

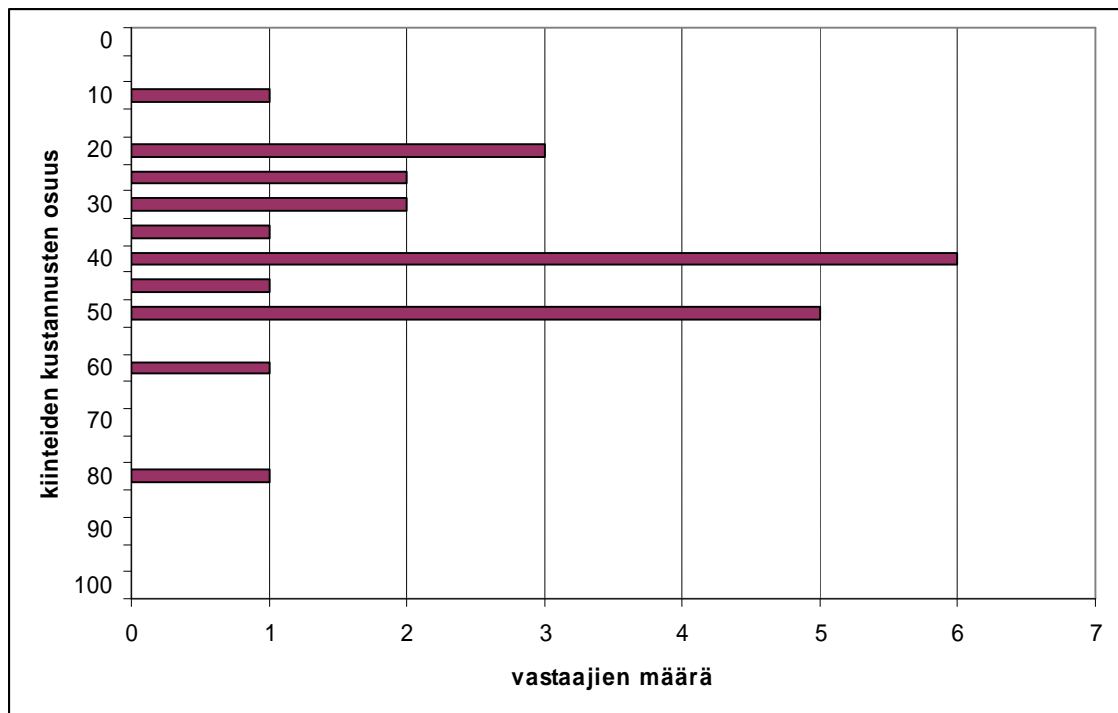
Tiemaksumarkkinat

Kooste ITS Finlandin tulevaisuustyöskentelyn asiantuntijakyselyn 1. kierroksen tuloksista (25 vastaajaa)

TTY 21.8.2007

Syyt siirtyä tai olla siirtymättä käyttöön perustuviin maksuihin autoilussa

Tulevaisuustyöskentelyn asiantuntijoita pyydettiin ottamaan kantaa, **mikä olisi sopiva kiinteiden ja muuttuvien kustannusten osuus henkilöauton tavanomaisella käyttömäärällä.** Nykyisin henkilöauton tavanomaisella käyttömäärällä vuotuisista kustannuksista yli 60 % on kiinteitä, minkä vastaajat kokivat olevan liian paljon. Maksujen tulisi määräytyä enemmän käytön mukaan. Suurin osa asiantuntijoista (17) oli sitä mieltä, että muuttuvien kustannusten osuus tulisi olla suurempi kuin kiinteiden osuus (ka muuttuvat: 61,9 %, ka kiinteät: 38,1 %). Asiantuntijoista 5 arveli, että muuttuvien ja kiinteiden kustannusten osuus tulisi olla yhtä suuri.



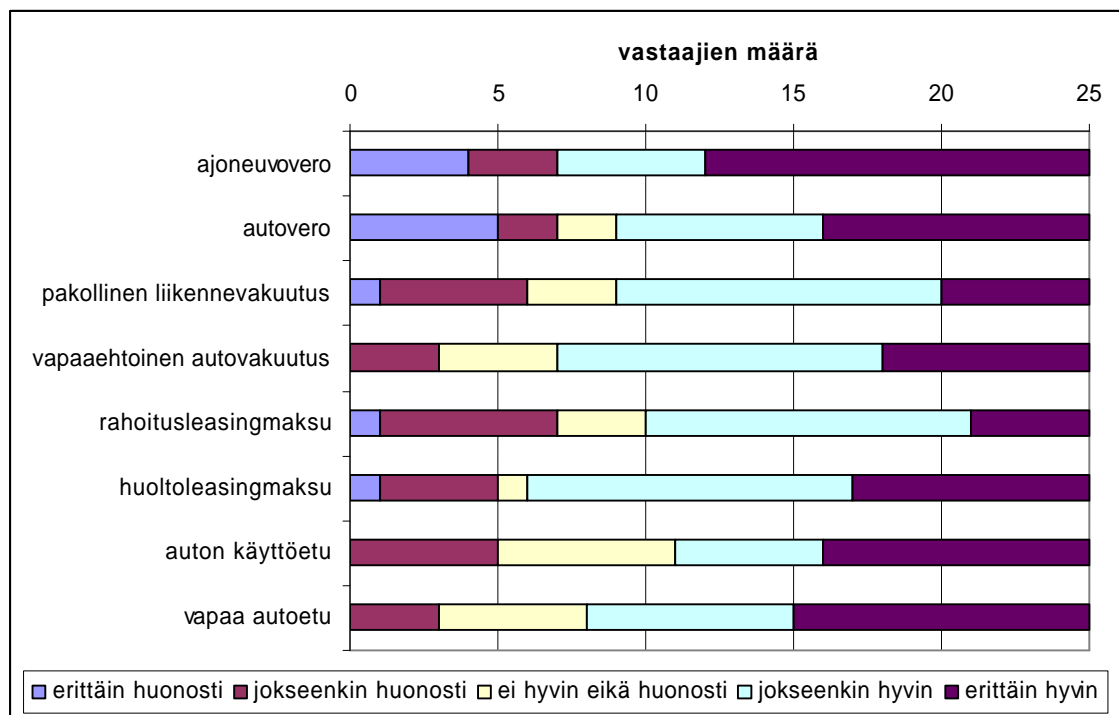
Kuva 1. Tulevaisuustyöskentelyn asiantuntijoiden näkemykset siitä, mikä olisi sopiva kiinteiden kustannusten osuus henkilöauton tavanomaisella käyttömäärällä.

Vastaajat olivat perusteluissaan samoilla linjoilla. Käyttöön perustuva maksu ohjaa parhaiten liikkumista ja kannustaa oikeaan kulkutapaan. Muuttuvien kustannusten suuremmalla osuudella kuljettaja voi itse vaikuttaa kustannuksiin ajotottumuksiaan muuttamalla. Samalla toteutuu aiheuttaja maksaa -periaate: jokainen maksaa infrastruktuuri-tarpeensa ja aiheuttamansa ympäristövaikutukset. Vastaajat pitivät tärkeänä, että auton muuttuvat kustannukset ovat selvästi suurempi osuus kustannuksista, jolloin omistaja/haltija/kuljettaja ymmärtää, että valinta oman auton käytöstä tehdään joka kerran erikseen, kun liikkeelle lähdetään.

Ajotavan lisäksi pienempi kiinteiden kustannusten osuus vaikuttaisi myös autokantaan. Auton hankkimisen kynnyks on matalampi, jolloin autokanta uusiutuisi todennäköisesti nykyistä nopeammin ja käytössä olisi turvallisempia ja vähäpäästöisempiä autoja.

Toisaalta muuttuvien kustannusten osuuden kasvattamiseen liittyi myös epäilyksiä. (Kaksi vastaajaa oli sitä mieltä, että kiinteiden osuus tulisi olla yli puolet, jopa 80 %.) Suurimmat epäilyt liittyvät siirtymäkauteen. Auton hankinnassa ollut vero on jo maksettu, joten alussa siirtymän pitäisi olla pieni ja sitä pitäisi kasvattaa vuosien mitaan. Liian suuri muutos muuttuvien kustannusten suuntaan tekisi autoilusta lyhyellä aikavälillä huomattavan kallista. Mahdolliseen muutokseen liittyy myös epäilyjä siitä, että kiinteitä kustannuksia ei alenneta samassa suhteessa kuin muuttuvia nostetaan. Muuttuvien kustannusten suurempaan osuuteen liittyy myös huoli järjestelmän oikeudenmukaisuudesta: pitkien etäisyyksien maassa, jossa joukkoliikenteen toimivuus on useilla alueilla suorastaan heikkoa, ei ajosuoritteeseen perustuva osuus voi olla liian suuri, mutta kuitenkin sen pitäisi olla kannustava. Lisäksi vastauksissa todettiin, että auton hankinnalle tulisi olla selvä kynnyks, ettei autoa hankita turhan löyhin perustein.

Tulevaisuustyöskentelyssä arvioitiin, **miten erilaiset verot, maksut ja edut soveltuvat määräytyviksi ajosuoritteeseen perustuen**. Tarkasteltavia luokkia oli yhteensä kahdeksan: ajoneuvovero, autovero, pakollinen liikennevakuutus, vapaaehtoinen autovakuutus, rahoitusleasingmaksu, huoltoleasingmaksu, auton käyttöetu ja vapaa autoetu. Arviot eri verojen, maksujen ja etujen soveltuvuudesta kerättiin viisiportaisen asteikon avulla (erittäin huonosti (1) – erittäin hyvin (5)).



