämi-

sestä. Samalla kun joukkoliikennekanta ja taksikanta sähköistyy ja käyttökustannukset pienenevät, voidaan palettia pienempien kuntien ja lakisääteisten kuljetusten järjestämisestä miettiä uusiksi.

Vastaus 2: Kestävät kulkutavat, ja joukkoliikenne osana niitä, tarvitsevat valtion tukea. Joukkoliikenteen palvelutason ylläpito ja kehittäminen ja joukkoliikenteen kohtuuhintaisuus ovat yhteiskunnallisenlaisesti tärkeitä toimia sekä liikenteen ympäristövaikutusten hillitsemisen että oikeudenmukaisuusnäkökulmien (palveluiden saavutettavuus) kannalta. Mikäli joukkoliikenteen edellytykset heikkenevät, keskisuurten seutujen yhdyskuntarakenne voi muuttua hyvin nopeasti autoriippuvaiseksi. Tämä heikentää sekä ekologista kestävyyttä autoilun lisääntymisen kautta että sosiaalista kestävyyttä liikkumismahdollisuuksien vaihtoehtojen kaventumisena erityisesti ihmisryhmissä, jotka eivät omista autoa. Pienemmillä paikkakunnilla pienten ja suurten keskusten väliset bussiyhteydet ovat aiempaa merkityksellisempiä, kun terveyspalvelut keskittyvät suurimpien seutujen keskustaajamiin. Maakuntakeskuksiin ei kohdistu liikkumistarvetta vain haja-asutusalueilta, vaan myös väestökeskittymistä, joissa ikärakenne on vanhenneva ja liikkumistarve terveyspalveluihin kasvava.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä

Vastaus 1: Autokanta uudistuu hitaasti. Verotuksen on syytä painottaa kulutusta. Polttoaineen verotuksen tulisi huomioida sen todelliset kustannukset ml. ympäristövaikutukset. Tämä on myös hyvin tehokas veroinstrumentti taloustieteellisesti; haitakkeen verotus ja alhainen jousto. Jakelijoiden päästökauppa osaltaan puuttuu tähän jatkossa ja osaltaan vaikuttaa kansalliseen liikkumavaraan. Päästökauppa on osoittautunut toimivaksi instrumentiksi isoilla toimijoilla. Jakeluvelvoite on hyvin tärkeässä roolissa päästövähennyksissä siirtymävaiheessa. Kansalaisten ostovoiman takia on syytä kompensoida niitä joita tämä koskee liian voimakkaasti. Tämä on parempi tehdä eri instrumentilla kuin polttoaineen verotuksen keventämisellä, jotta insentiivi laskea kulutusta ja vaihtaa puhtaampiin kulkutapoihin säilyy riittävänä. Sosiaalisen ilmastorahaston liikenteen toimet ovat isossa roolissa tässä ja niiden suunnitteluun on syytä ohjata riittävästi resursseja. Lähtökohtaisesti on hyvä, että siellä on jokin raskaan liikenteen instrumentti, tältä osin todennäköisesti painottaen latausinfraa koska ollaan diffuusion alussa ja jokin kevyiden kulkutapojen instrumentti. Uusien ajoneuvojen hankintatuki ei liene tehokas.

Vastaus 2: Liikenteen tehtävänä on mahdollistaa hyvinvoinnin kannalta merkittävien paikkojen, toimintojen ja mahdollisuuksien saavuttaminen. Perustarpeiden tyydyttäminen planetaarisissa rajoissa oikeudenmukaisuusperiaatteita kunnioittaen onkin kestävä liikennejärjestelmän ydin. Liikenteen ilmasto- sekä muiden ympäristövaikutusten minimoimiseksi on välttämätöntä vähentää yksityisautoilua ja edistää siirtymää kestävämpiin kulkumuotoihin: kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Kestävien kulkutapojen edistäminen parantaisi myös liikennejärjestelmän oikeudenmukaisuutta. Liikenteen

verotuksen tulisi vahvemmin tukea siirtymää kohti kestävämpään liikennejärjestelmään soveltaen ns. avoid-shift-improve-hierarkiaa (vähennä-siirrä-tehosta) vähentämällä ensi sijassa turhaa moottoriliikennettä ja ohjaamalla jäljelle jäävä liikkumistarve kestävämpiin kulkumuotoihin. Tapauksissa, joissa tämä ei ole mahdollista, keinona on moottoriliikenteen tehostaminen. Sähköistyminen on yksi näistä tehostamiskeinoista energiatehokkuuden lisäksi. Yksityisautoilun ajosuoritteita tulisikin yleisesti pyrkiä vähentämään verotuksellisin keinoin. Autonomistuksen hillitsemistä tulisi myös painottaa.