

Ajankohtaisia näkökulmia liikenteen hinnoitteluun

Paikallisliikennepäivät 26.9.2019

Atro Andersson

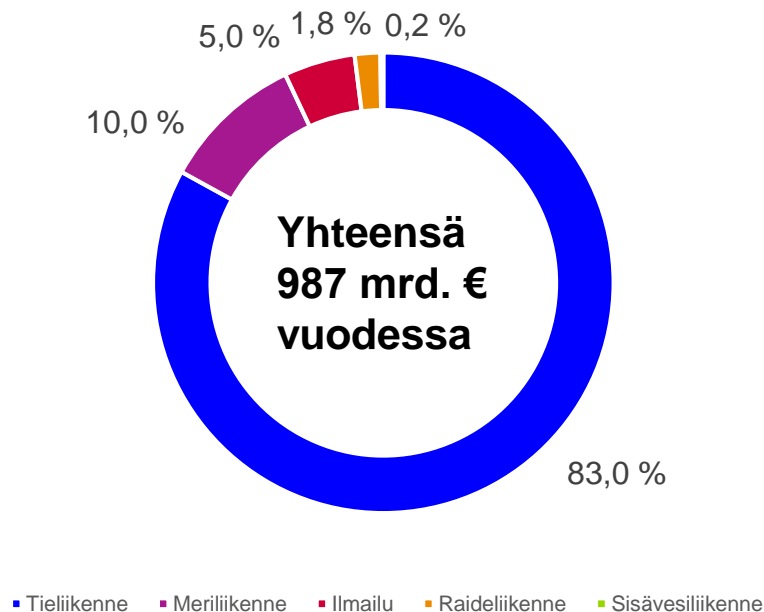


Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities -tutkimus

Liikenteen ulkoiset kustannukset (EU28)

- Komissio julkaisi kesäkuussa 2019 [tutkimuksen](#), joka arvioi liikenteen ulkoisia ja infrastruktuurin kustannuksia EU28-maissa.
- Arvio vuosittaisista ulkoisista kustannuksista on **987 mrd. €** (7 % alueen yhteenlasketusta BKT:sta).
- Tie-, rautatie- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurikustannukset olivat yhteensä **267 mrd. €**.
- Arvion mukaan kustannuksista hinnoitellaan veroilla ja maksuilla n. kolmasosa.

Liikenteen **ulkoiset** kustannukset (EU28, 2016)



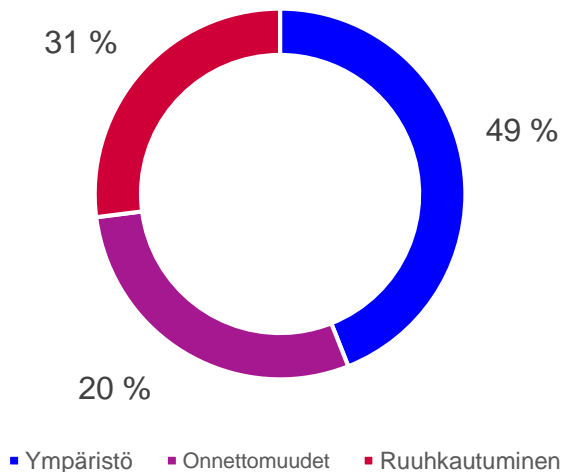
Komission tutkimus (Suomi)

- Tutkimuksessa on arvioitu myös Suomen tie-, rautatie- ja sisävesiliikenteen kustannuksia.
- Ulkoisten kustannusten on Suomessa arvioitu olevan n. **7,7 mrd. € vuodessa** ja infrastruktuurikustannusten noin. **2,6 mrd. € vuodessa**.
- Arviot ovat Suomen kohdalla korkeampia kuin aiemmissa selvityksissä ja ero selittyy selvästi korkeammilla yksikköarvoilla esim. CO2-tonnin hinnalle.

Liikennemuoto	Osuus, %	Kustannukset, €
Tieliikenne	96 %	7,4 mrd. €
Raideliikenne	3 %	0,23 mrd. €
Sisävesiliikenne	1 %	0,07 mrd. €
Yhteensä	100 %	7,7 mrd. €

Komission tutkimus (Suomi)

Ulkoisten kustannusten jakauma



Ympäristökustannus	Osuus, %
Ilmasto (CO2)	36 %
Ilmansaasteet	12 %
Melu	9 %
Well-to-tank	9 %
Ympäristön tuhoutuminen	33 %

Tutkimuksen politiikkasuosituksia

- Tutkimuksessa suositellaan eri liikennemuodoille toimenpiteitä, joiden avulla ulkoisia kustannuksia voitaisiin hinnoitella nykyistä tehokkaammin
- Tieliikenteeseen ehdotetaan kilometripohjaisten tiemaksujen laajempaa käyttöä sekä niiden porrastamista ajan ja paikan, esimerkiksi ruuhkautumisasteen, mukaan.
- Raideliikenteessä ehdotetaan ratamaksun lisämaksujen käyttöä kiinteiden kustannusten kattamiseksi sekä maksujen porrastamista melun mukaan.
- Sisävesiliikenteessä ehdotetaan, että väylämaksuja porrastettaisiin päästöjen mukaan.