Kuva 2. Asiantuntijoiden näkemykset siitä, miten eri kohteet soveltuisivat määräytyviksi ajosuoritteeseen perustuen.

Parhaiten ajosuoritteeseen perustuvaksi sopivina vastaajat pitivät vapaata autoetua, vapaaehtoista autovakuutusta, huoltoleasingmaksua ja ajoneuvoveroa. Ajoneuvoveron soveltuvuutta perusteltiin mm. sillä, että kustannukset pitäisi määräytyä käytön, ei omistamisen mukaan. Toisaalta ajoneuvoveron erittäin huonoa soveltuvuutta (3 vastaajaa)

perusteltiin Suomen suurilla alueellisilla eroilla, jonka vuoksi Etelä-Suomen ulkopuolella asuvat menettäisivät järjestelmässä, sillä heillä ei välttämättä ole mahdollisuutta vaikuttaa ajomääräänsä.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen arveltiin soveltuvan hyvin määräytyväksi ajosuoritteeseen mukaan, sillä ajosuorite vaikuttaa onnettomuusriskiin. Ajosuoritteeseen lisäksi tulisi kuitenkin ottaa huomioon muitakin tekijöitä, kuten missä ja milloin ajaminen tapahtuu. Toisaalta tunnistettiin, ettei onnettomuusriski ole suoraan verrannollinen onnettomuusriskiin: riski voi kokemattomilla kuljettajilla olla suurempi kuin paljon ajavilla.

Vastaajia pyydettiin **arvioimaan, voisiko ajosuoritteeseen perustuva verojen ja maksujen kerääminen olla jollain tavalla parempi järjestelmä kuin niiden keruu polttoaineen hinnan yhteydessä.** Verojen ja maksujen keräämiseen ajosuoritteeseen perustuen vastaajat suhtautuvat varovaisen myönteisesti. Lähes kaikki vastaajat arvelivat, että ajosuoritteeseen perustuva verojen ja maksujen kerääminen voisi olla parempi järjestelmä kuin niiden keruu pelkästään polttoaineen hinnan yhteydessä.

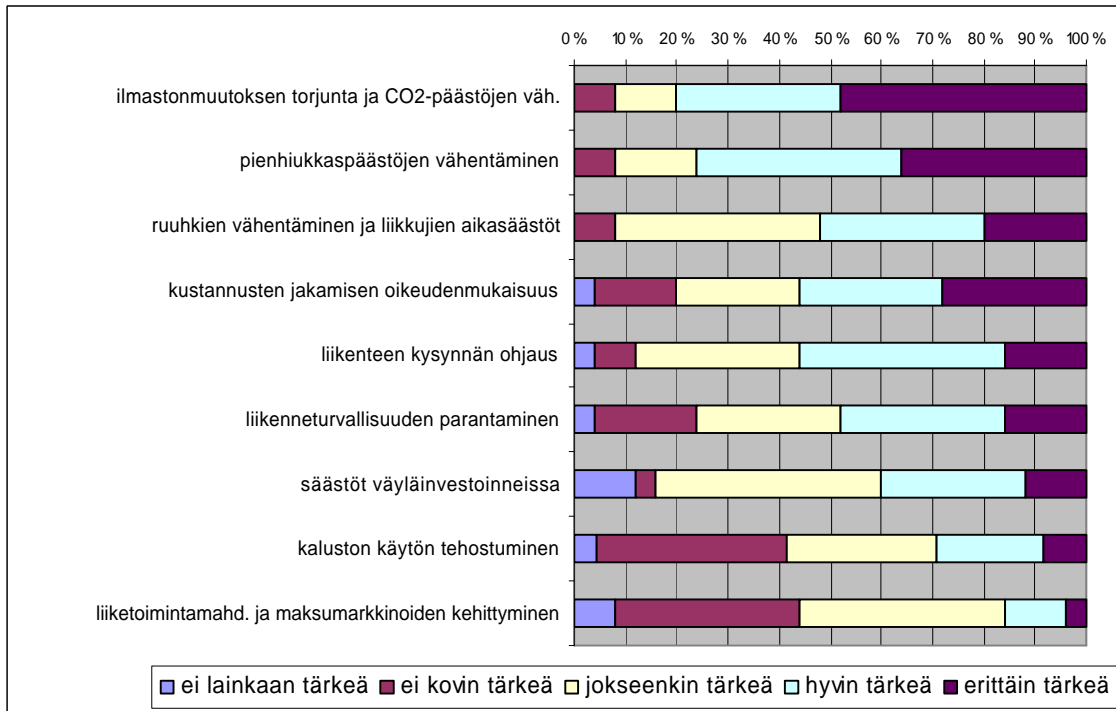
Vastauksissa todettiin, että polttoaineesta maksetaan jo nyt tavallaan ajosuoritteeseen ja -tapaan perustuen, mutta maksu ei ohjaa riittävästi käyttöä. Maksujen keruu pelkästään polttoaineen oston yhteydessä ei toimi ruuhkien vähentämisessä, eikä polttoaineen hinnan korottaminen esimerkiksi huomioi tarpeeksi erilaisia käyttäjäryhmiä. Polttoainekulujen lisäksi tarvitaan paikannukseen perustuva maksu, jolla voidaan ottaa eri tienkäyttäjryhmillä huomioon myös missä, milloin ja millä nopeudella ajetaan. Tarvitaan tehokkaampaa alueellista ja ajallista ohjausmahdollisuutta.

Verojen ja maksujen keräämiseen ajosuoritteeseen perustuen liittyi kuitenkin myös epäilyjä. Vaikka edut ruuhkien ja kysynnän hallinnan kannalta tunnistettiin, todettiin, että on syytä harkita tarkkaan, onko se riittävä peruste järjestelmän käyttöönotolle. Ajosuoritteeseen perustuvaa verojen ja maksujen keruuta pidettiin kalliina ja monimutkaisena, kun taas polttoaineen hintaan sisältyvä maksu on yksinkertainen ja kuitenkin varsin tehokas järjestelmä. Uusien maksujen ja verojen käyttöönottoon liittyy myös epäilyksiä todellisesta hyötyjästä.

Vastaajilta **pyydettiin mielipiteitä väittämään, jonka mukaan nykyinen tapa kerätä maksut etukäteen (ja tästä johtuva kiinteiden kustannusten korkea osuus) johtaa ”investoinnin” ulosmittaamiseen ajamalla, myös turhia kilometrejä.** Vastaukset perusteluineen jakaantuivat vahvasti kahtia. Väittämän kanssa voimakkaasti eri mieltä oli 13 vastaajaa. Perustelua oli, että polttoainekustannukset ovat nykyisellään niin korkeat, ettei turhaa ajoa tapahdu. Auton arvo myös säilyy paremmin ja huolto- ja leasingkulut ovat alhaisemmat, mikäli autolla ajetaan vähän. Kiinteiden kustannusten suuri osuus ei juuri johda turhiin kilometreihin, vaan vanhoihin ja halpoihin autoihin.

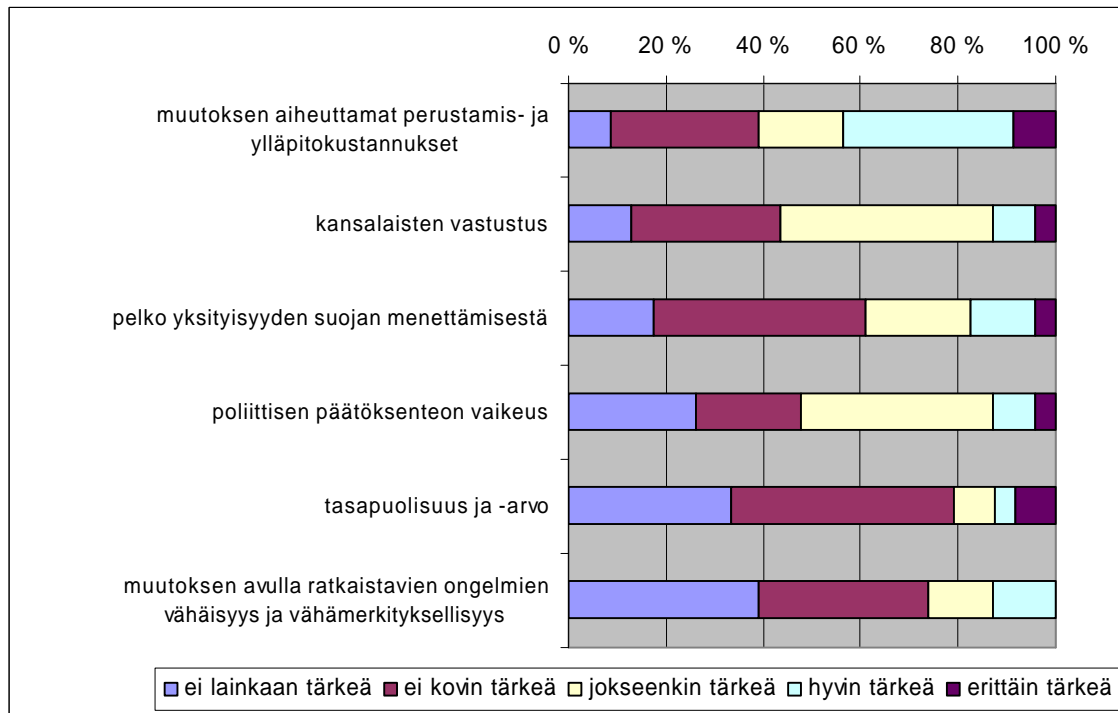
Toisaalta tunnistettiin, että kun auto on hankittu, sitä myös silloin käytetään. Varsinaisesti ”turhia ylimääräisiä kilometrejä” ei ajeta, mutta valinta joukkoliikenteen ja oman auton käytön välillä saatetaan usein tehdä perustellen, että jo hankitulla autolla, josta on myös ajoneuvovero ja liikennevakuutus maksettu, kannattaa ajaa, koska sen käytön rajakustannus on edullinen joukkoliikenteen maksuihin nähden. Lisäksi ajatellaan, että hankittua autoa pitää hyödyntää, koska sen arvo laskee ikääntymisen myötä joka tapauksessa.

