



Juha Tervonen, Heikki Metsäranta, Kati Kiiskilä

Tiemaksun hyväksyttävyys

Juha Tervonen, Heikki Metsäranta, Kati Kiiskilä

Tiemaksun hyväksyttävyys

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2010

Liikennevirasto
Helsinki 2010

Kannen kuvat: Visual Skilla

Verkkajulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-011-8

Edita Prima Oy

Helsinki 2010

Julkaisua myy/saatavana

Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)

Faksi 020 450 2470

Puhelin 020 450 011

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Juha Tervonen, Heikki Metsäranta, Kati Kiiskilä: **Tiemaksun hyväksyttävyyys**. Helsinki 2010. Liikenneviraston selvityksiä 4/2010. 58 s. + liitt. 13 s. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-011-8.

Asiasanat: hyväksyttävyyys, tiemaksu, kilometrimaksu, päivämaksu, polttoainevero, rahoitus
Aiheluokka: 02

TIIVISTELMÄ

Suomessa keskustelu tiemaksuista on painottunut asiantuntijoiden, poliitikkojen ja etujärjestöjen piiriin. Tiemaksuihin suhtaudutaan alati myönteisemmin. Liikennehallinto kannattaa tieliikenteen taloudellista ohjausta ja kaipaa uusia rahoitusmuotoja, mutta tieliikenteen maksurasitusta ei haluta lisätä. Puolueissa ja eduskunnassa tiemaksujen kannatus myötäilee äänestäjäkunnan ja elinkeinoelämän näkemyksiä. Ympäristöarvojen vahvistuminen ja liikennejärjestelmän rahoitustarpeet ovat lisänneet tiemaksun kannatusta. Varaukset perustuvat mm. eduskunnan päätösvaltaan verojen keräämisestä ja käytöstä sekä huoleen elinkeinoelämän kilpailukyvyistä.

Kansalaisten keskuudessa tiemaksujen hyväksynnän keskeisiä ehtoja ovat kansainvälisten tutkimusten mukaan:

- Liikenteellinen ongelma tai liikenteeseen liittyvä yhteiskunnallinen ongelma ja näiden ratkaisutarve on koettava suureksi.
- Liikennejärjestelmän toimivuuden takaaminen on koettava tärkeäksi.
- On oltava tarjolla tai on luotava sopeutumismahdollisuuksia eli vaihtoehtoisia kulku- ja kuljetustapoja sekä -reittejä.
- Maksun on nähtävä parantavan liikennejärjestelmän toimivuutta.
- Maksurasituksen on jakauduttava oikeudenmukaisesti eri tienkäyttäjryhmien kesken.
- Maksutulot on käytettävä liikennejärjestelmän hyväksi.
- Kansalaisten on saatava vaikuttaa tiemaksun suunnitteluun.
- Liikkumisen hinta ei saa kokonaisuutena nousta.

Kansalaiskyselyssä kysyttiin suhtautumista Suomen auto- ja ajoneuvoveron korvaamiseen kaikilta ajoneuvoilta kannettavalla tiemaksulla, jonka tuotot voitaisiin kohdentaa liikennejärjestelmän rahoitukseen. Vastaajista 48 % hyväksyi ajatuksen tiemaksusta, 46 % ei hyväksynyt sitä ja 6 % jätti vastaamatta kysymykseen. Kyselyn kohdealueilla (pääkaupunkiseutu, pääkaupunkiseudun ympäryskunnat, Turun seutu, Kuopion seutu ja Itä-Lappi) suhtautumisessa oli vain vähäisiä eroja. Eniten tiemaksua vastustivat autoa useimmin käyttävät useiden autojen kotitaloudet, sekä Itä-Lapin asukkaat. Kysyttäessä parasta tapaa korvata auto- ja ajoneuvoverot esitetyillä vaihtoehtoilla, vastaajista 43 % valitsi kilometrimaksun, 25 % polttoaineveron korotuksen ja 22 % päivämaksun.

Noin puolet vastaajista näki tiemaksun toimivana ohjauskeinona ja liikennepolitiikan työkaluna. Hyväksyttäviä asioita, joita tiemaksulla voitaisiin edistää, olivat enemmistön mielestä ympäristökysymykset, maksun kantaminen ulkomaille rekisteröidyiltä Suomen tieverkkoa käyttäviltä autoilta sekä yleensä kannustin harkita ajamisen määrää. Vastaajat kannattivat voimakkaasti tiemaksun tuoton käyttöä liikennesektorin ja tienpidon rahoitukseen. Tuottoja suotiin kohdentaa myös kevyttä ja joukkoliikennettä palvelemaan tienpitoon. Vähiten kannatettiin joukkoliikenteen tukemista ja rataverkon rahoitusta.

Juha Tervonen, Heikki Metsäranta ja Kati Kiiskilä: Vägavgiftens acceptabilitet. Helsingfors 2010. Trafikverkets undersökningar och utredningar, 4/2010. 58 s. + bilagor 13 s. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-011-8.

Nyckelord: acceptabilitet, vägavgift, kilometeravgift, dagavgift, bränsle-skatt, finansiering

SAMMANDRAG

I Finland har diskussion kring vägavgifter huvudsakligen förts mellan experter, politiker

och intresseorganisationer. Inställningen till vägavgifter har blivit allt positivare. Trafikförvaltningen stöder en ekonomisk styrning av vägtrafiken och efterlyser nya finansieringsformer, men vill inte öka avgifterna för vägtrafiken. Partierna och riksdagen stöder vägavgifterna i enlighet med röstarnas och näringslivets åsikter. Större miljövärden och trafiksystemets behov av finansiering har ökat förståelsen för vägavgifter. Förbehållen grundar sig bl.a. på riksdagens beslutanderätt att uppbära och använda skatter samt på oron över näringslivets konkurrenskraft.

Enligt internationella undersökningar är de centrala villkoren för att medborgarna ska acceptera vägavgifterna:

- Behovet att lösa trafikmässiga problem eller samhällsliga problem i anslutning till trafiken ska tas upp som viktiga frågor.
- Ett fungerande trafiksystem ska kunna garanteras.
- Alternativa res- och transportsätt och -rutter ska finnas till förfogande eller skapas.
- Avgiften ska kunna anses förbättra trafiksystemets funktion.
- Avgifterna ska fördelas rättvist bland olika väganvändargrupper.
- Intäkterna från avgifterna ska användas för trafiksystemet.
- Medborgarna ska ha rätt att påverka när vägavgiften planeras.
- Priset för mobilitet får inte som helhet stiga.

I enkäten frågades hur medborgarna förhåller sig till att bil- och fordonsskatten i Finland ersätts med en vägavgift som skulle uppbäras av samtliga fordon och intäkterna skulle allokeras till finansiering av trafiksystemet. 48 % av svarsgivarna godkände tanken om en vägavgift, 46 % var emot och 6 % svarade inte på frågan. Inom enkätens målområde (huvudstadsregionen, dess kranskommuner, Åboregionen, Kuopioregionen och Östra Lappland) var åsiktsskillnaderna endast små. Hushåll med flera bilar och som oftare använder bil, samt invånarna i Östra Lappland motsatte sig mest en vägavgift. På frågan som gällde alternativa sätt att ersätta bil- och fordonsskatten med en vägavgift svarade 43 % kilometeravgift, 25 % höjd bränsleskatt och 22 % en dagavgift.

Ungefär hälften av svarsgivarna ansåg att en vägavgift skulle vara ett fungerande styrmedel och trafikpolitiskt verktyg. Majoriteten ansåg att miljöfrågorna och att uppbära en avgift av utländska fordon som använder Finlands vägnät, samt i allmänhet ett incitament att överväga minskad användning av bil, skulle vara acceptabla medel som främjar vägavgiften. Svarsgivarna stödde kraftigast att intäkterna från vägavgiften ska användas för att finansiera trafiksektorn och vägunderhållet. En allokering av intäkterna förunnades också underhållet som gagnar GC-trafiken och kollektivtrafiken. Minst stöd fick alternativet att understöda kollektivtrafiken och finansieringen av järnvägsnätet.

Juha Tervonen, Heikki Metsäranta, Kati Kiiskilä: Acceptability of road charge. Helsinki 2010. Research reports of the Finnish Transport Agency, 4/2010. 58 p. + app. 13 p. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-011-8.

Key words: acceptability, road charge, kilometre charge, day charge, fuel tax, financing

SUMMARY

Experts, politicians and interest groups have led the debate on road charges in Finland.

Since the 1990's opinions have become more positive. Traffic administration desires economic instruments to be used both in transport policy and in financing the transport system. Yet there is no desire to raise the overall cost of transport. Political parties and the parliament conform to the views of voters and businesses. Strengthening environmental concerns and shortage of funds for the transport system have increased support for road charges. Reservations are based on the constitutional power of the parliament in decisions that concern taxation and the use of tax revenue, as well as concerns on the competitiveness of the industry.

Issues conditional to acceptance of road charges by the general public are:

- People consider traffic problems and/or related social problems to be big and in need of solution.
- Good performance of the transport system is considered important.
- Ways of adapting to road charges must exist; alternative travel and transport modes and routes.
- Charges must be seen to improve the transport system.
- Charges must be fair to all traveller groups.
- Revenue must be used in the benefit of the transport system.
- People must have a chance to say how charges are implemented.
- The overall cost of travel must not rise.

A Finnish postal survey tested the acceptance of a general road charge in five regional samples. Current fixed taxes on passenger cars and light goods vehicles were proposed to be replaced by road charge, and the revenue was proposed to be recycled within the transport system. 48 % of the respondents accepted the idea of a road charge, 46 % rejected it and 6 % did not answer the question. Regional differences in attitudes were very small, except for stronger rejection in Eastern Lapland. Strongest opposition came from households that drive most and own many cars. As a favoured pricing instrument 43 % of the respondents chose the kilometre charge, 25 % higher fuel taxes and 22 % the day charge.

Half of the respondents considered the road charge as a workable tool for transport policy. The majority of respondents saw that road charges could promote environmental issues, solve charging of free riding foreign vehicles on the road network, and provide an incentive to curb car use in general. The respondents strongly stood up for using road charge revenues in road keeping. Besides serving car traffic the accepted uses included also service of pedestrian traffic and public transport on public roads. Funding of public transport subsidies and the rail network were least favoured.

ESIPUHE

Tieliikenteen hinnoittelu on ollut vahvasti esillä Euroopan unionin liikennepolitiikassa ja Euroopassa on otettu käyttöön tiemaksuja ja kaupunkien ruuhkamaksuja. Samalla tiemaksut ovat nousseet osaksi liikennepolitiikan keinovalikoimaa myös Suomessa, vaikka niitä ei olekaan otettu käyttöön. Tieliikenteen hinnoittelu onkin jo osa poliittista keskustelua ja siitä keskustellaan myös tiedotusvälineissä. Tätä kautta kansalaisten tietoisuus tieliikenteen hinnoittelun eri keinoista on lisääntynyt. Tiemaksujen hyväksyttävyyden tilaa ei kuitenkaan ole tutkittu laajemmalla selvityksellä Suomessa.

Tässä selvityksessä on kuvattu tieliikenteen hinnoittelun hyväksyttävyyden kehitystä Suomessa ja esitetty tiemaksujen hyväksyttävyyttä selvittäneen kyselytutkimuksen tulokset. Työ on tehty kahdessa vaiheessa ja tässä raportissa kuvataan työn vuonna 2008 valmistuneen ensimmäisen vaiheen (hyväksyttävyyden kirjallisuusselvitys) sekä vuonna 2009 tehdyn toisen vaiheen (hyväksyttävyyden kenttätutkimus) tulokset.

Työn tavoitteena on ollut lisätä tietoutta tiemaksujen hyväksyttävyydestä. Tarkasteltavana ovat olleet mm. alueelliset erot hyväksyttävyydessä, tuottojen käyttökohteiden vaikutus hyväksyttävyyteen ja kansalaisten suhtautuminen erilaisiin tapoihin uudistaa tieliikenteen hinnoittelua. Selvityksen tulokset auttavat ymmärtämään hyväksyttävyyteen vaikuttavia tekijöitä ja tätä kautta tukevat keskustelua tiemaksujen soveltuvuudesta Suomeen. Työssä ei oteta kantaa tiemaksun käyttöönottoon Suomessa.

Selvitys on toteutettu osana Liikennejärjestelmän taloudellisuus -tutkimusohjelmaa. Raportin ovat kirjoittaneet KTM Juha Tervonen (JT-Con), DI Heikki Metsäranta (Strafica Oy) ja TkL Kati Kiiskilä (Destia Oy). Liikennevirastossa selvityksestä on vastannut Anton Goebel. Työn ohjausryhmään kuuluivat Kari Karessuo ja Anu Kruth Liikennevirastosta, Tuomo Suvanto ja Suvi Anttila Liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä Eini Hirvenoja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta. Kirjallisuusselvitysvaiheessa ohjausryhmään kuuluivat myös Tiina Haapasalo Elinkeinoelämän keskusliitto EK:sta ja Ari Kähkönen Pöyry Oy:stä.

Helsingissä 8.4.2010

Liikennevirasto
Liikennejärjestelmäosasto

Sisältö

1	JOHDANTO	11
2	HYVÄKSYTTÄVYYDEN TEORIAA	12
3	TUTKIMUSTULOKSIA ERÄISTÄ MAISTA	15
	3.1 Yleistä	15
	3.2 Iso-Britannia	15
	3.3 Alankomaat	18
	3.4 Norja	20
	3.5 Saksa	21
	3.6 Suomi	21
4	TIEMAKSUKANNANOTTOJA SUOMESSA	25
	4.1 Hinnoittelukeskustelun alku 1990-luvulla	25
	4.2 Hinnoittelu liikennepolitiikassa 1996–2009	27
	4.3 Eduskunnan kannanottoja	29
	4.4 Elinkeinoelämän kannanottoja	30
	4.5 Kansalaisjärjestöjen kannanottoja	32
5	KYSELY JA RYHMÄHAASTATTELUT	34
	5.1 Yleistä	34
	5.2 Menetelmät ja otokset	34
	5.3 Saatemateriaali ja kysymykset sekä vastausten laatu	35
	5.4 Vastausten lukumäärä ja vastaajien ominaisuudet	36
	5.5 Tiemaksun hyväksyttävyyys	37
	5.6 Tiemaksun perustelut	41
	5.7 Tiemaksun porrastukset	42
	5.8 Tiemaksun ja polttoaineveron tehokkuus ohjauskeinona	43
	5.9 Tuottojen kerääminen ja käyttökohde	44
	5.10 Asennekysymykset	45
	5.11 Tiemaksun hyväksynnän laajennettu tarkastelu	47
6	PÄÄTELMÄT	50
7	LÄHDELUETTELO	55
8	LIITTEET	58

Kuvaluettelo

Kuva 1.	Näkyvän toiminnan suhde siihen vaikuttaviin tekijöihin (soveltaen lähteestä Schein 1987).	12
Kuva 2.	Hyväksynnän kehitysvaiheet (Goodwin 2006).	14
Kuva 3.	Toimenpiteen suunnittelu ilman vuorovaikutusta ja vuorovaikutuksen kanssa (Hårsman 2001).	21
Kuva 4.	Hyväksyttävyyys ja autoja vastaajan kotitaloudessa (N = 1 339).	39
Kuva 5.	Hyväksyttävyyys ja vastaajan auton käytön tiheys (N = 1 352).	40
Kuva 6.	Kannanotot tiemaksun perusteluvaihtoehtoihin (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).	41
Kuva 7.	Kannanotot henkilö- ja pakettiautojen tiemaksun porrastamiseen (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).	42
Kuva 8.	Kannanotot tiemaksuvaihtoehtojen tehokkuuteen liikennepolitiikan työkaluna (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).	43
Kuva 9.	Tiemaksun tuottojen käyttökohteiden suosio liikennesektorilla (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).	44
Kuva 10.	Suhtautuminen asenneväittämiin eri seuduilla, vastausten keskiarvot (N = 1 301–1 367, eos- ja tyhjiä -vastauksia ei ole huomioitu).	46
Kuva 11.	Tiemaksun hyväksyjien ja ei-hyväksyjien suhtautuminen asenneväittämiin, vastausten keskiarvot (N = 1 250–1 307, eos- ja tyhjiä -vastauksia ei ole huomioitu).	47
Kuva 12.	Tieliikenteen hinnoittelun käsittelyvaiheita Suomessa.	51

Taulukkoluetelo

Taulukko 1.	Hinnoittelun hyväksyttävyyteen vaikuttavien tekijöiden jäsentely sekä keskeiset hyväksyttävyyttä ilmaisevat tahot.	13
Taulukko 2.	Hinnoittelumallit (Ubbels & Verhoef 2005).	19
Taulukko 3.	Vastausmäärät ja -osuudet eri alueilla.	36
Taulukko 4.	Tiemaksuvaihtoehdoille esitetyt maksutasot ajoneuvoryhmittäin.	37
Taulukko 5.	Vastaukset kysymykseen tiemaksun hyväksynnästä (N = 1 438).	38
Taulukko 6.	Vastaukset kysymykseen mikä olisi paras tapa korvata nykyiset auto- ja ajoneuvoverot (N = 1 438).	38
Taulukko 7.	Suhtautuminen tiemaksun tuoton käyttötapaan (N = 1 348).	44
Taulukko 8.	Tiemaksun hyväksynnän laajennetut vastaukset.	48
Taulukko 9.	Maksutapavaihtoehtojen laajennetut vastaukset.	49
Taulukko 10.	Tiemaksun hyväksyttävyyttä lisääviä ja vähentäviä tekijöitä.	52

1 JOHDANTO

Suomessa tiemaksuja¹ on puitu 1990-luvun alusta alkaen. Tietulleista keskusteltiin 1990-luvun alussa. Sittemmin on puitu EU:n liikennepolitiikan lausumia tieliikenteen hinnoittelun kehittämistä. Tiemaksut olivat jälleen esillä Kaakkois-Suomen raskaan liikenteen tiemaksuselvityksessä vuonna 2007, vinjettiselvityksessä vuonna 2008 sekä Helsingin seudun ruuhkamaksuselvityksessä vuonna 2009. Tiemaksujen käyttöönotto ei ole näköpiirissä tämän selvityksen valmistumisen ajankohdalla, mutta pääkaupunki-seudun ruuhkamaksun jatkoselvityksiä on käynnistymässä.

Suomessa keskustelu tiemaksuista on painottunut asiantuntijoiden, poliitikkojen ja etujärjestöjen piiriin. Kansalaiskeskustelua on käyty lähinnä pääkaupunkiseudun ruuhkamaksusta. Tienkäyttäjien ja kansalaisten suhtautumista yleisen tieverkon käytöstä kaikilta ajoneuvoluokilta kannettavaan tiemaksuun on tutkittu Suomessa vähän. Poliittisessa päätöksenteossa on tärkeää tietää, hyväksyvätkö kansalaiset ajatuksen tiemaksusta sekä miten he suhtautuvat erityyppisiin tiemaksuihin ja niiden ominaisuuksiin. Tämän työn tulokset tukevat tiemaksuista käytävää poliittista keskustelua.

Tässä raportissa määritellään ensin hyväksyttävyyden käsitteitä, hyväksyttävyyden muodostumisprosessi sekä jäsenetään yhteiskunnan toimijoita ja motiiveja, joita on tarkasteltava tiemaksun hyväksyttävyyttä koskevan kokonaiskuvan muodostamisessa (luku 2). Sen jälkeen referoidaan yleisen tiemaksun hyväksyttävyyttä koskevia kansainvälisiä tutkimustuloksia (luku 3) ja kootaan yhteen suomalaisissa liikennepolitiikan ohjelmissa ja lausunnoissa esiintyneitä tiemaksukannanottoja 1990-luvun alusta alkaen (luku 4).

Kirjallisuusselvityksen jälkeen raportoidaan vuonna 2009 tehty kenttätutkimus yleisen tieverkon tiemaksun hyväksyttävyydestä (luku 5). Henkilö- ja pakettiautoja (sekä raskaita ajoneuvoja) koskevalla tiemaksulla esitettiin korvattavan nykyiset auto- ja ajoneuvoverot. Tiemaksuun liitettiin autojen ja tieverkon ominaisuuksien mukaisia porastuksia, sekä esitettiin mahdollisuus kytkeä tiemaksun tuotot liikenneinfrastruktuurin rahoitukseen.

Eri puolilla Suomea toteutettiin kolme ryhmähaastattelua sekä laaja postikysely. Kenttätutkimuksen tulokset kertovat tiemaksun ymmärrettävyydestä asiana, tiemaksun hyväksyttävyydestä tieliikenteen hinnoittelukeinoja sekä tekijöistä, jotka selittävät hyväksyttävyyttä. Tutkimusalueiden valinnoin saatiin tietoa asenteiden eroista elin- ja liikkumisolosuhteiltaan erilaisilla alueilla.

Lopuksi vedetään yhteen kirjallisuusselvityksen ja kenttätutkimuksen tulokset sekä arvioidaan tiemaksujen hyväksyttävyyden kehitystä ja tilaa Suomessa vuonna 2010 (luku 6).

¹ Tiemaksuja ovat mm. kilometrimaksu, vinjettimaksu, tie- tai kaupunkitulli ja ruuhkamaksu.

2 HYVÄKSYTTÄVYYDEN TEORIAA

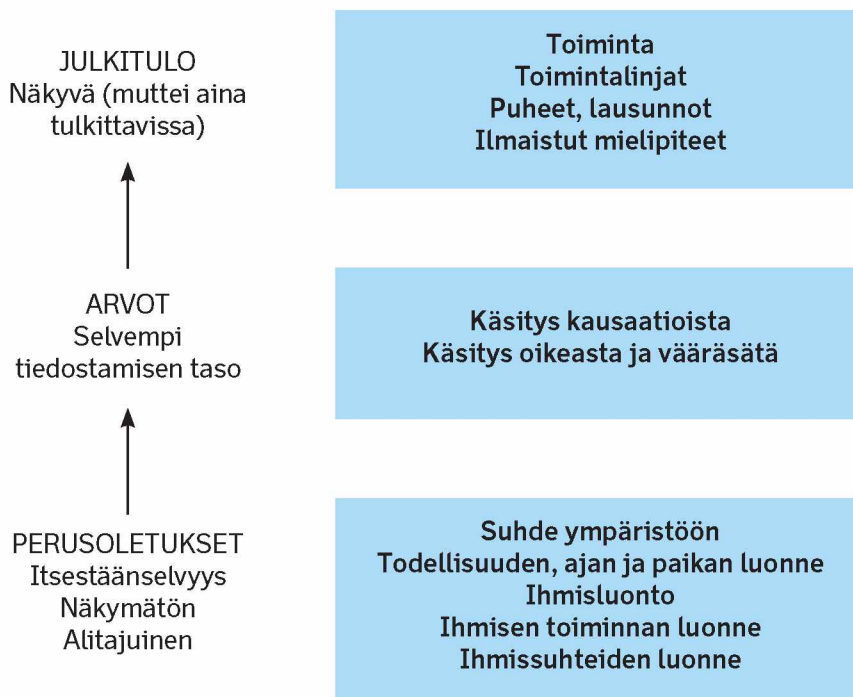
Asenteiden, käsitysten ja kannanottojen muodostumisen syitä ja perusteluja sekä näiden muutoksia voidaan jäsentää organisaatiopsykologian teorioiden pohjalta. Jäsenteily on perusteltua siksi, että yhteiskunnan jäsenet, niin yksittäiset kansalaiset kuin organisaatiot, muodostavat kantoja ja tekevät päätöksiä asioista vuorovaikutteisesti.

Hyväksyttävyyden tarkastelussa olennaiset käsitteet ovat hyväksyminen ja hyväksyttävyyys. Ne määritellään seuraavasti:

- Hyväksyminen tarkoittaa myönteisen vastauksen tai myönteisen päätöksen antamista. Kun joku henkilö tai taho hyväksyy asian, se antaa asialle hyväksyntänsä.
- Hyväksyttävyyys tarkoittaa sitä, että ehdotettu asia, henkilö, toiminta jne. on vaatimusten, tavoitteiden tai tarkoituksen mukainen. Hyväksyttävyyys on hyväksymisen ehto.

Hyväksymistä ja hyväksyttävyyttä tulee tarkastella yksilön ja yhteiskunnan tasolla. Yksilöillä arvot ja tavoitteet vaihtelevat, ja jonkin asian hyväksyminen on subjektiivista ja selitettävissä yksilöllisillä perusteilla. Yhteiskunnan tasolla hyväksyminen perustuu joko yksilöiden riittävään yksituumaisuuteen tai yhdessä määriteltyihin ja sovittuihin objektiivisiin tavoitteisiin ja normeihin.

Tiemaksun hyväksyttävyyys on tulkittavissa mielipiteiden ja näkökantojen kautta. Organisaatiopsykologiassa näitä kutsutaan julkituloiksi (kuva 1). Tällaista muille näkyvää toimintaa (kuten kannanotto tiemaksuun) selitetään arvoilla ja uskomuksilla (kuten, että kuljetuskustannukset vaikuttavat kilpailukykyyn). Kun jokin arvo tai uskomus osoitetaan toistuvasti todeksi tai sitä toistetaan, se muuttuu perusoletukseksi ja itsestäänselvyudeksi. Perusoletukset ja arvot ovat osin lähtökohtaisesti yksilöllisiä. Niistä voi kuitenkin muodostua kollektiivisia käsityksiä ja toimintatapoja.



Kuva 1. Näkyvän toiminnan suhde siihen vaikuttaviin tekijöihin (soveltaen lähteestä Schein 1987).

Tiemaksun hyväksyttävyydessä käsitellään seuraavia asian puolia:

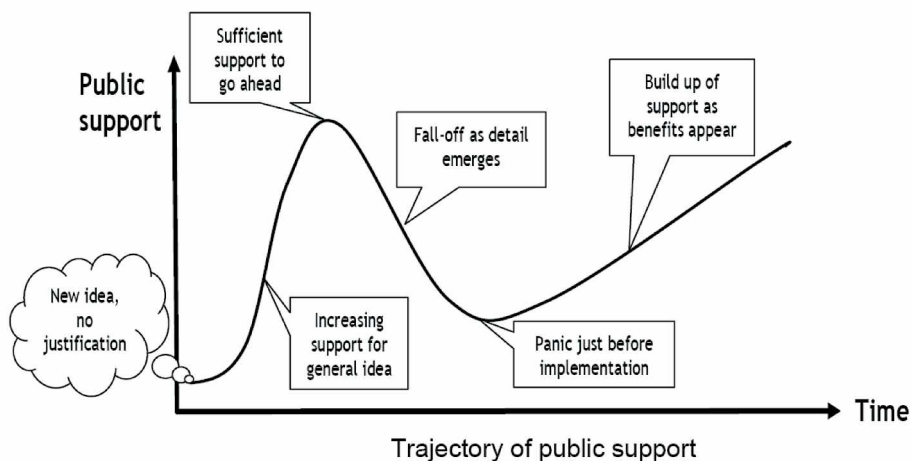
- Ongelma ja tavoitteet: Tiemaksuilla ratkaistavien ongelmien tai tavoiteltavien asioiden olemus ja merkitykset.
- Keino: Tiemaksun kyky ratkaista esitettyjä ongelmia tai tukea tavoitteisiin pyrkimistä, maksun (tekninen) toteutettavuus tai maksun hyväksyttävyys muiden tahojen mielessä tai yleisesti.
- Vaikutukset: Tiemaksusta seuraavien (tavoiteltujen ja ei-tavoiteltujen) vaikutusten kohdistuminen, suuruus ja merkitys.
- Prosessi ja valta: Tiemaksun valmistelutapa ja vastuutaho. Valta päättää veroista ja maksuista sekä rahojen käytöstä.

Tarkastelussa on vielä perusteltua tehdä tarkastelun kohteiden institutionaalinen jäsentely (i) politiikan ja hallinnon toimijoihin, (ii) yritysten ja elinkeinoelämän toimijoihin, (iii) kansalaisiin sekä (iv) mediaan (taulukko 1). Eri toimijoiden julkitulot ovat operatiivisia ja strategisia. Ne käsittelevät yleensä hinnoittelun taustalla olevia ongelmia ja tavoitteita, itse keinoa tai sen vaikutuksia. Julkitulojen taustalla puolestaan vaikuttavat yhteisölliset ja yksilölliset arvot ja perusoletukset.

Taulukko 1. Hinnoittelun hyväksyttävyyteen vaikuttavien tekijöiden jäsentely sekä keskeiset hyväksyttävyyttä ilmaisevat tahot.

