



Asia tulisi käsitellä 1.4.2014

§ 113

**Ympäristölausunnan lausunto kaupunginhallitukselle
oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittäneen työryhmän
raportista**

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausunto

Ympäristölausunto antoi 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 uudentyyppistä 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. Uuden verojärjestelmän sosioekonomiset ja taloudelliset vaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verokertymään on selvitettävä tarkkaan ennen veron käyttöönottoa.

Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet. Yhteiskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriveroista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville.



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. Kilometriverso 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.

Järjestelmään tulisi olla mahdollista liittää alueellisia ruuhka- ja 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 ehdottoman tärkeää voida käyttää kestävästi 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. On selvitettävä miten kilometriversojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota esim. työelämän vaatimaan palvelutasoon yltäen.

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 hidas toteutettavuus. Edellä esitettyjen taustatietojen pohjalta olisi perusteltua toteuttaa Helsingin seudulla nopeammalla aikataululla pilottityyppinen kokeilu alueellisesta sujuvuusmaksusta.

Käsittely

Merja Kurki-Suonio: Kappaleesta 6 poistetaan ensimmäisen virkkeen ensimmäinen lause ja kappaleen 6 ensimmäinen lause kuuluu: Järjestelmään tulisi olla mahdollista liittää alueellisia ruuhka- ja sujuvuusmaksuja.

Vastaehdotus:

Matti Niemi: Lisätään kappaleen (3) perään uusi lause: "Uuden verojärjestelmän sosioekonomiset ja tulonjaolliset vaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verokertymään on selvitettävä tarkkaan ennen veron käyttöönottoa".

Kannattajat: Tuula Palaste-Eerola

Vastaehdotus:

Timo Latikka: Poistetaan kappale 3.



Kannattajat: Hanna Lähteenmäki

Vastaehdotus:

Timo Pyhälä: Lisätään kappaleen (4) "Valtakunnallinen kilometriversojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet." loppuun seuraava lisäys: "Yhteiskuntarakenteen hajautumisehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriversoista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville."

Kannattajat: Matti Niemi

Vastaehdotus:

Timo Pyhälä: Lisätään kappaleen (4) "Valtakunnallinen kilometriversojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet." loppuun seuraava lisäys: "Yhteiskuntarakenteen hajautumisehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriversoista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville."

Vastaehdotus:

Timo Pyhälä: Kappaleen (7) "Tuoton kohdentaminen" loppuun lisättäisiin seuraava virke: "On selvitettävä miten kilometriversojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia



kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota esim. työelämän vaatimaan palvelutasoon yltäen."

Kannattajat: Matti Niemi

1 äänestys

JAA-ehdotus: Poistetaan kappale 3.

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen (3) perään uusi lause: "Uuden verojärjestelmän sosioekonomiset ja tulonjaolliset vaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verokertymään on selvitettävä tarkkaan ennen veron käyttöönottoa".

Jaa-äännet: 2

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki

Ei-äännet: 7

Joona Haavisto, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen (4) "Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet." loppuun seuraava lisäys: "Yhteiskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriveroista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville."

Jaa-äännet: 1

Timo Latikka



Ei-äännet: 8

Joona Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälahti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleen (7) "Tuoton kohdentaminen" loppuun lisättäisiin seuraava virke:

"On selvítettävä miten kilometriverojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota esim. työelämän vaatimaan palvelutasoon yltäen."

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Joona Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälahti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

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

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 uudentyyppistä 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 kestävästi 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 pienenisi 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 hidas toteutettavuus. Edellä esitettyjen taustatietojen pohjalta olisi perusteltua toteuttaa Helsingin seudulla nopeammalla aikataululla pilottityyppinen kokeilu alueellisesta sujuvuusmaksusta.

Esittelijän perustelut

Kaupunginkanslia on pyytänyt ympäristölautekuntaa, kaupunkisuunnittelulautekuntaa, HKL:n johtokuntaa ja yleisten töiden lautekuntaa antamaan asiasta lausunnot 27.3. mennessä.



Ympäristölausun lausunnolle on saatu lisäaikaa 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.