Osa vastaajista (10) puolestaan arveli, että korkeiden kiinteiden kustannusten vuoksi ns. turhaa ajoa jossain määrin syntyy. Todettiin, että harva kuitenkaan perustelee ajoa sillä, että hankittua autoa pitää hyödyntää. Sen sijaan auto luo uusia liikkumistarpeita, sillä se mahdollistaa joukkoliikennettä nopeamman liikkumisen paikkoihin, jonne ei ehkä lainkaan tulisi lähdettyä ilman henkilöautoa. Verotuksen ja maksujen painotuksen muuttaminen muuttuviin kustannuksiin saisi auton omistajat miettimään myös matkan teon järkevyyttä. Samalla todettiin, että alhaisilla muuttuvilla kustannuksilla on ensisijaisesti vaikutus kulkutavan valintaan: mikäli "korvausvelvollisuus infrastruktuurin käytöstä ja vakuutusturvan kuormittamisesta" perustuisi ajosuoritteeseen enemmän kuin omistamiseen, oman auton käyttö vähenisi ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyisi.



Kuva 3. Asiantuntijoiden näkemykset siitä, mistä syistä tulisi siirtyä nykyistä laajemmin ajosuoritteeseen perustuvaan maksamiseen autoilussa.

Tärkeimmäksi syyksi siirtyä nykyistä laajemmin ajosuoritteeseen perustuvaan maksamiseen autoilussa koettiin ilmastomuutoksen torjunta ja hiilidioksidipäästöjen väheneminen. Ympäristöongelmien torjumiseksi tarvitaan rahallinen porkkana, jolla ihmisten käyttäytymistä voidaan muuttaa. Ajosuoritteeseen perustuvilla maksuilla on myös kääntöpuolensa. Asiantuntijoilta pyydettiin näkemyksiä myös niistä **syistä, joiden vuoksi Suomessa ei tulisi siirtyä nykyistä laajemmin ajosuoritteeseen perustuvaan maksamiseen.**



Kuva 4. Asiantuntijoiden näkemykset siitä, mistä syistä EI tulisi siirtyä nykyistä laajemmin ajosuoritteeseen perustuvaan maksamiseen autoilussa.

Suurimpana syynä olla siirtymättä ajosuoritteeseen perustuvaan maksamiseen pidettiin muutoksen aiheuttamia suuria perustamis- ja ylläpitokustannuksia. Vastajat arvelivat teknisten ratkaisujen olevan vielä kalliita suhteessa liikenteellisiin ongelmiin. Ongelmalliseksi koettiin myös järjestelmän tasapuolisuus ja oikeudenmukaisuus. Pelkkää ajosuoritetta ei voida pitää hyvänä mittarina, sillä ajosuorite riippuu voimakkaasti asuinpaikasta. Maaseudun asukkaille ei voida kohdistaa maksuja suoraan suoritteiden perusteella, sillä suurimmat ongelmat johtuvat kaupunkiseutujen liikennemäärästä. Myös joukkoliikenteen palvelutaso tulisi ottaa huomioon ajosuoritteiden hinnoittelussa.

Ajosuoritteeseen perustuva maksaminen edellyttää tietojen saamista ajoneuvosta. **Asiantuntijoita pyydettiin ottamaan kantaa, kuinka tietojen saanti ajoneuvosta tulisi järjestää.** Vastausjakauma oli erittäin tasainen: vastaajista 5 oli vahvasti sen kannalla, että ajoneuvolaitteen tulisi lähettää vain laskutustietoa ja 6 vahvasti sitä mieltä, että ajoneuvolaitteen tulisi lähettää jatkuvasti sijaintietoa. Kokonaisuudessaan hieman suurempi vastaajista kannatti vain laskutustietoa lähettävää ajoneuvolaitetta.

Pelkän laskutustiedon kannalla olleet vastaajat perustelivat näkemystään yksityisyyden suojalla. Jatkuva sijainnin seuranta tuo mukanaan tietosuojongelmia eikä yksityisyyden suojaa voida varmistaa. Pelkkää laskutustietoa lähettävä laite on myös edullisempi, mitä pidettiin tärkeänä. Maksun perimiseen riittää pelkkä laskutustieto.

Jatkuvan sijaintiedon lähettämistä puolestaan perusteltiin monipuolisimmilla palvelumahdollisuuksilla. Jatkuva sijaintitiedon lähettäminen mahdollistaa mm. väylien kuormitusasteen tarkkailun, ruuhkatietoa ja onnettomuustilanteissa myös ajoneuvon sijaintitiedon toimittamisen (eCall-järjestelmä). Yksityisyydensuojan uskottiin olevan ratkaistavissa säädöksillä ja anonyymiteetin mahdollistavalla tekniikalla.

Ajosuoritteeseen perustuvat tiemaksut ja verot

Asiantuntijoilta kerättiin näkemyksiä, **miten auton hankintaan, omistamiseen ja käyttöön liittyvät verot tulisi periä autoilijoilta**. Lähes puolet vastaajista (12/25) oli vahvasti sitä mieltä, että verot tulisi kerätä käyttöön perustuvina km-maksuina nykyisen tavan sijaan. Nykyistä tapaa kannatti ehdottomasti 2 vastaajaa.

Nykyisen tavan perusteluina olivat epäilyt km-perusteisen maksun hyödyn saajista. ”Jos esim. uusien autojen verotusta lasketaan ja tätä kautta ohjataan ihmiset ostamaan uudempia ajoneuvoja, on riskinä että veronalennus kasvattaa vain automaahantuoja ja -kauppiaan kukkaroa ja autojen hinnat ei laske veroalen verran. Tällöin hankintaan liittyvät kustannukset pysyvät suhteellisen ennallaan ja sen päälle tulee nämä uudet maksut.”

Käyttöön perustuville km-maksuille oli useita perusteluja. Yleisesti perusteluna oli, ettei omistamisesta tulisi kertyä kustannuksia, vaan kustannusten pitäisi muodostua käytön mukaan. Näin pystytään ohjaamaan huomattavasti nykyistä verotuskäytäntöä tehokkaammin liikenteen kysyntää sekä vaikuttamaan mm. ruuhkautumiseen, väylien mitoitukseen, joukkoliikenteen käyttöön sekä hiilidioksidi- ja pienhiukkaspäästöjen määrään kaupunkiseuduilla.

Asiantuntijoilta tiedusteltiin myös, että **millaisia muutoksia autoiluun liittyviin veroperusteisiin tulisi tehdä**. Lähes kaikki vastaajat olivat sillä kannalla, että verotusta tulisi siirtää kiinteästä verotuksesta suoritteiden mukaiseen verotukseen. Perustelut olivat kuten edellä, eli että käyttäjän tulisi maksaa todellisen käytön mukaan. Samalla voitaisiin paremmin ohjata liikkumista yhteiskunnan kannalta toivottuun suuntaan.

Asiantuntijoita pyydettiin ottamaan kantaa kysymykseen, mille **liikkujaryhmille km-perusteiset tiemaksut olisi erityisen houkutteleva vaihtoehto**. Erityisen houkuttelevaksi suoriteperusteiset maksut koettiin niille käyttäjäryhmille, joille on tarjolla myös muita vaihtoehtoisia kulkutapoja (joukkoliikenne). Tiemaksut koettiin houkuttelevaksi myös vähän ajaville ja esimerkiksi talouksille, joissa ”kakkosauton” tarve on vain vähäistä, mutta toisinaan välttämätöntä. Toisaalta todettiin, että vaihtoehto on houkutteleva juuri niille käyttäjäryhmille, jotka jo nyt ajavat toivotulla tavalla: harkitusti, keskimääräistä vähemmän ja ruuhkattomina ajankohtina.

Tulevaisuustyöskentelyn asiantuntijakyselyssä **asiantuntijoita pyydettiin myös pohtimaan, millä tavoin siirtyminen km-perusteisiin tiemaksuihin vaikuttaisi liikenteeseen, kuljetuksiin, liikennemuotoihin, liikennekäyttäytymiseen ja ihmisten liikkumis päätöksiin**.

