

Yhteenveto liikenneverkon liiketaloudellista kehittämistä  
selvittävän hankkeen Otakantaa.fi -kyselystä

20.2.2017

## Tiivistelmä

Liikenneverkon kehittämistä liiketaloudellisten keinojen avulla selvittävällä hankkeella kartoitettiin mahdollisuuksia uudistaa Liikenneviraston hallinnoiman ja valtion omistaman tieverkon rahoituskanavat. Selvityksessä esitettiin perustettavaksi liikenneverkkoyhtiö, jonka omistukseen valtion tieverkko olisi siirretty. Kyse olisi ollut valtioneuvostosta erillisestä yhtiöstä, jonka olisi omistanut valtio (65 %) ja maakunnat (35 %). Yhtiö olisi kerännyt tienkäyttäjiltä maksun teiden käytöstä joko aikaperusteisella kiinteällä maksulla tai kilometriperusteisella todelliseen tienkäyttöön perustuvalla maksulla. Todelliseen käyttöön perustuva maksu olisi vaatinut erillisen autoon asennettavan seurantalaitteen. Liikenneverkkoyhtiö olisi hallinnoinut ainoastaan valtion omistamia teitä, jotka muodostavat n. 17 % Suomen koko tieverkosta.

Hankkeesta järjestettiin avoin verkkokysely, jossa osallistujia pyydettiin vastaamaan neljään kysymykseen: 1) Kuinka tyytyväinen olet alueesi teiden kuntoon? 2) Oletko valmis maksamaan liikenteestä, jos laskutus tapahtuu käytön mukaan? 3) Pitäisikö ajoneuvojen päästöjen vaikuttaa liikkumisen hintaan ja 4) Ajatuksia liikenneverkon rahoituksen ratkaisemiseksi. Kysymyksiä avulla pyrittiin selvittämään kansalaisten näkemyksiä työryhmän esittämästä vaihtoehdoisesta mallista rahoittaa Suomen valtio-omisteinen tieverkko. Kysely oli auki Otakantaa.fi -palvelussa 23.1. alkaen ja se suljettiin aikaisin aamulla 24.1.2017. Vastauksia saatiin yhteensä 803 kappaletta.

Vastauksista tehdyn johtopäätöksen perusteella liikenneverkkoyhtiön kautta tapahtuvaa maksuperusteista tieverkon rahoitusmuotoa ei kannateta, vaikka teiden huono kunto toisaalta tiedostetaan. Yhtiömuotoista tieverkon rahoitusta vastustettiin pääosin seuraavilla syillä:

- Liikenteestä tällä hetkellä kerättävät verotulot riittävät tieverkon uudistamiseen ja ylläpitoon → verotulot tulisi kohdistaa tehokkaammin teiden kunnostukseen
- Auto- ja polttoaineveroon perustuva järjestelmä on tehokas tapa huomioida ajoneuvojen päästöt → uutta järjestelmää ei tarvita
- Liikenneverkkoyhtiö ei palvele yhteiskunnallista tarkoitusta eikä valtion ja maakunnan omistusta pystytä takaamaan → osakeyhtiön tarkoitus on tuottaa voittoa omistajille
- Autoveron poistaminen tarkoittaa tuplaverotusta niille, jotka ovat ostaneet auton lähivuosina → maksettu autovero tulisi huomioida tienkäyttömaksuissa
- Päästöihin ja todelliseen käyttöön perustuva järjestelmä suosii kaupungissa asuvia haja-asutusalueiden asukkaiden kustannuksella → auton omistus ja käyttö on välttämätöntä alueilla, joissa on pitkät välimatkat eikä julkista liikennettä

Yhteenvedo on jäsenelty palvelussa esitettyjen neljän kysymyksen mukaan. Lisäksi viimeisessä luvussa on nostettu esiin kommentteista poimittuja vaihtoehtoisia ratkaisumalleja.

## Kuinka tyytyväinen olet alueesi teiden kuntoon?

Teiden kuntoa arvioitiin asteikolla hyvä, tyydyttävä tai huono. Vastauksissa tulee huomioida, että vastaukset ovat yksittäisten ihmisten arvioita, jotka koskevat pääosin teitä, jotka kulkevat heidän oman asuinalueensa läheisyydessä.