Lausuntopyynnössään 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.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

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

Liitteet

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

Otteet

Postiosoite
PL 500
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
ymk@hel.fi

Käyntiosoite
Viikinkaari 2a
Helsinki 00790
<http://www.hel.fi/ymk>

Puhelin
+358 9 310 1635
Faksi
+358 9 310 31633

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
800012-62637
Alv.nro
FI02012566



Ote
Kaupunginhallitus

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautekunta 25.03.2014 § 83

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautekunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Lausunto

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittänyt työryhmä on tuottanut erittäin monipuolisen aineiston siitä, minkälaisia vaikutuksia autoilun verotuksen muuttamisella kokonaan käytön mukaiseksi olisi. Muutos tarkoittaisi kiinteiden verojen (autovero ja ajoneuvovero) muuttamista kilometriveroksi. Raportti antaa hyvät edellytykset liikenteen verotuksen uudistamismahdollisuuksien arviointiin.

Kilometrivero olisi hyvä keino valtion liikennepolitiikan tuottavuuden lisäämiseksi. Kilometrivero ei olisi veron keräämisestä aiheutuvilta kustannuksiltaan yhtä tehokas kuin nykyinen veromalli. Kilometrivero olisi kuitenkin nykyistä verojärjestelmää merkittävästi monipuolisempi työkalu, jolla liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita voitaisiin toteuttaa huomattavasti paremmin kuin nykymallilla. Valtion liikennepolitiikkaan aiheuttaa nykyisin mittavaa tehottomuutta se, että valtion usein fiskaalisten tavoitteiden perusteella asettamat liikenteen kiinteät verot ohjaavat eri suuntaan kuin valtion liikennepolitiikan tavoitteet ja niiden perusteella määritetyt liikennepolitiikan toimet. Kilometriveron avulla valtion liikennepolitiikan vaikuttavuutta voitaisiin olennaisesti parantaa, sillä kilometrivero mahdollistaisi eri toimenpiteiden vaikutusten yhdensuuntaistamisen.

Selvityksen liikenteelliset vaikutustarkastelut on tehty valtakunnallisilla strategisilla liikennemalleilla. Mallit antavat hyvän kuvan vaikutusten suunnista ja suuruusluokista valtakunnallisella tasolla, jos kerättävä kokonaisveromäärä kilometriveron myötä säilyy nykyisellään. Kilometrivero 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 päästö- ja onnettomuuskustannukset alenisivat. Lähimainkaan näin suuria



vaikutuksia ei valtakunnallisella tasolla ole saavutettavissa millään muilla viime vuosina tutkituilla liikennesuunnittelun tai liikennepoliittikan keinoilla. Vaikutuksia kaupunkiseuduille ei ole selvityksessä vastaavalla tavalla tutkittu, mutta voidaan sanoa, että vaikutukset olisivat samansuuntaisia mutta pienempiä. Käyttöön perustuva verotus on kiinteää verotusta selkeästi 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.

Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Liikenteen kilometriverotusta ei tulekaan hinnoitella maaseudulle kaupunkiseutuja edullisemmaksi ja tällä lailla synnyttää tulonsiirtoa kaupungeista haja-asutusalueille. Mahdolliset yhteiskunnan aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen saralla. Autoilun verotusta ei tule kytkeä osaksi aluepolitiikkaa.

Liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että alueellisia maksuja joskus tulevaisuudessa voidaan ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Tällaisesta hinnoittelusta päättäminen tulisi tapahtua kaupunkiseudun toimesta ja kerättävät tulot tulee olla käytettävissä sillä alueella, mistä ne kerätäänkin. Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia.

Jos edellä mainituista näkökulmista huolimatta valtakunnallinen henkilöautojen kilometrivero toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa



lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen.

Digitalisointumiskehitys vaikuttaa olennaisesti myös liikkumiseen ja liikenteeseen. Esimerkkejä tästä ovat verkkokaupan kasvun edesauttama logistiikan nopea kehittyminen sekä sosiaalisen median vaikutus tapahtumien järjestämiseen ja markkinointiin. Käyttäjät ovat valmiita hyödyntämään ja myös tuottamaan ajantasaista informaatiota omissa liikkumisvalinnoissaan. Älyliikenteen kehittyvät palvelut ja järjestelmät perustuvat kasvavassa määrin ajantasaisiin liikennetietoihin. Helsingin liikennejärjestelmä on jo suhteellisen lyhyellä aikavälillä muuttumassa ajantasaista informaatiota tuottavaksi ja entistä vuorovaikutteisemmaksi. Tämä kehitys luo hyvän pohjan uusille palveluille. Kaupungin roolina on toimia mahdollistajana palvelujen ja järjestelmien kehityksessä.