Positiivisina vaikutuksina lueteltiin:

- liikennemäärät jakautuisivat tasaisemmin liikenneverkolle, huipputuntien liikennemäärät tasoittuvat
- jos liikennesuorite on selkeä maksuperuste, osa auton kuljettajista muuttaa selvästi ajotottumuksiaan, samalla ajo muuttuu harkitummaksi
- henkilöautoliikenteen kysyntä vähenee, kimppakyydit yleistyvät ja toimintojen yhdisteleminen lisääntyy
- monet palvelu- ja urakointitoiminnat muuttuisivat hieman enemmän lähialuepainotteisiksi
- joukkoliikenne tulisi kilpailukykyisemmäksi ja houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi, erityisesti kaupunkiseudut ja raideliikenne.

Negatiivisina vaikutuksina mainittiin:

- voi lisätä muuttoliikettä maaseudulta taajamiin ja kaupunkeihin, mikäli maaseudulle ei annettaisi alennuksia
- logistiikkakustannusten nousu: kuljetukset ja jakeluliikenne kallistuvat → päivittäistavarat kallistuvat (mikäli ei erilaista järjestelmää)
- myös joukkoliikenne voi kallistua, mikä vähentää sen houkuttelevuutta
- monet autoilun varassa olevat palveluntuottajat kärsisivät.

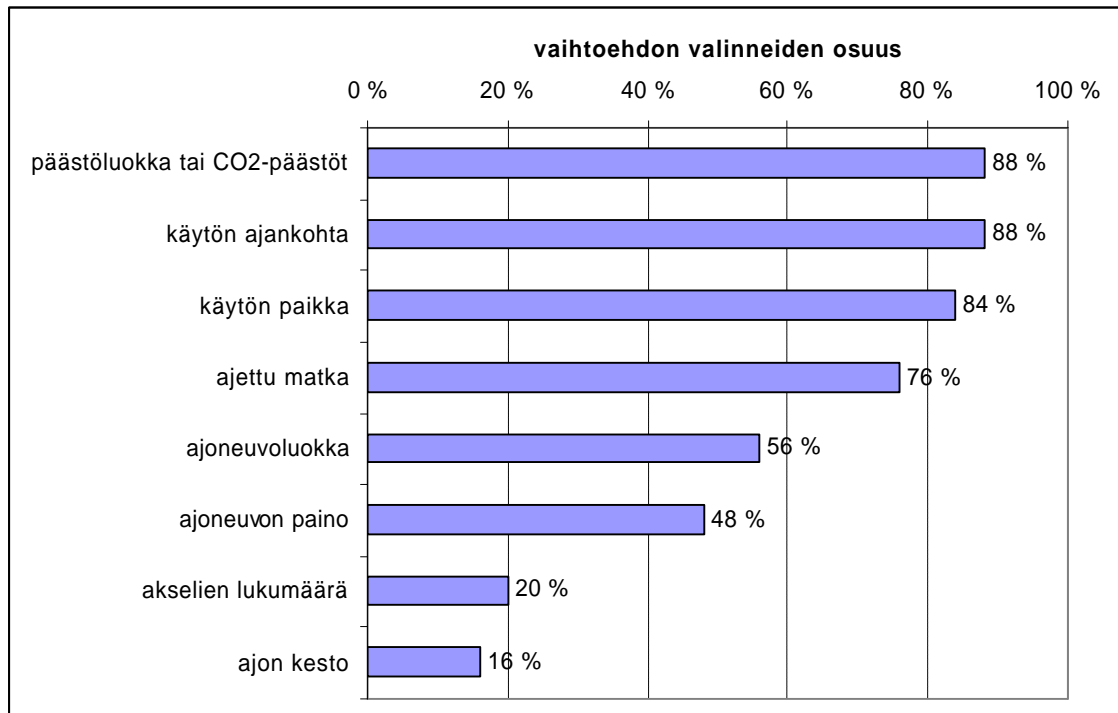
Suoriteperusteinen tiemaksu voisi ajettujen kilometrien lisäksi olla riippuvainen myös kellonajasta ja viikonpäivästä. **Asiantuntijoilta kysyttiin, miten mahdollisen km-perusteisen tiemaksun tulisi vaihdella ajankohdan mukaan.** Tiemaksuun voisi liittyä ns. ruuhkamaksu, jota peritään arkisin aamun (noin klo 7-9) ja iltapäivän (noin klo 15–18) ruuhkahuipputuntien aikana mm. kaupunkien sisääntuloväylillä ja keskusta-alueella. Vastaavasti tiemaksu voisi olla alhaisempi hiljaisen liikenteen aikana. Toisaalta maksupolitiikalla ei saisi kannustaa siirtämään liikkumista yöaikaan, mikä lisäisi onnettomuusriskiä. Maksuperusteiden ei myöskään tulisi siirtää liikennettä turvattomimmille väylille tai tuoda asutuskeskuksiin ylimääräistä raskasta ajoneuvoliikennettä.

Tiemaksu voisi määräytyä koko Suomessa samoin perustein, mutta se mahdollistaa myös erilaiset aluepoliittiset ratkaisut. **Asiantuntijoita pyydettiin pohtimaan, miten mahdollista km-perusteista tiemaksua tulisi soveltaa alueellisesti Suomessa.** Useissa vastauksissa todettiin, että km-perusteiset maksut soveltuisivat vain pääkaupunkiseudulle ja mahdollisesti myös suurimmille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere), joissa ovat suurimmat ruuhkat. Usein nämä vastaajat ymmärsivätkin kysymyksellä tarkoitettua erityistä ruuhkamaksua. Vastaavasti kuin ruuhkautuvilla alueilla nähtiin maksun korottamisen tai ylipäättään perimisen olevan tarpeen, todettiin, että harvaan asutuille seuduille tulisi myöntää alennusta. Toisaalta esitettiin, että valtaosa kuolonkolareista tapahtuu pääväylillä suurissa nopeuksissa, ei niinkään ruuhkissa, mikä puoltaisi maksun käyttöä kaikilla pääväylillä.

Kyselyvastauksissa nostettiin esiin tiemaksun perusteen määräytyminen myös alueen joukkoliikennetarjonnan mukaan. Korkean joukkoliikenteen palvelutaso alueille maksu voisi olla suurempi ja joukkoliikenteen palvelutason ollessa alhainen km-vero olisi pienempi; joukkoliikennepalvelujen ulkopuolella km-veroa ei välttämättä perittäisi lainkaan. Aluepoliittiset ratkaisut ovat myös maksun myötä paremmin mahdollisia. Eräs vastaaja totesi, että päätökset soveltamisesta tehtäisiin eduskunnassa, kun taas toisessa vastauksessa tuotiin esille mahdollisuus, että kaupunkiseuduilla päätettäisiin alueellisesti hinnoittelun soveltamistavasta. Tällöin voitaisiin mahdollisesti osa tuotoista ohjata alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen tai haittojen poistamiseen.

Asiantuntijoita pyydettiin myös pohtimaan, **minkä ajoneuvotyyppien tulisi maksaa mahdollista km-perusteista tiemaksua.** Pääsääntöisesti vastaajat (13/25) kokivat, että km-perusteiset maksut koskisivat kaikkia ajoneuvoja. Km-perusteista tiemaksua/veroa tulisi periä ensisijaisesti henkilöautoilta, koska ne ruuhkauttavat liikenneverkon ja aiheuttavat enimmät päästöt. Raskaan liikenteen km-verot kannustaisivat vähentämään tyhjänä ajoa ja näin tehostaisivat toimintaa. Muutamat jättäisivät moottoripyörät, mopot ja skootterit km-perusteisen maksujärjestelmän ulkopuolelle. Vastaajista 7 katsoi, että järjestelmän piiriin tulisi ottaa vain raskaat ajoneuvot. Toisaalta tunnistettiin, että raskaalta liikenteeltä ei pitäisi kerätä km-veroa enempää kuin sille voidaan maksuja palauttaa,

jotteivät logistiikkakustannukset entisestään nouse ja Suomen teollinen kilpailukyky heikkene.



Kuva 5. Asiantuntijoiden näkemykset siitä, mitkä perusteet km-perusteisen tiemaksun määrällä tulisi olla.

Taulukko 1. Asiantuntijoiden perusteluita mahdollisen km-perusteisen tiemaksun määrälle.

Päästöluokka/ CO2-päästöt	ympäristökuormitus on oleellinen liittyä ilmastonmuutoksen estämiseen
Käytön ajankohta ja paikka	tasaa väylästäön käyttöä eri aikoina (kaupunkiliikenne, ruuhkat) ottaa huomioon väylästäön käyttöasteen, alueellisen eriarvoisuuden ja vaihtoehtoisen, julkisen liikenteen palvelutason
Ajettu matka	pääperuste koko suoritteelle ja matkan hinnoittelun perusta vaatii rinnalle toisenkin mittarin
Ajoneuvoluokka	liittyy väylän kulumiseen ja tilatarpeeseen eri ajoneuvoluokat kuormittavat eri tavalla tiestä
Ajon kesto (perusteen käyttöä vastaan)	kannustaa nopeaan ajosuoritukseen ja on ristiriidassa liikenneturvallisuustavoitteiden kanssa

Lisäksi todettiin, että liikkeellelähtömaksu tai korkeampi maksu ensimmäisestä kilometristä kannustaisi välttämään tarpeetonta auton käyttöä ja rohkaisisi kevyen liikenteen käyttöön. Lisäksi esitettiin, että maksun määrään voisi vaikuttaa myös nopeus ja sen muutokset.