Vastaajista n. 29 % oli sitä mieltä, että oman alueen teiden kunto on hyvä. Varsinkin pääkaupunkiseudulla teiden arvioidaan olevan hyvässä kunnossa, joskin kakkostiessä nähdään olevan paikoittain parantamisen

varaa. Yleisesti ottaen valtateiden kuntoa pidetään hyvänä. Tyydyttävän arvosanan teiden nykyiselle kunnolle antoi n. 35 % vastaajista. Osa vastaajista antoi tyydyttävän arvosanan myös valtateille. N. 8 % vastaajista oli sitä mieltä, että nykyisellä liikenteen verorasitteella teiltä voidaan vaatia vähintään tyydyttävää kuntoa. N. 36 % vastaajista toteaa teiden olevan tällä hetkellä huonossa tai surkeassa kunnossa. Isoimpien puutteiden todetaan kohdistuvan tiettyihin osiin moottoriteistä, mutta myös muita teitä, kuten sivu- ja seututeitä, moititaan. Yleisteiden kunnan jatkuvaa heikentymistä pelätään ja varsinkin teiden talvikunnossapitoa pidetään usein poikkeuksellisen huonona. Teiden huonon kunnan arveltiin johtuvan muun muassa teiden kunnossapidon puuttuvasta valvonnasta ja liiallisesta suolauksesta. Osa vastaajista toteaa teiden olevan todella huonossa kunnossa verrattuna siihen määrään, joka teiden käyttäjiltä tällä hetkellä peritään verojen muodossa.

## Oletko valmis maksamaan liikenteestä, jos laskutus tapahtuu käytön mukaan?

Suurin osa vastaajista kokee syrjiväksi laskutustavan, jossa tienkäyttäjiä laskutettaisiin todellisen käytön perusteella. Valtion omistaman tieverkoston koetaan hyödyttävän kaikkia suomalaisia riippumatta siitä, omistaako autoa vai ei. Eri palveluntuottajat käyttävät logistiikkakuljetuksissaan yleisiä teitä, minkä vuoksi myös vähän autoa tarvitseva hyötyy välillisesti yleisten teiden käytöstä ja kunnosta. Tämän vuoksi palveluntuottajien arvoketjujen kohdistama rasitus valtion omistamille teille tulisi huomioida tasapuolisesti eikä teiden kunnossapidon kustannuksia tulisi kohdistaa ainoastaan yksittäisiin tienkäyttäjiin. Käyttöön perustuva laskutus ei siis huomioisi Suomen maantieteellistä rakennetta tai haja-asutusalueiden ihmisiä. Teiden kuntoon vaikuttaa todellisen käytön lisäksi myös sääolosuhteet, joita pelkkään käyttöön perustuva järjestelmä ei huomioi.

Käyttöön perustuvan laskutuksen koetaan yleisesti heikentävän pienituloisten maalla asuvien ihmisten elintasoja. Moni kommentoija perustaa arvionsa Trafin sivuilta löytyneeseen laskuriin, jonka perusteella heidän vuotuiset menonsa kasvaisivat huomattavasti nykytilaan verrattuna. Tällöin pienituloiset kotitaloudet, joilla on useampi auto, joutuisivat todennäköisesti vähentämään auton käyttöä tai mahdollisesti luopumaan toisesta autosta. Kulujen kasvamisella arvioidaan olevan myös sosiaalisia vaikutuksia muun muassa pienentyvien harjoitusmahdollisuuksien seurauksena. Osassa kommentoissa pelätään, että käyttöön perustuva järjestelmä aiheuttaisi syrjäytymisriskin niille haja-asutusalueiden nuorille, joilla on pienet tulot ja pitkät välimatkat asutuskeskuksiin: auto saattaa olla usealle haja-asutusalueen nuorelle ainoa todellinen mahdollisuus muodostaa ihmiskontakteja. Huomioon tulisi myös ottaa erityisryhmät, kuten liikuntarajoitteiset ja perheet, joissa on monta lasta.

Suurin osa kommentoista kritisoi käyttöön perustuvaa järjestelmää sen vuoksi, että auto on välttämätön edellytys töihin pääsemiseksi alueilla, joilla välimatkat ovat pitkiä eikä julkista liikennettä ole. Uusi järjestelmä saattaisi kommenttien perusteella luoda kannustinloukon työntekoon, koska taloudellinen hyöty laskisi nousevien tienkäyttökustannusten seurauksena. Joissain tapauksissa olisi siis kannattavampaa jäädä työttömäksi kuin kulkea pitkiä välimatkoja pienipalkkaiseen työhön.