		Politiikka ja hallinto	Yritykset, elinkeinoelämä	Kansalaiset	Media
PERUSOLETUKSET JA ARVOT	Yksilölliset	Politiikan ja hallinnon yksilöiden perusoletukset ja arvot	Asioista päättävien yksilöiden perusoletukset ja arvot	Kansalaisen perusoletukset ja arvot	Toimittajien perusoletukset ja arvot
	Yhteisölliset	Poliittisten ja hallinnollisten yhteisöjen yhteisesti sovitut perusoletukset ja arvot	Yritysten ja/tai niiden etujärjestöjen yhteisesti sovitut perusoletukset ja arvot	Kansalaisjärjestöjen yhteisesti sovitut perusoletukset ja arvot	Toimitusten ja kustantajan yhteisesti sovitut perusoletukset ja arvot
JULKITULO	Strategiset	Tulevaisuuden toimintaa pohjustavat julkitulot, kuten aloitteet, periaatepäätökset ja linjaukset	Toiminnan julkilausutut tavoitteet ja strategiat	Toiminnan julkilausutut tavoitteet ja strategiat	Toimitustyön julkilausutut tavoitteet ja strategiat
	Operatiiviset	Toimeenpanevat julkitulot, kuten lait, talousarviot, toiminnan ohjelmointi ja toteutus	Mielipiteen ja kannan ilmaisu esimerkiksi puheissa, lausunnoissa, kyselyissä ja haastattelussa, toiminta	Mielipiteen ja kannan ilmaisu kyselyissä, haastatteluissa, mielipidekirjoituksissa ja keskustelupalstoilla, toiminta	Uutisointi, mielipidekirjoitukset, dokumentit

Hyväksyttävyyden tarkastelussa on otettava huomioon myös ajan kulumisen vaikutus asenteisiin. Goodwin (2006) on kuvannut hyväksyttävyyden kehitystä yleistäen ajallisesti (kuva 2). Ensi alkuun ajatus uudesta järjestelmästä (esimerkiksi tiemaksusta) torjutaan, mutta perustelujen esittäminen lisää ehdotuksen kannatusta. Kannatuksen taso on jossain kohti riittävä niin, että voidaan edetä kohti toteutusta. Ajan edetessä kansalaiset saavat lisää tietoa tulossa olevan järjestelmän yksityiskohdista ja ehtivät pohdita asiaa lisää, ja tämä lisää kriittisyyttä. Toteutuksen todella lähestyessä koetaan voimakasta epäröintiä ja myös protestointi voimistuu. Toteutuksen ja positiivisten kokemusten jälkeen kannatus kääntyy nousuun.



Kuva 2. Hyväksynnän kehitysvaiheet (Goodwin 2006).

3 TUTKIMUSTULOKSIA ERÄISTÄ MAISTA

Euroopassa tehtyjen kansalaisiin kohdistuneiden tiemaksun hyväksyttävyysselvitysten tuloksia voidaan vetää yhteen seuraavasti:

- Lähtökohtaisesti enemmistö kansalaisista ei hyväksy ehdotuksia uusista tieliikenteen maksuista tai veroista.
- Vastustajat kokevat, että vapaata liikkuvuutta rajoitetaan, pakosta tapahtuvan liikkumisen hintaa nostetaan eikä maksuilla saada aikaan heille hyödyllisiä vaikutuksia.
- Hyväksynnän lisääminen on mahdollista, jos tienkäyttäjät voidaan vakuuttaa maksujen liikenteellisistä hyödyistä (lähinnä liikenteen sujuvuus), heille tarjotaan lisää kulkutapavaihtoehtoja, maksutuotot ohjataan liikennejärjestelmän parantamiseen ja muita tieliikenteen veroja alennetaan.
- Vuorovaikutuksen eri muodot, eli kansalaisten informointi, osallistumismahdollisuus ja mielipiteiden huomioon ottaminen suunnitelmissa ovat olennaisia hyväksynnän lisäämiselle.
- Suuri osa tienkäyttäjistä on jatkossakin kriittisiä tai vastustaa maksuja, ja maksujen hyötyjä on tarve tuoda esille pitkäjänteisesti.
- Yksilö- ja ryhmähaastatteluin voidaan selventää tiemaksun hyväksynnän tai vastustamisen syitä, mielipiteiden kehittymisen ehtoja sekä informaation merkitystä mielipiteiden muodostukselle. Tuloksista on syytä ottaa oppia tiemaksun suunnittelu- ja esittelyvaiheissa.
- Kansalaisgallupit palvelevat lähinnä hyväksyttävyyden tilan ja sen muutoksen seuranta.

3.1 Yleistä

Tiemaksujen kansalaishyväksyttävyyttä on tutkittu jonkin verran maissa, joissa on joko toteutettu tai aiottu toteuttaa joku tiemaksun vaihtoehtoisista muodoista. Tässä luvussa käydään läpi eräitä hyväksyttävyyttutkimuksia ja niiden tuloksia tavoitteena tunnistaa hyväksyttävyyden yleisiä ehtoja ja hyväksyttävyyden parantamisen edellytyksiä. Lyhyesti kuvataan myös tarkastelujen maiden tiemaksusuunnitelmia. Iso-Britanniassa yleinen tiemaksusuunnitelma on hylätty hyväksynnän puutteen vuoksi. Alankomaissa ehdotus yleisestä tiemaksusta on hyväksytty ja siellä edetään kohti toteutusta. Norjassa tiemaksut ovat olleet käytössä jo pitkään ja ne hyväksytään laajasti. Saksassa tiemaksua kannetaan raskailta ajoneuvoilta moottoritieverkolla ja maksun perustelut hyväksytään yleisesti.

3.2 Iso-Britannia

Iso-Britanniassa on suunniteltu koko tieverkon kattavaa tiemaksua useissa vaiheissa pääsemättä kuitenkaan asiassa eteenpäin. Samaan aikaan on toteutettu tai suunniteltu sekä myös torjuttu useita kaupunkien ruuhkamaksujärjestelmiä, ja on otettu käyttöön yksi maksullinen moottoritieosuus. Maassa on myös toistakymmentä maksullista siltaa ja tunnelia.

Lontoon ruuhkamaksun kannustamana Iso-Britannian hallitus valmisteli tiemaksua vuodesta 2004 alkaen sisäpiirissä viestimättä kansalaisille tarpeeksi suunnitelmasta ja siihen liittyvistä politiikkalinjauksista (Department for Transport 2004). Tämä kostaui, kun helmikuussa 2007 muutaman päivän aikana 1,8 miljoonaa ihmistä jätti vastalauseen pääministerin toimiston internet-sivuille (jotka jumiutuivat). Vasta palaute-ryöpyä jälkeen hallitus nosti esille tieliikenteen verojen korvaamisen tiemaksuilla ja tulojen käytön liikennejärjestelmän hyväksi. Tämä oli liian myöhäistä, ja tiemaksusuunnitelmat ovat olleet sen jälkeen jäissä.

Glaister (2007) arvioi tiemaksun torjunnan johtuneen epäonnistuneesta poliittisesta prosessista. Suunnitelmaa ei esitelty tarpeeksi eikä se sisältänyt politiikkapakettia. Tiemaksu on suunniteltava ja esiteltävä yleisölle ymmärrettävällä tavalla eheänä politiikkakokonaisuutena, jossa otetaan huomioon liikkumisen hinnoittelun ohella myös se, mitä kansalaiset saavat vastineeksi. Lontoon ruuhkamaksuehdotuksen suosion muutos torjunnasta toteutukseen oli kattavan politiikkapaketin huolellisen valmistelun ja viestinnän ansiota.

Yleisön ennakoasenne uuteen hinnoitteluun on aina torjuva. Kansalaisilla ei ole tietoa, mitä tiemaksut oikeasti ovat ja mitä niillä voidaan saada aikaan. Siksi valmistelu jo ennen esittelyä on olennaisen tärkeä. Sen jälkeen on oltava mahdollisuus vuorovaikutukseen sekä esityksen säätämiseen.

Tiemaksupolitiikalle olennaiset seikat ja vaihtoehdot ovat seuraavanlaisia:

1. Mitkä ovat tavoitteet? Kuuluuko tavoitteisiin esimerkiksi ruuhkien vähentäminen, tuottavuuden parantaminen, kansainvälisen kilpailukyvyn parantaminen, kansalaisten hyvinvoinnin parantaminen, ilmastopolitiikka, ilman epäpuhtauksien vähentäminen, rahan keruu vai köyhyyden, epätasa-arvon ja sosiaalisen rajoittuneisuuden poistaminen?
2. Kenelle myönnetään hyvityksiä tai vapautuksia? Hyvityksillä voidaan kompensoida liikkumiskustannusten muutoksia ja vapautuksilla voidaan lisätä tas-arvoa (tai vähentää koettua epäoikeudenmukaisuutta).
3. Kuinka suuret ovat järjestelmän toteutuskustannukset? Kustannukset voivat syödä järjestelmän hyödyt ja heikentää järjestelmän houkuttelevuutta.
4. Mitä tuloilla tehdään? Alennetaanko polttoaineveroja tai muita tieliikenteen veroja, lisätäänkö joukkoliikenteen tarjontaa, parannetaanko ja lisätäänkö infrastruktuuria, käytetäänkö varat pääasiassa maksujärjestelmän kulujen kattamiseen vai käytetäänkö varoja muihin julkisiin tarpeisiin?
5. Kuinka hinnoittelu vaikuttaa tulevaisuuden tiepolitiikkaan? Tiemaksua ei pidä esittää tiekapasiteetin lisäystarpeet poistavana keinona. Tieverkon parantamisen on oltava osa politiikkakokonaisuutta. Tiemaksu ei ole esimerkiksi ilmastopolitiikan toimenpide, jolla estetään liikenteen kasvu. Liikenteen kasvuun voi olla syitä, jotka on hyväksyttävä.
6. Ovatko tiemaksut oikeudenmukaisia? Tiemaksujen oikeudenmukaisuus ei ole selkeä, selvästi mitattavissa oleva tai kaikille taattavissa oleva asia. Oikeudenmukaisuutta voidaan määritellä yllä olevien kohtien kautta.
7. Miten järjestelmän hallinnointi luodaan ja kuinka synnytetään luottamus? Alueellisen ruuhkamaksun hallinnointi on helpompi organisoida kuin yleisen tiemaksun, jossa tienkäyttäjän ja järjestelmän omistajan välinen suhde voi muodostua etäiseksi. Tiemaksu vaatii oman tunnistettavan hallintonsa.
8. Ottaako joku asian ajaakseen? Järjestelmän esittelyn ja perustelemisen takana tulee seisoa tunnistettavissa oleva taho henkilöineen. Lontoon ruuhkamaksua jo pormestarinvaaleissa ajaneen ehdokkaan persoona, poliittinen sitoutumattomuus ja oppositioasema kilpailijoihin nähden olivat eduksi.

Department for Transport (2007) tutki tiedon lisääntymisen merkitystä hyväksyttävyydelle ryhmähaastatteluin. Oletuksen mukaan kansalaisten suhtautuminen tiemaksuihin voi muuttua. Tiedon lisäämisellä asenteita voidaan ehkä niveltää kohti hyväksyntää.

Aluksi haastatellut pitivät ruuhkaa yhteiskunnallisena, ei henkilökohtaisena ongelmana. Lisäinformaatio sai heidät ajattelemaan omakohtaisemmin ja paikallisesti. Alettiin ymmärtää, että elinkeinot ja työssäkäynti kärsivät ruuhkista, ja että pakokaasut ovat haitallisia. Myös omassa käyttäytymisessä havaittiin ruuhkista johtuvia valintoja ja ruuhkan stressaavuus nousi esille. Matka-aikojen huomattiin muuttuneen epävarmoiksi. Tosin ihmisillä havaittiin olevan erilaiset ruuhkansietotasot. Osa kohderyhmästä ei kohdannut ruuhkaa joka päivä, kun taas kaikkein nuorimmat eivät edes olleet kokeneet ruuhkatonta liikkumista, eivätkä osanneet kaivata parempaa. Lopulta henkilökohtaisen vastuun tiedostaminen osana ratkaisua lisääntyi ja ruuhkan ratkaisemista alettiin pitää tärkeänä.

Liikenteen kysynnän hallintaa pidettiin valinnanmahdollisuuksien rajoittamisena. Teiden rajoittamaton käyttömahdollisuus nähtiin kansalaisoikeutena. Kysynnän hallinta sekoitettiin myös muuhun liikenteen hallintaan (esimerkiksi kiertoliittymiin ja liikennevaloihin). Haastateltavat kokivat käyttävänsä autoa vain välttämättömyydestä, eikä ajamista pitäisi rajoittaa. Ajamista pidettiin myös henkilökohtaisen mukavuuden kannalta tärkeänä. Jo maksetusta mahdollisuudesta piti saada nauttia koko rahan edestä.

Haastateltavat pitivät toisten tekemiä matkoja tarpeettomampina kuin omia. Pehmeisiin keinoihin (mm. joukkoliikenteen tarjonta, etätyöskentely ja kimppa-autoilu) suhtauduttiin suosivammin kuin autonkäyttöä rajoittaviin keinoihin. Haastateltavat ymmärsivät, että pehmeiden keinojen teho riippuu myös kovien keinojen käytöstä, ja että kovat keinot hyväksytään paremmin pehmeiden keinojen kera. Silti ruuhkien olomassaoloa pidettiin hinnoittelua parempana vaihtoehtona ja tasapuolisempana liikenteen ominaisuutena.

Ensi alkuun hinnoitteluun suhtauduttiin vain lisämenona ja rahankeruuna, jonka ei koettu tuovan henkilökohtaisia hyötyjä. Hinnoittelun ei uskottu vähentävän ruuhkia, koska matkoja tehdään pakosta. Liikenteen uskottiin siirtyvän muille reiteille siirtäen ruuhkia. Osa hyväksyi ruuhkamaksut, jos ne todellakin vähentävät ruuhkia. Toisaalta keskustelun kautta ruuhkahinnoittelun mahdolliset hyödylliset puolet nousivat esille.

Kautta linjan ilmeni tarve tiedolle ja luottamukselle. Kuinka paljon ruuhkahinnoittelu vaikuttaa henkilökohtaisiin matkakustannuksiin, onko kulkutapavaihtoehtoja tarjolla, voiko järjestelmän ylläpitäjään luottaa, onko hinnoittelu tasapuolista ja oikeudenmukaista eri tienkäyttäjryhmien näkökulmasta, käytetäänkö tulot luvutulla tavalla sekä haittaako ruuhkahinnoittelu elinkeinoja?

Mitä enemmän ruuhkahinnoittelua käsiteltiin ja sitä koskevaa tietoa jaettiin, sitä useampi alkoi myöntää ruuhkaongelmien ratkaisutarpeen ja tiedostaa hinnoittelun mahdollisuudet. Hyväksyntä lisääntyi enemmän naisilla kuin miehillä. Silti vastustus säilyi enemmistönä ja jopa kärjistyi yksilöissä.

Ajoneuvojen tunnistamista automaattikameroin pidettiin hyväksyttävämpänä kuin mikroaaltotunnistusta, jota pidettiin monimutkaisena ja yksityisyyden kannalta epäilyttävänä tekniikkana ja jopa terveystörinä. Maksujen seurannassa kootun aineiston myöhempää väärinkäyttöä pidettiin mahdollisena. Laskun yksityiskohtaisuus oli tärkeää, jotta autoilija voi tarkistaa jälkikäteen onko maksut peritty oikein. Vaikka ymmärrys yksityiskohdista parani, ei se juuri lisännyt maksun hyväksyttävyyttä.

Tutkimusjaksolla tieliikenteen hinnoittelua käsiteltiin mediassa paljon. Vaikka se lisäsi tietoisuutta ja ymmärrystä, oli mediakäsittely kuitenkin voimistanut negatiivisia käsityksiä ja epäilyksiä. Tiemaksuja alettiin pitää väistämättöminä, ja se tiivistä vastustajien rivejä enemmän, kuin lisäsi hyväksyntää.

3.3 Alankomaat

Alankomaissa on tehty tiemaksuesityksiä vuodesta 1987 alkaen. Aloitteet ovat jääneet toteuttamatta poliittisen ja kansalaishyväksynnän puuttuessa. Hyväksynnän lisäämiseksi liikenteen ongelmia ja ratkaisujen tarve on tuotu esille 2000-luvulla määrätietoisesti. Tiemaksua on esitelty parhaana ratkaisuna ruuhkautuneisuuden ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Kansalaisten hyväksyttävyyttä ja sen huomioon ottamista tiemaksun toteutustavassa on tutkittu useissa selvityksissä.

Ubbels & Verhoef (2005) tekivät Alankomaissa 2004 kyselytutkimuksen, joka kohdistui henkilöihin, jotka autoilevat töihin vähintään kaksi kertaa viikossa ja kokevat matka-ajan pitenemisen ruuhkan vuoksi vähintään 10 minuutilla vähintään kaksi kertaa viikossa.

Vastaajat ottivat kantaa taulukon 2 esittämiin hinnoittelumalleihin. Tuottojen käyttötappaa kysyttiin erillisenä kysymyksenä kaikilta vastaajilta ilman kytkentää hinnoittelumalliin. Vastaajille taattiin yksityisyyden suoja ja mahdollisuus maksaa vapaasti valittavin tavoin (luottokortti, pankkimaksu jne.).

Reaktiot olivat seuraavat:

- Vastaajille ei ole suurta merkitystä, onko tullityyppinen maksu tasamaksu vai vaihteleeeko sen taso. Tämä viittaa siihen, että maksujen porrastuksia ei pidä kaihtaa liikaa.
- Tuottojen käyttötapa oli erityisen merkittävä hyväksyttävyystekijä. Mitä mielisempi tuottojen käyttö- tai maksun kompensointitapa oli, sitä korkeammaksi nousi hyväksyntä.
- Autoverojen poistaminen oli yhtä hyväksyttävä tulojen käyttötapa kuin muut tulojen käyttötavat yhteensä. Autoverojen poistamisen ollessa vaihtoehto, ei tulojen muulla käytöllä juuri ollut merkitystä.
- Korkea koulutustaso ja ajan korkea arvostus lisäsi hinnoittelun hyväksyttävyyttä, samoin kuin se, jos matkustaja nautti tavalla tai toisella (työnantajan tarjoamaa) matkakustannusten tukea.
- Yksilöiden positiivinen suhtautuminen hinnoittelun vaikuttavuuteen lisäsi hyväksyntää.
- Matka-aikojen vaihtelut ja epävarmuus eivät lisänneet hyväksyntää.
- Vastaajan käyttämän ajoneuvojen ominaisuuksilla ja ajamisen määrällä ei ollut vaikutusta hyväksyntään.

Taulukko 2. Hinnoittelumallit (Ubbels & Verhoef 2005).

Hinnoittelumalli	Hinnoittelumalliin liitetyt vaihtoehtoiset ominaisuudet
1: Tullimaksu (pullonkaulan kohdalla)	A: Tasamaksu koko viikon B: Tasamaksu arkipäivien ruuhkatunteina C: Vaihteleva maksu vain ruuhkatunteina D: Liikennetilanteesta riippuva maksu
2: Auton ominaisuuksien mukaan porrastettu kilometrimaksu	A: Tuotot valtion kassaan B: Tuotot liikennejärjestelmään C: Autoverojen alentaminen ja uusien teiden rakentaminen D: Tuotot joukkoliikenteeseen E: Omistamiseen perustuvan autoveron poistaminen F: Polttoaineverojen alentaminen G: Tuotot teiden parantamiseen ja uusien rakentamiseen
3: Kilometrimaksu; eri tasoja ja erilaiset tulojen käyttötavat	A: 2,5 snt; tuottojen käyttö määrittelemätön B: 5,0 snt; tuottojen käyttö määrittelemätön C: 7,5 snt; tuottojen käyttö määrittelemätön D: 2,5 snt; tieverkon parantaminen E: 5,0 snt; tieverkon parantaminen F: 7,5 snt; tieverkon parantaminen G: 2,5 snt; kiinteiden autoverojen poistaminen H: 5,0 snt; kiinteiden autoverojen poistaminen I: 7,5 snt; kiinteiden autoverojen poistaminen

Werther (2007) ja Harms (2007) raportoivat kansalaisgallupeista seuraavasti:

- 74 % kansalaisista kannattaa ajatusta, että paljon ajavat myös maksavat tieverkon käytöstä enemmän kuin vähän ajavat (suoritteiden mukaan).
- Enemmistö kannattaa tiemaksun porrastamista tienkäytön ajankohdan mukaan olettaen, että kiinteät autoverot poistetaan.
- Vähemmistö uskoo, että maksut todellakin vähentävät ruuhkia ja ympäristöhaittoja.
- 45 % kansalaisista uskoo vähentävänsä ruuhka-aikana ajamista ja 25 % uskoo vähentävänsä ajamista kaiken kaikkiaan.
- Puolet kansalaisista on sitä mieltä, että maksut kannustavat hankkimaan vähemmän päästöjä aiheuttavan auton.
- Enemmistö haluaa maksutulot käytettävän infrastruktuuriin.
- Yksityisyyden suojaan suhtaudutaan epäilevästi.
- Tekniikan toimivuuteen suhtaudutaan epäilevästi.
- Tulojen käyttöä koskeviin lupauksiin suhtaudutaan epäilevästi.
- Maksujen pelätään muodostuvan liian monimutkaisiksi (liikaa porrastuksia ajankohdan ja paikan mukaan).
- Ajettavat matkat ja tienkäytön hinta koetaan vaikeiksi ennakoita.

Harms (2007) arvioi tiemaksujen vastustusta psykologian näkökulmasta:

- ihmiset haluavat yleensä asioiden pysyvän muuttumattomina
- menetyksiin suhtaudutaan mahdollisia hyötyjä painokkaammin
- menetykset muistetaan yleensä paremmin
- asioita, jotka omistetaan tai koetaan omiksi (kuten vapaa tienkäyttö) arvostetaan suuremmin kuin asioita, joita ei omisteta tai koeta omiksi
- mielipiteitä ja tulkintoja muodostetaan herkästi yksittäisten tiedonmurusten pohjalta
- informaatiotulva voi johtaa helposti mielenkiinnon vähenemiseen.

Harms (2007) toteaa edelleen, että tiemaksuja vastustetaan epävarmuuden ja epäluottamuksen vuoksi. Näitä voidaan vähentää tiedon tarjoamisella. Kansalaisia houkutteleva politiikkapaketti on olennaisen tärkeä, ja positiivisten vaikutusten esille tulo ja niiden henkilökohtainen kokeminen puoltavat hyväksynnän lisääntymistä.

Alankomaiden hallitus päätti vuonna 2007 kilometriperusteisen tiemaksun käyttöönotosta koko tieverkolla ja kaikille ajoneuvoille vaiheittain vuosina 2011–2016 (Verkeerenwaterstaat 2008). Päätös hyväksyttiin parlamentissa, koska siihen liittyy tieliikenteen hinnoittelun kokonaisuusmuutos. Tiemaksu korvaa ajoneuvojen kiinteät hankinta- ja käyttöverot (mutta polttoaineverot jäävät ennalleen). Tuotot käytetään infrastruktuurin kohentamiseen.

3.4 Norja

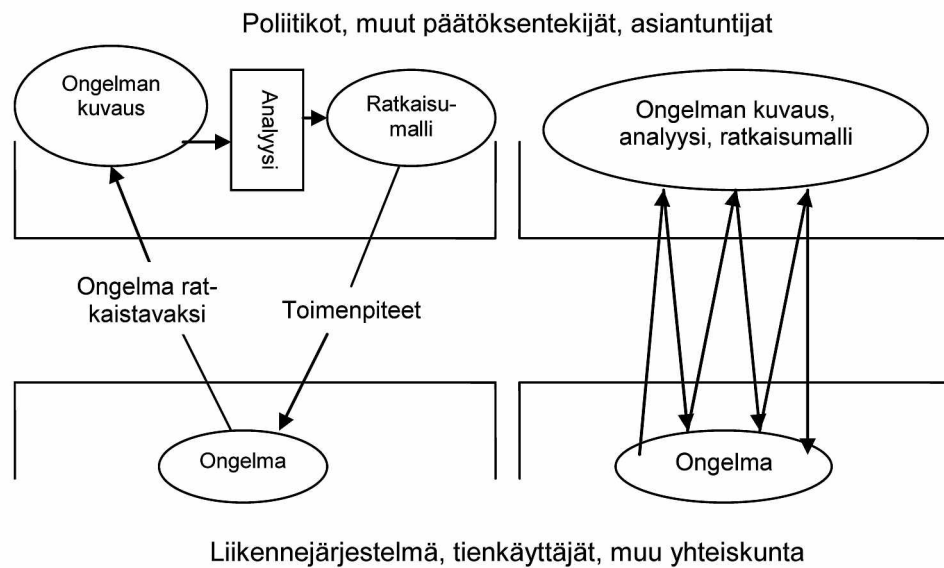
Hårsman (2001) vertaa norjalaisten ja muiden eurooppalaisten suurten kaupunkien kehätulli- ja ruuhkamaksusuunnitelmien onnistumisia ja epäonnistumisia. Norjassa Osloon, Trondheimin ja Bergenin tullimaksut ovat toimineet jo lähes 20 vuotta, kun taas monissa Euroopan kaupungeissa vastaavat suunnitelmat ovat vuosien varrella kaatuneet.²

Esimerkeistä on vedetty yhteen kaupunkiseutujen tiemaksujen ja kehätullien hyväksyttävyydelle olennaisia asioita seuraavasti:

- Ratkaisun tarpeessa olevan liikenneongelman on oltava ilmeinen, ja maksu on voitava esittää eri osapuolille parhaana ratkaisuna. Hinnoittelu on mahdollisuus, ei rankaisu.
- Kulikutapavaihtoehtojen lisäyksen on kuuluttava politiikkapakettiin.
- On parempi aloittaa alhaisilla maksuilla ja nostaa niitä, jos politiikkapaketin rahoitus sitä vaatii.
- Huomioon on otettava tienkäyttäjien ohella myös muut tahot, joiden intresseihin maksut vaikuttavat (mm. asuntojen arvo ja elinkeinojen olosuhteet).
- Hyväksyttävyyden riippuu tiemaksualoitteeseen, suunnitteluun ja toteutustapaan liittyvästä päätöksentekoprosessista, ja ennen kaikkea siitä, miten kansalaiset pääsevät vaikuttamaan.
- Hyväksyttävyyden riippuu siitä, miten jopa lainsäädännön muutoksia edellyttävä sekä alueellisia muutoksia aikaansaava järjestelmä kyetään neuvotteluin esittelemään hallinnon hierarkioiden tasoilla.
- Pelkistetty tullikehä, jolla rahoitetaan nimetyt investoinnit, hyväksytään helpommin kuin monimutkainen (useiden vyöhykkeiden) järjestelmä, jolla on epäselvät kytkökset tulojen käyttökohteisiin.
- Kokemusten siirtäminen ja esille tuominen onnistuneista toteutuksista muualla on tärkeää.
- Tieliikenteen hinnoittelussa verojen ja maksujen kokonaisuuden on oltava tienkäyttäjien kokemana kohtuullinen ja ristiriidaton.
- Hyväksyntää tulee rakentaa vuorovaikutteisesti myös järjestelmän käyttöönoton jälkeen.
- Norjan kaupunkitullien hyväksyttävyyteen vaikutti merkittävästi valtion kannustinraha, jolla oli paikallisten liikennejärjestelmäinvestointien rahoituksessa yhtä suuri osuus kuin tullimaksuilla.

Tiemaksuja vastustetaan yleensä voimakkaasti, ja hyväksynnän kehitys voidaan pilata väärällä suunnitteluprosessilla. Kuvan 3 vasemmanpuoleisessa osiossa poliitikot ja asiantuntijat suunnittelevat kansalaisia koskevan ongelman (esimerkiksi ruuhkan) ratkaisun. Toteutukseen edetään yhtäkkisesti ilman vuorovaikutusta. Se johtaa vastustuksen voimistumiseen. Jos taas ongelman esille nostaminen, ratkaisun suunnittelu ja päätöksenteko ovat vuorovaikutteisia, on ratkaisuehdotuksella onnistumisen mahdollisuuksia.

² Tosin esimerkiksi Oslossa 65 % kaupunkilaista vastusti kehätullia ennen hankkeen toteutusta vuonna 1990 ja vain 28 % kannatti sitä. Vuonna 1995 vastustajia oli 55 % ja kannattajia 40 %.



Kuva 3. Toimenpiteen suunnittelu ilman vuorovaikutusta ja vuorovaikutuksen kanssa (Hårsman 2001).

3.5 Saksa

Link (2008) tutki Saksan moottoritieverkon raskaan liikenteen tieveron hyväksyttävyyttä saksalaisten liikennöitsijöiden keskuudessa. Kuljetusala tunnisti tienpidon puutteet ja ruuhkat vakaviksi tieverkon ongelmiksi. Ajettujen kilometrien mukaan kannettava tienkäyttövero hyväksytään periaatteellisella tasolla, mutta järjestelmän ei uskottu vähentävän ruuhkia tai parantavan liikennejärjestelmän toimivuutta. Tulojen käyttö tieliikennesektorin sisällä oli hyväksynnän ehto, etenkin kun tieliikenteen verotuksen subventioita ei voida toteuttaa. Jopa korkeampia tieveroja oltiin valmiita maksamaan, mikäli tulot käytettäisiin tienpidon tason nostamiseen ja pullonkaulojen poistamiseen.

Schade & Baum (2007) sekä Schade (2007) tutkivat tiemaksua tilanteena, jossa ihmiset kohtaavat vääjäämättömän asian, jonka koetaan rajoittavan vapautta eikä tulevaisuuteen voi vaikuttaa. 140 henkilöautoilijalle esitettiin moottoritien käyttömaksua. Henkilöt jaettiin kahteen ryhmään: niihin, jotka olivat vakuuttuneita tiemaksun väistämättömyydestä käyttöönotosta ja niihin, jotka eivät olleet vakuuttuneita maksun käyttöönotosta.