Asiantuntijoilta pyydettiin myös pohtimaan, **millainen siirtymäprosessi tarvittaisiin mahdolliseen km-perusteiseen tiemaksuun siirtymiseen**. Vastauksissa todettiin, että oikeudenmukainen ja tasapuolinen siirtymäaika voi toteutua mm. laajenevan kokeilun avulla, jolloin voi valita nykyisen tai uuden tavan. Kun kokeilu olisi laajentunut ja km-perusteinen järjestelmä yleistynyt, voitaisiin siirtyä pakolliseen vaiheeseen. Siirtymäkauden tarvittavasta pituudesta esitettiin arvioita mm. kuorma-autoille 5 vuotta ja muille autoille 10 vuotta. Toinen vastaaja esitti, että menee vähintään 5-6 vuotta, sillä tarvitaan

kokeiluja ja vaiheistusta, jotta saadaan näyttöjä hyvistä vaikutuksista. Vastaaja totesi myös, että asenteiden muokkaus on vaikeinta.

Uusiin autoihin voidaan asentaa (pakollisia) laitteita, mutta ajoneuvo kohtaisten investointien (laitteiden hankinta ja asennus) ulottuminen koko autokantaan on hidasta. Vanhojen autojen kohdalta siirtymäaika on pohdittava erityisen huolellisesti, jotta ne eivät joudu kaksinkertaiseen maksuvelvollisuuteen. Vanhat autot voisivat saada osan autoverostaan palautuksena.

Eräissä vastauksessa kokeilu kuvattiin ja ideoitiin jo varsin tarkkaan. Km-veroon siirtymisen kokoiluvaihetta varten säädettäisiin kokeilulaki. Kokeilu olisi osallistujille vapaaehtoinen eli uuden auton ostaja voisi halutessaan osallistua siihen. Kestoltaan kokeilu voisi olla kolmivuotinen. Kokeilussa perittäisiin km-perusteisesti kiinteä osa autoveroa (esim. vähintään 2000 euroa), vuotuinen ajoneuvovero sekä pakollinen liikennevakuutus (ja mahdolliset muut maksut kuten huoltoleasing yms.). Veron keräämistä varten ajoneuvoon asennettaisiin tarpeellinen satelliittipaikannusta hyödyntävä telematiikkalaitte. Maksun keruusta ja tilittämisestä valtiolle vastaisivat vakuutusyhtiöt, jotka osallistuisivat kokeiluun uusilla vakuutus tuotteillaan (km-perusteinen liikennevakuutus ja autovakuutus). Kokeilulain yhteydessä säädettäisiin myös km-maksujen keruun kriteereistä ja maksujen suuruudesta. Kokeilun aikana kerättäisiin kokemukset km-perusteisen maksukäytännön mahdolliseksi laajentamiseksi ja saattamiseksi pysyväksi.

Asiantuntijoilta kysyttiin myös, kuinka Suomen tulisi edetä km-perusteiden tiemaksun käyttöön otossa. Suurin kannatus (44 % vastaajista) oli Suomen itsenäisellä etenemisellä eli etenemisellä muista valtioista tai EU:sta riippumatta. Itsenäisen etenemisen ajateltiin myös tuovan mahdollisuuksia liiketoiminnan kehittämiseen. Vastaajista 28 % eteni mieluummin yhdessä sopivien kumppanimaiden kanssa. Yhdessä sopivien kumppanimaiden kanssa saataisiin laajemmin kokemuksia km-perusteisten maksujen toimituksesta erilaisissa ympäristöissä ja tilanteissa. Kokeilut tulisivat myös edullisemmiksi laite- ja ohjelmistoinvestointien jakautuessa suuremmalle käyttäjäjoukolle. Vastaajista 16 % odottaisi EU:n päätöstä. Mahdollisen EU-päätöksen tullessa olisi myös enemmän mahdollisia laitteiden ja infran valmistajia, ja hankintakustannuksia voitaisiin vähentää. Toisaalta järjestelmän pitäisi olla yhteentoimiva muiden EU-maiden järjestelmien kanssa. 12 % vastaajista oli sillä kannalla, ettei Suomen tulisi edetä vielä lainkaan, sillä ongelmat esim. Keski- ja Etelä-Eurooppaan nähden ovat vähäisiä.

Muina km-perusteisiin tiemaksuihin liittyvinä näkökohtina vastaajat toivat esille ongelman siinä, onko tiemaksun maksaja auton haltija, omistaja vai kuljettaja. Myös se kuka valvoo järjestelmää ja kuinka yksityisyyden suojasta huolehditaan, on ratkaistava. Satunnaisille käyttäjillekin tulee luoda menettelytapa tiemaksujen osalle. Samoin tulee varmasti pohdittavaksi, vapautetaanko joitakin erityisryhmiä maksuista ja millä perustein.

Ajosuoritteeseen perustuvat vakuutusmaksut

Ajosuoritteeseen perustuva vakuutusmaksu voi ottaa huomioon sekä ajokilometrien määrän ja liikenne ympäristön, jossa liikutaan, ja kuljettajan ajokäyttäytyminen liikenteessä (ylinopeudet, jarrutukset/kiihdytykset jne.). Kyselyyn vastaajia pyydettiin otta-
maan kantaa ja perustelemaan, **miten vakuutusmaksut tulisi periä autoilijoilta**. Sel-

västi suurempi osa vastaajista oli sillä kannalla, että maksujen tulisi perustua ajosuoritteeseen, kun hieman alle viidennes vastaajista oli nykyisen tavan kannalla.

Ajosuoritteeseen perustuvaa vakuutusmaksua perusteltiin aiheuttaja maksaa -periaatteen toteutumisella myös vakuutusten osalta. Toisaalta arvioitiin, että altistumisen määrä ei suoraan korreloi onnettomuusriskiin ja kysyttiin, tekevätkö vähän ajavat muita enemmän virheitä.

Erityisen houkuttelevaksi vaihtoehdoksi ajosuoritteeseen perustuvat vakuutusmaksut koettiin vähän ajaville. Toisaalta todettiin, että pelkän ajosuoritteen lisäksi tarkasteluun tulisi ottaa myös ajokäyttäytyminen.

Vakuutusmarkkinoille ajosuoritteeseen perustuvien vakuutusmaksujen ei juurikaan arveltu tuovan muutoksia. Muutoksen arveltiin lähinnä tuovan markkinoille nykyistä enemmän vakuutusvaihtoehtoja, mikä aktivoisi vakuutuksenottajia kriittisyyteen ja arvioimaan tarkemmin omia ja oman taloutensa ajotottumuksia. Segmentointi muuttuisi ja markkinoiden dynamiikka lisääntyisi. Samalla kynnyks autovakuutuksen ottoon laskisi niillä, jotka ajotavallaan ja määrällään ym. saavat halvemmän vakuutusturvan. Vastavasti riskit tulisivat riskiasiakkaiden maksettavaksi. Toisaalta asiaan liittyi huoli hintojen noususta ja hintojen vertailtavuuden vaikeudesta.

Tulevaisuustyöskentely asiantuntijoita pyydettiin myös pohtimaan, **millä tavoin ajosuoritteeseen perustuvat vakuutusmaksut vaikuttaisivat liikenteeseen, kuljetuksiin, liikennemuotoihin, liikennekäyttäytymiseen ja ihmisten liikkumispäätöksiin**. Vastauksissa arvioitiin, että ajosuoritteeseen perustuvat vakuutusmaksut kannustaisivat hyvään liikennekäyttäytymiseen ja lisäisivät turvallisuutta. Ajaminen erityisesti riskiolosuhteissa saattaisi vähentyä, mutta todelliset vaikutukset jäisivät todennäköisesti vähäisiksi.

Ajosuoritteeseen perustuvat leasingmaksut

Leasingmaksutyypit ovat nykyisin rahoitusleasing ja huoltoleasing. Tulevaisuustyöskentelyn asiantuntijakyselyssä tarkasteltiin myös mahdollisuuksia luoda uudet leasingrahoitustuotteet, jotka perustuvat nykyistä enemmän ajosuoritteeseen (käsittää tässä ajosuoriteen ja -tavan). Kyselyyn vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa ja perustelemaan, **miten leasingmaksut tulisi periä autoilijoilta**. Vastaajien näkemykset jakaantuivat tasaisesti. Sekä nykyisellä tavalla että toteutuneeseen ajosuoritteeseen perustuva kk-maksu saivat lähes yhtä paljon kannattajia.

Perusteluina nykyisen leasingmaksutavan puolesta esitettiin:

- auton käyttö voi olla niin vähäistä, että auton arvo laskee nopeammin kuin leasingilta saamat korvaukset
- leasingyhtiön pitää saada auton kustannukset katetuksi, joten ei voi jäädä paljon epävarmuutta siitä, miten paljon käyttäjä lopulta autosta maksaa. Myös asiakasyritys haluaa tietää paljonko leasingauto maksaa per vuosi, eikä ole hyvä, jos hinta voi vaihdella paljon
- ajosuorite on nyt jo mukana koko sopimusaikaa koskevana
- ajomäärä ei juuri vaikuta auton arvoon
- leasing-maksuissa on monta osapuolta: rahoitusyhtiö, työnantaja, työntekijä, palkkaus ja verotus, mikä tekee siitä monimutkaisen vyyhdin.