Palvelutarjonnassa tulee nykyisten liikkumisen tapojen kehittämisen ohella panostaa uusien palvelumallien mahdollistamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriönkin voimakkaasti esiin nostama Mobility as a Service -malli (MaaS, liikkuminen palveluna), jossa asiakas saa yhden kaupallisen operaattorin kautta kaikki liikkumiseen liittyvät palvelunsa kattaen niin eri liikennemuodoilla liikkumisen, niihin liittyvän informaation kuin maksamisen, on merkittävimpiä potentiaalisista tulevaisuuden ratkaisuista, joilla Helsingin liikenteen haasteita voitaisiin ratkaista. Helsinki on valmis osallistumaan älyliikenteeseen liittyvien ratkaisujen kehittämiseen ja mahdollistamiseen yhteistyössä muiden viranomaistoimijoiden kanssa. Helsinki toimii aktiivisesti palvelumarkkinoiden kehittämisen hyväksi ja pitää olennaisena, että yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa määritetään kaupungin ja koko julkisen sektorin tarkoituksenmukainen rooli.

Tienkäyttömaksuihin ja muihin liikenteen sähköisiin palveluihin liittyen on jatkossa tärkeää määritellä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden työnjako ja selvittää mm. tietosuojaan ja hallintoon liittyvät kysymykset. Helsinki on avoin syventämään yhteistyötä mm. edellä mainituissa aiheissa.

Käsittely

25.03.2014 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Eija Loukoila: Kohta 6 / Muutos:

Ensimmäinen virke muotoon: Liikenteen verotuksen tulee olla tasa-arvoista eri puolilla Suomea. Muuten kappale poistetaan.



Perustelut: Tasa-arvo perustuu useisiin tekijöihin. Nämä tasa-arvomittarit tulee laatia etäisyyksien (esim. peruspalvelujen saatavuus), joukkoliikennemahdollisuuksien, tarpeen jne. mukaan. Vastakkainasettelu kaupunki vs. maaseutu ei ole Helsingin asia, siksi lausunnon tämä kohta tulee poistaa.

Kannattajat: Hennariikka Andersson

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohta 6 / Muutos:

Ensimmäinen virke muotoon: Liikenteen verotuksen tulee olla tasa-arvoista eri puolilla Suomea. Muuten kappale poistetaan.

Perustelut: Tasa-arvo perustuu useisiin tekijöihin. Nämä tasa-arvomittarit tulee laatia etäisyyksien (esim. peruspalvelujen saatavuus), joukkoliikennemahdollisuuksien, tarpeen jne. mukaan. Vastakkainasettelu kaupunki vs. maaseutu ei ole Helsingin asia, siksi lausunnon tämä kohta tulee poistaa.

Jaa-äännet: 5

Jape Lovén, Matti Niiranen, Tom Packalén, Elina Palmroth-Leino, Outi Silfverberg

Ei-äännet: 3

Hennariikka Andersson, Eija Loukoila, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Heta Välimäki

Esittelijän ehdotus voitti äänin 5 -3, poissa 1.

Eija Loukola ilmoitti seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen: Kohta 6 / Muutos:

Ensimmäinen virke muotoon: Liikenteen verotuksen tulee olla tasa-arvoista eri puolilla Suomea.

Muuten kappale poistetaan.

Perustelut: Tasa-arvo perustuu useisiin tekijöihin. Nämä tasa-arvomittarit tulee laatia etäisyyksien (esim. peruspalvelujen saatavuus), joukkoliikennemahdollisuuksien, tarpeen jne. mukaan. Vastakkainasettelu kaupunki vs. maaseutu ei ole Helsingin asia, siksi lausunnon tämä kohta tulee poistaa.



18.03.2014 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ville Lehmuskoski, liikennesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079
ville.lehmuskoski(a)hel.fi
Mikko Lehtonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37117
mikko.j.lehtonen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.03.2014 § 124

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi 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.

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

Kilometriveron 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 tietosuoja- ja vastaavat oikeudet vaarannu.

Selvityksen liikenteellisten vaikutustarkastelujen mukaan verokertymältään samansuuruinen kilometrivero 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 tulisiikin varmistaa nykyistä paremmin liikenteen verotuottojen tasapuolinen kohdentaminen liikennesuoritteiden perusteella.

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

Esittelijä

osastopäällikkö
Osmo Torvinen

Lisätiedot

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