Tiemaksun käyttöönotosta voimakkaasti vakuuttuneet ihmiset kyseenalaistivat asiaa vähiten. Todettiin, että vääjäämättömän edessä ihmiset alkavat painottaa tulevan positiivisia puolia negatiivisia enemmän. Vääjäämättömän tulevaisuuden tilanteessa tiemaksujen suosion lisääntyminen voi siis johtua vääjäämättömään sopeutumisesta eikä tiemaksujen hyödyistä.

3.6 Suomi

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä (2002) selvitti väylärahoituksen uusia malleja. Osana selvitystyötä tehtiin havaintoja hinnoittelun hyväksyttävyydestä aiemmasta raportista³ saatujen lausuntojen pohjalta:

- Liikennöitsijät pitävät tärkeänä rahoituksen kehittämistä, mutta eivät hyväksy kustannuksia lisääviä hinnoittelumalleja. Tärkeäksi koetaan nykyisten (ja etenkin uusien) verojen ja maksujen tuoton osittainen korvamerkintä infrastruktuurikustannusten kattamiseen. Hyväksyntä edellyttäisi myös verojen poistamista uusien maksujen tieltä. Tietullit ja polttoaineveron alueellinen porrastaminen eivät saa kannatusta.

³ Selvitys keinoista isojen liikennehankkeiden toteuttamiseksi, Liikenneministeriön julkaisu 6/2000

- Väylänpitäjät pelkäävät ulkoisten kustannusten hinnoittelun johtavan liikennepalvelujen tuottajien maksurasitteen nousuun ja alueellisen kustannusvastaavuuden periaatteen ristiriitaan alueellisen tasa-arvon kanssa. Ruuhkamaksun hyväksyntä edellyttäisi tuottojen ohjaamista alueen infrastruktuuriin ja joukkoliikenteen kehittämiseen.
- Valtiontaloudesta vastaavat tahot suhtautuvat verotulojen korvamerkintään, valtion tierahaston perustamiseen ja valtion verotuloja vähentäviin malleihin kielteisesti.
- Alueellisesta näkökulmasta ehto on, ettei tienkäyttäjien maksurasite nouse, koska se heikentäisi reuna-alueiden kilpailukykyä. Maksut voisivat siis tulla kysymykseen lähinnä suurilla kaupunkialueilla.
- Ympäristönäkökulmasta kokonaisrahoitus ja teknologian kehittyessä alueelliset ruuhkamaksut nähdään kiinnostavina. Keinoja, jotka tähtäävät ensisijaisesti väylien rakentamiseen, ei nähdä suotavina.
- Elinkeinoelämä kantaa huolta kuljetuskustannusten tasosta sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyistä. Uusiin maksuihin suhtaudutaan kielteisesti. Tärkeää on ottaa huomioon maan eri osien erityispiirteet.

Kallioinen (2004) haastatteli virkamiehiä ja poliitikkoja liikennepolitiikan prosesseista Suomessa. Liikenteen hinnoittelusta nousi esiin seuraavaa:

- Virkamiehet eivät vastusta hinnoittelua. Teknisiä esteitä maksujen käyttöönotolle ei ole. Ongelma on hinnoittelun markkinointi kansalaisille ja poliitikoille, jotka katsovat hinnoittelun rajoittavan yksilönvapautta. Liikenteen ympäristö- ja terveysongelmia tai turvattomuutta ei sen sijaan pidetä yksilön vapautta rajoittavina. Ruuhkien kuitenkin koetaan vaikuttavan valinnan vapauteen.
- Hinnoittelua vastustavat ovat tavallisesti autoilijoita. He eivät usko, että autoilun muut verot vähenisivät, jos uusia maksuja otetaan käyttöön. He eivät myöskään hyväksy sitä, että autoilijoilta kerättyjä maksuja käytettäisiin muiden kulutapojen kehittämisinvestointeihin. Yleinen käsitys on, että Keski-Euroopan hinnoittelutavat eivät sovellu Suomeen, jota leimaavat pitkät etäisyydet sekä yritysten ja kansalaisten riippuvuus autosta.
- Liikenteen hinnoittelu voidaan rinnastaa 1970-luvun liikenneturvallisuustyöhön. Turvallisuus edellytti nopeusrajoituksia. Tätä asiantuntijoiden mukaan tehokasta keinoa pidettiin vapauden rajoittamisena. Liikenneturvallisuuskampanjat olivat kuitenkin menestys. Hinnoittelua tulisi mainostaa ja kampanjoida vastaavalla tavalla.
- Liikenteen ruuhkaisuus on Suomessa vielä niin vähäinen ongelma, ettei hinnoittelua kannata ajatella ratkaisuna.
- Yksi poliitikoista näkee tieliikenteen hinnoittelun ainoastaan keinona hankkia lisärahoitusta liikennehankkeille. Kerätyt varat tulisi kohdentaa tieinvestointeihin, muttei hän silti vastusta varojen käyttöä joukkoliikenteeseen. Korvamerkityt maksut olisivat vastaajan mielestä paljon hyväksyttävämpiä kuin yleiskatteiset maksut.

Suvanto (2004) arvioi hyväksynnän ehtoja seuraavasti:

- Ihmiset havaitsevat todellisen liikenteellisen ongelman ja kokevat hinnoittelun tehokkaana tai jopa ainoana ratkaisuna ongelmaan.
- Autoilijat kokevat, että he voivat omilla toimilla vaikuttaa ongelman ratkaisuun.
- Auton käytölle on oltava vaihtoehtoja. Esimerkiksi ruuhkamaksun käyttöönottoon kuuluu luontevasti joukkoliikenteen tarjonnan lisäys.
- Ihmisille esitetään, kuinka maksujen tasa-arvoisuus ja oikeudenmukaisuus taataan.
- Maksutulot (järjestelmäkustannusten kattamisen jälkeen) sijoitetaan takaisin liikenteeseen – pääasiassa joukkoliikenteen kehittämiseen, liikenneväyliin ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen.
- Kansalaiset luottavat asiaa valmistelemaan, valvomaan ja soveltamaan viranomaiseen. Asiaa valmistellaan avoimesti ja keskustellen.
- Maksujärjestelmien käyttöönotosta vallitsee voimakas yhteisymmärrys ja kannatus liikenteen ammattilaisten keskuudessa.

Suvanto arvioi, että ajan myötä tie- ja ruuhkamaksut yleistyvät pysäköintimaksujen kaltaisiksi maksuiksi, mutta ensin tarvitaan laajoja selvityksiä ja ennen kaikkea avointa yhteiskuntapoliittista keskustelua.

Helsingin seudun tienkäyttäjättyytyväisyystutkimuksissa on kysytty ruuhkamaksun hyväksyttävyyttä ruuhkien vähentäjänä. Vuonna 2002 vain 15 % seudun asukkaista kannatti ruuhkamaksua, ja vuonna 2005 kannatus oli 23 %. Vuonna 2008 pääkaupunkiseudulla asuvien enemmistö vaati ensimmäistä kertaa alueen henkilöautoliikennettä säädeltyväksi tai rajoitettavaksi. Pääkaupunkiseudun asukkaista 53 % oli tätä mieltä ja kehyskunnissa asuvista 59 %. Vuonna 2008 jo 43 % kannatti ruuhkamaksua. Säännöllisesti autoa käyttävistä vastaajista ruuhkamaksut hyväksyi 30 % ja yli 10.000 km vuodessa ajavista vastaajista 40 %.

Karessuo et al. (2004) kävi läpi useita EU:n hinnoittelututkimuksia⁴ nostaten esille mm. seuraavia hyväksyttävyyttä käsitteleviä tuloksia:

- Liikenteen hinnoittelustrategioiden toteuttamisen merkittävin haaste on yleisön ja päätöksentekijöiden hyväksynnän saavuttaminen.
- Liikenteen hinnoittelun muuttaminen edellyttää huolellista valmistelua. Muutoksiin suhtaudutaan erittäin varauksellisesti. Uudistamiseen on oltava hyväksytty ja ymmärretty tarve sekä tavoite johon pyritään.
- Uusia maksuja kannatetaan vasta sen jälkeen kun kaikki perinteiset keinot on testattu tai käytetty ongelman ratkaisemiseksi.
- Tietoisuus ongelmasta on kaiken lähtökohta. Vasta tämän jälkeen on edellytyksiä tarjota hinnoittelua ratkaisuksi ongelmaan.
- Teoriassa tehokkaat hinnoittelukeinot eivät ole yleisesti hyväksytyjä eivätkä taas hyväksytyt ole teorian mukaan tehokkaita. Aloittaminen yksinkertaisella mallilla on osoittautunut hyväksi.
- Henkilön huolestuneisuus hinnoittelulla vähennettävien ongelmien suuruudesta sekä suunnittelun, järjestelmän ja prosessin koettu oikeudenmukaisuus edistävät myös merkittävästi hyväksyntää.
- Hyväksyntä lisääntyy ratkaisevasti, jos maksujen tuotto kohdistetaan liikennejärjestelmän kehittämiseen – erityisesti lisärahoituksena.
- Toteutuksen ja kokemusten jälkeen hyväksyntä laajenee.
- Toteutusmallia muokkaamalla on löydettävä ratkaisu, joka tuottaa hyötyä sekä yksilöille että yhteisölle. Myös asiantuntijoiden on hyväksyttävä, että vain hyväksytyin askelin eteneminen tuo tulosta.

Vantaan Sanomat teetti kyselyn tietullin hyväksyttävyydestä elokuussa 2007. Tutkimuksessa haastateltiin 1 006 suomalaista koko maassa. Haastattelussa kysyttiin, pitäisikö Helsingissä ottaa käyttöön autoliikenteen ruuhkavero. Helsingin seudun haastatelluista 50 % vastasi ”kyllä”, 37 % ”ei” ja 13 % ”en tiedä”. Muualla Etelä-Suomessa (56 %) ja Pohjois-Suomessa (57 %) tietullien suosio on suurempi kuin koko maassa keskimäärin. Muita tutkimuksen havaintoja olivat seuraavat:

- Miehet (52 %) kannattavat tietulleja enemmän kuin naiset (48 %).
- Tulleja kannattaa enemmistö (56 %) 25–49-vuotiaista.
- Tulleja vastusta enemmistö (60 %) 15–24-vuotiaista.
- Lapsiperheet vastustavat ruuhkamaksua selvästi enemmän.
- Alle 30 000 € ansaitsevien joukossa tietullien kannatus on 51 %, mutta yli 45 000 € ansaitsevien joukossa 58 %.

Syyskuussa 2008 Vantaan Sanomat ja MTV3 (2008) teettivät kyselyn, jonka otos oli noin 1 000 pääkaupunkiseudulla asuvaa 18–79-vuotiasta henkilöä. Haastatelluille esitettiin kysymys: Tulisiko pääkaupunkiseudun ruuhkien hillitsemiseksi ottaa käyttöön autoilijoille ruuhkamaksut?

⁴ Muun muassa AFFORD, CAPRI, PETS, PRIMA, TRANSPRICE, CUPID, MC-ICAM ja IMPRINT.

Helsingissä ruuhkamaksun kannatus oli lisääntynyt voimakkaasti, ja 56 % helsinkiläisistä kannatti maksua. Vantaalla kannatus oli 44 % ja Espoossa 40 %. Kyselyn mukaan puoluekannalla⁵ on selvä yhteys suhtautumiseen: Vihreät ovat kaikissa kolmessa kaupungissa vahvasti ruuhkamaksun kannalla (kannatus 61–74 %). Helsingissä Vasemmistoliiton kannattajat ovat Vihreitäkin voimakkaammin ruuhkamaksun puolesta. Ruuhkamaksua vastustetaan selvimmin kokoomuslaisten joukossa (vastustus 57–68 %). Ruuhkamaksua vastustavat eniten johtavassa asemassa olevat henkilöt ja kotitaloudet, jotka omistavat kaksi tai useampia autoja. Kannatus on suurinta opiskelijoiden keskuudessa sekä kotitalouksissa, joissa ei ole autoa.

Lehto (2009) selvitti Helsingin seudun yritysten suhtautumista ruuhkamaksuun. Laajan (yli 1 000 vastaajaa) kyselyn perusteella Lehto toteaa, että Helsingin seudun yritysten edustajat suhtautuvat ruuhkamaksuihin varsin epäluuloisesti. Kyselystä selvisi muun muassa seuraavaa:

- Yritysten mielestä liikenneruuhkat ovat haitaksi työasialiikenteelle (yli 60 % vastaajista) ja työmatkaliikenteelle (noin 50 % vastaajista). Kuitenkin suurin osa vastaajista (noin 70 %) oli sitä mieltä, että ruuhkat eivät haittaa asiakasliikennettä.
- Ruuhkien vähentämiseksi tulisi yritysten mielestä investoida teihin ja katuverkkoon (62 % vastaajista), joukkoliikenteen kehittämiseen (35–41 % vastaajista) sekä liityntäpysäköintiin (30 % vastaajista). Ruuhkamaksun käyttöä keinoa kannatti 18 % vastaajista.
- Enemmistö (54 %) vastaajista ei olisi valmis maksamaan liikenteen paremmasta sujuvuudesta. Maksuhaluttuutta oli 35 % yrityksistä. Maksuvaihtoehtoista suosituin oli 1–5 euroa vuorokaudessa (sitä kannatti 21 % vastaajista).
- Maksuhalukkuus liikenteen sujuvuudesta oli pienintä (3–5 %) taksi- ja linja-autoliikenteen sekä jakelu- ja rahtiliikenteen yrittäjien vastauksissa. Maksuhalukkuus oli suurin (12–19 %) muilla toimialoilla (sis. media- ja kulttuuriala) sekä rakentamisessa ja teollisuudessa.
- Myönteisimmin suhtautuvat yrittäjät olivat radan varren kehyskunnista, Helsingistä ja muista kehyskunnista (noin 40 % suhtautui myönteisesti). Kielteisimmin suhtautuvat espoolaiset ja vantaalaiset yritysten edustajat, joista noin 60 % ei ollut halukkaita maksamaan liikenteen sujuvuudesta.
- Maksuista vapauttamista kannatettiin linja-autoliikenteelle (80 %), huoltoliikenteelle (65 %) ja taksiliikenteelle (noin 50 %). Taksi- ja linja-autoliikenteen edustajista kaikki (100 %) olivat sitä mieltä, että heidän toimialansa tulisi vapauttaa mahdollisista ruuhkamaksuista.
- Ruuhkamaksutulot haluttiin enemmistön mielestä käyttää Helsingin seudun liikenneväylien parantamiseen (75 % vastaajista) ja joukkoliikenteen kehittämiseen (55 % vastaajista). Ainoastaan pieni osuus vastaajista kannatti ruuhkamaksutulosten kohdistamista yleisesti tieliikenteen verotuksen kevennyksiin (12 %) tai liikenneväylien parantamiseen kaikkialla Suomessa (alle 10 %). Vähiten kannatettiin yhteiskunnan verotulojen kaltaista yleistä käyttöä ilman erityistä kohdentamista (2 %).

⁵ Puoluekannan käsittely selittäväenä tekijänä oli kyselyssä ajankohtaista kuukautta myöhemmin edessä olleiden kunnallisvaalien takia.

4 TIEMAKSUKANNANOTTOJA SUOMESSA

Ruuhka- ja tiemaksujen hyväksyttävyyttä on käsitelty Suomessa liikennepoliittisissa linjauksissa ja lausunnoissa jo 1990-luvun alusta alkaen. Niiden perusteella:

- Tiemaksujen hyväksyttävyyden perusteet ovat pysyneet valtionhallinnossa pääosin ennallaan vuodesta 1995. Aiheuttaja maksaa -periaate hyväksytään laajasti, mutta eri tahojen etuja ei haluta vaarantaa. Valtionvarainministeriö korostaa, että eduskunnan päätösvalta budjettivarojen käytöstä säilyy eikä tieliikenteen verojen yleiskatteisuutta vähennetä. Tiemaksut ovat osa yleistä liikenteenohjaus- ja maksujärjestelmää.
- Liikenne- ja viestintäministeriön suhtautuminen ruuhka- ja tiemaksuihin on kehittynyt varauksellisesta selvästi myönteiseksi. Helsingin seudun ruuhkamaksusta tehtiin laaja selvitystyö.
- Eduskunnan ympäristövaliokunta suhtautuu tiemaksuihin myönteisesti. Valtiovarainvaliokunta jakaa valtiovaraministeriön näkemykset. Liikenne- ja viestintävaliokunnassa suhtaudutaan varauksellisen myönteisesti, mutta kiinnittäen huomiota mm. kansallisiin erityisolosuhteisiin ja elinkeinoelämän kilpailukyyn turvaamiseen.
- Yksittäisistä kansanedustajista muutama kannattaa avoimesti ruuhka- ja tiemaksuja. Useimpien edustajien suhtautuminen on varauksellista ja kuljetusten kustannusnousua pelkäävää. Ulkomaisilta kuorma-autoilta perittävän maksun edistäminen on yhdistänyt erilaisia näkökantoja ja lisännyt tiemaksujen kannatusta.
- Elinkeinoelämässä tieliikenteen hinnoittelun uudistusta on vastustettu arvelen sen johtavan verojen ja maksujen kokonaistason nousuun ja kilpailukyvyn heikkenemiseen. Viime vuosina kuljetusyrittäjien edustaja SKAL on kannattanut hinnoittelu-uudistusta. Motiivina on siirtyä veroista maksuihin siten, että tieverkon käytön kokonaiskustannukset laskevat ja ulkomaiset kuljetusyrietykset saadaan maksamaan tieverkon käytöstä.

4.1 Hinnoittelukeskustelun alku 1990-luvulla

Toinen Parlamentaarin liikennekomitea⁶ otti vuonna 1991 kantaa taloudellisten ohjauskeinojen tärkeyteen kestäväen kehityksen edistämiseksi. Liikenneministeriö esitti vuonna 1993 Helsingin seudun liikenneinvestointiohjelmaa ja sen rahoitusta tietulleilla (Liikenneministeriö 1993). Hiljaisuudessa valmisteltu esitys lakiehdotuksineen kaatui voimakkaaseen yleiseen vastustukseen (Karessuo et. al 2004).

Samoihin aikoihin Tielaite esitti, että tienkäyttäjiltä kerättäisiin rahaa uusiin ja kalliisiin hankkeisiin, jotka parantavat liikenneyhteyksiä huomattavasti. Aluksi käyttömaksutuloilla esitettiin rahoitettavan siltoja ja tunneleita. Tielaiteksen tavoitteena oli, että tienpito rahoitettaisiin kokonaan maksuilla ja budjettirahasta luovuttaisiin. Liikenneministeriö oli eri mieltä, eikä ehdotus toteutunut. Sen sijaan toteutui Helsingin kauppakamarin vastaehdotus tarroilla kerättävistä vuosimaksuista. (Helsingin Sanomat 1993)

Ajatus taloudellisten ohjauskeinojen käytöstä säilyi. Liikenneministeriö linjasi taloudellista ohjausta vuonna 1994 seuraavasti (Liikenneministeriö 1994):

- Liikenteen kasvua hillitään yhteiskunnallisesti hyväksyttävien rakenteellisin ja taloudellisin keinoin.
- Taloudellisella ohjauksella tuetaan valittuja yhteiskuntapoliittisia päämääriä ottaen huomioon EU:n kehitys.

⁶ Liikenne 2000. Toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietintö. Komiteamietintö 1991:3.

- Taloudellisten ohjauskeinojen periaatteena on kustannusvastaavuus, ottaen huomioon yhteiskunnalliset kustannukset, jatkuvuus, ennakoitavuus ja usean ohjauskeinon yhtäaikainen käyttö.
- Verotuksen painopistettä siirretään ajoneuvon käytön verotuksen suuntaan. Ympäristön kannalta edullisia liikennemuotoja tuetaan. Taloudellisia ohjauskeinoja käytetään aiheuttaja/käyttäjä maksaa -periaatteiden mukaisesti.

Liikenteen kustannusperusteinen hinnoittelu tuli asiana Suomen valtakunnalliseen (liikenne)politiikkaan EU-jäsenyyden myötä 1995. Vihreässä kirjassa⁷ Euroopan Komissio ehdotti rajakustannushinnoittelua, eli aiheuttaja maksaa -periaate hyväksyttäisiin nykyistä paremmin ja liikennemuodoilta edellytettäisiin kustannusvastaavuutta. Liikenneministeriö tilasi Valtion taloudelliselta tutkimuskeskukselta selvitystyön Suomeen soveltuvasta liikenteen hinnoittelumallista ja hintojen tasosta. Tuloksena syntyi julkaisu, joka lähetettiin keskustelunavauksena lausunnoille (Liikenneministeriö 1995).

Lausunnoista käy ilmi, millainen liikenteen hinnoittelun muutosten hyväksyttävyyden tuolloin julkishallinnossa oli (Liikenneministeriö 1995):

- Valtiovarainministeriö korosti, että verotusta muuttavat ratkaisut tehdään fiskaalisista, ei liikennepoliittisista näkökohdista. Merkittävien sektoreiden ei sallita pitävän omana yleiskatteisia veroja. Ministeriön mukaan käyttäjä tai hyötyjä maksaa -periaatteet eivät automaattisesti johda oikeudenmukaiseen ja tasapuoliseen ratkaisuun.
- Ympäristöministeriö kannatti rajakustannushinnoittelusta ponnistavia liikenteen hinnoitteluperiaatteita. Ministeriön mukaan periaatteiden käyttöön siirrytään vaiheittain, ottaen huomioon EU:ssa tapahtuva yleinen samansuuntainen kehitys.
- Tielaitos piti rajakustannushinnoittelun periaatetta ja hinnoittelun kaksiosaisuutta (kiinteä ja muuttuva maksu) oikeasuuntaisena. Selvitystarpeita nähtiin ehdotuksen soveltuvuudessa käytäntöön sekä rahallisissa vaikutuksissa. Tielaitos mainitsi myös kannattavansa sitä, että osa liikenteen verotustoista korvamerkittäisiin tienpitoon.
- Ilmailulaitos kannatti sitä, että jokainen liikennemuoto vastaa osaltaan yhteiskunnallisista kustannuksista. Kilpailu-, tasapuolisuus- ja tehokkuussyistä kaikkien liikennemuotojen osalta on edettävä samanaikaisesti ja samoin periaattein. Ympäristöverotus ei Ilmailulaitoksen mukaan saa olla yleiskatteellista, vaan haittaverojen tulee pienentyä haittojen pienentyessä. Haittojen torjunnassa ei voi käyttää yksinomaan hinnoittelua.
- VR (silloin vielä myös radanpitäjä) piti hinnoitteluperiaatetta oikean suuntaisena. Kokonaiskustannuksiin perustuvaa mallia VR ei kuitenkaan pitänyt hyvänä, koska kiinteiden kustannusten kattaminen kiinteillä maksuilla ei onnistu rautatieliikenteessä. Kustannusten määrittämisperusteet VR totesi osin kriittikin alaisiksi.
- Kuntaliitto kannatti rajakustannushinnoittelun yleisiä periaatteita ja piti pyrkimystä täyteen kustannusvastaavuuteen hyväksyttävänä, mutta kiinnitti huomiota kuntien oikeudenmukaiseen osuuteen tuloista. Vaikka maksurasituksen nousu tilapäisesti heikentää kilpailukykyä, vei se Kuntaliiton mukaan elinkeinoelämää ja kuljetustoimintaa tehokkaampiin ratkaisuihin ja siten parempaan kilpailukykyyn.

Valtiovarainministeriö lausui sittemmin vinjettidirektiivin muutosehdotusta koskevassa kannanotossa, että liikenteen verojen korvamerkintä poistaisi eduskunnalta sen perustuslaillisen budjettivallan ja hämärtäisi budjettirahoituksen toimintaa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008b).

⁷ Towards fair and efficient pricing in transport. Green paper, COM (95)691 final.

4.2 Hinnoittelu liikennepolitiikassa 1996–2009

Valtakunnallisen liikennepolitiikan suhtautuminen liikenteen hinnoitteluun oli 1990-luvun lopulla varauksin kannattava. Liikenneministeriön kansliapäällikkö esitti asian vuonna 1996 näin (Korpela 1996):

”Liikenteen hinnoittelun tulee perustua kokonaisnäkemykseen ja yhteiskunnan tahtotilan hahmottamiseen. Teoreettiset laskelmat voivat antaa viitteitä toivottavan kehityksen suunnasta, mutta ne eivät sellaisenaan voi olla päätöksenteon kriteereinä. Liikenteen ulkoiset kustannukset ja hinnoittelu ovat asioita, jotka vaativat vielä tutkimista ja keskustelua ennen kuin toimenpiteitä suuntaan tai toiseen voidaan päättää. Suomessa on kohotettava tietämystä erityisesti meille tärkeistä asioista niin, että voimme vaikuttaa yleiseurooppalaiseen päätöksentekoon. Teoriaa alkaa jo olla tarpeeksi, nyt tarvitaan kansantajuistamista ja hinnoittelun käytännön vaikutusten selvittämistä. Teorian kritisoidut kohdat on tutkittava perin pohjin.”

Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020 otti liikenteen hinnoitteluun kantaa seuraavasti (Liikenneministeriö 1997):

- Euroopassa ruuhkien hallinnassa odotetaan yleisesti päästävän tuloksiin tie- ja aluekohtaisilla suoritemaksuilla. Suomessa nämä eivät ole vielä ajankohtaisia.
- Liikenteen hinnoittelun tulee nykyistä enemmän perustua yhteiskunnalle aiheutettuihin kustannuksiin. Verotuksessa Suomi on jo huipputasolla; sen sijaan verotuksen rakennetta on syytä tarkistaa.
- Hinnoittelun tulisi ottaa nykyistä paremmin huomioon liikennepoliittiset tavoitteet.
- Ympäristön kannalta edullisia liikennemuotoja on perusteltua suosia. Liikenteen hinnoittelussa tulee myös ottaa huomioon kilpailukyky ja varmistaa eri liikennemuotojen kohtelu siten, ettei kilpailu vääristy.
- Hintojen tulee perustua rajakustannuksiin, joilla katetaan liikenteen määrästä johtuvia muuttuvia kustannuksia.

Kannanotot olivat osin ristiriitaisia. Yhtäältä kannatettiin rajakustannushinnoittelua ja liikenteen verojen ja maksujen kustannusvastaavuutta. Toisaalta todettiin, että tie- ja aluekohtaiset maksut eivät ole Suomessa ajankohtaisia ja että liikenteen verotus on Suomessa huipputasolla.

Valtakunnallisessa liikennepolitiikan linjauksessa *Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025* määriteltiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tehtäväksi pyrkiä siihen, että liikenteen vero- ja maksupolitiikkaa käytetään ohjauskeinona pyrkien yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen sekä eri liikennemuotojen tasapuolista kilpailua tukevaan ympäristön ja turvallisuuden huomioivaan yhteiskunnalliseen rajakustannushinnoitteluun (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000). Tärkeäksi yhteistyötahoksi tunnistettiin valtiovarainministeriö. Yhteistyön tavoitteeksi asetettiin sopiminen:

- henkilöautoilun verorakenteen muuttamisesta enemmän käyttöön kohdistuvaksi ja ympäristökuormitusta vähentävään suuntaan.
- liikenteen vero- ja maksupolitiikan käyttämisestä aiempaa enemmän liikennepolitiikan ohjauskeinona.

Vuonna 2004 ministerityöryhmän mietinnössä linjattiin, että liikenteen hinnoittelun kehittämistä ei ole ajankohtaista edes selvittää tai suunnitella lähemmin (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004):

- Pidemmällä aikavälillä on syytä selvittää aluetullijärjestelmän käyttöönottoa pääkaupunkiseudulla.
- Raskaan liikenteen kilometrimaksuja on tarpeen harkita myöhemmin, jos tällaiset maksut yleistyvät muualla EU:ssa.

Tämän jälkeen liikennehallinnossa ja -politiikassa tapahtui hinnoittelun läpimurto, johon syinä saattavat olla esimerkiksi Lontoon ja Tukholman ruuhkamaksujen käyttöön-otto sekä tiukentuneet ilmastotavoitteet.

Liikenne 2030 suhtautuu liikenteen hinnoitteluun varsin todennäköisenä keinona (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007):

- Liikenteen käyttöperusteiseen hinnoitteluun pyritään kaikissa liikennemuodoissa. Suurin kehittämistarve on tieliikenteessä.
- Toteutetaan älykkääseen teknologiaan ja satelliittipaikannukseen pohjautuva autoliikenteen hinnoittelu.
- Uudenlainen hinnoittelu on mahdollista ottaa käyttöön aikaisintaan vuonna 2015. Käyttöä ohjaavan hinnoittelun perusteina olisivat auton käytön määrä, paikka, ajankohta ja auton ominaisuudet. Se korvaisi osan nykyisestä auton käytön verotuksesta niin, että keskimääräiset kustannukset eivät nousisi. Kaupunkiseuduilla ruuhka-aikoina hinta saattaisi olla korkeampi. Vastaavasti maaseudulla voitaisiin ottaa huomioon pitkät etäisyydet ja vaihtoehtojen vähäisyys.
- Hinnoittelulla voidaan säädellä kulkutavan valintaa ja auton käytön määrää, tehostaa olemassa olevan verkon käyttöä ja leikata ruuhkahuippuja matkan ajankohtaan vaikuttamalla. Hinnoittelulla voidaan myös kannustaa vähäpäästöisten autojen hankintaa. Tavoitteena on ohjata liikenteen kysyntää ja vähentää liikenteen haittoja.
- Erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla liikenteen käyttöperusteinen hinnoittelu on tehokas tulevaisuuden keino autoliikenteen kysynnän ohjaamiseen ruuhkien ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Kaupunkiseuduilla liikenteen hinnoittelu kytkeytyy osaksi koko maata koskevaa liikenteen hinnoittelun uudistamista.