Toteutuneeseen ajosuoritteeseen perustuvan kk-maksun puolesta esitettiin:

- nykyinen leasing-järjestelmä ohjaa asiakkaan asettamaan km-rajan tarpeettoman korkeaksi ja ulosmittaamaan tuon sitoumuksen. Turhat ajot varmasti vähenisivät.
- km-perusteinen kuukausilaskutus kannustaisi auton tarkoituksenmukaisempaan käyttöön. Ajosuorite ja -tapa vaikuttaa ajoneuvon kulumiseen ja arvon alenemiseen. Tällainen leasingmaksu kannustaisi autoa säästävään ajotapaan, joka on viime kädessä kaikkien etu.
- näin kukin maksaa siitä mitä käyttää, eikä rahoiteta muiden autoilua. Samalla päästään kohti ihmisten omaa valintaa ja vastuuta.
- kuukausittainen laskutus, joka sisältäisi kiinteän ja muuttuvan osan aiheutuneiden kustannusten suhteessa voisi lisätä asiakastyytyväisyyttä.

Ajosuoritteeseen perustuvat leasingmaksut olisi erityisen houkutteleva vaihtoehto vähän ajaville ja niille käyttäjäryhmille, jotka eivät halua sitoa pääomiaan autoon vaan haluavat maksaa kulutuksesta sen kokonaiskustannusten mukaisesti. Se voisi olla houkutteleva myös niille, jotka eivät pysty ennakoimaan tarkasti ajomääriään ja jotka voisivat valita tilanteen mukaan liikennemuotojen välillä. Toisaalta myös epäiltiin, ettei vaihtoehto juuri houkuttelisi ketään, sillä muuttuviin kk-kustannuksiin on hankala varautua.

Suurin osa arveli, etteivät ajosuoritteeseen perustuvat leasingmaksut juuri vaikuttaisi ajoneuvomarkkinoihin. Joustavampi ajoperusteinen leasing-maksu voisi jonkin verran lisätä käytäntönä leasingrahoituksen suosiota. Toisaalta siihen myös liittyi epäilyksiä, että se voisi vähentää leasingin suosiota rahoitusmuotona. Samalla käyttöön otetaisiin mahdollisesti parempia autoja, joilla kuitenkin ajettaisiin vähemmän.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, **millä tavoin ajosuoritteeseen perustuvat leasingmaksut vaikuttaisivat liikenteeseen, kuljetuksiin, liikennemuotoihin, liikennekäyttäytymiseen ja ihmisten liikkumispäätöksiin.** Vastaajista seitsemän arvioi, ettei tällä olisi vaikutusta. Kolme vastaajaa arveli, että vaikutus olisi samanlainen kuin km-perusteisten verojen ja vakuutusmaksujen kohdalla (edellä) ja neljä arvioi, että kilometrit vähenisivät. Ajosuoritteeseen perustuvat leasingmaksut todennäköisesti hiukan vähentäisivät liikennemääriä etenkin kaupunkiliikenteessä, koska liikkujalla olisi parempi mahdollisuus harkita tapauskohtaisesti kulkumuodon valintaa. Mikäli tarjolla olisi ajosuoritteeseen perustuva huoltoleasing, se luultavasti hieman parantaisi liikennekäyttäytymistä rohkaisemalla ajoneuvoa säästävään ajotapaan ja näin liikenne olisi myös hiukan turvallisempaa.

Ajosuoritteeseen perustuva autoetu ja kilometrikorvaukset

Lähes kaikki vastaajat arvelivat, että **jos verottaja hyväksyy automatisoidun ajopäiväkirjasovelluksen autoedun arvon määrittelyyn, samaa sovellusta tulisi voida käyttää valinnaisen kilometriveron (ajoneuvoveron maksaminen ajokilometrien mukaan) keruussa.** Näin autoedun arvo perustuisi todelliseen käyttöön. Vastausten perusteluissa todettiin, että kaikkien käyttöön perustuvien maksujen pitää perustua yhteen ja samaan laitteeseen ja sen tuottamaan informaatioon, joka eri käyttäjäryhmille voi tietysti olla erilainen. Yhdellä laitteella saadaan yksi lukema, jolloin tulkinnanvaraisuudet poistuvat eri laitteitten antamien tietojen välillä eikä ole tarvetta tuottaa samaa tietoa

usealla eri tavalla. Kuitenkin ajopäiväkirjassa tulee olla matkan tarkoitus ja tiemaksutiedoissa taksaperusteet. Jos tiemaksut korvataan erikseen, saadaan ne tästä sovelluksesta vaivattomasti.

Vastauksissa esitettiin, että valinnaisen kilometriveron määrä tulee automatisoida niin, ettei kuljettaja tee mitään, vaan seurantalaitteet hoitavat maksettavan summan esim. verottajalle tiedoksi. Verottaja hyväksyy nykyisin ajopäiväkirjan pitämisen, jonka avulla voi osoittaa, että oma ajo on jäänyt vähäisemmäksi kuin veroetuuden määrä "edellyttää". Nykyisin ei liene mitään estettä tuottaa automaattisesti ajopäiväkirjatuloste telematiikkalaitteen keräämän tiedon avulla. Kuljettajan pitäisi vain muistaa käyttää "oma ajonappia". Telematiikkalaitteeseen perustuvia ajopäiväkirjasovelluksia on jo markkinoilla. Kun verottaja hyväksyy em. käytännön, jonka euromäärä on vuosittain useita satoja tai tuhansia euroa ajoneuvoa kohti, on kyseenalaista edellyttää mitään aukottomampaa teknistä ratkaisua pienempien euromäärien keruuseen km-verona.

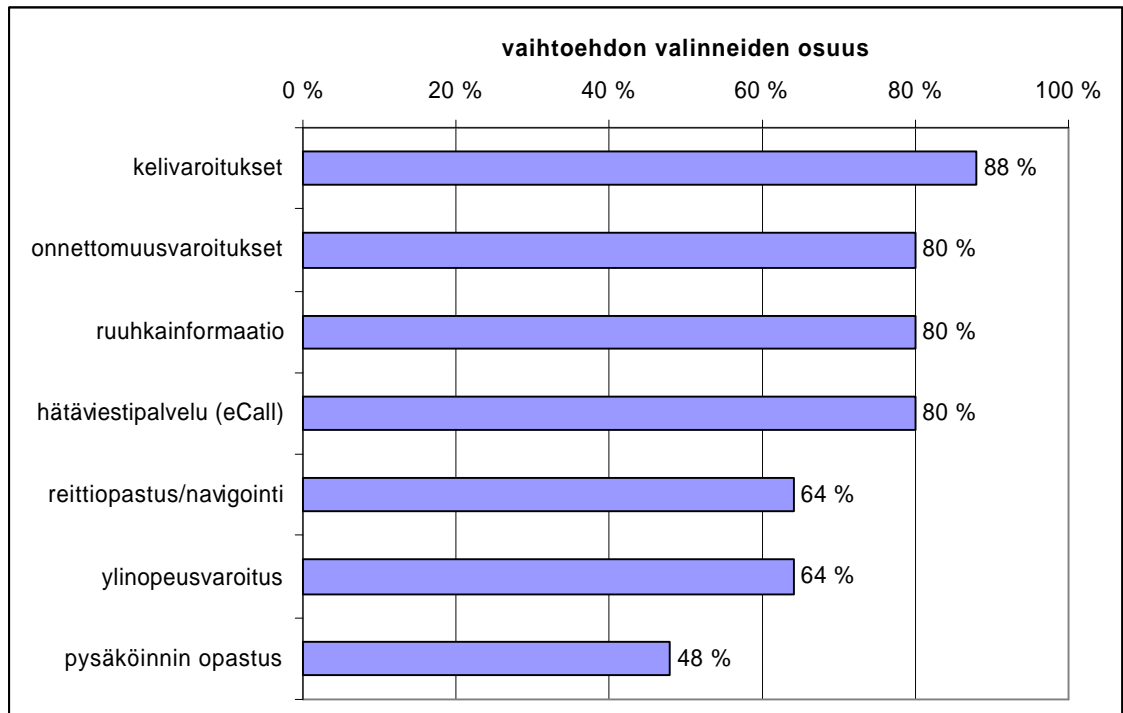
Toisaalta eräissä vastauksissa arveltiin, ettei kannattaisi liittää yhteen julkishallinnollisia yleisiä veroja tai maksuja ja työsuhde-etujen verotusta samaan järjestelmään. Lisäksi on syytä pohtia tarkkaan, miten järjestetään luotettavasti erottelu työ- ja omien ajojen välillä.

Kyselyyn vastaajia pyydettiin myös kertomaan, **millaisia muita näkökulmia ajosuoritteeseen perustuvaan autoetuun liittyy**. Monet matkat ovat monimutkaisempia kuin puhtaita työmatkoja tai omaa ajoa. Kuin matkoja yhdistetään ja esimerkiksi lapset vietään päiväkotiin tai kouluun työmatkalla, voi olla vaikea määrittää, mikä matkatyyppi on kyseessä. Toisaalta esitettiin, että pitäisi tunnistaa kuljettaja, jotta saadaan tieto, kuka hyödyntää autoetua. Myös järjestelmän oikeudenmukaisuuden valvonta nostettiin esille. Samoin pohdittiin, onko tämä turhaa byrokratiaa aika pienen rahan vuoksi. Ajosuoritteeseen perustuvan autoedun arvioitiin myös kannustavan välttämään "turhaa" ajoa. Samoin eräs vastaaja esitti, että myös työsuhdepysäköinti tulisi saada verotuksen piiriin.