Osa vastaajista suhtautuu epäluuloisesti todelliseen käyttöön perustuvaan järjestelmään vaadittavien seurantalaitteiden vuoksi. Yksityisyyden suojan vaarantumisen lisäksi pelätään sitä, että laitteiden hinta, asennus ja huolto lankeisivat lopulta autonomistajien kustannettavaksi. Epätietoisuus laitteiden ja järjestelmän todellisista käyttö- ja ylläpitokustannuksista on monelle vastaajalle epävarmuutta aiheuttava tekijä. Pieni osa vastaajista epäilee myös laitteiden kykyä paikantaa tielläliikkujan todellinen tienkäyttö ja laitteiden arvioidaan olevan helposti hämättävissä. Aikaan perustuvaa järjestelmää vierastettiin taas sen

vuoksi, että se ei olisi kannattava vaihtoehto vähän autoa käyttäville, jotka eivät pysty käyttämään julkista liikennettä.

Muutama vastaaja piti toisaalta käyttöön perustuvaa laskutusta myös positiivisena muutoksena. Järjestelmä suosisi etenkin asutuskeskuksien läheisyydessä asuvia ihmisiä sekä eläkeläisiä, jotka käyttävät autoa pääsääntöisesti vähän. Osa olisikin valmis maksamaan tienkäytöstä, mikäli autovero poistuisi.

## Pitäisikö ajoneuvon päästöjen vaikuttaa liikkumisen hintaan?

Kommenttien perusteella ajoneuvon päästöjen tulisi pääasiallisesti vaikuttaa tiellä liikkumisen hintaan. Liikenneverkko-yhtiön luoma uusi maksujärjestelmä, joka huomioi auton päästöarvot, ei kuitenkaan saa kannatusta. Pääosa vastauksista vastusti uudistusta ja esille nostetaan muun muassa se, ettei todellista kulutusta ole mahdollista todentaa kilometripohjaisten tai autotehtaiden ilmoittaman ajoneuvon keskikulutukseen perustuvien taulukoiden avulla. Kommentteissa esitetään niin ikään, että kaupungissa ajaminen tuottaa todellisuudessa enemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin pitkiä matkoja tasaisella nopeudella ajava ajoneuvo. Tämän vuoksi nykyisestä auto- ja polttoaineveroon perustuvasta järjestelmästä ei tulisi luopua, koska tienkäyttäjät maksaa jo nykyisin ilmastolle aiheuttamastaan rasitteesta veron muodossa.

Luottamus nykyiseen polttoaineveroon perustuvaan järjestelmään oli pääasiallinen argumentti, jolla nykyisen järjestelmän säilyttämistä kannatettiin. Polttoaineveroa luotettavampaa mekanismia on vaikeaa löytää eikä päästöihin perustuva järjestelmää tulisi muuttaa. Vastauksissa esitettiin myös, että sähköautoihin tulisi kohdistaa polttoaineveron kaltainen, kulutukseen perustuva vero tai maksu. Perusteena sähköautoihin kohdistuvalle verolle esitettiin sähköautojen valmistuksesta aiheutuvat todelliset ympäristöhaitat. Päästöttömien sähköautojen ympäristöhyödyt kyseenalaistettiin muun muassa sähköautojen akkujen valmistuksesta aiheutuvien ympäristöhaittojen vuoksi. Tällöin olisi perusteltua, että myös sähköautojen käytöstä maksettaisiin ympäristöhaittojen osalta. Sähköautot eivät siis välttämättä olisi ympäristöhyödyiltään parempi vaihtoehto. Kommentteissa esitettiin muutamaan otteeseen tutkimus, jonka mukaan sähköauton todelliset ympäristöhyödyt verrattuna polttomoottoriautoon konkretisoituvat vasta 130 000 km jälkeen.<sup>1</sup>

Yhteenvedon voidaan tiivistää, että pääasiallisesti kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että auton päästöjen tulisi vaikuttaa liikkumisen hintaan. Vastaajat eivät kuitenkaan tunnustaneet liikenneverkkoselvityksessä esitetyn ehdotuksen tuomaa lisäarvoa ja nykyistä auto- ja polttoaineveroon perustuvaa järjestelmää pidettiin toimivana ja tarpeeksi tehokkaana. Yksittäiset ihmiset esittivät, että suuripäästöisiin autoihin ei tulisi kohdistaa erillisiä rasituksia, sillä autojen käyttäjät maksavat määrällisesti enemmän polttoaineveroa auton kulutuksesta johtuen. Päästömaksujen tulisi myös olla pienemmällä haja-asutusalueilla, joissa ei ole toimivaa joukkoliikennettä. Kommentteissa nostettiin esille myös arvio, jonka mukaan vähäpäästöisten autojen maksujen osuus nousisi tulevaisuudessa, kun niiden osuus teillä liikkuvista kulkuneuvoista kasvaisi. Suuripäästöisten autojen vähentymisen vuoksi liikenneverkko-yhtiön tulot laskisivat, jonka seurauksena tienkäyttöoikeuksien hinnat kasvaisivat. Ainoastaan marginaalinen osa kommentteista piti puhtaasti käyttöön perustuvia maksuja hyvänä uudistuksena. Muun muassa ruuhkien uskottiin vähentyvän, kun kilometripohjainen seurantajärjestelmä kannustaisi tienkäyttäjää siirtymään joukkoliikenteeseen. Pelkoa seurantalaitteiden yksityisyyden suojaa vaarantavista tekijöistä pidettiin myös liioiteltuina, koska jo nyt eri teleoperaattorit ja käyttöjärjestelmät seuraavat yksityishenkilöitä.