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle ottaa niin ikään selvän kannan siihen, että uusia hinnoittelumalleja selvitetään ja niitä todennäköisesti otetaan käyttöön (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008a):

- Liikenteen käyttömaksut ovat yleistyneet maailmalla ja niistä on pääosin saatu hyviä kokemuksia. Suomessa on luotava valmiudet paikannukseen perustuvien järjestelmien käyttöönotolle.
- Selvitetään käyttöperusteisten liikenteen hinnoittelumallien käyttöönottoa ja älykkäiden tiemaksujärjestelmien kokeilua.
- Luodaan valmiudet paikannukseen perustuvan tiemaksun käyttöönottoon tulevalla vuosikymmenellä. Hallituksella on valmiudet luoda lainsäädännölliset edellytykset alueelliselle ruuhkamaksulle.

Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman ja Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon asettamien tavoitteiden mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti vuonna 2008 Helsingin seudun ruuhkamaksujärjestelmän vaikutusten arvioimisprosessin. Kesällä 2009 valmistui Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009a). Eräät tahot ovat lausunnoissaan (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009a) esittäneet mm. seuraavia kannanottoja:

- Ajoneuvohallinnon mukaan liikenteen hinnoittelu tulisi ratkaista valtakunnallisena kokonaisuutena yksittäisten prosessien sijaan.
- Radanpidon viranomaisten mukaan ruuhkamaksu olisi oikeansuuntainen toimenpide, mutta sitä ei tule ottaa käyttöön ennen kuin on varmuus seudun joukkoliikennejärjestelmän toimivuudesta. Ruuhkamaksutuotot voitaisiin ohjata joukkoliikenteeseen.
- Tienpidon viranomaisten mukaan ruuhkamaksun selvitystyötä tulee jatkaa. On tärkeää, että maksun käyttöönotolle asetetaan selkeät ja hyväksyttävät vaikutavuustavoitteet ja suunnitellaan liikennejärjestelmätasoinen toimenpidekokonaisuus. Ruuhkamaksu ei poista tieverkon investointitarpeita, mutta muuttaa niiden luonnetta. Maksutulot tulee palauttaa Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.
- Valtiovarainministeriö kannattaa aiheen perusteellista jatkoselvittämistä ja

- tarkastelua osana yleistä liikenteenohjaus- ja maksujärjestelmää.
- Ympäristöministeriö kannattaa liikenteen määrän vähentämistä yleisesti, mutta näkee ruuhkamaksun osana kokonaisvaltaista pakettia Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ministeriö katsoo, ettei suoriteperusteisessa hinnoittelussa pidä rajoittua tiettyyn seutuun vaan se tulee ulottaa koko maahan.
 - Seudun kunnista Helsinki selvästi kannattaa ruuhkamaksua. Muut entisen YTV-alueen kunnat odottavat ruuhkamaksun kriittistä jatkotarkastelua ja kannattavat asian laajentamista valtakunnallisesti. Ympäristökunnat eivät pidä ruuhkamaksua hyvänä keinona, mutta kannattavat asia selvittämistä edelleen. Yhteistä kunnille on ehdoton vaatimus maksutulojen käyttämisestä seudun liikennejärjestelmään ”nykyisen” rahoituksen lisänä.
 - Seudun joukkoliikenteestä vastaava kuntayhtymä kaipaa lisää tietoa ruuhkamaksun vaikutuksista. Tavoitteet tulisi määritellä selkeästi. Ruuhkamaksu on nimensä mukaan maksu, jonka tulot tulee käyttää alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen nykyisen rahoituksen lisänä. Ruuhkamaksujen tulee olla osa valtakunnallista ratkaisua.

4.3 Eduskunnan kannanottoja

Vuonna 1998 valtioneuvosto antoi Eduskunnalle selvityksen infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen oikeudenmukaisuudesta. Taustalla oli *Euroopan komission valkoinen kirja liikenneinfrastruktuurin hinnoitteluperiaatteiden yhtenäistämiseksi*. Selvityksessä käsiteltiin maksujen senhetkistä tilaa ja pohdiskeltiin aiheuttaja maksaa -periaatteen oikeutuksia. Liikennevaliokunta ilmoitti (Eduskunta 1998) suhtautuvansa asiaan varauksellisesti.

Valtioneuvosto suhtautui periaatteessa myönteisesti liikenteen hinnoittelun yhdenmuikaistamiseen, mutta esitti merkittäviä varauksia tietopuutteisiin ja Suomen erityisolosuhteisiin vedoten (Eduskunta 1999). Valtiovarainvaliokunta korosti Suomen maantieteellisten erityisolojen huomioon ottamista liikenteen hinnoittelussa. Suomen infrastruktuurin rakentamiseen liittyy erityispiirteitä, jotka nostavat huomattavasti sen kustannuksia. Lausunnon mukaan alueellisen kustannusvastaavuuden soveltamista ei ole aluerakenteesta johtuen mahdollista toteuttaa Suomessa.

Liikenteen hinnoittelu tuli uudelleen asialistalle, kun valtioneuvosto esitti eduskunnalle selvityksen ja kantansa *Euroopan komission liikennepolitiikan valkoisesta kirjasta*. Liikenteen hinnoittelu oli EU:n liikennepolitiikassa noussut merkittäväksi keinoksi. Valtioneuvosto suhtautui jälleen periaatteessa myönteisesti liikenteen hinnoitteluun korostaen samalla, että verotuksen tasosta tulee voida päättää kansallisesti. Vero- ja maksupolitiikka eivät valtioneuvoston mielestä saa myöskään heikentää syrjäisten ja harvaan asuttujen alueiden elinmahdollisuuksia ja kilpailukykyä. (Eduskunta 2001a)

Valiokunnat ottivat asiaan kantaa seuraavasti:

- Ympäristövaliokunta yhtyi valtioneuvoston kantaan korostaen, että ulkoisten kustannusten huomioon ottaminen liikenteen maksuissa ja polttoaineverotuksessa on tärkeää. Myös liikenteessä tulee soveltaa aiheuttaja maksaa -periaatetta. (Eduskunta 2001b.)
- Liikenne- ja viestintävaliokunnan mukaan liikenteen tulee olla myös taloudellisesti kestävä. Siksi eri ratkaisumalleja sekä liikenteen maksu- ja verorasituksen tasoa tulee tarkastella alueellisesti ja kansallisesti. Esimerkiksi kilometriperusteinen liikenteen hinnoittelu ja verotus eivät sovellu suomalaisiin olosuhteisiin. (Eduskunta 2001a.)
- Valtiovarainvaliokunnan mukaan verot ja maksut on syytä nähdä kuitenkin toisistaan erillisinä jo siksi, että kaikki verotusta koskevat ratkaisut edellyttävät yksimielisyyttä. Perusajatus aiheutumisperiaatteen mukaisista maksuista tarjoaa käyttökelpoisen pohjan hinnoittelurakenteen muuttamiseksi ohjaavampaan suuntaan. Verojen korvamerkintä on tarpeetonta. Verojen ja maksujen tasoon ja käyttöön liittyvät ehdot tulisi jättää jäsenvaltioiden harkintaan.

Vuonna 2003 Euroopan neuvosto valmisteli vinjettidirektiivin muutosta. Valtioneuvosto esitti asiaan mm. seuraavia kantoja:

- Enimmäismaksulle tulisi säätää täsmällinen senttimääräinen katto.
- Valtioneuvosto ei tue onnettomuuksien hinnoittelua.
- Valtioneuvosto katsoo, ettei jo katettuja tiekustannuksia tule periä.
- Tiemaksutulojen käyttö saman liikennekäytävän muun infrastruktuurin rakentamiseen voidaan sallia.
- Vienti- ja tuontikuljetusten korkeita kustannuksia ei tule lisätä.
- On ongelmallista, että jäsenvaltiot voisivat kompensoida infrastruktuurimaksuja alentamalla vuotuisia ajoneuvoveroja.
- Riippumattomalle valvontaviranomaiselle ei tulisi antaa maksutulojen käytön ohjailuvaltaa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyi valtioneuvoston kannanottoihin seuraavin täydennyksin (Eduskunta 2003):

- Tiemaksujen kompensointia alittamalla ajoneuvoveron vähimmäistasot ei tulisi sallia, koska se lisää kilpailun vääristymää.
- Tiemaksujen käyttöönotto Keski-Euroopassa lisää vääjäämättä Suomen vientiteollisuuden kustannuksia.
- Direktiivin mukaan mahdollisuus kompensoida tiemaksuja muiden verojen huojennuksilla on vain niissä maissa, jotka itse ottavat maksujärjestelmän käyttöön. Huomiota on kiinnitetty siihen, että tämä on vastoin vapaan liikkuvuuden ja yhteisömarkkinoiden tasavertaisen kilpailun periaatteita sekä että se samalla saattaa lisätä suomalaisten ajoneuvojen ulosliputtamista huokeamman verotason maihin.
- Valiokunta pitää tärkeänä, että suomalaisten kuljetusyritysten toimintamahdollisuuksia ei heikennetä nykyisestä.

Ottaessaan kantaan valtioneuvoston selvitykseen vihreästä kirjasta *Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen* liikenne- ja viestintävaliokunta otti kantaa myös ruuhkamaksujen hyväksyttävyyteen (Eduskunta 2008a):

- Ruuhkamaksut ovat mahdollinen toimenpide kaupunkien liikenteen hillitsemiseksi, mutta päätökset kaupunkimaksujen käyttöön otosta on tehtävä paikallisella ja seudullisella tasolla.
- Valiokunta korostaa, että keskeinen edellytys näiden maksujärjestelmien käyttöönotolle on, että päätösvalta maksujen käyttöönotossa ja maksujen palautuksessa kaupunkiseudun liikennejärjestelmän hyväksi on kullakin kaupunkialueella.

Eduskunta tuo *Liikennepoliittisen selonteon* linjauksista esittämässään kannanotoissa (Eduskunta 2008b) ilmi ruuhka- ja tiemaksujen poliittisen hyväksyttävyyden nykytilan: ”Paikannukseen perustuvien ruuhka- ja tienkäyttömaksujen käyttömahdollisuudet tulee selvittää.”

Eduskunnan täysistunnoissa on aika ajoin esitetty näkemyksiä ruuhka- ja tiemaksuista. Muutamille edustajille ruuhka- ja tiemaksu ovat olleet erittäin myönteinen asia. Useimpien edustajien suhtautuminen on ollut varauksellista nojautuen uhkakuviin mm. päätösvallan lipumisesta pois eduskunnalta ja suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn heikkenemisestä. Sen sijaan maksun periminen venäläiseltä rekkaliikenteeltä nähdään perusteltuna. Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitystä ei ole käsitelty täysistunnoissa.

4.4 Elinkeinoelämän kannanottoja

Elinkeinoelämän näkökannat ruuhka- ja tiemaksuihin käyvät ilmi etujärjestöjen lausunnoista, tiedotteista ja esityksistä. Vuonna 1995 etujärjestöt suhtautuivat liikenneministeriön julkaisun *Liikenteen ulkoiset kustannukset ja väyläkustannukset huomioon ottava hinnoittelu* ehdotuksiin seuraavasti:

- Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry totesi, että kustannusvastaavuutta voidaan yleisesti pitää hyväksyttävänä periaatteena liikenteen hinnoittelussa. Yh-

den maan on SKAL:n mukaan kuitenkin yksin vaikea lähteä korottamaan liikenteen vero- ja maksurasitusta, koska tällä on välitön vaikutus kilpailukykyyn. Suomi on kilpailijamaitaan riippuvaisempi kuljetuksista ja energiasta. Kun maksuja (tai verojen lisäämistä) perustellaan kustannuksilla, tulee laskentaperiaatteiden olla tieteellisesti päteviä, toistettavia ja läpinäkyviä.

- Teollisuus ja työnantajat TT:n mukaan on vaikeaa löytää hinnoittelujärjestelmää, joka ohjaisi optimaaliseen liikenteeseen. Suurellakaan hinnankorotuksella tieliikenteessä ei saada suurta siirtymää kuljetuksiin rautateille. Tieliikenteen ulkoiset hyödyt kuten löyhien tiepohjien jyrääminen kantavammiksi tulee ottaa huomioon. Yhteiskuntataloudellisessa tehokkuusarvioinnissa ei myöskään sovi sivuuttaa vaikutusta kansainväliseen kilpailukykyyn.

Elinkeinoelämän edustajien perusajatus tieliikenteen hinnoittelusta on lausuntojen perusteella se, että tie- ja ruuhkamaksut ovat ylimääräinen kustannusrasite kuljetuksille ja siten elinkeinoelämälle laajemmin. Kustannusten nousu heikentää Suomen kilpailukykyä muihin maihin verrattuna. Nämä perusoletukset ovat säilyneet nykyhetkeen asti.

Esimerkiksi kauppakamarit ovat vastustaneet tiemaksuja vetoamalla raskaan liikenteen jo nykyiseen korkeaan verotukseen. Helsingin kauppakamari on teettänyt aiheesta selvitystyötä, jonka mukaan pääkaupunkiseudulla perittävä ruuhkamaksu tarkoittaisi jopa 345 M€ vuosittaista ylimääräistä menoa yksityishenkilöille ja yrityksille (Helsingin kauppakamari 2004). Ruuhkamaksusta aiheutuvat suorat kustannukset olisivat kauppakamarin mukaan vain murto-osa niistä kokonaishaitoista, joita maksu aiheuttaisi yrityksille elinkeinorakenteen ja kilpailutilanteen vääristymisen kautta.

Elinkeinoelämän keskusliitto on esittänyt mm. seuraavia kannanottoja:

- Elinkeinoelämän kannalta keskeinen tavoite on, että logistiikkakustannukset saadaan laskemaan ja asetelma kilpailijamaihin verrattuna paranemaan. Liikenteelle ei pidä kohdentaa kustannuksia lisääviä maksuja tai veroja. (6.3.2008).
- Liikenteen maksujen ja verojen periaatteiden muuttaminen edellyttää perusteellista valmistelua ja laajaa keskustelua. Logistiikkakustannukset Suomessa ovat noin 17 % bruttokansantuotteesta, mikä on kansainvälisesti korkea luku. Elinkeinoelämän kannalta keskeinen tavoite on, että logistiikkakustannukset saadaan laskemaan ja asetelma kilpailijamaihin verrattuna paranemaan. Tieliikenteeltä kerätään moninkertaisesti veroja ja maksuja verrattuna koko liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen varoihin. (27.4.2007).

Tuorein tiemaksuja käsittelevä lausuntokierros on käyty eurovinjettidirektiivin (1999/62/EY) muutoksesta. Elinkeinoelämän lausunnoissa toistuu huoli kuljetuskustannuksista. Samalla on aiempaa tarkemmin otettu kantaa maksuperusteisiin ja maksutulojen käyttöön. Lausunnoissa on esitetty mm. seuraavia kannanottoja (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008b):

- Jos ulkoisia kustannuksia sisällytetään tiemaksuihin tai vinjettiin, on ajoneuvon haltijalle tulostettava tosite, jossa tiekustannukset ja ulkoiset kustannukset on eritelty. Haittojen vähentämiseksi, toimenpiteiden seuraamiseksi ja tulosten raportoimiseksi on oltava suunnitelma. (Logistiikkayritysten Liitto.)
- Vaarana on, että ilman ohjelmaa maksuja kerättäisiin senkin jälkeen, kun itse häirtä on poistunut. (Suomen kaupan liitto.)
- Tärkeää on myös huolehtia siitä, että maksutulot käytetään tieliikenteen edellytysten parantamiseen ja että maksujärjestelmä toteutetaan kustannustehokkaasti. (Suomen huolintaliikkeiden liitto ry.)
- Jos maksuja otetaan käyttöön, täytyy niiden koskea kaikkia kulkumuotoja ja henkilö- ja tavaraliikennettä, ei pelkästään elinkeinoelämän tiekuljetuksia. (Elinkeinoelämän keskusliitto EK.)
- Tieliikenteeltä kerättäviä varoja ei pidä kohdentaa muiden liikennemuotojen hyväksi. Erityisesti kannatetaan valtioneuvoston näkemystä, jonka mukaan raja-asemien rekkakaistat ja -parkit rinnastetaan erityiskohteisiin (kuten tunnelit ja sillat), joissa voidaan muusta EU-tieinfrastruktuurista poiketen soveltaa rinnakkain sekä vinjetti- että tietullijärjestelmää. (Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL.)

- Rekkakaistojen ja -parkkien maksullisuudessa on otettava huolellisesti huomioon toimien laajat ja pitemmän aikavälin liikenne- ja elinkeinopoliittiset vaikutukset. (Satamaoperaattorit ry.)
- Vuosimaksu asettaa kuljetusyrietykset eriarvoiseen asemaan, koska kalusto ei ole aina käytössä koko vuotta. (Suomen Yrittäjät.)
- Väyläkustannusten ja ruuhkakustannusten laskennassa käytettäviä malleja tulee tarkastella kriittisesti niin, etteivät menettelyt johda kaksinkertaiseen hinnoitteluun. (Öljy- ja kaasualan keskusliitto.)
- Vaikka Venäjän ja Suomen välisessä liikenteessä esiintyy aivan kohtuuttomia ongelmia maiden rajalla, liikennemäärät eivät keväällä 2008 tehdyn selvityksen mukaan ole kuitenkaan niin suuret, että nykyisellä tekniikalla maksujen kerääminen olisi kannattavaa. (Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry.)

Kuljetusyrittäjiä edustava Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL on kannattanut (SKAL 2008), että Suomessa otetaan käyttöön ajoneuvoikohtaiset päivämaksut, jotka kohdistuvat myös ulkomaisiin ajoneuvoihin. Käyttövoimavero tulisi laskea EU:n minimitasolle. SKAL:n mukaan ehdotus vähentäisi veroja kotimaiselta liikenteeltä (eli laskisi logistiikkakustannuksia) noin 37 M€ vuodessa. Vastaavasti ulkomaisilta ajoneuvoilta kerättävät maksut tuottaisivat noin 17 M€ vuodessa.

Helsingin seudun ruuhkamaksuselvityksestä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009a) saaduissa lausunnoissa elinkeinoelämän edustajat esittävät muun muassa seuraavia kannanottoja (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009b):

- Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) yksiselitteinen kanta on edelleen, että yritysten kustannuksia ja logistisia kustannuksia ei saa nostaa ruuhkamaksun kaltaisella lisäverolla. Ruuhkien vähentämiskeinona EK kannattaa liikenneväylien ja joukkoliikenteen kehittämistä.
- Helsingin seudun kauppakamarin mielestä ruuhkamaksu on käytännössä alueellinen vero, jonka korvamerkitseminen ei ole mahdollista. Helsingin seudun ei tulisi kiirehtiä asiassa ennen kuin valtakunnallinen strategia selviää. Ruuhkamaksun selvittämisen sijaan tulisi selvittää kansallista liikennerahastoa ja liikenteen verojen korvaamista käyttömaksuilla yleisesti.
- Linja-autoliitto kannattaa ruuhkamaksun pitämistä keinovalikoimassa. Maksutuotot tulisi ohjata joukkoliikenteen kehittämiseen.
- Logistiikkayritysten liiton mukaan Suomessa ei ole sellaisia ruuhkia, että niitä varten kannattaisi rakentaa ruuhkamaksun keräysjärjestelmää, varsinkaan hyötyliikennettä varten.
- SKAL:n mielestä ruuhkamaksua tulee käsitellä maksuna, jonka tuotot käytetään täysimääräisesti ruuhkia helpottavan liikenneverkon parantamiseen. Ruuhkamaksua ei voi ottaa käyttöön avaamatta tarkasteluun koko tieliikenteen verotusta.

4.5 Kansalaisjärjestöjen kannanottoja

Vuonna 1995 autoilijoiden etujärjestöt suhtautuivat liikenneministeriön julkaisun *Liikenteen ulkoiset kustannukset ja väyläkustannukset huomioon otettava hinnoittelu* ehdotuksiin seuraavasti (Liikenneministeriö 1995):

- Autoliitto ihmetteli, miksi selvityksiä ylipäänsä tilataan veronmaksajien kustannuksella. Liiton mielestä ei voi tulla kuin yhteen johtopäätökseen: Autoliikenteeltä halutaan tämänkaltaisiin tarkoitushakuisiin ”tutkimuksiin” perustuen lypsää lisää veroja ja maksuja, vaikka jo nyt liikenteen verotus on kansainvälistä huipputasoa.
- Tieyhdistyksen mielestä taas oli oikeutettua kysyä, eikö liikenteen käyttäjän kannalta ole sama, millä nimikkeellä erilaisia veroja ja maksuja peritään. Myös fiskaalisin perustein asetetut verot (kuten arvonlisävero) pitää maksaa. Oleellista Tieyhdistyksen mielestä on, miten ulkoisten haittojen vastineeksi perityt verot ja maksut käytetään. Verot ja maksut tulee periä niin, että maksaja saa vastinetta.

Joukko- ja kevyen liikenteen käyttäjiä edustava Liikenneliitto puolestaan piti ajatusta aiheuttaja maksaa -periaatteen käyttöönotosta ja ulkoisten haittojen mukaanotosta markkinajärjestelmän piiriin kannatettavana. Tämän ohella Liikenneliitto totesi kuitenkin seuraavaa (Liikenneministeriö 1995):

- Tietulleista maassamme käyty keskustelu on ollut kaiken kaikkiaan epäasiallista. Tietullien periaatteena on oltava haittojen vähentäminen, ei varojen kerääminen liikenneinvestointeihin.
- Käyttäjää maksaa ja aiheuttaja maksaa -periaatteiden soveltaminen ei välttämättä johda yhteiskuntataloudelliseen optimiin. Esimerkiksi joukkoliikenteen tukeminen kaupungeissa on perusteltua.

Lausumista havaitsee asenteiden perusjaon: Autoilijat vastustavat muutoksia, joiden pelätään johtavan autoilun vero- ja maksurasituksen nousuun. Muut kuin autoilijat periaatteessa kannattavat tieliikenteen hinnoittelua, kunhan joukko- ja kevyen liikenteen asema paranee. Helsingin seudun ruuhkamaksuselvityksestä saaduista lausunnoista (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009a) havaitaan, ettei kansalaisjärjestöjen kannanotoissa ole tapahtunut olennaisia muutoksia:

- Autoliitto katsoo, että Helsingin seudun ruuhkat ovat hallittavissa ilman ruuhkamaksuja. Ruuhkamaksu on uusi vero, jonka käyttöönotto ei ole perusteltua.
- Greenpeace, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Helsingin polkupyöräilijät ry ja Suomen luonnonsuojeluliitto kannattavat ruuhkamaksua, mutta korostavat sen rinnalla tarvittavien joukko- ja kevyen liikenteen edistämistoimien tärkeyttä.

5 KYSELY JA RYHMÄHAASTATTELUT

5.1 Yleistä

Suomessa ei ole tutkittu tiemaksujen hyväksyttävyyttä kansalaisten keskuudessa lukuun ottamatta muutamia gallup-luonteisia ruuhkamaksukyselyjä. Kansalaiskeskustelulle avointa foorumia ei ole syntynyt samoin kuin Helsingin seudun ruuhkamaksuselityksessä.

Tiemaksun hyväksyttävyyttä selvitettiin tässä työssä kansalaisten haastattelulla ja postikyselyllä. Kansalaisilta pyydettiin kannanottoja henkilö- ja pakettiautoilta yleisen tieverkon käytöstä kannettavaan tiemaksuun sekä sen ominaisuuksiin. Tiemaksulle esitetyt ominaisuudet perustuivat talousteoriaan sekä liikennepolitiikan ohjaustavoitteisiin.

Kysymysten määrittelyssä otettiin huomioon myös kansainvälisten tutkimustulosten mukaan ihmisten tärkeiksi kokemia seikkoja. Ihmiset eivät halua, että heitä kuormitetaan 'jälleen uudella verolla'. Siksi esitettiin tieliikenteen hinnoittelun kiinteiden auto- ja ajoneuvoverojen korvaaminen tiemaksulla tai polttoaineveron korotuksella. Ihmisille on myös tärkeää, että tiemaksun tuottojen käyttö liikennesektorin sisällä on mahdollista. Siksi heiltä pyydettiin kannanottoja tuottojen vaihtoehtoihin käyttötappoihin.

Taustatieto- ja asennekysymyksiin otettiin huomioon vastaajien ominaisuudet ja elinolosuhteet sekä erilaiset mahdollisuudet sopeutua tieliikenteen hinnoittelun kokonaisuuteen.

5.2 Menetelmät ja otokset

Tiemaksun hyväksyttävyyden kenttätutkimus tehtiin alueellisiin otoksiin jaettuina *ryhmähaastatteluina ja postikyselynä*. Alueellisilla otoksilla haluttiin saada esille näkökantaroja eri puolilla Suomea. Ryhmähaastattelulla testattiin aiheen ymmärrettävyyttä sekä vuorovaikutuksen merkitystä hyväksyttävyydelle. Postikyselyn tavoitteena oli tuottaa tietoa tiemaksun hyväksyttävyydestä laajoina otoksina eri puolilla Suomea.

Ryhmähaastattelun osallistujiksi rekrytoitiin henkilöitä seuraavin rajauksin: 18–79-vuotiaita, molempia sukupuolia, säännöllisesti autoilevia, omistaa käyttämänsä auton ja vastaa sen käyttökuluista. Taloustutkimus Oy veti kolme ryhmähaastattelua loka-kuussa 2009.

Kohdealueet olivat Helsingin seutu, Kuopio ja Saarijärvi. Kysymykset ja vastausvaihtoehdot käytiin läpi ryhmänvetäjän johdolla keskustellen. Se jälkeen kirjallisiin kysymyksiin vastattiin henkilökohtaisesti. Keskustelu- ja vastausosiot etenivät vaiheittain. Iltatapahtuma kesti noin kaksi tuntia. Läsnä ei ollut ryhmän vetäjän lisäksi konsultteja tai virkamiehiä.

Postikyselyn osoitteet poimittiin seuduittain satunnaisotantana 18–79-vuotiaasta väestöstä. Osaotosten koko oli 800 henkilöä kohdealuetta kohti ja koko otos 4 000 henkilöä. Destia Oy (alihankkijana Itella Oy) toteutti kyselyn marras-joulukuussa 2009.

Kyselyn alueelliset otokset olivat:

1. Pääkaupunkiseutu: Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen
2. Pääkaupunkiseudun ympäryskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti
3. Turun seutu: Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku
4. Kuopion seutu: Karttula, Kuopio, Maaninka ja Siilinjärvi
5. Itä-Lapin seutu: Kemijärvi, Pelkosenniemi, Posio, Salla ja Savukoski

Postikyselyn otoksiin vaikutti alueellisen hajonnan tavoittelun ohella se, että Suomen eri alueilla joukkoliikenteen tarjonta ja käyttökelpoisuus oman auton käytölle vaihtoehtoisena kulkutapana vaihtelee huomattavasti.

5.3 Saatemateriaali ja kysymykset sekä vastausten laatu

Ryhmähaastattelun ja postikyselyn saatemateriaali ja kysymykset olivat kutakuinkin samanlaiset (liitteet 1 ja 2). Ensin toteutettujen ryhmähaastattelujen jälkeen saatemateriaalia ja kysymyksiä tosin paranneltiin ymmärrettävyyden ja vastattavuuden vuoksi. Sisältö säilyi silti ennallaan.

Saatemateriaalissa kerrottiin, että Tiehallinto tiedustelee kansalaisten näkemyksiä tutkimusmielessä. Tiiviissä muodossa esitettiin mitä tiemaksulla tarkoitetaan ja minkälainen tieliikenteen hinnoittelun kokonaisuudistus tiemaksun käyttöönottoon liittyisi sekä esitettiin esimerkkejä maksun tasosta.

Kysymysten pääteemoja olivat:

- tiemaksun periaatteellinen hyväksyntä auto- ja ajoneuvoveron korvaavana hinnoitteluna (lisäksi tiemaksun vaihtoehtona esillä oli polttoaineveron korottaminen),
- tiemaksun vaihtoehtoisten perustelutapojen hyväksyntä,
- tiemaksun porrastusvaihtoehtojen hyväksyntä,
- tiemaksun tehokkuus ohjauskeinona sekä
- kannanotot maksutuottojen keräämiseen ja käyttökohteisiin.

Sisältöön kuului asenteita ja motiiveja luotaavia kysymyksiä ja kohdehenkilöiden taustatiedot selvitettiin. Lisäksi vastaajilta tiedusteltiin *matkustustottumuksia ja kulkutapa-vaalintoja*, eli kuinka usein he autoilevat, kuinka paljon he ajavat vuodessa sekä kuinka he käyttävät joukko- ja kevyttä liikennettä.

Postikyselyssä vältettiin avoimia vastauksia vastausten systemaattisen käsittelyn mahdollistamiseksi. Avoin palaute sallittiin kyselyn lopussa. Ryhmähaastattelun sen sijaan kuuluukin tuottaa myös avointa palautetta.