Mikäli autoetu olisi aidosti km-perusteinen, se kannustaisi harkitsemaan nykyistä useammin kulkumuodon valintaa. Autoetuautolla ajamisen maksaisi aidosti joka kerralla eikä vain kerran kuussa. Kilometrikorvaukset ovat oleellinen osa monen yrittäjän ja työntekijän arkipäivää. Km-korvauksiin liittyvä kirjanpito ja laskutus vievät varsin paljon aikaa. Ajopäiväkirjasovelluksen avulla voidaan luultavasti säästää kustannuksia ja sovellus maksaa itsensä nopeasti takaisin.

Monitoimilaitteet mahdollisuutena

Ajosuoritteeseen perustuva maksujärjestelmä voidaan nähdä monien liikenteen palvelujen mahdollistajana, koska se tuo ajoneuvoihin korkean päätelaitepenetraation ja synnyttää näin mahdollisuuden palvelujen markkinointiin. Laite voi olla ns. monitoimilaitte. Kysyttäessä, **mitä palveluja vastaajien mielestä monitoimilaitteessa pitäisi maksusovellusten ohella olla**, kaikki nimetyt ehdotukset palveluista saivat vähintään noin puolen vastaajajoukon kannatuksen. Suurimman kannatuksen saivat kelivaroitukset, onnettomuusvaroitukset, ruuhkainformaatio ja hätäviestipalvelu. Kysymyksessä esitettyjen palvelujen lisäksi mainittiin polttoaineenhintavertailut, fcd-keruu vapaaehtoisuuteen perustuen ja lisäarvopalvelut yleisesti.



Kuva 6. Asiantuntijoiden näkemykset siitä, mitä palveluja monitoimilaitteessa tulisi olla maksusovellusten ohella.

Perusteluissa todettiin mm. että viranomaissovellukseen varotusinformaatio sopii hyvin. Eräissä vastauksissa todettiin, että käyttäjä haluaa vastinetta ajoneuvolaitteeseen investoidulle rahalle, ja tässä tapauksessa palvelut olisi juuri tämä vastine. Laitteen monipuolisuus voisi myös lisätä laitteen ja järjestelmän hyväksyttävyyttä, ja olla jopa keino saada ihmiset innostumaan ajosuoritteeseen perustuvista maksuista. Toisaalta eräs vastaaja totesi, että julkisen vallan vastuiden puitteissa tuotettujen palveluiden käyttömahdollisuuksien tulisi olla ensisijaisia. Kaupallisesti tuotettujen palveluiden käyttömahdollisuutta ei pidä rajata pois, mutta sen pitää olla valinnanvaraista. Se, että autossa olisi mahdollisimman vähän erillisiä laitteita, on myös toivottavaa turvallisuuden kannalta. On tärkeää, ettei laitteesta tule monimutkaista käyttöä ja ettei laitteen hinta nouse liian korkeaksi.

Monitoimilaitteisiin liittyen eräs vastaaja nosti tärkeänä kysymyksenä esille sen, mikä sovellus tuo laitteet ensin autoihin. Kuka maksaa laitteen ja kuka vastaa laitteen eri ohjelmistojen toiminnasta, ovat myös tärkeitä ratkaistavia kohtia. Tällöin ongelmatilanteissa tiedetään, kuka selvittää, missä vika on, kun jos sovellus häiritsee toista ja kuka vastaa esimerkiksi siitä, jos tiemaksu tämän vuoksi jää maksamatta.

Lähes kaikki asiantuntijat arvelivat, että km-veron keruu voisi olla laitteessa yksi maksusovellus muiden ohella. Tämä antaisi mahdollisuuksia lisäpalveluiden kehittämiseen ja toisaalta laitteistojen määrä ajoneuvossa tulee pitää pienenä. Veron keruu tulee myös edullisemmaksi, mikäli siihen ei tarvita erillistä laitetta. Ajatusta km-veron keruusta samassa laitteessa muiden sovellusten kanssa vastustanut kommentoi tätä sillä, ettei ole mielekäästä sekoittaa raha-asioita (km-veron maksu) muiden (esim. reittisuunnittelu) kanssa.

Kysyttäessä **vaatiiko km-veron keruu laitteelta jotain erityisominaisuuksia muihin sovelluksiin verrattuna**, vastaukset jakaantuivat näkemystä vastustaviin ja kannatta-

viin. Erot vastaajien välillä voivat tässä johtua siitä, mitä ymmärretään erityisominaisuudella. Mainittuja ominaisuuksia, joita laitteelta vaaditaan, olivat mm.: suojaus väärinkäytöksiä vastaan, 100 prosenttinen tietoturvallisuus ja toimintavarmuus, sinetöity, hyväksyty (sertifioitu) ja tarkastettavissa. Km-veron keruun todettiin vaativan valvontaa enemmän kuin muiden palveluiden. Myös kysyttäessä samaa **siinä tapauksessa, jos km-vero on auton haltijalle valinnainen, vaihtoehtoinen tapa maksaa auto- tai ajoneuvoveroa**, vastaajat totesivat, ettei valinnaisuus tai pakollisuus ei merkitse mitään eroa laitevaatimuksille.

Kun vastaajilta kysyttiin, ”voisivatko vakuutusyhtiöt tai teleoperaattorit tai muut osapuolet kerätä valtiolle myös kilometriverot? Mitkä muut osapuolet voisivat tulla kyseeseen kilometriverojen kerääjänä?”, hyvin erilaiset toimijat saivat kannatusta. Sekä kysymyksessä mainitut vakuutusyhtiöt että teleoperaattorit saivat kannatusta useilta vastaajilta, mutta myös mm. tieverkoston-ylläpitäjät, tieyhtiö, telematiikkapalveluntarjoajat, autoklubit, autonvalmistajan autopalveluyhtiö ja muut lisäarvopalvelun tuottajat mainittiin. Eräässä vastauksessa todettiin, että nykykäytännön mukaan tiemaksuoperaattoria tulisi kilpailuttaa. Toinen vastaaja puolestaan esitti, että tarvitaan palveluoperaattori, jonka verkkosivuilta käyttäjä voisi seurata oman veronsa kertymää ja joka laskee käyttäjää kerran kuukaudessa.

Vakuutusyhtiöiden katsottiin sopivan hyvin km-veron kerääjiksi, koska ne voisivat samassa laitteessa tarjota omia, uusia vakuutus tuotteitaan. Kaikki autoilijat ovat entuudestaan jonkin vakuutusyhtiön asiakkaita ja vakuutusyhtiöillä on kehittyneet laskutusjärjestelmät. Teleoperaattoreita puolestaan pidettiin sopivana km-veron kerääjiksi, koska laitteessa tarvitaan sim-kortti tietoliikenneyhteyttä varten ja teleoperaattoreilla on nykyisin erittäin kehittyneet laskutusjärjestelmät, jotka saattaisivat sellaisenaan sopia km-veron keräämiseen. Liikenneinformaation palvelujen tarjoajien sopivuutta km-veron kerääjiksi puolsi se, että ne voisivat tarjota samassa laitteessa autoilijoille omia lisäarvopalvelujaan. Palveluntarjoajilla ei liene nykyisin kovin kehittyneitä laskutusjärjestelmiä. Taksikeskukset tai niiden taustalla toimivat palveluntarjoajat sopivat km-veron kerääjiksi sikäli, että niillä on toimivat maksutietojen käsittelyjärjestelmät ja ne ovat entuudestaan hyvin lähellä sovellusaluetta.

Toisaalta todettiin, että km-veron keräävän tahon tulisi olla auktorisoitu ja valvottu, joita vakuutusyhtiöt ja teleoperaattoritkin ovat, mutta AKE olisi viranomaisena sopivampi. Asian todettiin vaativan tarkkaa harkintaa ja ongelmana voivan olla verotuksen vaatima oikeusvarmuus. Arveltiin, että käytännössä ainakin vakuutusyhtiöt tullevat vastustamaan, koska eivät halua verovoudin imagoa ja asiakkaiden sotkevan veroja ja vakuutusmaksuja. Juridinen ongelma voi olla, ettei verotusta voi antaa liikeyrityksen tehtäväksi. Voi olla mahdollista, että eri tahot toimivat AKE:n alihankkijoina ja toimittavat tälle tietoja verotusta varten ja AKE sitten perii. Eräs vastaaja totesi, että erilaisia toimijoiden yhdistelmiä on olemassa, ja olisi syytä erottaa tiedon ja rahan kerääjät toisistaan. Toisaalta epäiltiin sitä, kuka yksityinen taho haluaisi ottaa kantaakseen verotukseen liittyvät imagon ja erilaiset epäselvyyksistä johtuvat selvittelyt. Myös kansainvälinen kehitys nostettiin esille: Eurooppaan ollaan luomassa tiemaksujen vapaat keruumarkkinat (hyväksytyille toimijoille sertifioituilla laitteilla ja ohjelmistoilla) ja mahdollisina toimijoina näillä markkinoilla voivan olla esim. TollCollect sekä, polttoaine- ja luotto-korttiyhtiöt.