<sup>1</sup> <http://www.talouselama.fi/uutiset/tassa-on-sahkoautoen-likainen-pikku-salaisuus-3436102>

## Ajatuksia liikenneverkon rahoituksen ratkaisemiseksi

Tähän osioon tulleet kommentit keskittyivät lähinnä vastustamaan ehdotusta liikenneverkkoyhtiöksi. Varsinaiset ehdotukset rahoituksen uudistamiseksi on kerätty raportin viimeiseen lukuun.

Liikenneverkon rahoituksen uudistamista liikennetaloudellisilla keinoilla vastustettiin suurimmaksi osin sen vuoksi, että valtion liikenteestä keräämät verotulot ovat moninkertaiset verrattuna korjausvelan suuruuteen ja teiden kunnostukseen suunnattuun määrään. N. 43 % vastaajista, jotka kritisoivat ehdotettua liikenneverkkoyhtiötä, ehdottivat liikenteestä kerättävien verotulojen tehokkaampaa suuntaamista liikenneverkon kunnostukseen ja kehittämiseen. Yleisesti ottaen vastaajilta ei löytynyt ymmärrystä sille, minkä vuoksi suurempaa osaa liikenteen veroista ei pystyttäisi kohdistamaan teiden kunnossapitoon. Osa vastaajista myös pelkäsi, että mikäli valtion tieverkko siirtyy yhtiön omistukseen ja osa verotuloista poistuisi, muut verot nousisivat tulevaisuudessa valtion rahoitusvajeen paikkaamiseksi.

N. 24 % vastaajista vastusti tieverkon yhtiöittämistä sen vuoksi, että luottamus yhtiömuotoiseen entiteettiin ja maksuihin on heikkoa. Vastauksissa toistui hokema, että kansalaiset omistavat valtion tieverkon eikä teitä saisi sen vuoksi siirtää yksityisen yrityksen omistukseen. Liikenneverkkoyhtiön ei uskottu palvelevan kollektiivista yhteiskunnallista etua ja kommenteissa pelättiin, että yhtiö alkaisi tavoitella voittoa pitkällä tähtäimellä ja yhtiön omistus lipuisi hiljalleen pois julkiselta sektorilta. Myös liikenneverkkoyhtiön alapuolella toimivien yksityisten operaattoreiden rooli kyseenalaistettiin. Operaattorit toisivat ketjuun ylimääräisen välikäden, joka perisi omat kulunsa ja voittonsa, jolloin tienkäyttäjien kokonaiskustannusten epäiltiin nousevan. Operaattoreiden välisen kilpailun ei uskottu laskevan kuluttajahintoja. Vastauksista paistoi myös osin, että uudistuksen todellisia mittasuhteita ja vaikutuksia ei osattu arvioida tai ymmärretty. Osa kommenteista totesikin suoraan, että teiden yhtiöittäminen on liian iso uudistus eikä toimivaa järjestelmää tulisi purkaa tästä syystä.

N. 33 % vastaajista, jotka vastustivat esitystä, eivät olisi hyväksyneet autoveron kerralla poistamista. Suurin syy vastustukseen oli, että juuri autoveron maksaneet henkilöt joutuisivat suorittamaan "tuplaveron", mikäli he eivät saisi hyvitystä uusista tienkäyttömaksuista. Myös kuluvana vuonna (2017) autokaupalle aiheutuvaa markkinahäiriötä kritisoitiin. Osa vastaajista nosti esille, että autojen hinnat eivät todennäköisesti tulisi laskemaan suoraan verrannollisesti poistettuun veroon nähden, sillä ulkomaiset autotehtaat kompensoivat Suomen korkeaa autoveroa ulosmyyntihinnoissaan. Uudistuksen jälkeen kyseisestä kompensatiosta mitä luultavimmin luovuttaisiin. Autoveron poisto hyödyttäisi myös lähtökohtaisesti ainoastaan henkilöitä, joilla on suurien tulojen vuoksi mahdollisuus vaihtaa autoa tasaisin väliajoin. Uudistuksen ei uskottu hyödyttävän pienituloisia tienkäyttäjiä, sillä heillä ei olisi mahdollisuutta ostaa uutta tai nuorempaa autoa kasvavien tienkäyttömaksujen vuoksi. Osa kommentoijista moitti myös sitä, ettei uudistuksessa ole huomioitu autoveron poiston vaikutuksia rahoitusyhtiöille. Rahoitusyhtiöiden vakuusarvot romahtaisivat, mikäli autovero poistettaisiin kerralla.