Postikyselyyn saaduissa vastauksissa ei ollut merkittäviä puutteita eikä protestivastauksia esiintynyt (mm. epäasialliset vastaukset ja vastausvaihtoehtojen ohittaminen). Vastauksia voidaan pitää siten laadukkaina. Taustatietoja puuttui vain yksittäisiltä vastaajilta. Usein araksi koettua tuloluokkaa koskeva kysymys oli hyvin vastattu. En osaa sanoa tai tyhjiä vastauksia oli eniten liikenteen hinnoittelun ohjausominaisuuksiin liittyvissä kysymyksissä, joka kuvastaa ehkä aiheen vaikeutta enemmän kuin puutteita vastaajien motivaatiossa. Näiden vastaustyyppien osuus jäi kuitenkin pieneksi.

Tutkimusmenetelmään kohdistuva kritiikki koski lähinnä sitä, että tutkimusta pidettiin haasteellisena autottomille vastaajille ja eräitä kysymyksiä vaikeana. Toisaalta myönteistä palautetta tuli kysymysten muotoilusta ja selkeydestä. Vastausten tallentamisen ja analysoinnin yhteydessä ei ilmennyt seikkoja, jotka antaisivat aihetta epäillä vastausten luotettavuutta.

Ryhmähaastattelujen vastauksissa ei ollut laadullisia puutteita. Laatua parantaa luonnollisesti se, että haastattelun vetäjä ohjaa tapahtumaa ja vapaaehtoisesti paikalle saapuneet haastateltavat keskittyvät asiaan.

5.4 Vastausten lukumäärä ja vastaajien ominaisuudet

Kysely

Postikyselyn *vastausaste* oli 36 % (1 438 vastausta). Pääpostituksen jälkeen vastausaste oli noin 26 %, ja muistutuskortin lähettäminen nosti vastausastetta 10 %. Vastausaktiivisuus vaihteli hieman alueittain ollen korkein Kuopion seudulla ja alhaisin pääkaupunkiseudulla (taulukko 3).

Lopullisessa aineistossa *naisvastaajia* oli 700 ja *miesvastaajia* 738. Naisten vastausaktiivisuus oli kaikilla alueilla miehiä alhaisempi (taulukko 3). Vastausaineisto painottui iäkkäämpiin *ikäryhmiin*. Alueesta riippuen 50–79 -vuotiaista kyselyn saaneista henkilöistä vastasi 36–55 %. 30–49 -vuotiaista kyselyn saaneista vastasi alueesta riippuen 21–41 %. Ikäryhmässä 18–29-vuotiaat vastattiin vähiten innokkaasti, alueesta riippuen 18–27 % kyselyn saaneista henkilöistä.

Taulukko 3. Vastausmäärät ja -osuudet eri alueilla.

Otosalue	Vastausten lkm (osuus otoksesta %)	Sukupuoli, osuus otoksesta (%)	
		Mies	Nainen
Pääkaupunkiseutu	264 (33,0)	33,4	32,7
PK-seudun ympäryskunnat	291 (36,4)	39,7	32,8
Turku	276 (34,5)	34,9	34,2
Kuopio	330 (41,3)	46,3	36,8
Itä-Lappi	277 (34,6)	37,4	31,6
Yhteensä	1 438 (36,0)	38,4	33,7

Toimenkuvaltaan työssä käyviä on noin puolet vastaajista. Osuus vaihtelee Itä-Lapin 43 % ja pääkaupungin 59 % välillä. Noin joka kolmas vastaaja on eläkeläinen. Itä-Lapissa eläkeläisten osuus on väestöprofiilia myötäillen suurin (43 %) ja pääkaupungissa pienin (28 %). Itä-Lapissa työttömien tai lomautettujen vastaajien osuus on kaksinkertainen muihin alueisiin verrattuna. Opiskelijoiden osuus on suurin pääkaupungissa (8 %).

Tuloluokissa painottuvat vuositulon 20 000–40 000 € (33 % vastaajista) ja 40 000–60 000 € (20 % vastaajista) kotitaloudet. 23 % vastaajista on alle 20 000 € vuosittain ansaitsevista kotitalouksista. Yli 60 000 € ansaitsevista kotitalouksista vastaajista on 18 %. Suurten tulojen kotitalouksia on eniten pääkaupungissa ja sen ympäryskunnissa. Pienituloisten kotitalouksien osuus on suurin Itä-Lapissa. Noin 6 % vastaajista jätti tulonsa ilmoittamatta.

Asuinympäristön osalta vastaajista asuu alueesta riippuen 27–33 % kaupunki- tai kuntakeskuksissa. Itä-Lapin vastaajista noin puolet asuu haja-asutusalueella, muilla alueilla osuus on 15–17 % (pois lukien pääkaupunkiseutu). Pientaloalueella asuvia vastaajia on noin 25 %. Kerrostalolähiössä asuu 18 % vastaajista.⁹

Ajokortti on keskimäärin 88 % tutkimukseen vastanneista. Keskimääräistä vähemmän ajokortillisia on pääkaupunkiseudulla (82 %) ja keskimääräistä enemmän pääkaupungin ympäryskunnissa (93 %) sekä Itä-Lapissa (92 %).

⁹ Asuinympäristökysymykseen huomattiin sisältyvän vääristymä. Samoihin vastausluokkiin sijoittuu vastaajia varsin erilaisista ympäristöistä ympäri Suomea (vrt. esimerkiksi kaupunki- ja kuntakeskus tai pientaloalue pääkaupunkiseudulla ja muissa Suomen kunnissa). Kysymys kuvaa silti jollakin tarkkuudella erilaisten asuin- ympäristöjen lähipalvelujen saavutettavuutta ja siten autoriippuvaisuutta. Vastaajien tarkka sijoittelu kartalle olisi mahdollista osoitetietojen perusteella.

Kotitalouksien *autonomistuksessa* on merkittäviä eroja eri alueiden välillä. Koko otoksessa autottomia kotitalouksia on noin 16 %. Olosuhde-eroja kuvaa se, että Helsingin seudulla lähes joka kolmannen vastaajan kotitalous on autoton, kun taas pääkaupungin ympäryskunnissa sekä Itä-Lapissa autottomien kotitalouksien osuus on vain 6–7 %. Lisäksi pääkaupungin ympäryskunnissa sekä Itä-Lapissa on eniten kahden tai useamman auton kotitalouksia. Työsuhdeauto on käytettävissä vain 51 vastaajalla.

Ryhmähaastattelu

Ryhmähaastattelussa oli läsnä Helsingissä kahdeksan henkeä, Kuopiossa seitsemän henkeä ja Saarijärvellä 10 henkeä (yhteensä 25 henkeä). Taloustutkimus Oy:n raportoitman mukaan kirjallisiin kysymyksiin vastattiin viitseliäästi ja ryhmät toimivat sujuvasti ja aktiivisesti aiheesta keskustellen.

Osallistujien *sukupuolet* jakaantuivat 13 mieheen ja 12 naiseen. *Ikäjakauma* oli 31–62 vuotta. Osallistujat jakaantuivat perheellisiin ja perheettömiin. *Toimenkuvaltaan* työelämässä oli 20 henkeä ja neljä eläkkeellä. Yksi oli opiskelija. Eläkeläisiä oli muita toimenkuvia painotetummin Saarijärvellä.

Osallistujien *asuinympäristöt* jakaantuivat tyypeihin: keskusta-, kerrostalo-, pientalo- ja haja-asutusalue. *Kulutavoiltaan* osallistujat oli valikoitu aktiivisina autoilijoina jo rekrytoinnissa. Pääkaupunkiseudulla ja Kuopiossa asuvista osa käytti myös joukko-liikennettä. Saarijärvellä oma auto oli käytännössä ainoa vaihtoehto pidemmille matkoille.

5.5 Tiemaksun hyväksyttävyyys

Kysymys

Kyselyssä esitettiin, että henkilö- ja pakettiautoilta kannettavat auto- ja ajoneuvoverot korvataan tiemaksulla. Tiemaksu voidaan kantaa joko päivämaksuna (päiviltä kun autoa käytetään yleisillä teillä) tai kilometrimaksuna (kilometreiltä, jotka ajetaan yleisillä teillä). Tiemaksun taso määräytyisi tienpidon kulujen mukaan erisuuruisena erikokoisille ajoneuvoille.

Päivä- ja kilometrimaksun tasot esitettiin yksikköinä (taulukko 4) sekä esimerkkilaskelmina henkilö- ja pakettiautolle kalenterivuoden kattavina päivämaksuina (475 €) ja 15 000 kilometrin vuotuiselle ajosuoritteelle (555 €).

Taulukko 4. Tiemaksuvaihtoehdoille esitetyt maksutasot ajoneuvoryhmittäin.

Tiemaksun taso	Henkilö- ja pakettiauto	Kuorma-auto ja linja-auto	Perävaunullinen kuorma-auto (rekka)
Päivämaksu (€/auton käyttöpäivä)	1,30 euroa/pv	8,00 euroa/pv	36,00 euroa/pv
TAI			
Kilometrimaksu (senttiä/ajettu km)	3,7 senttiä/km	8,0 senttiä/km	16,2 senttiä/km

Tiemaksun käyttöönoton vaihtoehtona esitettiin polttoaineveron korotusta määrällä, joka tuottaisi samat tulot kuin tiemaksu (eli tienpidon vuosittaisia kuluja vastaava määrä).

Vastaajien pyydettiin ottamaan ensin kantaa siihen, hyväksyvätkö he ajatuksen tiemaksusta (kyllä, ei). Sen jälkeen heidän pyydettiin ilmoittamaan, mikä vaihtoehto (päivämaksu, kilometrimaksu vai polttoaineveron korotus) on heidän mielestä paras (riippumatta siitä, että kannattavatko tai vastustavatko he ajatusta tiemaksusta).

Vastaukset kyselyssä

Kaikista kyselyyn vastanneista 48 % ilmoitti hyväksyvänsä ajatuksen tiemaksusta, 46 % ei hyväksynyt sitä ja 6 % jätti vastaamatta kysymykseen (taulukko 5). Hyväksyntä oli suhteellisesti korkein Turun seudun ja pääkaupunkiseudun vastauksissa (hyväksyntä yli 50 %:n) ja alhaisin Itä-Lapin vastauksissa (vain 37 %). Pääkaupunkiseudun ympärystien sekä Kuopion seudun vastauksissa hyväksyntä ja vastustus olivat lähes tasan. Vastaamatta jättäneitä oli kaikilla seuduilla verraten vähän.

Taulukko 5. Vastaukset kysymykseen tiemaksun hyväksynnästä (N = 1 438).

	Kyllä, % (lkm)	Ei, % (lkm)	Ei vastausta, % (lkm)
Pääkaupunkiseutu	54 % (142)	39 % (103)	7 % (19)
Pk-seudun ympäristö	48 % (139)	49 % (141)	4 % (11)
Turun seutu	56 % (154)	38 % (105)	6 % (17)
Kuopion seutu	47 % (156)	48 % (157)	5 % (17)
Itä-Lapin seutu	37 % (103)	55 % (152)	8 % (22)
Kaikki vastaajat	48 % (694)	46 % (658)	6 % (86)

Kysyttäessä vastaajan mielestä parasta tapaa korvata auto- ja ajoneuvoverot esitetyillä vaihtoehdoilla, valitsi vastaajista 43 % kilometrimaksun, 25 % polttoaineveron korotuksen ja 22 % päivämaksun (taulukko 6).

Kilometrimaksua kannatettiin suhteellisesti eniten Turun ja Kuopion seuduilla ja vähiten pääkaupunkiseudun ympäryskunnissa. Päivämaksua kannatettiin eniten pääkaupunkiseudun ympäryskunnissa ja vähiten Turun seudulla. Polttoaineveron korottamisen kannatus on suurin pääkaupunkiseudulla ja ympäryskunnissa.

Kyselyyn vastanneista 10 % jätti jatkokysymykseen vastaamatta. Myönteisesti maksuun suhtautuvista vain noin prosentti jätti vastaamatta jatkokysymykseen, eli pääosin vastaamatta jättävien ryhmä oli erittäin kielteisesti tiemaksuun suhtautuvia. Kysymykseen vastaamatta jättäneiden määrä oli Itä-Lapissa muihin seutuihin nähden korkeampi.

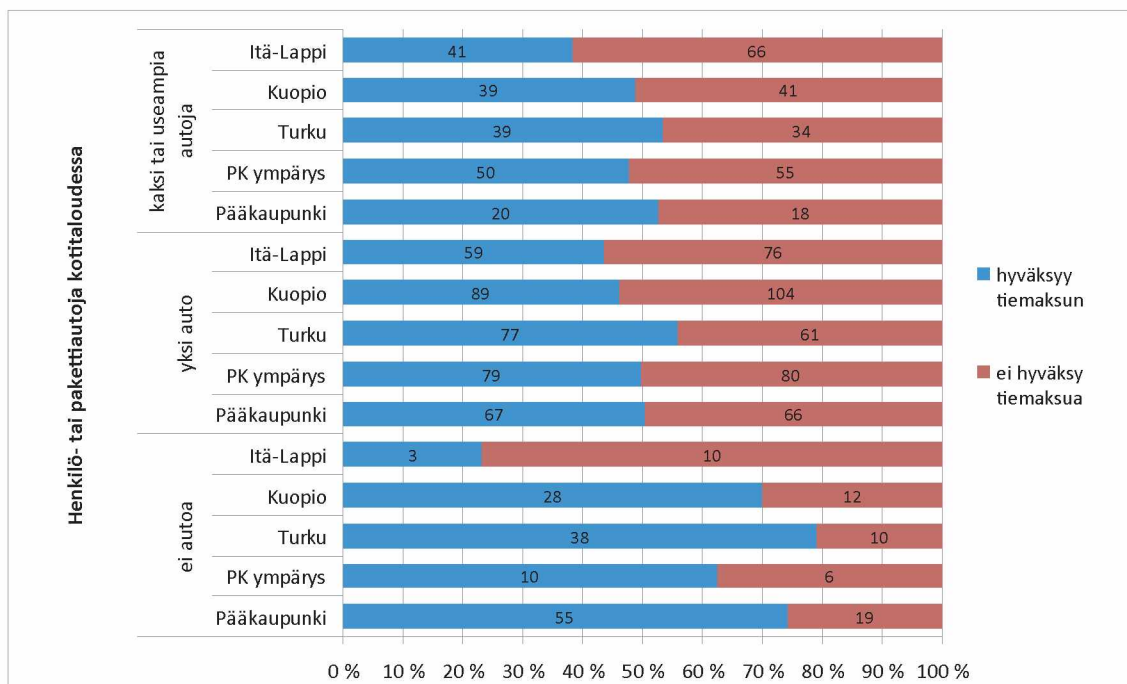
Taulukko 6. Vastaukset kysymykseen mikä olisi paras tapa korvata nykyiset auto- ja ajoneuvoverot (N = 1 438).

	Päivämaksu, % (lkm)	Kilometrimaksu, % (lkm)	Polttoaineveron korotus, % (lkm)	Ei vastausta, % (lkm)
Pääkaupunkiseutu	21 % (54)	42 % (112)	28 % (74)	9 % (24)
Pk-seudun ympäristö	29 % (85)	35 % (101)	27 % (77)	10 % (28)
Turun seutu	18 % (50)	48 % (132)	26 % (71)	8 % (23)
Kuopion seutu	20 % (65)	47 % (154)	25 % (83)	9 % (28)
Itä-Lapin seutu	21 % (57)	43 % (120)	21 % (57)	16 % (43)
Kaikki vastaajat	22 % (311)	43 % (619)	25 % (362)	10 % (146)

Tiemaksun hyväksyntää ja vastustusta selittävinä tekijöinä erottuivat autojen lukumäärä vastaajan kotitaloudessa sekä auton käytön tiheys.

Autottomissa kotitalouksissa tiemaksun hyväksyntä oli selvästi korkeampaa kuin auton omistajien kotitalouksissa poikkeuksena kuitenkin Itä-Lappi, jossa myös autottomat pääosin vastustivat tiemaksua (kuva 4). Yhden auton ja kahden tai useamman auton kotitalouksista saadut vastaukset vastaavat kutakuinkin toisiaan suhtautumises-

sa tiemaksuun. Itä-Lappia lukuun ottamatta myös useita autoja omistavista kotitalouksista saaduissa vastauksissa hyväksytään tiemaksu, joskaan enemmistö ei hyväksy tiemaksua.

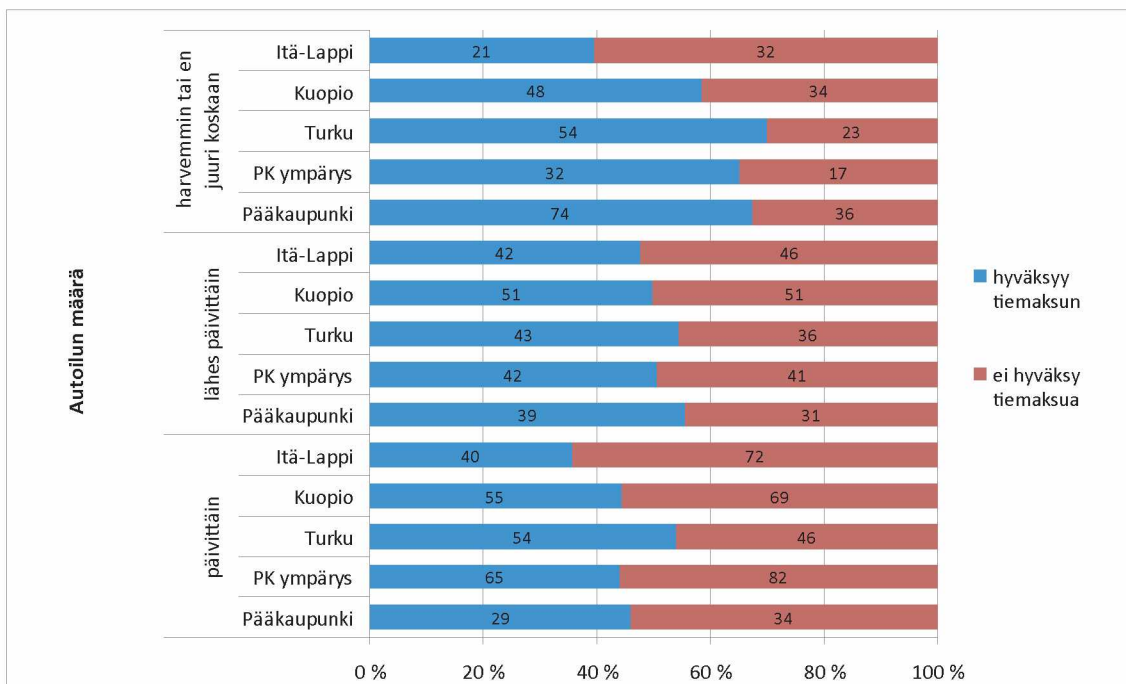


Kuva 4. Hyväksyttävyyys ja autoja vastaajan kotitaloudessa (N = 1 339).

Suhtautuminen tiemaksuun myötäili myös vastaajan ilmoittamaa auton käytön tiheyttä (kuva 5). Mitä useammin vastaaja autoilee, sitä voimakkaampaa on tiemaksun vastustus. Silti Itä-Lappia lukuun ottamatta tiemaksua kannatti vähintään 45 % vastaajista autoilun tiheydestä huolimatta.

Ajokortillisen ja autollisessa taloudessa asuvan vastaajan tiemaksun hyväksymiseen vaikuttaa vuosittainen ajosuorite. Alle 5 000 km vuodessa ajavista noin 53 % hyväksyi tiemaksun. Hyväksyminen vähenee suoritteiden kasvaessa. Yli 50 000 vuodessa ajavista tiemaksun hyväksyy edelleen 44 %.

Paljon ajavien keskuudessa päivämaksu on suosittu. Lähes puolet enemmän kuin 50 000 kilometriä vuodessa ajavista valitsisi sen. Alle 15 000 km vuodessa ajavien luokassa kilometrimaksua suosisi yli puolet vastaajista. Polttoaineveroa kannattaa noin neljännes kaikissa eri ajosuoriteluokissa.



Kuva 5. Hyväksyttävyyden ja vastaajan auton käytön tiheys (N = 1 352).

Kysymyksen käsittely ryhmähaastattelussa

Ryhmähaastatteluissa ei kirjattu ylös hyväksynnän kantoja joko tai -äänestyksenä, vaan seurattiin esitettyjen kysymysten ymmärrettävyyttä, pohdintaa ja mahdollista asenteiden kehitystä. Yleisesti ottaen aihe ja kysymykset ymmärrettiin hyvin, mutta maksuvaihtoehdoista kaivattiin valmiiksi laskettuja esimerkkejä. Pelkkien yksikkömaksujen (€/kilometri tai päivä) pohjalta koettiin vaikeaksi määrittää omaa kantaa.¹⁰

Seuraavia näkökantoja kirjattiin ylös:

- Ehdotettua tiemaksua ei täysin tyrmätty, mutta esille nousi mm. epäluuloja ja kysymyksiä maksun tason laskentatapaa ja sen oikeudenmukaisuutta kohtaan.
- Ehdotetuista maksuista (kilometrimaksu, päivämaksu ja polttoaineveron korotus) keskusteltiin aktiivisesti, ja kaikista löydettiin hyviä ja huonoja puolia.
- Kilometrimaksun etuna nähtiin ajamisen määrän harkinta. Epäriiluna pidettiin runsaaseen ajamiseen pakotettujen maksurasitetta (etenkin autonkäyttö maaseudulla). Ratkaisuksi ehdotettiin kilometrimaksun tason porrastusta.
- Päivämaksua pidettiin hyvänä, koska maksu kohdentuu vain päiviin, jolloin autoa käytetään. Kääntöpuolena pidettiin ajamista rajoittavan kannustimen puuttumista autonkäyttöpäivinä.
- Polttoaineveron korotusta pidettiin parhaana tapana vaikuttaa ajamiseen, mutta laajoista kustannusvaikutuksista oltiin huolissaan.
- Muilta osin uuden hinnoittelun järjestelmäkustannuksiin sekä ammattiliikenteen liikennöintikustannuksiin suhtauduttiin huolestuneesti.
- Tiemaksuun suhtauduttiin suotuisimmin ympäristönäköalusta.

Ryhmähaastattelun yksi tavoite oli arvioida vuorovaikutuksen vaikutusta asenteisiin. Ryhmähaastattelujen lopuksi kaikissa kolmessa ryhmässä todettiin asenteiden osittain muuttuneen. Vuorovaikutuksella voi siten olla suuri merkitys hyväksynnälle ja asenteet voivat muuttua vuorovaikutuksen myötä.

¹⁰ Tästä syystä kyselyyn lisättiin esimerkkilaskelma.

Kuopiossa jokainen osallistuja hyväksyi tiemaksun keskustelun päätteeksi kuitenkin varauksella, että saisi itse valita kilometri- ja päivämaksun väliltä. Alussa kaikki olivat vastustaneet ajatusta tiemaksusta.

Saarijärvellä asenteet jäivät kriittisiksi. Eniten epäluuloa aiheutti tiemaksun tulojen käyttö sikäläisen tieverkon hyväksi. Tiemaksun ei sallittu millään ehdoin haittaavan liikenteen sujuvuutta. Taustalla vaikutti mielikuva eurooppalaisten tulliteiden maksupisteistä. Myös nykyaikaisten maksujärjestelmien suhteen oltiin kriittisiä yksityisyyden suojan vuoksi.

Pääkaupunkiseudun keskustelun päätteeksi ryhmä jakaantui hyväksyjiin ja vastustajiin. Havaittavissa oli ruuhkamaksun käsittelyn esiin nostamia ristiriitoja; ruuhka- ja tiemaksu oletettavasti sekoittuivat osallistujien mielissä ominaisuuksineen ja tarkoituserineen. Joukkoliikenteen tason merkittävää parantamista pidettiin ehdottomana ehtona tiemaksun hyväksynnälle. Tässä ryhmässä oli ainoat henkilöt, jotka puolsivat polttoaineveron korotusta.

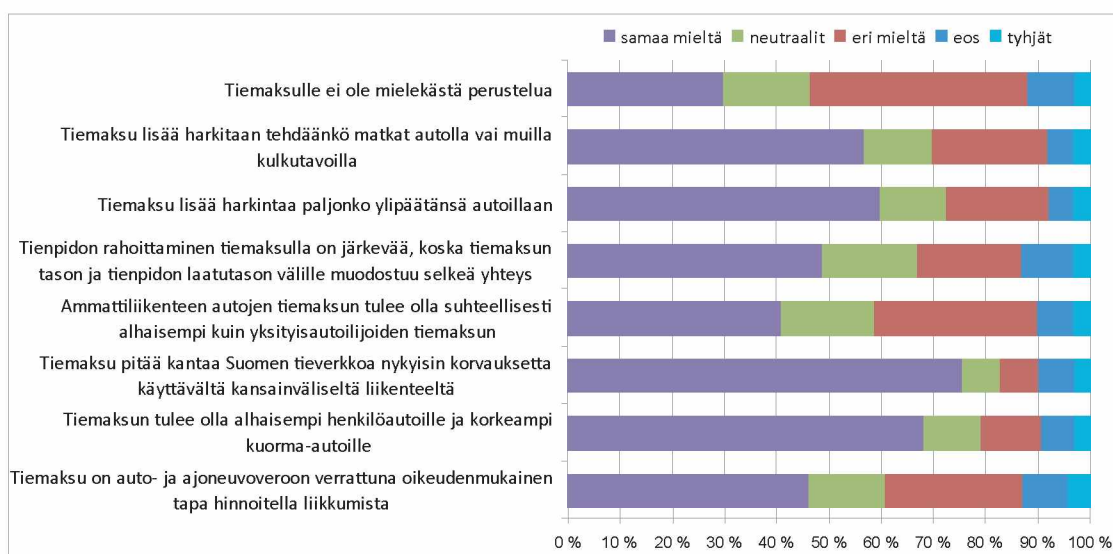
5.6 Tiemaksun perustelut

Kysymys

Vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa eräisiin tiemaksun perusteluvaihtoehtoihin (kuva 6). Perusteluvaihtoehdot olivat niitä, mitä tiemaksuille yleensä esitetään tieliikenteen hinnoittelun tarkasteluissa. Kantaa otettiin asteikolla 1 (täysin eri mieltä) – 7 (täysin samaa mieltä) sekä en osaa sanoa. Asteikon keskipiste oli 4, en samaa enkä eri mieltä.

Vastaukset kyselyssä

Yli puolet vastaajista näki tiemaksulle perusteita autoilun määrän hillitsemiseksi, kansainvälisen tieliikenteen hinnoittelemiseksi ja erikokoisten ajoneuvojen hinnoittelemiseksi oikeudenmukaisella tavalla (kuva 6). Kaikki esitetyt tiemaksun perustelut nähtiin vähintään jossain määrin kannatettaviksi, eikä mitään perustelua tyrmätty. Vähiten samaa mieltä oltiin itse asiassa sen kanssa, että tiemaksua ei voida perustella mielekkäästi (30 % vastaajista). Neutraalit vastaukset, en osaa sanoa -vastaukset ja vastaa-matta jättäneet mahdollisesti viestivät siitä, että liikennepoliittiset pohdinnat eivät ole kaikille vastaajille helppoja.



Kuva 6. Kannanotot tiemaksun perusteluvaihtoehtoihin (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).

Kysymyksen käsittely ryhmähaastatteluissa

Ryhmähaastatteluissa ilmeni jonkin verran vaikeuksia ymmärtää miten tiemaksun taso voidaan määrittää oikeudenmukaisesti erikokoisille ajoneuvoille. Epäselväksi koettiin jossain määrin myös se, että tiemaksun tasolla voi olla yhteys tieverkon laatuun ja palvelutasoon.

Huoli ammattiautoilijoiden kustannusrasituksesta nousi esille, ja oikeudenmukaisuus koettiin tässä yhteydessä toisin kuin teoriaan nojaavassa merkityksessä (ns. aiheuttaja maksaa -periaate). Jotkut pitivät isoille ammattiliikenteen autoille korkeampia maksuja epäoikeudenmukaisina.

Tiemaksun ja tienpidon laatutason välinen yhteys nähtiin huolenaiheena niin, että vähäliikenteisen tieverkon rahoitus ja ylläpidon laatu voi jäädä huonoksi, kun maksutulot kohdentuvat Etelä-Suomen vilkasliikenteiselle tieverkolle. Päätieverkon rahoitukseen ja ylläpidon laatuun kaivattiin takeita kautta maan. Suomen tieverkkoa käyttäviltä ulkomaisilta ajoneuvoilta kannettavia maksuja kannatettiin.