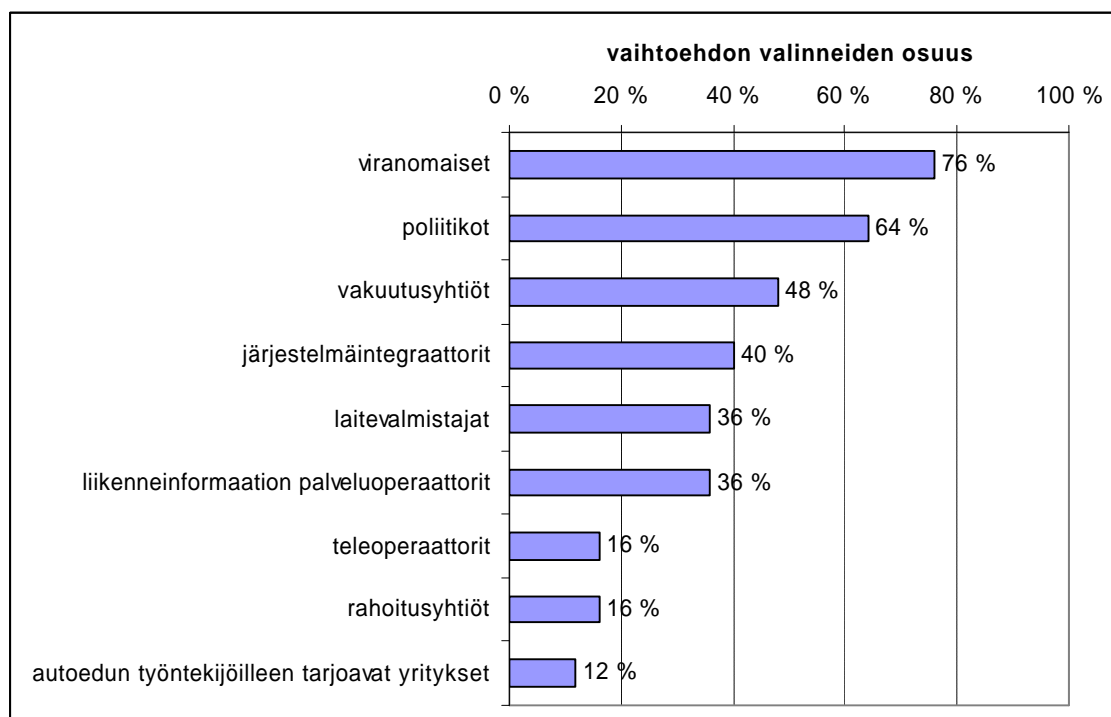
Kehityspolkuja ajosuoritteeseen perustuviin maksuihin

Asiantuntijoilta pyydettiin myös arvioita, minä vuonna tiemaksut, vakuutusmaksut, leasingmaksut ja autoedun verotus tullaan perimään Suomessa ajosuoritteeseen perustuen. Vastaajien vuosilukuarviot vaihtelivat lähivuosista vuoteen 2020, ja muutama vastaaja arveli, että osa ajosuoritteeseen perustuvista maksuista ei toteudu lainkaan. Vastausten keskiarvot (vuosiluku) olivat:

- leasingmaksu 2011
- vakuutusmaksu 2012
- autoedun verotus 2012
- tiemaksu 2014.

Vastauksissa todettiin, että tiemaksu on poliittisesti hankala, ja vaatii kansallista infrastruktuuria. Km-perusteiset vakuutusmaksut ovat jo markkinoilla esim. Englannissa. Leasingyritykset, jotka löytävät sopivan liiketoimintamalli, voivat myös ottaa sen nopealla aikataululla käyttöön. Vakuutusyhtiöiden motivaationa nähtiin riskiryhmien kaitseminen. Eräät vastaajat korostivat, että tekniikka kehittyy nopeasti ja myös sen soveltaminen on nopeaa. Toisaalta eräs vastaaja totesi, että tekniikan ja asenteiden kypsyminen vie vähintään 10 vuotta. Todettiin myös, että tiemaksu ei lainkaan edellytä satelliittipaikannusta ja se ilman satelliittipaikannusta toteutettuna se voisi olla vaikka jo 2010. Vakuutus- ja leasingmaksut ja jopa autoedun verotus koetaan positiivisluonteisina ja epäpoliittisina maksuina, joten niiden hyväksyttävyyys maksajatahoilla on suurempi kuin veroluonteisen tiemaksun.

Eniten kannatusta **kehityksen vetureiksi** saivat viranomaiset (76 % vastaajista kannatti) ja poliitikot (64 %). Myös vakuutusyhtiöt olivat lähes puolen vastaajajoukon (48 %) mielestä mahdollisia kehityksen vetureita. Esitettyjen vaihtoehtojen ulkopuolelta auton valmistajat ja maahantuoja saivat maininnat, samoin perustettava tieyhtiö.



Kuva 7. Asiantuntijoiden näkemykset siitä, kuka tai ketkä voisivat olla kehityksen vetureita.

Vastaajia pyydettiin nimeämään, **minkä palvelujen yleistymisen tai millaisen muun kehityksen arvellette avaavan tiemaksumarckkinoita**. Eniten mainintoja saivat tekniikan, erityisesti paikannustekniikan kehittyminen (6 mainintaa), ympäristötekijöiden arvostus ja ilmastonmuutos (5) sekä kansainväliset esimerkit (2). Yksittäisiä mainintoja saivat:

- halvat yhteensopivat laitteet
- käyttäjä maksaa -periaatteen yleistyminen
- tyytymättömyys tienpidon rahoitustasoon
- tarve uudistaa verotus
- lesingpalvelut ja autoedun verotus ajosuoritteiden mukaan
- tienpidon operoinnin markkinat sekä yhdisteltyjen matkantarjonnan (joukkoliikenne, autoilu, ...) markkinat
- tiemaksun maksamissovellus voi mahdollistaa muiden maksutapahtumien tekemisen samalla laitteistolla ja samoilla käyttäjäsovelluksilla
- vakuutusyhtiöiden oma tuotekehitysintressi
- polttoaineiden hintojen nousu ja ruuhkautuminen etenkin kaupungeissa
- Koska tienkäyttömaksujen tulee perustua joko kysynnän hallinnan tarpeeseen (esim. Helsingin seutu), rahoitustarpeeseen tai esim. haluun vähäpäästöisempään liikenteeseen, ovat viranomaiset ja poliitikot avainasemassa. Yksityinen sektori voi toteuttaa ja pyörittää toimiluvan turvin.

Asiantuntijat arvelivat, että **ajosuoritteeseen perustuvista sovelluskohteista ja osaluista** vakuutukset (7 mainintaa) ja leasing (3) **voisivat edetä nopeasti**. Perusteluina näihin mainittiin, että autovakuutus ja leasing eivät vaadi lainsäädännön muutoksia ja leasingissä kilometrimäärä vaikuttaa jo nyt maksuun.

Tulevaisuustyöskentelyn asiantuntijoilta pyydettiin näkemyksiä tekijöistä, jotka hidastavat kehitystä tiemaksujen käyttöönottossa. Hidastavia tekijöitä tunnistettiin useita. Useimmin mainittuja olivat poliittinen vastustus/hitaus (8 mainintaa) ja viranomaiset sekä julkishallinto (4). Poliitikoilla ja viranomaisilla nähtiin olevan suuri muutostarinta tiemaksuja kohtaan. Muita mainittuja olivat (kaikilla 2 mainintaa): verotuksen muutosvaikeudet ja VM, erilaiset intressit, kustannukset, tekniikka sekä asenteet ja asian tuntemattomuus. Yksittäisiä mainintoja saivat lisäksi lainsäädännön puute ja hitaus, kansalaisvastustus, bisnesmallit ja media (vääränlainen viestintä ja sen vaikutus). Eräs vastaaja totesi, että vääränlainen viestintä muutoksista johtaa kansalaisten muutostarintaan, jolloin poliittiset päättäjät eivät uskalla tehdä riittävän rohkeita päätöksiä. Tässä taustalla voi myös olla median tietämättömyys ja arvailut sekä veropelottelua. Tulonsiirtoihin liittyy yhteiskunnallinen keskustelu ja väistämättä joku hyötyy ja joku kärsii. Tämä aiheuttaa paljon poliittista väantöä ja pisteiden keruuta, vaikka asia ja tavoitteet sinänsä ovat kaikkien osapuolten hyväksyttävissä.

Kehitystä hidastavat asenteet. Tiemaksuista on ollut aiemmin suorastaan kiellettyä puhua. Nykyisin aiheeseen liittyy paljon suuria tunteita. Autoilu on edelleen monille vapauden symboli, johon koskeminen sattuu ja loukkaa. Poliitikkojen haasteena on, että selvitysten mukaan noin puolet äänestäjistä kannattaa ja puolet vastustaa tiemaksuja (tietämättä mistä on kysymys). Asioiden viestiminen ilman, että tulee vastustajien toimesta leimatuksi, on vaikeaa. Km-perusteiset verot nähdään myös lähtökohtaisesti "isovelvi valvoo" -järjestelmänä ilman, että vaivaudutaan paneutumaan, miten järjestelmä voidaan toteuttaa yksityisyyden suojaa kunnioittaen. Veroja kohtaan vallitsee yleinen vastustus, samoin on epäluottamusta poliitikkojen lupauksiin.