Autoveron poistamista ja uudistusta myös keuhuttiin osassa kommenteissa. Nämä kommentit olivat kuitenkin yksittäisiä ja niiden osuus oli marginaalinen annettujen vastausten kokonaismäärään nähden. Autoveron poistoa kannatettiin lähinnä autokannan uusiutumisen vuoksi, minkä seurauksena kasvihuonekaasut laskisivat, mikä edistäisi Suomelle asetettuja ilmastotavoitteita. Autoveron poiston kautta uusiutuva autokanta säästäisi myös henkiä; liikenneonnettomuudet eivät välttämättä vähenisi, mutta uudet autot olisivat turvallisempia. Osa kommenteista kiitti yleisesti uudistushalukkuudesta ja

rohkeudesta toteuttaa tarvittavia uudistuksia. Ulkomaisen raskaanliikenteen tulo maksujen piiriin oli myös positiivinen seikka.

## Kehitysehdotukset liikenneverkon rahoituksen uudistamiseksi

Viimeiseen lukuun on kerätty muutamia kommentteista poimittuja kehitysehdotusta liikenneverkon rahoitusvajeen ratkaisemiseksi.

- Autoveroon sisältyvää päästöveroa tulisi uudistaa siten, että:
  - 0-päästöisen auton (sähköauto) autoveron päästöosuus olisi 0 %.
  - 1 - 50g päästöisen auton (ladattava hybridi) autoveron päästöosuus puolittuisi nykyisestä.
  - 50 - 120g päästöisen auton (pieni bensa/diesel-auto) autoveron päästöosuus pysyy ennallaan
  - Yli 120 g vero nousisi asteittain jolloin 220 g päästöillä autovero kaksinkertaistuisi nykyisestä.  
Polttoaineeseen korvamerkitty tiekunnostus vero 5 - 10 c/L. Sähköautoille, ja ladattaville hybrideille kilometriperustainen tiemaksu seurantalaitteella.
- Ajoneuvovero on ja säilyy, mutta: mitä vähemmän auto kuluttaa päästöjä, sitä edullisempi sen ajoneuvovero ja autovero on.
  - JOS päästöt ovat alle 100 co2, niin ensimmäiset 3 vuotta ei tarvitse maksaa ajoneuvoveroa ollenkaan. (ns. valtion tukema porkkana siirtyä vähäpäästöihin ajoneuvoihin)
  - Autovero: mitä vähemmän auto kuluttaa päästöjä, sitä edullisempi autovero on.
  - Tieverkstovero: Otetaan käyttöön kaikkia ajoneuvoja koskeva tieverkstovero, joka liitetään osaksi kokonaisverotusta (ns. yle-veromalli). Nämä rahat korva merkitään 100 % teiden ylläpitoon.
    - Tieverkstovero olisi 0,1 % valtion verotuksessa.
  - Polttoainevero: Pysyy ennallaan, mutta 10 % verosta korvamerkitään tieverkoston ylläpitoon
- Liikenneverkko, autoveron ja myös käyttömaksun poisto voitaisiin rahoittaa yksinkertaisesti liikenneverolla joka koskee kaikkia Suomen kansalaisia. Tosiasiaan on, että kaikki suomalaiset tarvitsevat tieverkstoa siitä riippumatta omistavatko he auton vai ei. Tästä syystä myös vastuu tieinfrastruktuurin ylläpidosta kuuluu koko kansalle, ei pelkästään autoilijoille.
- Kannattaisin tietulleja Norjan malliin jos rahat korvamerkattaisiin tien omistajalle (kunta/valtio/yksityinen) ja rahat olisi pakko käyttää 50 % / 50 % suhteessa teihin ja julkiseen liikenteeseen. Pakottava säännös rajaisi tietullien määrää sinne missä niiden taloudellinen vaikutus on selvä.