5.7 Tiemaksun porrastukset

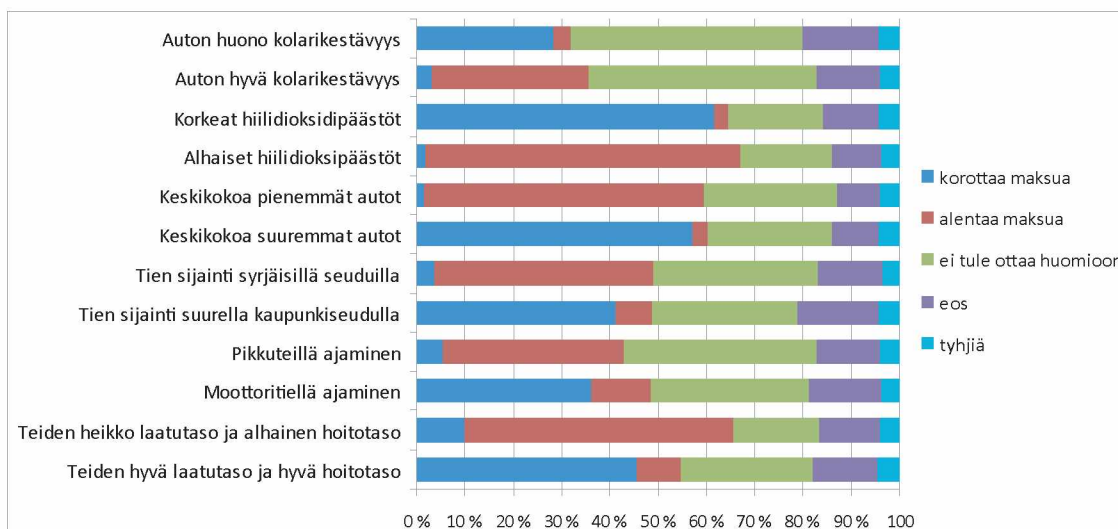
Kysymys

Vastaaajia pyydettiin ottamaan kantaa siihen, mitä seikkoja tiemaksun tason porrastuksissa tulisi ottaa huomioon yhtäältä ajoneuvojen ominaisuuksia ajatellen ja toisaalta tieverkon ominaisuuksia ajatellen (kuva 7). Vastaukset pyydettiin maksutason alennuksina, korotuksina tai huomiotta jättämisenä. Myös en osaa sanoa -vastaus sallittiin.

Vastaukset postikyselyssä

Eniten kannatettiin korkeampia maksuja korkeille hiilidioksidipäästöille sekä keskikokoa suuremmille autoille. Johdonmukaisesti sen kanssa alhaisia päästöjä ja pienikokoisia autoja haluttiin suosia alhaisemmin maksuin. Alemmalla tieverkolla, syrjäseuduilla sekä heikon laatutason teillä ajamisen haluttiin olevan edullista. Selvä osa vastaajista totesi myös, ettei porrastuksia tule tehdä autojen ja tieverkon ominaisuuksien mukaan.

Tässä kysymyksessä en osaa sanoa ja tyhjien vastausten osuus (kohdasta riippuen jopa yli viidennes vastaajista) nousi tiemaksun perustelukysymystä korkeammaksi. On mahdollista, että aiheen käsittelyn haasteellisuus alkoi nousta. Valtaosa vastaajista jaksoi kuitenkin ottaa kantaa porrastuksiin.



Kuva 7. Kannanotot henkilö- ja pakettiautojen tiemaksun porrastamiseen (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).

Kysymyksen käsittely ryhmähaastatteluissa

Ryhmähaastatteluissa nousi esille tiemaksun porrastustapoihin liittyviä näkökulmia, joiden vuoksi kannanottoa pidettiin jonkin verran vaikeana. Toisin sanoen, porrastuksia ei osattu ajatella yksiviivaisesti.

Ympäristöperusteiset porrastukset (hiilidioksidi) nähtiin kuitenkin perusteltuina, samoin kuin jossain määrin ruuhkien sekä tien laadun mukaiset porrastukset. Liikenneturvallisuuteen liittyviä porrastuksia ei haluttu tiemaksun osaksi. Sen nähtiin vaikeuttavan auton valintaa, kun esimerkiksi perheellisten tulee jo muutoinkin ottaa huomioon monia muita tekijöitä.

5.8 Tiemaksun ja polttoaineveron tehokkuus ohjauskeinona

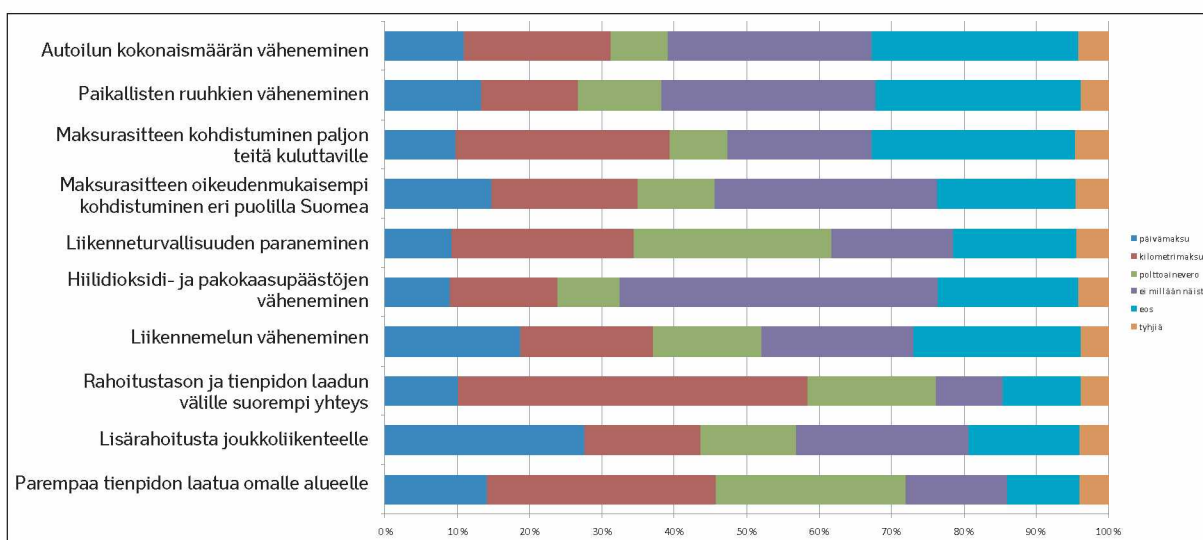
Kysymys

Vastaajia pyydettiin arvioimaan millä tieliikenteen hinnoittelutavalla (vaihtoehtoina kilometrimaksu, päivämaksu ja polttoainevero) voidaan parhaiten edistää eräitä yleisiä liikennepoliittisia tavoitteita. Kysymys testasi kykyä puntaroida liikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja ohjauskeinona.

Vastaukset kyselyssä

Vastauksissa ilmeni varsin laajasti hajontaa (kuva 8). En osaa sanoa -vaihtoehto oli valittu suhteellisen monissa tapauksissa vastaamatta jättämisen ohella. Lisäksi monet näkivät kaikki ehdotetut keinot tehottomiksi esitettyihin tavoitteisiin nähden. Tämä kertoo yhtäältä siitä, että kysymyksenasettelu on haastava, ja toisaalta kysely saatoi alkaa puuduttaa vastaajia.

Päivämaksu nähtiin useimmin tehokkaaksi tavaksi vähentää paikallisia ruuhkia. Kilometrimaksu liitettiin useimmin oikeudenmukaiseen maksurasitteeseen sekä tienpidon rahoitukseen. Polttoaineverotuksen tehokkuus nousi esille päästöjen hillinnässä.



Kuva 8. Kannanotot tiemaksuvaihtoehtojen tehokkuuteen liikennepoliittikan työkaluna (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).

Kysymyksen käsittely ryhmähaastatteluissa

Ryhmähaastatteluissa tieliikenteen hinnoittelun ohjauskeinopohdinnat koettiin kaikkein vaikeimmiksi. Myös lisätietoa kaivattiin. Ryhmähaastattelun lomakkeessa ei ollut vastausvaihtoehtoa 'en osaa sanoa'. Palautteen perusteella vaihtoehto lisättiin postikyselyn lomakkeeseen.

5.9 Tuottojen kerääminen ja käyttökohde

Kysymys

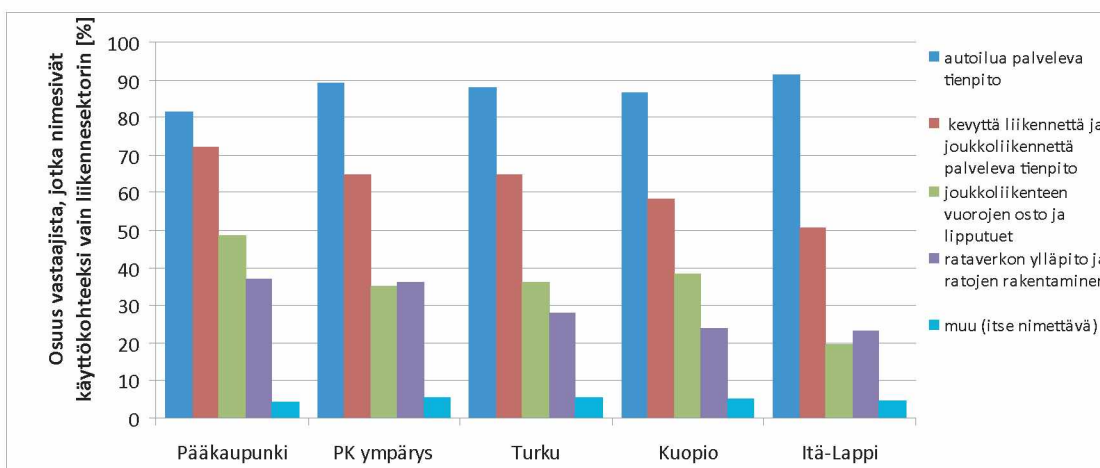
Vastaajia pyydettiin ilmoittamaan kannattavatko he tiemaksutulojen kohdentamista valtion budjetin kautta yleisiin käyttökohteisiin vai tulisiko tulot kohdentaa käytettäväksi liikennesektorilla. Sen jälkeen heidän, jotka kannattivat liikennesektorille kohdentamista, tuli valita nimetyistä käyttökohteista vastaajan mielestä tärkeimmät.

Vastaukset kyselyssä

Vastaajista 80 % kannatti maksutulojen kohdentamista liikennesektorille (taulukko 7). Vain 16 % kannatti nykyistä valtiontalouden mallia, jossa tieliikenteeltä kerätyt verot käytetään valtion yleisen budjetin kautta. Valtion yleistä budjettia kannatettiin eniten pääkaupunkiseudulla ja vähiten Kuopion seudulla sekä pääkaupunkiseudun ympärys-kunnissa. Liikennesektorin käyttökohteista ylivoimaisesti suosituin oli autoliikennettä palveleva tienpito, mutta myös kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä palveleva tienpito olivat varsin suosittuja (kuva 9). Niitä vähemmän suosittiin joukkoliikenteen ostoja ja lippuita sekä rataverkon rahoittamista.

Taulukko 7. Suhtautuminen tiemaksun tuoton käyttötapaan (N = 1 348).

	Maksutulojen käyttökohdetta ei tule nimetä, %	Maksutulot on käytettävä liikennesektorille, %	Tyhjiä, %
Pääkaupunkiseutu	21,2	75,8	3,0
Pk-seudun ympäristö	13,7	83,2	3,1
Turun seutu	15,6	80,8	3,6
Kuopion seutu	13,6	82,4	3,9
Itä-Lapin seutu	15,9	77,6	6,5
Kaikki vastaajat	15,9	80,1	4,0



Kuva 9. Tiemaksun tuottojen käyttökohdeiden suosio liikennesektorilla (sis. sekä tiemaksun hyväksyjien että vastustajien vastaukset).

Kysymyksen käsittely ryhmähaastatteluissa

Ryhmähaastatteluissa tiemaksun tuottojen kohdentamista liikennesektorille kannatettiin voimakkaasti. Tosin tämän vaikutusta muihin veroihin ja maksuihin pohdittiin, ja etenkin niiden korotuksista oltiin huolissaan. Itsestään selvänä pidettiin tienpidon rahoitusta mukaan luettuna uusien teiden rakentaminen. Esille nostettiin liikenneturvalisuus, esteettömyys, talvikunnossapito ja opasteet. Myös kevyen liikenteen tienpitoa kannatettiin tärkeänä rahankäytön kohteena. Maalla asuvat kokivat joukkoliikennettä palvelevan tienpidon ja joukkoliikenteen tuet vieraiksi, mutta kaupunkilaiset kannattivat niiden rahoitusta periaatteen vuoksi, ei niinkään joukkoliikenteen käyttäjinä.

5.10 Asennekysymykset

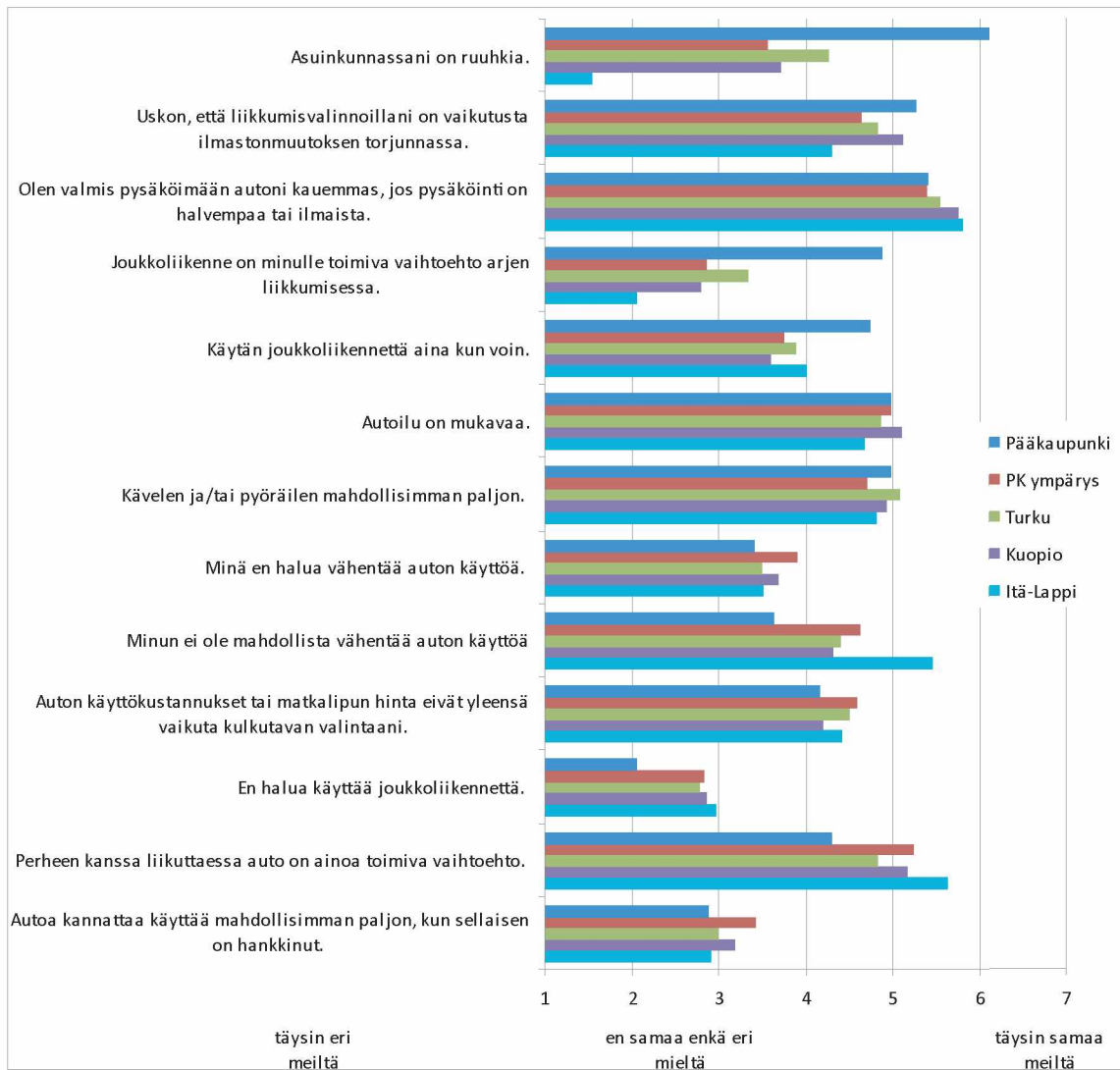
Kysely

Vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa liikkumista koskeviin väittämiin (kuva 10 ja 11). Näin pyrittiin lisäämään henkilökohtaisen tilanteen pohdintaa (asennekysymykset esitettiin ennen tiemaksukysymystä). Asennekysymysten vastauksista haluttiin etsiä selityksiä tiemaksukannanotoille. Kantaa otettiin asteikolla 1 (täysin eri mieltä) – 7 (täysin samaa mieltä) sekä en osaa sanoa. Asteikon keskipisteenä oli 4, en samaa enkä eri mieltä.

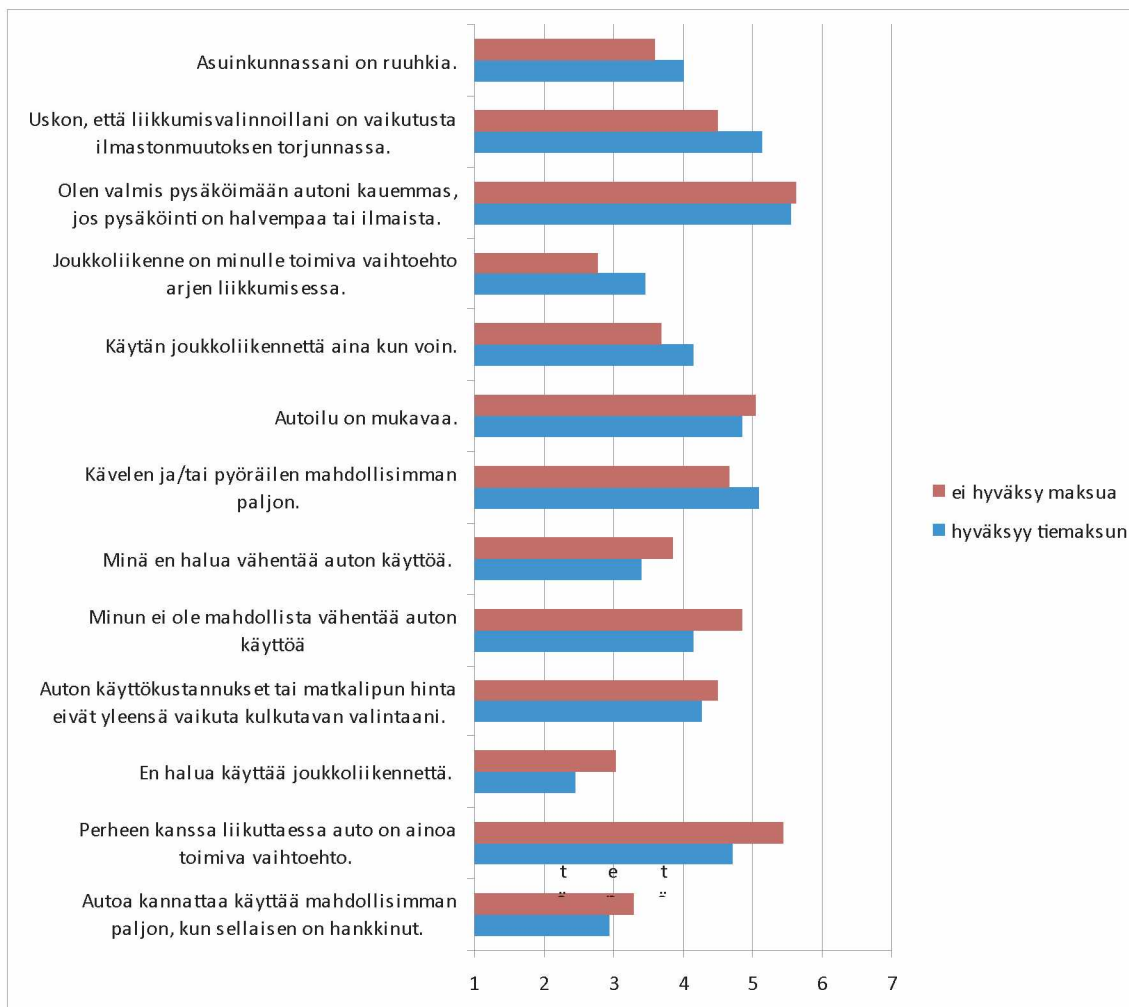
Tulosten mukaan suhtautuminen liikkumista koskeviin väittämiin poikkesi enemmän eri otosalueilla asuvien vastaajien kesken (kuva 10) kuin tiemaksun hyväksyvien ja ei-hyväksyvien välillä tarkasteltuna (kuva 11).

Otosalueiden väliset asenne-erot liittyivät lähinnä ruuhkan kokemiseen, joukkoliikenteen toimivuuteen kulkutapana sekä autoriippuvaisuuteen. Itä-Lapin vastauksissa korostui auton välttämättömyys arjessa. Pääkaupunkiseudulla ruuhkaongelma koettiin selvästi muita alueita voimakkaammin. Halussa vähentää auton käyttöä ei ollut alueellisia eroja, mutta mahdollisuudessa auton käytön vähentämiseen sen sijaan oli eroja. Kiinnostavaa on, että pääkaupunkiseudun ympäryskunnat asettuvat asenteiltaan lähemmäksi Turun ja Kuopion seutukuntia kuin pääkaupunkiseutua.

Tiemaksun hyväksyvien ja vastustajien asenne-erot liittyivät selkeimmin mahdollisuuteen ja haluun käyttää joukkoliikennettä, mahdollisuuteen vähentää auton käyttöä, autoilun sujuvuuteen perheen kanssa sekä uskoon omaan mahdollisuuteen vaikuttaa ilmastomuutoksen torjuntaan. Tiemaksun hyväksyvien joukossa on enemmän uskoa omiin valintoihin. Vastustajat kokivat selvästi vaikeampana tai mahdottomana vähentää oman auton käyttöä.



Kuva 10. Suhtautuminen asenneväittämiin eri seuduilla, vastausten keskiarvot (N = 1 301–1 367, eos- ja tyhjiä -vastauksia ei ole huomioitu).



Kuva 11. Tiemaksun hyväksyjien ja ei-hyväksyjien suhtautuminen asenneväittämiin, vastausten keskiarvot ($N = 1\,250-1\,307$, eos- ja tyhjiä -vastauksia ei ole huomioitu).

Kysymysten käsittely ryhmähaastatteluissa

Ryhmähaastatteluissa asenneväittämiin suhtautumiseen vaikutti se, että osallistujat oli valikoitu varta vasten autoa säännöllisesti käyttävinä henkilöinä. Autonkäytön omaa ja perheen elämää helpottava ominaisuus korostui, joskaan ainakaan kaupunkiseutujen asukkaat eivät väheksyneet joukkoliikennettä. Yleisesti ottaen myös kevyttä liikennettä haluttiin suosia aina kun mahdollista. Ilmastonmuutoksen torjunnan ja oman toiminnan välinen yhteys nähtiin selvästi olevan olemassa.

5.11 Tiemaksun hyväksynnän laajennettu tarkastelu

Keskeisiä hyväksyttävyytuloksia voidaan laajentaa edustamaan otosalueiden populaation kantoja. Tuloksia voidaan varauksin laajentaa koskemaan myös suomalaisia yleisiä kantoja.

Tiemaksun hyväksyntää ja maksutapavaihtoehtoja koskeville vastauksille muodostettiin laajennuskertoimet (ks. liite 3) kahdella tavalla:

1. Laajennus 18–79-vuotiaaseen väestöön tutkimusseuduilla
2. Laajennus 18–79-vuotiaaseen väestöön koko Manner-Suomessa.

Laajennus 1 tehtiin sukupuoli- ja ikäryhmittäin seutukohtaisesti (viisi seutua), eli kyselyaineisto laajennettiin vastaamaan peruspopulaatiota, josta otanta oli poimittu. Kyseinen peruspopulaatio vastaa noin kolmasosaa Manner-Suomen vastaavasta ikäryhmästä. Laajennus 2 tehtiin myös ikä- ja sukupuoliryhmittäin, seuraavin alueellisin edustavuusoletuksin:

Kyselyaineiston keräysalue	Seudut, joiden väestön vastaukset on laajennettu
Pääkaupunkiseutu: Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen	Pääkaupunkiseutu: Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen
Pääkaupunkiseudun ympäryskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti	Pääkaupungin ympäryskunnat, muu Helsingin seutu sekä Porvoon ja Riihimäen seutukunnat
Turun seutukunta	Turun ja Tampereen seutukunnat
Kuopio seutukunta	Manner-Suomen yli 45 000 asukkaan seutukunnat, pl. aiemmin mainitut
Itä-Lapin seutukunta	Manner-Suomen alle 45 000 asukkaan seutukunnat, pl. jo aiemmin mainitut

Kun tiemaksun hyväksyttävyyden vastaukset laajennetaan tutkimuksen otosseutujen väestöön (yhteensä noin 1,3 miljoonaa henkeä; taulukko 8), myönteisesti tiemaksuun suhtautuvien osuus on 54 % (vrt. otosvastausten 48 %). Kielteisesti suhtautuvien osuus on 40 % (vrt. otosvastausten 46 %). Vastaamatta jättäneiden osuus on 6 % (vrt. otosvastausten 5 %).

Laajennettaessa hyväksyttävyydsvastauksia koko Manner-Suomen 18–79 -vuotiaaseen väestöön (noin neljä miljoonaa henkeä), ovat tiemaksuun myönteisesti ja kielteisesti vastanneiden osuudet yhtä suuret, 47 %. Tyhjien vastausten osuus 5 %. Tulos on suuntaa antava.

Taulukko 8. Tiemaksun hyväksynnän laajennetut vastaukset.

	Kyllä, % (lkm)	Ei, % (lkm)	Ei vastausta, % (lkm)
Laajennus tutkimusseutujen 18–79-vuotiaaseen väestöön	54 % (721 235)	40 % (533 244)	5 % (72 346)
Laajennus Manner-Suomen 18–79-vuotiaaseen väestöön	47 % (1 886 845)	47 % (1 879 288)	5 % (209 826)
Kyselyn perustulos	48 %	46 %	5 %

Maksutapavaihtoehtoja koskevien tulosten laajentaminen tutkimusseudun väestöä vastaavaksi tai koko Manner-Suomen väestöä vastaavaksi muuttaa eri maksutyyppien hyväksyntää korkeintaan muutamia prosenttiyksiköitä, jos ollenkaan (taulukko 9). Kilo-metrimaksu on laajennuksissakin selvästi maksutyypeistä useimmin hyväksytty 40 % ja 42 % osuudella (otosvastauksissa kannatus oli 43 %).

Taulukko 9. Maksutapavaihtoehtojen laajennetut vastaukset.

	Päivä- maksu, % (lkm)	Kilometri- maksu, % (lkm)	Polttoaineve- ron korotus, % (lkm)	Ei vastaus- ta, % (lkm)
Laajennus tutkimus- seutujen 18–79 -vuotiaaseen väestöön	23 % (303 548)	40 % (530 764)	27 % (355 547)	10 % (136 966)
Laajennus Manner- Suomen 18–79 -vuotiaaseen väestöön	22 % (882 326)	42 % (1 661 560)	25 % (978 145)	11 % (453 928)
Kyselyn perustulos	22 %	43 %	25 %	10 %

6 PÄÄTELMÄT

Kirjallisuusselvitys

Kansainvälisten tutkimusten mukaan tiemaksu jakaa kansalaismielipiteitä, mutta pääasiassa tiemaksuja vastustetaan. Vastustajat ja kannattajat eivät jakaudu leireihin täysin jyrkästi. Ankarien vastustajien ja innokkaiden kannattajien välimaastossa on myös lievästi kriittisiä ja varovaisen kiinnostuneita ihmisiä. Sen lisäksi osalle kansalaisista tieliikenteen hinnoittelulla on joko vain vähän tai ei ollenkaan merkitystä.