Tutkimuksen politiikkasuosituksia

- Meriliikenteen osalta ehdotetaan, että satama- ja väylämaksuja tulisi porrastaa ilmansaasteiden mukaan sekä lisäksi työskennellä päästöjen vähentämiseksi globaalilla tasolla mm. IMO:n päästöstandardien kautta.
- Ilmaliikenteessä sen sijaan tarvitaan uusia toimenpiteitä kasvihuonekaasupäästöjen hinnoitteluun globaalilla tasolla ja yhteistyössä ICAO:n kanssa sekä lisäksi tarvittaisiin lentoliikenteen maksujen ja verojen porrastusta paikallisten ulkoisvaikutusten (ilmansaasteet, melu) mukaan.
- Tutkimuksen pääasiallinen viesti on, ettei hinnoittelu yksinään ole riittävää ilmastopolitiikan kannalta, vaan sen tueksi tarvitaan myös muita toimia.

Tuoreita akateemisia tutkimuksia liikenteen hinnoittelusta

Tuoreita tutkimuksia

- Börjesson & Hess (2019) ovat arvioineet neljän kaupungin (Helsinki, Lyon, Göteborg, Tukholma) osalta sitä, mitkä tekijät selittävät suhtautumista ruuhkamaksuihin kyselytutkimuksissa.
 - Ruotsissa tapahtunutta muutosta suhtautumisessa ruuhkamaksuihin ennen ja jälkeen kokeilun selittää taustatekijöiden muutosten sijaan ns. status quo -viinoma.
- Cipriani ym. (2019) simuloivat mahdollisen ruuhkamaksun käyttöönoton vaikutuksia siirtymään liikennemuotojen välillä Roomassa.
 - Tutkijat arvioivat, että kestävien kulkumuotojen osuus niillä alueilla, joihin ruuhkamaksu vaikuttaisi suoraan, kasvaisi jopa 25 %.
 - Myös muilla Rooman alueilla saman suuntaisia vaikutuksia, mutta merkittävästi pienempiä.

Tuoreita tutkimuksia

- Eliasson (2016) arvioi ruuhkamaksujen sosiaalista oikeudenmukaisuutta
 - Ruuhkamaksut ovat yleisesti ottaen oikeudenmukaisia jos niiden tarkoituksena on sujuvoittaa liikennettä hinnoittelun keinoin, mutta jos tarkoitus on tuottojen kerääminen tämä muuttuu.
 - Göteborgissa annettiin vapautus maksuista työsuhdeautoille, joka vaikutti kielteisesti oikeudenmukaisuuteen; oikeudenmukaisuuden näkökulmasta keskeistä on mallin valinta.
- Tässä lueteltuna vain muutama esimerkki aihepiiriin liittyvistä tutkimuksista, sillä alan tutkimus on aktiivista!

Hallitusohjelman kirjaukset liikenteen hinnoittelusta ja verotuksesta

Hallitusohjelman kirjauksia

- Suomi vähintään **puolittaa liikenteen päästöt** vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- Käynnistetään kestävän liikenteen vero- ja maksu-uudistus, joka vähentää päästöjä. Uudistuksen pohjaksi tehdään laaja-alainen vaikutusten arviointi.
- Käynnistetään työ, joka tähtää tätä hallituskautta pidemmällä aikajaksolla liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaamiseen.
- Työssä otetaan huomioon sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueellinen tasa-arvo samalla, kun päästövähennykset tiukentuvat.

Hallitusohjelman kirjauksia

- Luodaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen hiilineutraaliustavoitteen mukaisesti, kehitetään mittaristoja ja tehdään käyttövoimauudistus
- Säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton ja valmistellaan raskaan liikenteen vinjettimaksu.
- Uudistetaan autoilun työsuhde-etua siten, että etu suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa ja uudistetaan samalla muiden työsuhde-etujen verotusta niin, että sillä tuetaan tasapuolisemmin myös kevyen ja julkisen liikenteen sekä liikkumispalvelujen (MaaS) käyttöä.

Liikenteen verotuksen työryhmä

- Valtiovarainministeriö on asettanut työryhmän, joka selvittää liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta.
- Työryhmään osallistuu asiantuntijoita eri ministeriöistä sekä Verohallinnosta ja Liikenne- ja viestintävirastosta ja sen toimikausi loppuu 1.3.2021. Tutkijoita, etujärjestöjä ja keskeisiä sidosryhmiä kuullaan työn tueksi.
- Työryhmän tehtävä liittyy hallituskautta pidempään aikaväliin, mutta tavoitteet tulevat hallitusohjelmasta.
- Työryhmä ei kuitenkaan valmistele ruuhkamaksulakia.
- [Lisää tietoa työryhmästä löytyy hankeikkunasta.](#)

Eurovinjettidirektiivi

- EU-tasolla tiemaksuja sääntelee direktiivi 1999/62/EY verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä.
- Komissio antoi esityksen uudeksi direktiiviksi vuonna 2017 ja asian käsittely jatkuu neuvoston työryhmässä.
- Suurimpana muutoksena komissio on esittänyt aikaperusteisista maksuista (vinjeteistä) luopumista siirtymäaikojen puitteissa sekä direktiivin soveltamisalan laajentamista myös muihin kuin raskaisiin ajoneuvoihin.
- Käsittelystä riippuen direktiivin uudistus täytyy huomioida myös kotimaisia uudistuksia suunnitellessa.