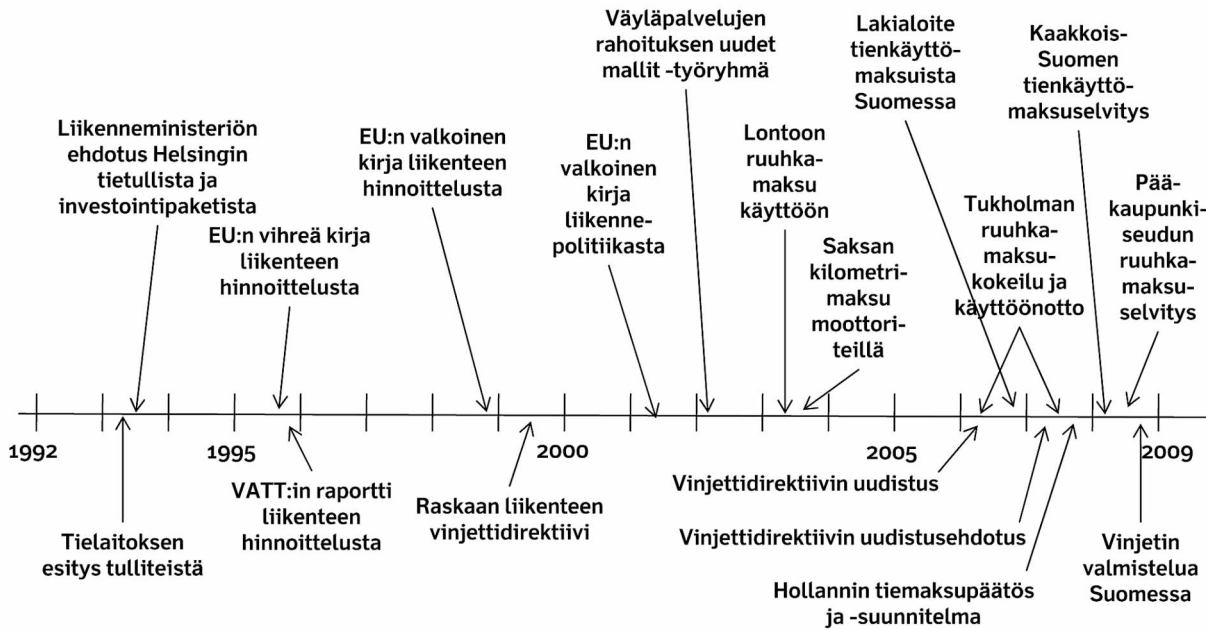
Tiemaksun hyväksynnän ehtoja ovat keskeisimmin seuraavat tekijät:

- Liikenteellinen ongelma tai liikenteeseen liittyvä yhteiskunnallinen ongelma ja näiden ratkaisutarve on koettava suureksi.
- Liikennejärjestelmän toimivuuden takaaminen on koettava tärkeäksi.
- On oltava tarjolla tai on luotava sopeutumismahdollisuuksia eli vaihtoehtoisia kulku- ja kuljetustapoja sekä -reittejä.
- Maksun on nähtävä parantavan liikennejärjestelmän toimivuutta tehokkaasti vähintäänkin aikaa myöten.
- Maksurasituksen on koettava jakautuvan oikeudenmukaisesti eri tienkäyttäjärhmiin kesken.
- Maksutulot on nähtävä käytettävän liikennejärjestelmän hyväksi niin, että se parantaa kohdealueen toimivuutta ja lisää vaihtoehtoja.
- Kansalaisten on saatava vaikuttaa tiemaksujen suunnitteluun ja heidän on koettava tulevaisuutensa otetuksi huomioon.
- Liikkumisen hinnan ei haluta kokonaisuutena nousevan.

Kansalaisten suhtautuminen tiemaksuun voi muuttua informaation tai kokemusten lisääntyessä. Suomessakin tiemaksun eri muotoja on puitu pitkään (kuva 12), vaikka painotetusti poliittisella tasolla. Helsingin seudun ruuhkamaksun kannatus on selvästi kasvanut. Mahdollisia syitä ovat työmatkaliikenteen ruuhkautuminen sekä ylipäättään aiheen julkinen käsittely. Yleisemmin ilmastopolitiikan painoarvo, tiemaksun yleistyminen Euroopassa sekä Lontoon ja Tukholman ruuhkamaksut ovat tehneet tieliikenteen hinnoittelusta hyväksyttävän keskustelun aiheen.

Tiemaksun valmistelutavalla ja vuorovaikutuksella on huomattava merkitys hyväksynnälle. Kansalaisten väheksymisestä havainnollinen esimerkki on pienessä piirissä valmistellun Iso-Britannian tiemaksuesityksen julkinen tyrmäys vuonna 2007. Suomessakin ilman vuoropuhelua 1990-luvun alussa valmisteltu esitys Helsingin seudun investointipaketista tietulleineen kaatui.

Suomessa elinkeinoelämän edustajat torjuvat ajatuksen tieliikenteen verotuksen kiristymisestä. Kuljetusalalla on esiintynyt varauksin kannatusta tieliikenteen verorakenteen uudistamiseksi kiinteistä veroista kohden tiemaksuja. Ehtona ovat ajoneuvoveron poistaminen ja ulkomaisten tavarankuljetusajoneuvojen lukeminen tasapuolisesti tiemaksun piiriin. Nämä seikat lisäävät tiemaksun hyväksyntää myös laajemmin elinkeinoelämässä.



Kuva 12. Tieliikenteen hinnoittelun käsittelyvaiheita Suomessa.

Poliittisten puolueiden piirissä ja siten myös eduskunnassa tiemaksun kannatus myötäilee kansalaisten (itse kunkin puolueen äänestäjäkunnan) ja elinkeinoelämän näkemyksiä. Ympäristöarvojen vahvistuminen ja liikennejärjestelmän rahoitusmahdollisuudet lisäävät tiemaksun kannatusta. Varauksia esittävät etenkin valtiovarainministeriö ja eduskunta varmistaen päätösvaltaansa verojen keräämisestä ja käytöstä. Maksun kantaminen Suomen tieverkkoa käyttäviltä ulkomaisilta ajoneuvoilta on yhdistänyt poliittisia toimijoita lisäten vinjettityyppisen tiemaksun kannatusta. Yleisesti kaikki haluavat pitää yllä elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Suomen liikennehallinto on pitkään suhtautunut myönteisesti taloudelliseen ohjaukseen osana liikennepoliittikan keinovalikoimaa ja ennen kaikkea uusia liikennejärjestelmän rahoitusmuotoja on kaivattu. Samalla on kuitenkin todettu, ettei tieliikenteen verorasitus saisi kasvaa. Etenkin valtiovarainministeriö ja eduskunnan valtiovarainvaliokunta vastustavat tiemaksutulojen korvamerkintää liikenteen hallinnonalalle. Muiden maiden esimerkeistä kuitenkin havaitaan, että liikennejärjestelmän rahoituspaketit ovat olennainen osa hyväksytyjä tiemaksusuunnitelmia.

Suomessa yleisen tieverkon tiemaksun hyväksyttävyyttä on arvioitava eri pohjalta kuin Keski-Euroopassa (taulukko 10). Liikenteen toistuvia sujuvuusongelmia on Suomessa lähinnä isojen kaupunkien sisääntulo- ja kehäteillä. Valtaosalla päätieverkkoa (muusta verkosta puhumattakaan) ei ole tienkäyttäjien kokemia toimivuusongelmia, joihin tiemaksu olisi ilmeinen ratkaisu. Kulikutapavaihtoehtojen olennainen lisääminen ei ole mahdollista koko tieverkon laajuudessa (toisin kuin kaupunkiseuduilla). Hyväksyttävyyttä tukee eniten mahdollisuus periä myös ulkomaisilta ajoneuvoilta maksu Suomen tieverkon käytöstä ja liikenteen haittojen aiheuttamisesta.

Yleisen tiemaksun hyväksyttävyyden lisäämisen keinoja voivat olla muun muassa tieliikenteen kiinteiden verojen alentaminen sekä tiemaksuun liittyvä hoidon ja ylläpidon laadun parantaminen sekä tietyin paikoin myös sujuvuuden parantaminen investoinnein. Myös on mahdollista, että yleisesti ymmärrettäisiin ajosuoritteiden ja aiheutettujen tienpidon kustannusten sekä ulkoisten kustannusten mukaan maksamisen periaate (aiheuttaja maksaa). Periaatteen mukainen hinnoittelu lisäisi autoilijoiden välistä tasa-arvoa.

Taulukko 10. Tiemaksun hyväksyttävyyttä lisääviä ja vähentäviä tekijöitä.

Aihe	Hyväksyttävyyttä lisäävät perusoletukset ja arvot	Hyväksyttävyyttä vähentävät perusoletukset ja arvot
Ongelma ja tavoitteet	Autoliikenne aiheuttaa ympäristö-, turvallisuus- ja ruuhkaongelmia. Rahoituksen niukkuus heikentää tienpidon laatua. Joukko- ja kevyt liikenne ovat autoiluun nähden heikossa asemassa, ja niiden suosiota tulisi lisätä hinnoittelun keinoin.	Suomen pääteillä ei ole ruuhkia. Tieverkon palvelutason merkittävä kohottaminen ei ole laajasti mielekästä teiden vähäliikenteisyyden vuoksi. Ajoneuvokannan uusiutuminen (vero-ohjauksen avulla) sekä joukkoliikenteen tarjonnan lisääminen ovat ratkaisu liikenteen ympäristö- ja turvallisuusongelmiin.
Keino	Aiheutettuja kustannuksia heijastava maksu on tehokas, oikeudenmukainen ja vahva liikennepolitiikan ohjauskeino. Autoilun kiinteiden verojen korvaaminen käytön mukaan muuttuvilla maksuilla tuo tienpitoon lisää varoja ja myös lisää tienpitäjän päätösvaltaa varojen käytöstä.	Suurempi osa autoilijoilta jo nyt perittävistä veroista tulisi ohjata liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tienpitoon ei saada lisätuloja eikä tienpitäjän valta varojen käytöstä lisäännä. Tiemaksujen periminen on monimutkaista ja kallista.
Vaikutukset	Ajamisen määrän mukainen maksu johtaa tehokkaammin toimivaan liikennejärjestelmään ja yhteiskunnallisen kustannusrasituksen pienemiseen. Liikenteen ympäristöhaitat ja ruuhkaisuus vähenevät, liikenneturvallisuus paranee. Tehokas hinnoittelu jakaa vastuun tienpidon menoista ja ulkoisista kustannuksista oikeudenmukaisemmin tienkäyttäjien kesken.	Uudet maksut johtavat tienkäyttäjien kustannusten nousuun, mikä heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansalaisten taloutta. Tiemaksut rasittavat kohtuuttomasti niitä vähätuloisia tai maaseudulla asuvia, joilla ei ole vaihtoehtoa auton käytölle. Liikkumisen vapaudelle muodostuu vakava rajoite.
Prosessit ja valta	Taloudelliset ohjauskeinot on tärkeää saada mukaan liikennepolitiikan keinovalikoimaan.	Liikenteen verot ja maksut tulee pitää yleiskatteellisina ja varojen käytöstä päättämisen on säilyttävä eduskunnassa.

Kenttätutkimus

Ryhmähaastattelujen ja postikyselyn tulokset kertovat kuinka kansalaiset suhtautuvat yleiseen tiemaksuun ja sen ominaisuuksiin sekä mistä seikoista tiemaksun hyväksyttävyyttä kansalaisten keskuudessa riippuu. Tuloksia on viideltä erilaiselta alueelta Suomessa. Vastaaajien liikkumisolosuhteissa on eroja mm. joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksissa päivittäisessä matkustamisessa, matkojen pituuksissa ja tieverkon ominaisuuksissa.

Vastausten laadusta päätellen kyselyn sisältö ymmärrettiin ja aiheeseen jaksettiin paneutua hyvin. Protestivastauksia ei esiintynyt. Kysymykset tiemaksun ohjaavista ominaisuuksista ja yhteydestä liikennepolitiikan tavoitteisiin alkoivat jossain määrin puuduttaa osaa vastaajia tai sitten kannan muodostaminen koettiin vaikeaksi.

Päätulokseksi muodostui se, että tiemaksu hyväksyttiin tai sitä vastustettiin kutakuinkin tasavertaisesti. Suhtautumisessa oli alueellisia eroja, mutta vähemmän kuin odotettiin. Itä-Lapissa tiemaksua vastustettiin jyrkimmin. Kantaa jätti ottamatta vain pieni osa vastaajista. Selkeimmin tiemaksua vastustivat vastaajat, jotka käyttivät autoa useimmin ja joiden kotitalouksissa oli useita autoja. Kuitenkin myös tiemaksun hyväksyjien joukossa oli runsaasti autoilevia ja useita autoja omistavia vastaajia.

Syrjäisemmällä seuduilla tiemaksun vastustaminen on johdonmukaista, koska joukkoja kevyen liikenteen käyttömahdollisuuksien ovat selvästi heikommalla kuin kaupunkiseuduilla. Syrjäseuduilla tiemaksua vastustivat myös autottomat vastaajat (kotitaloudet) mahdollisesti siksi, että he ovat riippuvaisia muiden ihmisten autoilusta sekä siksi, että oman auton käytön välttämättömyys tiedostetaan laajasti. Toisaalta oman auton käyttö on välttämätöntä monille myös kaupunkiseuduilla työssäkäyntialueiden laajentuessa.

Tieliikenteen hinnoittelun uudistamisen vaihtoehtoista kilometrimaksu oli selvästi suosituin. Se on ehkä yllättävää, koska yhtenä vaihtoehtona oli myös usein median kautta esitetyissä kannanotoissa esiin nouseva polttoaineveron korotus. Polttoaineveron korotus oli kuitenkin hieman suositumpi vaihtoehto kuin päivämaksu.

Karkeasti ottaen puolet vastaajista näki tiemaksun toimivana ohjauskeinona sekä mahdollisena liikennepolitiikan työkaluna. Loput vastaajista joko eivät nähneet tiemaksua toimivana ohjauskeinona tai liikennepolitiikan välineenä, eivät osanneet ottaa asiaan kantaa tai suhtautuivat muista syistä näihin kysymyksiin välinpitämättömästi.

Yleisesti hyväksytyjä ja kannatettuja liikennepoliittisia teemoja, joita tiemaksulla voitaisiin edistää, olivat ympäristökysymykset, ulkomaisten Suomen tieverkkoa käyttävien autojen hinnoittelu sekä yleensä kannustin harkita ajamisen määrää. Ammattiliikenteen maksurasituksesta oltiin huolissaan jopa niin, että autojen koon mukaan nousevaan tiemaksuun suhtauduttiin osittain torjuvasti.

Vastaajat kannattivat voimakkaasti tiemaksutuottojen käyttöä liikennesektorin ja etenkin tienpidon hyväksi. Autoliikennettä palvelevan tienpidon ohella tiemaksutuottoja suotiin kohdennettavan kevyttä ja joukkoliikennettä palvelemaan tienpitoon, sekä jonkin verran myös joukkoliikenteen tukiin ja rataverkon rahoitukseen. Vain murto-osa vastaajista kannatti nykyistä mallia, jossa tieliikenteeltä kerätyillä veroilla katetaan valtion yleisiä menoja.

Ryhmähaastatteluissa arvioitiin, kuinka vuorovaikutus vaikuttaa tiemaksun hyväksyttävyyteen. Haastatteluissa ilmeni yhtäältä selvää näkökantojen muutosta kielteisestä myönteiseen (Kuopion ryhmä) sekä toisaalta selvää alkuperäisten kriittisten näkökantojen vahvistumista (pääkaupunkiseudun ryhmä). Kriittisyyden ja kielteisyyden syitä voitiin erottaa vuorovaikutuksessa myös hyvin. Niitä olivat muun muassa vaihtoehtoisten kulkutapojen puuttuminen sekä huono luottamus siihen, että tiemaksutuloja käytettäisiin juuri oman seudun tienpidon hyväksi (etenkin Saarijärven ryhmä).

Hyväksyttävyydestä arvioitaessa on tärkeää pitää mielessä, että tutkimuksessa esitettiin kaksi kansalaisille ennalta erityisen tärkeiksi tiedettyä tiemaksun ominaisuutta: auto- ja ajoneuvoveroista luopuminen ja mahdollisuus maksutuottojen korvamerkinään liikennesektorille ja tienpidon hyväksi. Ilman näitä tekijöitä tulokset oletettavasti olisivat selvästi erilaiset.

Hyväksyttävyyden kehitys ja tila vuonna 2010

Tiemaksuista 1990-luvulta alkaen Suomessa asiantuntijoiden, virkamiesten ja poliitikkojen tasolla käyty keskustelu voidaan jäsentää vaiheisiin:

- Vuonna 1995 julkaistu Euroopan komission Liikenteen hinnoittelun vihreä kirja nosti tiemaksut laajaan käsittelyyn sekä tutkimusohjelmiin myös Suomessa. Tiemaksut pysyivät periaatetason tarkasteluissa Euroopan komission Liikenteen hinnoittelun vihreän kirjan (1998), raskaan liikenteen vinjettidirektiivin (1999) sekä EU:n Liikennepolitiikan valkoisen kirjan (2002) myötä. Näinä vuosina tiemaksuista ei tehty laajasti kannatettuja suomalaisia käyttöönottoehtouksia.
- Vuodesta 2003 alkaen muissa Euroopan maissa tapahtui merkittäviä tiemaksujen käyttöönottoja; mm. Saksan raskaan liikenteen kilometrimaksu moottoriteillä, muut uudet moottoritiemaksut ja entisten maksujen modernisoinnit useissa maissa, Lontoon ruuhkamaksu (2003) sekä Tukholman ruuhkamaksu (2006–2007). Edelleenkin tiemaksuista ei tehty Suomessa laajasti kannatettuja käyttöönottoehtouksia, mutta muiden maiden kehitystä seurattiin kiinnostuneina.
- Vuosina 2008–2009 Suomessa tehtiin vakavasti otettavia tiemaksuselvityksiä; Kaakkois-Suomen tiemaksu, raskaan liikenteen vinjettimaksu sekä pääkaupunkiseudun ruuhkamaksu. Selvityksillä oli sekä liikennepoliittinen että liikennejärjestelmän toimivuuteen liittyvä perustelu. Tietyllä osaa yleistä tieverkkoa liikkui suuri määrä ulkomaisia raskaita ajoneuvoja, jotka mm. kuluttivat teitä, aiheuttivat päästöjä ja ruuhkauttivat liikennettä, mutta eivät maksaneet tieliikenteen veroja Suomeen. Pääkaupunkiseudulla lisääntyi huoli liikennejärjestelmän toimivuudesta pahenevien ruuhkaongelmien sekä väestönkasvuodotusten vuoksi. Samalla kuultiin myös uusista tiemaksuhankkeista mm. Alankomaissa, Ranskassa ja Tanskassa.

Tiemaksun käsittelyvaiheita koskevasta politiikka-analyysistä on nähtävissä, että tiemaksuihin aletaan suhtautua alati nopeammin. Kansalaisten näkemyksistä ei ole samassa määrin tausta-aineistoa. Kuitenkin kansalaiskyselyn tulokset viittaavat siihen, että kansalaisten (niukka) enemmistö voisi hyväksyä yleisen tieverkon tiemaksun, mikäli se korvaa kiinteät tieliikenteen verot ja tuotot palautetaan liikennejärjestelmään. Suhtautuminen pääkaupunkiseudun ruuhkamaksuun on muuttunut kansalaisgallupien mukaan jo selvästi kannatuksen puolelle. Poliittisten piirien enemmistö on myös vähintään kiinnostunut ruuhkamaksusta ja selvityksiä on päätetty jatkaa vuonna 2010. Yleisnäen, tiemaksujen hyväksyttävyyden tilanne vastaa Suomessa niin sanotun Goodwinin käyrän vaihetta, jossa perusajatus hyväksytään alati laajemmin ja hyväksyntä kasvaa ehkä nopeastikin (ks. luku 2, kuva 2).

Tiemaksun yleistä hyväksyttävyyttä suuremmiksi haasteiksi ovatkin muodostumassa perustuslailliset kysymykset tiemaksujen roolista valtion (ja kuntien) tulonmuodostuksessa (suhteessa muuhun laaja-alaiseen ja fiskaalisesti merkittävään verotukseen) sekä liikennejärjestelmän suorassa rahoituksessa. Kansalaisten suunnalta näihin seikkoihin kohdistuu selkeät odotukset. Tieliikenteen hinnoittelun halutaan olevan selkeästi osa liikennejärjestelmän rahoitusta, painopisteenä tieliikennettä palveleva rahoitus.

7 LÄHDELUETTELO

Department for Transport (2004). Feasibility study of road pricing in the UK.

Department for Transport (2007). Public Acceptability of Road Pricing. Prepared by: Owen, R., Sweeting, A. and Clegg, S., BMRB Social Research and Musselwhite, C. and Lyons, G., The Centre for Transport & Society, University of the West of England.

Eduskunta (1998). Liikennevaliokunnan lausunto LiVL 38/1998 vp – E 74/1998 vp. Valtioneuvoston selvitys infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen oikeudenmukaisuudesta.

Eduskunta (1999). Valtiovarainvaliokunnan lausunto VaVL 16/1999 vp - E 74/1998 vp. Valtioneuvoston selvitys infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen oikeudenmukaisuudesta.

Eduskunta (2001a). Liikennevaliokunnan lausunto LiVL 20/2001 vp - E 91/2001 vp. Valtioneuvoston selvitys liikennepolitiikan valkoisesta kirjasta.

Eduskunta (2001b). Ympäristövaliokunnan lausunto YmVL 18/2001 vp - E 91/2001 vp. Valtioneuvoston selvitys liikennepolitiikan valkoisesta kirjasta.

Eduskunta (2002). Valtiovarainvaliokunnan lausunto 9/2002 VaVL 9/2002 vp - E 91/2001 vp. Valtioneuvoston selvitys liikennepolitiikan valkoisesta kirjasta.

Eduskunta (2003). Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 19/2003 vp - U 45/2003 vp. Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (vinjettidirektiivin muutokset).

Eduskunta (2008a). Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 2/2008 vp - E 121/2007 vp. Valtioneuvoston selvitys vihreästä kirjasta "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen".

Eduskunta (2008b). Eduskunnan kirjelmä EK 13/2008 vp - VNS 3/2008 vp. Valtioneuvoston selonteko Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020.

Glaister, S. (2007). National Road Pricing. Policy Design and Public Acceptance. Presentation at ITC-CURACAO London 22 March 2007.

Goodwin, P. (1989). The Rule of Three: A Possible Solution to the Political Problem of Competing Objectives for Road Pricing. Traffic Engineering and Control, vol. 30, no. 10, 1989.

Harms, L. (2007). User persecution on pricing policy. Connekt –ITS Special Knowledge Group, September 28th 2007.

Helsingin Sanomat (1993) Moottoritienmaksut eivät työryhmän mukaan vielä sovellu Suomeen Ensimmäinen tullitie tulisi Paraisille Tietulleja esitetään silloille ja tunneleille. Helsingin sanomat, kotimaa, 19.1.1993.

Helsingin seudun kauppakamari (2004). Ruuhkamaksu olisi ylimääräinen vero Helsingin seudulle. Lehdistötiedote 1.11.2004.

Hårsman, B. (2001). Urban road pricing acceptance. Paper presented at the IMPRINT-EUROPE seminar in Brussels. November 21 and 22, 2001.

Karessuo, K., Nokkala, M. ja Räsänen, J. (2004). Liikenteen hinnoittelu. Kokemuksia, tutkimustarpeita ja soveltuvuusarvioita. VTT, Tutkimusraportti RTE 2805/04. VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Espoo.

Korpela, J. (1996). Liikenteen ulkoiset kustannukset ja hinnoittelu. Kansliapäällikkö Juhani Korpela Suomen tieyhdistyksen Tie- ja liikenne '96 luentopäivillä Turussa 2.10.1996.

Lehto, V. (2009). Helsingin seudun ruuhkamaksut yritys näkökulmasta. Pro Gradu-tutkielma. Helsingin yliopiston suunnittelumaantieteen laitos, Helsinki.

Liikenneministeriö (1993). Ehdotus Helsingin seudun liikenneinvestointiohjelmaksi ja sen rahoitukseksi. Liikenneministeriön julkaisuja 30/93.

Liikenneministeriö (1994). Toimenpideohjelma liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Liikenneministeriön julkaisuja 53/94. Helsinki.

Liikenneministeriö (1995). Lausuntoyhteenvedo liikenneministeriön julkaisusarjassa julkaistusta Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) tekemästä selvityksestä ”Liikenteen ulkoiset haitat ja väyläkustannukset huomioonottava hinnoittelu”. Liikenneministeriö, liikennetalousosasto, Johanna Haavisto 22.5.1995.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2000). Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2000. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002). Väyläpalvelujen rahoituksen uudet mallit. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2002. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2004). Liikennepolitiikan linjauksia vuosille 2008–2013. Ministerityöryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2004. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. Liikenne- ja viestintäministeriön Ohjelmia ja strategioita 1/2007. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008a). Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008b). Lausunnot komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (eurovinjettidirektiivi).. Liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamo. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009a). Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2009. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009b). Lausuntolyhennelmä ruuhkamaksuselvityksestä annetuista lausunnoista. Ruuhkamaksuselvityksen Internet-sivut: <http://www.ruuhkamaksu.fi>. Helsinki.

Link, H (2008). Acceptability of the German Charging Scheme for Heavy Goods Vehicles: Empirical Evidence from a Freight Company Survey. Transport Reviews, Volume <http://www.informaworld.com/smpp/title~content=t713766937~db=all~tab=issueslist~branches=28-v2828>, Issue 2 March 2008, pages 141–158.

Schade, J. (2007). The acceptability of road charging. Presentation at ITC-CURACAO London 22 March 2007.

Schade, J. & Baum, M. (2007). Reactance or acceptance? Reactions towards the introduction of road pricing. *Transportation Research Part A* 41 (2007) 41–48.

Schein, E. H. (1987). Organisaatiokulttuuri ja johtaminen. Suomentaneet Ritva Liljamo ja Asko Miettinen. *Ekonomia-sarja*. Weilin+Göös, Espoo.

SKAL (2008). Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL. www.skal.fi

Suvanto, T. (2004). Tienkäyttö- ja ruuhkamaksujen hyväksyttävyyys. Väylät ja liikenne 2006, Tamperetalo 4.–5.10.2006. Esitelmät. Suomen tieyhdistys. Helsinki.

Taloustutkimus (2005). Maksuhalukkuus 2005 haastattelututkimuksen tulokset. Taloustutkimus Oy 19.12.2005.

TNS Gallup (2008) Helsingin seudun tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus. Talvi 2008. Espoo.

Vantaan Sanomat (2007). Helsingin seudun asukkaista joka toinen kannattaa tietulleja. Julkaistu 2007.

Vantaan Sanomat (2008). Vihreät kannattavat, kokoomusväki vastustaa ruuhkamaksuja. Julkaistu 16.10.2008.

Werther, P. (2007). User perspective on road pricing. Connekt –ITS Special Knowledge Group, September 28th 2007.

8 LIITTEET

Ryhmähaastattelun materiaali	Liite 1
Postikyselyn materiaali	Liite 2
Kyselytylostien laajennuskertoimet	Liite 3

Liite 1 Ryhmähaastattelun materiaali

Ryhmähaastattelun kulku

Ryhmähaastattelun vaiheet ovat:

Esittely ja keskustelunaiheen lyhyt esittely ja työskentelytavan kuvaus

Kirjallisen esilomakkeen täyttö (taustatiedot, esikysymykset; ennalta kootut valmiiksi kirjatut tiedot tarkistetaan)

Johdatus aiheeseen (esitys noin 5 min) ja esiasennekysymys

Teemakohtaiset keskustelut ja henkilökohtaiset kirjalliset vastaukset teemakohtaisiin kysymyksiin

Asennekysymyksen toistaminen ja keskustelun lopettaminen

Ryhmähaastattelu kestää noin kaksi tuntia. Ryhmän vetäjä huolehtii teemakysymysten tasapainoisesta läpikäymisestä. Teemat käsitellään niin, että ensin kysymys ja vastausvaihtoehdot esitellään, sitten niistä keskustellaan (5-10 minuuttia) ja sen jälkeen jokainen läsnäolija vastaa kysymykseen henkilökohtaisesti kirjallisesti.

Taustatiedot

Vastaaaja koskevat taustatiedot kerätään pääosin puhelimitse rekrytointivaiheessa. Muut tiedot kootaan haastattelussa. Olennaisia taustatietoja ovat ainakin:

Henkilöllä on vähintään henkilö- ja pakettiauton käyttöön oikeuttava ajokortti

Ikä: _ syntymävuosi

Sukupuoli: _ mies_ nainen

Kotitalouden koko ja alle 7-vuotiaiden lasten lkm: _

Asuinkunta: _____

Asuinympäristö: _ keskusta-alueella, _ kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella, _ pientalovaltaisella alueella, _ maaseudun haja-asutusalueella

Vastaaajan pääasiallinen toiminta: _ Olen säännöllisessä kokopäivätyössä, _ Olen osa-aikatyössä tai teen työtä satunnaisesti, _ Olen työtön tai lomautettu, _ Olen opiskelija, _ Olen eläkkeellä, _ Muu (esim. äitiys-/isyys-/vanhempain- tai vuorotteluvapaa).

Suhde autoiluun

keskustelu osallistujien autoilutottumuksista (ml. autoilun määrä työtehtävässä)

autojen määrä kotitaloudessa

oma autoilu

yksityisautoilu vs. julkinen liikenne vs. kevyt liikenne

- milloin ja missä tilanteissa suositaan mitään, perustelut

autoilun kustannukset ja maksajat

- spontaanit kommentit autoilun kustannuksista

- seuraatteko autoilun kustannuksia, millä tavoin

- mitä kustannuksia seuraatte autoilun osalta (auton hankinta, polttoaine, verot, vakuutukset jne.)

Vastaaajien asenteet matkustamiseen ja autoiluun

Asenneväittämiä

Autoa kannattaa käyttää, kun sellaisen on hankkinut.

Auto lisää elämänhallintaa.

Perheen kanssa liikuttaessa auto on ainoa toimiva vaihtoehto.

Käytän joukkoliikennettä vain, jos ei ole muita vaihtoehtoja.

Auton käyttökustannukset tai matkalipun hinta eivät yleensä vaikuta kulkutavan valintaan.

Minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöä.

Minä en halua vähentää auton käyttöä.

Kävelen ja/tai pyöräilen mahdollisimman paljon.

Käytän joukkoliikennettä aina kun voin.

Asuinalueellani ei ole minua hyödyttävää joukkoliikennetarjontaa.

Olen valmis kävelemään hieman pidemmän matkan, jos saan pysäköityä autoni halvemmalla tai ilmaiseksi.

Uskon, että liikkumisvalinnoillani on vaikutusta ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Asuinseudullani on ruuhkaongelmia

Tieliikenteen hinnoittelun muutos

Tässä keskustelussa selvitetään, miten suomalaiset suhtautuvat henkilö- ja pakettiautojen auto- ja ajoneuvoverojen poistamiseen ja korvaamiseen joko tiemaksulla tai vastaavan suuruisella polttoaineveron korotuksella.

Suomessa ei suunnitella tiemaksua. Kansalaisten suhtautumista halutaan kuitenkin kartoittaa, koska poliittisessa keskustelussa esiintyy pyrkimys painottaa autoverotuksessa auton käyttöä auton hankinnan ja omistamisen sijaan. Muualla Euroopassa tiemaksut yleistyvät koko ajan.

Suomessa henkilö- ja pakettiautojen hankintaa, omistamista ja käyttöä verotetaan nykyisin auton ostohinnassa kannettavalla autoverolla, auton omistajilta kannettavilla ajoneuvoveron perusverolla ja dieselautojen käyttövoimaverolla sekä polttoaineverolla.

Täysimääräiseen autoilun hinnoitteluun siirtyminen voidaan toteuttaa poistamalla auto- ja ajoneuvoverot ja siirtymällä kantamaan joko

- päivämaksua auton käyttöpäiviltä tai
- kilometrimaksua ajettujen kilometrien mukaan tai
- päivämaksun ja kilometrimaksun yhdistelmää tai
- korottamalla polttoaineveroa.

Tiemaksua jouduttaisiin kantamaan auton käytöstä yleisellä tieverkolla (ei kuntien ja kaupunkien tie- ja katuverkolla). Tiemaksu laskutettaisiin jälkikäteen auton käyttöpäivien tai ajettujen kilometrien mukaan. Korotettu polttoainevero kannettaisiin kaikesta polttoaineenkulutuksesta.

Tiemaksun taso tai polttoaineveron korotus perustuisi tieverkon rakentamisen, ylläpidon ja hoidon kuluihin. Henkilö- ja pakettiautot, linja- ja kuorma-autot ja rekat maksaisivat tiemaksua tai korotettua polttoaineveroa aiheuttamiensa kulujen mukaan. Tiemaksua olisi mahdollista myös porrastaa tienpidon kulujen mukaan eri puolilla Suomea ja eritasoisilla teillä. Polttoaineveroa ei voitaisi porrastaa näin.

Polttoaineveron korotusvaihtoehdon osalta on otettava huomioon energia- ja ilmastopoliitikan merkitys polttoaineverojen tasolle. Polttoaineverotuksen tason vakautta ei voida taata niin kuin tienpidon kuluihin sidottavan tiemaksun osalta voidaan tehdä. Lisäksi polttoaineiden hinnat riippuvat merkittävältä osin raakaöljyn hinnanvaihteluista.

Tiemaksun kantamisen edellyttämä auton käytön seuranta (joko auton käyttöpäivät tai ajatut kilometrit yleisellä tieverkolla) tehtäisiin erillisen laitteen avulla. Korotettu polttoainevero kannettaisiin niin, kuin polttoainevero kannetaan tälläkin hetkellä.

Uusien autojen hinnat voivat alentua automallista riippuen 10–40 % mikäli autoveron poisto näkyy täysimääräisesti autojen hinnoissa. Isokokoiset autot halpenisivat eniten ja pienikokoiset vähiten. Tiemaksuun siirtyminen tehtäisiin vaiheittain niin, että kukaan ei maksaisi auto- ja ajoneuvoveroja ja tiemaksua tai korotettua polttoaineveroa päällekkäin.

Tiemaksun hyväksyttävyyden ennen keskustelua

Tiehallinto on laskenut, kuinka suuri henkilö- ja pakettiautojen sekä muiden ajoneuvojen tiemaksu olisi tienpidon kulujen perusteella. Autoilun nykyisillä määrillä tiemaksun tuotto kattaisi vuotuiset tienpidon kulut ja tuotto vastaisi myös nykyistä auto- ja ajoneuvoveron vuotuista tuottoa.

Tiemaksun taso tienpidon kulujen mukaan (vuonna 2007)	Henkilö- ja pakettiauto	Kuorma-auto ja linja-auto	Perävaunullinen kuorma-auto
Päivämaksu; euroa/auton käyttöpäivä	1,3	8,00	36,00
TAI			
Kilometrimaksu; senttiä /ajettu km	3,70	7,99	16,17

Mikäli tiemaksun sijaan kannettaisiin korotettua polttoaineveroa, sekä bensiinin että dieselöljyn hinta nousisi useilla kymmenillä prosentilla.

Suhtautuminen tiemaksuihin (keskustelu)

Hyväksytkö ajatuksen henkilö- ja pakettiautojen auto- ja ajoneuvoveron korvaamisesta päivämaksulla tai kilometrimaksulla? _ kyllä _ ei

- spontaanit kommentit
- perustelut mielipiteille

Jos hyväksyt, niin mitä vaihtoehtoa pidätte parhaana: _päivämaksu _kilometrimaksu _päivä ja kilometrimaksun yhdistelmä

- spontaanit kommentit
- perustelut mielipiteille

Mielestäni auton käytön hinnoittelu tulee toteuttaa polttoaineveron korotuksella_

- spontaanit kommentit
- perustelut mielipiteille

Tiemaksun hyväksyttävyyden keskustelujen jälkeen

Asennekysymys:

Muuttuiko asenteesi tiemaksua kohtaan keskustelun myötä?

Kyllä_ miten?

Ei

- jos muuttui, miksi ja mihin suuntaan
- onko tiemaksuissa jotain epäselvyyttä (oliko koko idea ymmärrettävä tavallisen autoilijan kannalta)
- entä terminologia

Mitkä seuraavista seikoista mielestänne tulisi ottaa huomioon tiemaksun porrastuksessa?
Rastittakaa jokaiselta riviltä mielipidettänne vastaava (yksi) vaihtoehto.

Tekijä:	Korottaa maksua	Alentaa maksua	Ei tule ottaa huomioon
Käytetyn tiestön ominaisuudet			
Teiden hyvä laatutaso ja hyvä hoitotaso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teiden heikko laatutaso ja huono hoitotaso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moottoritiellä ajaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pikkuteillä ajaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien sijainti Ruuhka-Suomessa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien sijainti syrjäisillä seuduilla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auton ominaisuudet			
Keskikokoa suuremmat autot ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keskikokoa pienemmät autot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alhaiset hiilidioksidipäästöt (alle 140 grammaa/litra) ²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korkeat hiilidioksidipäästöt (yli 180 grammaa/litra)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auton hyvä kolarikestävyys, runsas turvallisuusvarustus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auton huono kolarikestävyys, vähäinen turvallisuusvarustus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>1 Keskikokoinen auto painaa noin 1 300 kg ja moottorin tilavuus on noin 1,6 litraa.</i> <i>2 Tällä hetkellä Suomessa uusien myytyjen autojen päästötaso on keskimäärin noin 160 grammaa/km.</i></p>			

Arvioikaa, millä auton käytön hinnoittelutavalla saadaan parhaiten aikaan mainittuja asioita.

Vaikutus:	Päivä-maksu	Kilometri-maksu	Polttoaine-vero	Ei millään näistä
Autoilun kokonaismäärän väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Paikallisten ruuhkien väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksurasitteen oikeudenmukaisempi kohdistuminen niille, jotka käyttävät ja siten kuluttavat teitä eniten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksurasitteen oikeudenmukaisempi kohdistuminen eri alueiden kesken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksu ulkomaisille autoille, joka nykyisin käyttää Suomen teitä ilmaiseksi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenneturvallisuuden paraneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pakokaasupäästöjen väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikennemelun väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lisärahoitusta tienpitoon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lisärahoitusta joukkoliikenteelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enemmän tienpidon toimenpiteitä omalle seudullesi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tiemaksun tuottojen käyttökohde

Jos tiemaksun tuotoille nimetään käyttökohde, miten se tulee rajata?

_ Käyttökohdetta ei tule nimetä, vaan tuotot tulee käyttää yleisesti valtion menoihin tärkeysjärjestyksen mukaan.

_ Käyttökohteen tulee olla vain liikennesektori.

- *osallistujien omat ideat käyttökohteiksi?*

Jos tiemaksun tuotot tulisi mielestänne kohdentaa vain liikennesektorille, mitä käyttötarkoituksia hyväksyt (voit nimetä useampia tai vaikka kaikki)?

_ autoilua palveleva tienpito ja uusien teiden rakentaminen

_ kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä palveleva tienpito

_ joukkoliikenteen vuorojen osto ja lipputuet

Taustatiedot:

Ikä (syntymävuosi): _____

Sukupuoli:

1 Nainen

2 Mies

Kotitalouden koko ja alle 7-vuotiaiden lasten lukumäärä:

_____ henkilöä _____ alle 7-vuotiasta lasta

Asuinkunta: _____

Asuinympäristö:

1 Keskusta-alueella

2 Kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella

3 Pientalovaltaisella alueella

4 Maaseudun haja-asutusalueella

Vastaajan pääasiallinen toiminta:

1 Olen säännöllisessä kokopäivätyössä

2 Olen osa-aikatyössä tai teen työtä satunnaisesti

3 Olen työtön tai lomautettu

4 Olen opiskelija

5 Olen eläkkeellä

6 Muu (esim. äitiys-/isyys-/vanhempain- tai vuorotteluvapaa)

Liite 2 Postikyselyn materiaali



Marraskuu 2009

Yleistä tiemaksua koskeva tutkimus

Hyvä vastaanottaja,

Tiehallinto vastaa Suomen maanteistä. Tiehallinto haluaa tällä kyselytutkimuksella selvittää suomalaisten suhtautumista henkilö- ja pakettiautojen auto- ja ajoneuvoveron korvaamiseen Suomen yleisen tieverkon käyttöä koskevalla tiemaksulla. Lisäksi tutkitaan suhtautumista tiemaksun ominaisuuksiin sekä maksutulon käyttöön. Tutkittava tiemaksu kannettaisiin kaikkialla Suomen yleisellä tieverkolla. Tiemaksun kuvaus esitetään tämän kirjeen kääntöpuolella.

Tutkimukseen on poimittu väestötietojärjestelmästä sattumanvaraisesti yhteensä 4 000 vastaajaa eri puolilta Suomea. On tärkeää, että mahdollisimman moni vastaisi tutkimukseen. Kysely koskee myös autottomia vastaajia. Jokainen puuttuva vastaus heikentää tulosten luotettavuutta.

Pyydämme teitä palauttamaan kyselylomakkeen täytettynä vastauskuoressa 4.12.2009 mennessä. Postimaksu on valmiiksi maksettu. Palauttamalla arvontakortin kysymyslomakkeen mukana osallistutte autonavigaattorin arvontaan (arvo noin 200 euroa). Korttia käytetään vain arvonnassa, eikä sitä ole pakko palauttaa.

Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti. Tietosuojalaki takaa, että tietoja ei julkaista sellaisessa muodossa, että niistä voisi päätellä vastaajien henkilöllisyyttä. Tutkimukseen osallistuneilla on oikeus tarkastaa itsestään kerätyt tiedot tutkimuksen suorittajalta (Destia Oy) tai Tiehallinnosta.

Lisätietoja tutkimusmenetelmästä ja vastausten käsittelystä antaa Kati Kiiskilä Destia Oy:stä p. 0400 374 133 ja tutkimustulosten käytöstä Anton Goebel p. 0204 22 2615 Tiehallinnosta.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne etukäteen kiittäen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Anton Goebel'.

Anton Goebel
ylitarkastaja
Tiehallinto

Osoitetietolähde: Väestötietojärjestelmä, Väestörekisterikeskus, PL 70, 00581 Helsinki.
Tiedot on poimittu marraskuussa 2009.

Arvontakortti

Nimi: _____

Osoite: _____

Puhelinnumero: _____

Taustatietoja – Yleistä tiemaksua koskeva tutkimus

TIETOA TUTKIMUKSEN SISÄLLÖSTÄ	
Mitä tutkimus koskee?	Tutkimuksella selvitetään, miten suomalaiset suhtautuvat henkilö- ja pakettiautojen hankintaan ja omistamiseen kohdistuvien verojen (auto- ja ajoneuvovero) korvaamiseen joko tiemaksulla tai polttoaineveron korotuksella. Kansalaisten suhtautumista halutaan kartoittaa, koska poliittisessa keskustelussa esiintyy pyrkimys painottaa autoverotuksessa auton käyttöä. Euroopassa tiemaksut yleistyvät koko ajan. Tutkittava tiemaksu koskisi koko Suomen yleisen tieverkon käyttöä. Tiemaksu ei liity pääkaupunkiseudulla käsiteltyyn ruuhkamaksuun.
Millainen on nykyinen autoverotus ja miten sitä voitaisiin muuttaa?	<p>Suomessa henkilö- ja pakettiautojen hankintaa, omistamista ja käyttöä verotetaan nykyisin autoverolla, ajoneuvoveron perusverolla ja ajoneuvoveron käyttövoimaverolla (dieselautot) sekä polttoaineverolla.</p> <p>Auto- ja ajoneuvovero voitaisiin poistaa ja niiden sijaan yleisen tieverkon käytöstä voitaisiin kantaa tienpidon kuluihin sidottua tiemaksua joko:</p> <ul style="list-style-type: none"> - päivämaksuna auton käyttöpäiviltä tai - kilometrimaksuna ajettujen kilometrien mukaan. <p>Kokonaistasolla autoilun kustannukset eivät siis muuttuisi. Tiemaksun vaihtoehtona voidaan kantaa korotettua polttoaineveroa.</p>
Miten tiemaksu toteutettaisiin?	<p>Tiemaksua kannettaisiin auton käytöstä Suomen yleisellä tieverkolla. Tiemaksu laskutettaisiin jälkikäteen joko auton käyttöpäivien tai ajettujen kilometrien mukaan. Tiemaksun taso perustuisi tieverkon rakentamisen ja ylläpidon kuluihin. Henkilö- ja pakettiautot, linja- ja kuorma-autot ja rekat maksaisivat teiden käytöstä auton kokoluokan mukaan porrastettua maksua. Tiemaksua olisi mahdollista porrastaa myös eri puolilla Suomen tieverkkoa ja eritasoisilla teillä, ja esimerkiksi auton ympäristöominaisuuksien mukaan.</p> <p>Auton käyttöpäivien tai ajettujen kilometrien seuranta tehtäisiin tavalla, joka takaisi autoilijan yksityisyyden ja ei häiritse liikenteen sujuvuutta. Autoveron poistuessa uudet autot halpenisivat automallista riippuen 10–40 %, jos veron poisto näkyisi hinnoissa täysimääräisesti. Siirtymävaiheessa huolehdittaisiin siitä, ettei kukaan maksa väistyviä veroja ja tiemaksua päällekkäin.</p>
Mitä korotetulla polttoaineverolla tarkoitetaan?	Tiemaksun vaihtoehto on korvata auto- ja ajoneuvovero polttoaineveron korotuksella. Sekä bensiinin että dieselöljyn hinta nousisi useilla kymmenillä prosenteilla. Pitkällä tähtäimellä energia- ja ilmastopoliittikka sekä raakaöljyn hinnan vaihtelut vaikuttavat myös polttoaineen hintaan.
TIETOA TUTKIMUSMENETelmäSTÄ	
Miten aineistoa käsitellään?	Vastauksia käsitellään luottamuksellisesti. Tulokset esitetään keskiarvoja sisältävinä kuviaina ja kaavioina. Niistä ei voi päätellä vastaajien henkilöllisyyttä. Tutkimukseen osallistuneilla on oikeus tarkistaa itseään koskevat tiedot Destia Oy:stä. Yhteydenotot: Kati Kiiskilä p. 0400 374 133.

Yleistä tiemaksua koskeva tutkimus: kysymyslomake

AUTOILU / MUU MATKUSTAMINEN																																																																																																																																						
<p>1. Kuinka monta henkilö- ja pakettiautoa kotitaloudessanne on? _____ kpl</p> <p>2. Onko Teillä auton ajokortti? <input type="checkbox"/> kyllä <input type="checkbox"/> ei</p> <p>3. Kuinka usein kuljette henkilö- tai pakettiautolla (kuljettajana tai matkustajana)? <input type="checkbox"/> päivittäin <input type="checkbox"/> lähes päivittäin <input type="checkbox"/> harvemmin <input type="checkbox"/> en juuri koskaan</p> <p>4. Jos autoillette, mihin autoilu pääasiassa liittyy? <input type="checkbox"/> yksityiselämään (vapaa-ajanmatkat, asiointi- tai työmatkat) <input type="checkbox"/> ammattiin (ammattiliikennöinti tai työtehtäviin liittyvät matkat)</p> <p>5. Mitä muita kulkutapoja käytätte säännöllisesti? <input type="checkbox"/> kävelen <input type="checkbox"/> pyöräillen <input type="checkbox"/> käytän joukkoliikennettä <input type="checkbox"/> en käytä mitään edellisistä</p> <p><i>Jos kotitaloudessanne ei ole autoa tai Teillä ei ole ajokorttia, voitte siirtyä kysymykseen 11.</i></p>	<p><i>Kysymykset 6–10 koskevat autoilevia vastaajia.</i></p> <p>6. Paljonko Te ajoitte vuonna 2008? Noin _____ km</p> <p>7. Onko käytössänne työsuhdeauto? <input type="checkbox"/> kyllä <input type="checkbox"/> ei</p> <p>8. Saatteko kilometrikorvauksia oman auton käytöstä työssä? <input type="checkbox"/> kyllä, säännöllisesti <input type="checkbox"/> kyllä, satunnaisesti <input type="checkbox"/> en saa korvauksia</p> <p>9. Mitä autoiluunne liittyviä kuluja seuraatte? <input type="checkbox"/> polttoainekulut <input type="checkbox"/> muut käyttökulut (huolto, renkaat, jne.) <input type="checkbox"/> auton vaihtoarvon kehitys <input type="checkbox"/> en seuraa kuluja tarkkaan</p> <p>10. Olisiko Teillä mahdollisuus korvata yksityisautoilu jollakin tapaa (kevyt liikenne, joukkoliikenne tai kimpakyydit)? <input type="checkbox"/> usein <input type="checkbox"/> toisinaan <input type="checkbox"/> ei koskaan</p>																																																																																																																																					
<p>11. Mitä mieltä olette seuraavista väittämistä?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Täysin samaa mieltä</th> <th colspan="3">En samaa enkä eri mieltä</th> <th colspan="2">Täysin eri mieltä</th> <th rowspan="2">En osaa sanoa</th> </tr> <tr> <th>7</th> <th>6</th> <th>5</th> <th>4</th> <th>3</th> <th>2</th> <th>1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Autoa kannattaa käyttää mahdollisimman paljon, kun sellaisen on hankkinut.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Perheen kanssa liikuttaessa auto on ainoa toimiva vaihtoehto.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>En halua käyttää joukkoliikennettä.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Auton käyttökustannukset tai matkalipun hinta eivät yleensä vaikuta kulkutavan valintaan.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöä.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Minä en halua vähentää auton käyttöä.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Kävelen ja/tai pyöräillen mahdollisimman paljon.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Autoilu on mukavaa.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Käytän joukkoliikennettä aina kun voin.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Joukkoliikenne on minulle toimiva vaihtoehto arjen liikkumisessa.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Olen valmis pysäköimään autoni kauemmas, jos pysäköinti on halvempaa tai ilmaista.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Uskon, että liikkumisvalinnoillani on vaikutusta ilmastonmuutoksen torjunnassa.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Asuinkunnassani on ruuhkia.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>		Täysin samaa mieltä		En samaa enkä eri mieltä			Täysin eri mieltä		En osaa sanoa	7	6	5	4	3	2	1	Autoa kannattaa käyttää mahdollisimman paljon, kun sellaisen on hankkinut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Perheen kanssa liikuttaessa auto on ainoa toimiva vaihtoehto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En halua käyttää joukkoliikennettä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Auton käyttökustannukset tai matkalipun hinta eivät yleensä vaikuta kulkutavan valintaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Minä en halua vähentää auton käyttöä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kävelen ja/tai pyöräillen mahdollisimman paljon.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autoilu on mukavaa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Käytän joukkoliikennettä aina kun voin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Joukkoliikenne on minulle toimiva vaihtoehto arjen liikkumisessa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Olen valmis pysäköimään autoni kauemmas, jos pysäköinti on halvempaa tai ilmaista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Uskon, että liikkumisvalinnoillani on vaikutusta ilmastonmuutoksen torjunnassa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Asuinkunnassani on ruuhkia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Täysin samaa mieltä		En samaa enkä eri mieltä			Täysin eri mieltä			En osaa sanoa																																																																																																																												
	7	6	5	4	3	2	1																																																																																																																															
Autoa kannattaa käyttää mahdollisimman paljon, kun sellaisen on hankkinut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Perheen kanssa liikuttaessa auto on ainoa toimiva vaihtoehto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
En halua käyttää joukkoliikennettä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Auton käyttökustannukset tai matkalipun hinta eivät yleensä vaikuta kulkutavan valintaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Minä en halua vähentää auton käyttöä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Kävelen ja/tai pyöräillen mahdollisimman paljon.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Autoilu on mukavaa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Käytän joukkoliikennettä aina kun voin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Joukkoliikenne on minulle toimiva vaihtoehto arjen liikkumisessa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Olen valmis pysäköimään autoni kauemmas, jos pysäköinti on halvempaa tai ilmaista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Uskon, että liikkumisvalinnoillani on vaikutusta ilmastonmuutoksen torjunnassa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														
Asuinkunnassani on ruuhkia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																														

15. Mitkä seuraavista seikoista tulisi mielestänne ottaa huomioon tiemaksua korottavina tai alentavina porrastuksina? Vastatkaa omasta näkökulmastanne. Rastittakaa jokaiselta riviltä mielipidettänne vastaava (yksi) vaihtoehto.

Tekijä:	Korottaa maksua	Alentaa maksua	Ei tule ottaa huomioon	En osaa sanoa
Käytetyn tiestön ominaisuudet:				
Teiden hyvä laatutaso ja hyvä hoitotaso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teiden heikko laatutaso ja alhainen hoitotaso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moottoritiellä ajaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pikkuteillä ajaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien sijainti suurella kaupunkiseudulla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien sijainti syrjäisillä seuduilla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auton ominaisuudet:				
Keskikokoa suuremmat autot ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keskikokoa pienemmät autot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alhaiset hiilidioksidipäästöt (alle 140 grammaa/km) ²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korkeat hiilidioksidipäästöt (yli 180 grammaa/km)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auton hyvä kolarikestävyys, runsas turvallisuusvarustus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auton huono kolarikestävyys, vähäinen turvavarustus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1 Keskikokoinen auto painaa noin 1 300 kg ja moottorin tilavuus on noin 1,6 litraa.
2 Tällä hetkellä Suomessa uusina rekisteröityjen autojen päästötaso on keskimäärin noin 160 grammaa/km.

16. Arvioikaa, millä auton käytön hinnoittelutavalla saadaan parhaiten aikaan alla olevassa taulukossa mainittuja asioita. Rastittakaa jokaiselta riviltä mielipidettänne vastaava (yksi) vaihtoehto.

	Päivä-maksu	Kilometri-maksu	Poltto-ainevero	Ei millään näistä	En osaa sanoa
Autoilun kokonaismäärän väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Paikallisten ruuhkien väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksurasitteen kohdistuminen niille, jotka käyttävät ja siten kuluttavat teitä eniten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksurasitteen oikeudenmukaisempi kohdistuminen eri puolilla Suomea	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenneturvallisuuden paraneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiilidioksidi- ja pakokaasupäästöjen väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikennemelun väheneminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tienpidon rahoitustason ja tienpidon laadun välille suurempi yhteys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lisärahoitusta joukkoliikenteelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parempaa tienpidon laatua omalle alueellesi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Jos tiemaksujen tuotolle nimetään käyttökohde, miten se tulee rajata?

- käyttökohdetta ei tule nimetä, vaan tuotot tulee käyttää yleisesti julkisiin menoihin tärkeysjärjestyksen mukaan
- käyttökohteen tulee olla vain liikennesektori

Jos tiemaksun tuotto tulisi mielestänne kohdentaa vain liikennesektorille, mitä käyttötarkoituksia hyväksytte? (Voitte halutessanne nimetä useampia vaihtoehtoja.)

- autoilua palveleva tienpito (hoito, ylläpito ja rakentaminen)
- kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä palveleva tienpito (hoito, ylläpito ja rakentaminen)
- joukkoliikenteen vuorojen osto ja lipputuet
- rautatieverkon ylläpito ja uusien ratojen rakentaminen
- muu, mikä? _____

TAUSTATIEDOT

18. Sukupuoli:

- mies nainen

19. Syntymävuosi: _____

20. Asuinkunta: _____

21. Asuinympäristö:

- kunta- tai kaupunkikeskusta
- kerrostalovaltainen alue keskustan ulkopuolella
- pientalovaltainen alue
- maaseudun haja-asutusalue

22. Kotitalouden koko: _____ hlöä

23. Kotitaloutenne alle 13-vuotiaiden lasten lukumäärä: _____ hlöä

24. Pääasiallinen toimenkuva?

- olen säännöllisessä kokopäivätyössä
- olen osa-aikatyössä tai teen työtä satunnaisesti
- olen työtön tai lomautettu
- olen opiskelija
- olen eläkkeellä
- muu

25. Paljonko ovat kotitaloutenne yhteenlasketut bruttotulot vuodessa?

- alle 20 000 euroa/vuosi
- 20 000–40 000 euroa/vuosi
- 40 001–60 000 euroa/vuosi
- 60 001–80 000 euroa/vuosi
- yli 80 000 euroa/vuosi

PALAUTE

Toiko kysely Teille esiin uusia näkökulmia tiemaksuun tai tieliikenteen verotukseen liittyen? Millaisia?

Seuraavaan voitte kirjoittaa näkemyksiänne tähän kyselyyn liittyen.

Kiitos vaivannäöstä!

Liite 3 Kyselytylostenv laajennuskertoimet

Vastauksia

Seutu	18-29		30-39		40-49		50-59		60-69		70-79	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
Pääkaupunki	15	21	21	16	26	22	19	32	18	43	15	16
PK ympärys	25	12	21	24	36	24	30	21	30	34	22	11
Turun seutu	15	19	13	13	20	30	26	26	43	37	13	21
Kuopion seutu	22	19	24	23	26	23	43	33	38	33	20	25
Itä-Lappi	6	7	8	9	28	20	44	32	42	30	28	23

Laajennus 1: Tulosten laajennus vastaamaan 18-79-vuotiasta peruspolaatiota tutkimusseuduilla

Väestö tutkimusalueella vuonna 2008

Seutu	18-29		30-39		40-49		50-59		60-69		70-79	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
Pääkaupunki	91207	95717	78150	75658	75271	76714	61994	70814	48450	59442	22935	33839
PK ympärys	17601	16439	18752	18973	22089	21752	19294	19960	14179	14944	6250	8142
Turun seutu	25184	26409	19943	19375	20921	21055	20014	21749	17123	18633	9185	12891
Kuopion seutu	10249	10394	7182	6888	8513	8651	8532	8907	6121	6837	3393	4948
Itä-Lappi	1056	714	656	597	1516	1286	2023	1691	1639	1495	1170	1323

Laajennuskertoimet

Seutu	18-29		30-39		40-49		50-59		60-69		70-79	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
Pääkaupunki	6080	4558	3721	4729	2895	3487	3263	2213	2692	1382	1529	2115
PK ympärys	704	1370	893	791	614	906	643	950	473	440	284	740
Turun seutu	1679	1390	1534	1490	1046	702	770	837	398	504	707	614
Kuopion seutu	466	547	299	299	327	376	198	270	161	207	170	198
Itä-Lappi	176	102	82	66	54	64	46	53	39	50	42	58

Laajennus 2: Tulosten laajennus vastaamaan 18-79-vuotiasta peruspolaatiota Manner-Suomessa

Väestö Manner-Suomessa vuonna 2008 luokiteltuna seutujen mukaisiin tyyppeihin

Seututyyppi	18-29		30-39		40-49		50-59		60-69		70-79	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
1	91207	95717	78150	75658	75271	76714	61994	70814	48450	59442	22935	33839
2	29301	27117	30816	30961	36628	35737	33341	33690	24882	25976	11809	15110
3	56267	56606	44161	41804	44354	43934	41429	44372	34303	38089	18478	26187
4	164175	153573	123829	116358	144793	140669	156881	155487	122605	129720	70937	94284
5	66271	54874	52407	48427	74641	69356	91420	82762	72719	71412	46303	56600

Laajennuskertoimet

Seututyyppi	18-29		30-39		40-49		50-59		60-69		70-79	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
1	6080	4558	3721	4729	2895	3487	3263	2213	2692	1382	1529	2115
2	1172	2260	1467	1290	1017	1489	1111	1604	829	764	537	1374
3	3751	2979	3397	3216	2218	1464	1593	1707	798	1029	1421	1247
4	7463	8083	5160	5059	5569	6116	3648	4712	3226	3931	3547	3771
5	11045	7839	6551	5381	2666	3468	2078	2586	1731	2380	1654	2461

Liik
enne
virasto

ISSN-L L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-011-8

www.liikennevirasto.fi