UUTISET

Autojen seuranta yleistyy verottajan ratkaisuista riippumatta. Markkinavoimat tekevät sen joka tapauksessa. **LIIKENNEMINISTERIÖN TYÖRYHMÄÄ VETÄVÄ JORMA OLLILA**

Ollilla: Autoilu siirtyy kilometriveroon 2020-luvulla

Liikenteen tulevaisuutta pohtinut Jorma Ollila odottaa, että autoverotus muuttuu kilometripohjaiseksi 2020-luvulla. Sen lisäksi liikenteen ympärille rakentuu laaja paikkatietoa hyödyntävä palveluverkosto.

Liikenneministeriön työryhmää vetävä **Jorma Ollila** ei usko liikenteen nykyisten ohjauskeinojen riittävän. Autojen määrä kasvaa maailmalla huikeata vauhtia, eikä siitä aiheutuvia päästöjä ja ruuhkia saada kuriin nykyisillä menetelmillä.

Hän pitää kilometriperusteista verotusta tehokkaana ohjauskeinona. Auton liikkeiden seuranta kiinnostaa verottajan lisäksi myös kasvavaa joukkoa erilaisten palveluiden tarjoajia.

”Autojen seuranta yleistyy verottajan ratkaisuista riippumatta. Markkinavoimat tekevät sen joka tapauksessa.”

Paikannus arkipäivää

Autojen paikannus on arkipäivää jo nyt kuljetusyrityksissä. Sillä seurataan kuljetuksia ja ajoneuvoja. Yritysten logistiikka ei toimisi ilman sitä.

Ollilan mukaan autojen seuranta leviää väistämättä myös yksityisautoihin. Tulevaisuudessa auto osaa etsiä pysäköintipaikan ja se löytää halvimmat tankkauspaikat ja muut reitin varrelle sattuvat palvelut.

Palveluiden tarjonta tuo autoihin laajakaistat ja päätelaitteet. Niiden yleistyminen on kiinni toimivuudesta ja käytön hinnoittelusta.

Ollilan mukaan kaupallisen puolen seurantapalvelut kehittyvät valtion päätöksistä huolimatta. Hän odottaa autojen seurannan toteutuvan vakuutusyhtiöiden kautta. Niillä on tarve selvittää miten ja missä autoilla ajetaan.

”Luultavasti autoilijat saavat ensin seurantaan suostumisesta jonkin edun. Sitä kautta autoilijat tottuvat järjestelmään.”

Verotus ajon mukaan

Myös autoverotus voidaan muuttaa kilometripohjaiseksi. Silloin vero voidaan määrittää oikeudenmukaisesti auton käytön mukaan. Vero voi vaihdella esimerkiksi ajankohdan ja paikan mukaan.

”Tässä tarvitaan asennemuutosta. Järjestelmän pitää olla aidosti oikeudenmukainen ja yksityisyyden suoja on selvitettävä.”

Tietosuojavaltuutettu **Reijo Aarnio** ei pidä autojen satelliittipaikannusta välttämättä ongelmana yksityisyyden suojalle. Hän pitää kuitenkin tärkeänä, että järjestelmän suunnittelussa otetaan tietosuojasäännökset huomioon.

Seitsemän senttiä

Ollilan työryhmä on heittänyt, että kilometrimaksu voisi olla asutuilla alueilla noin seitsemän senttiä. Lopullinen ehdotus julkaistaan joulukuun puolivälissä.

”Veikkaukseni on, että Suomi siirtyy 2020-luvulla liikenteen verotuksen ja paikannuspalveluiden osalta uuteen aikakauteen”, sanoo Ollila.

Kaupallisten sovellusten osalta vauhti voi olla nopeampikin. Ja oma lukunsa on eurooppalainen hätäviestijärjestelmä, joka tuo seurantalaitteet uusiin autoihin jo vuoden 2015 alusta.

Onnettomuuden sattuessa järjestelmä ottaa puheyhteyden hätäkeskukseen. Samalla lähtee tieto auton sijainnista. Tavoitteena on säästää 2500 ihmishenkeä vuodessa.

Hinta ei este

Julkisuudessa on keskusteltu seurantajärjestelmän hinnasta. Ollilan mukaan pelkkä seurantasiru maksaa vain muutamia euroja. Jos siihen liitetään kosketusnäyttö, autonomistajalle aiheutuva kustannus nousee muutamaan kymppiin.

”Hinnasta järjestelmä ei siis jää kiinni”, vakuuttaa Ollila.

Liikenneministeri **Merja Kyllönen** (vas.) on valmis vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin uusilla keinoilla.

”Maailma on täynnä höyrypäisiä selvityksiä. Tämä ei kuulu niihin, vaan tämä on kohta arkipäivää.”

Kyllösen lista sujuvasta liikenteestä pitää sisällään sekä arjen liikkumisen että kuljetusten ja yritysten kilpailukyvyn. Kokonaisuuden on tarjottava järkevä liikkumismahdollisuus kaikille.

”Olen itse innoissani erilaisista kokeiluista. Niihin liittyy epäonnistumisen riski, mitä ei tule pelätä. Epäonnistumista voi oppia enemmän kuin onnistumisista.”

Liikenteen tulevaisuutta pohdittiin eilen Helsingissä järjestetyssä Autotuojien seminaarissa.

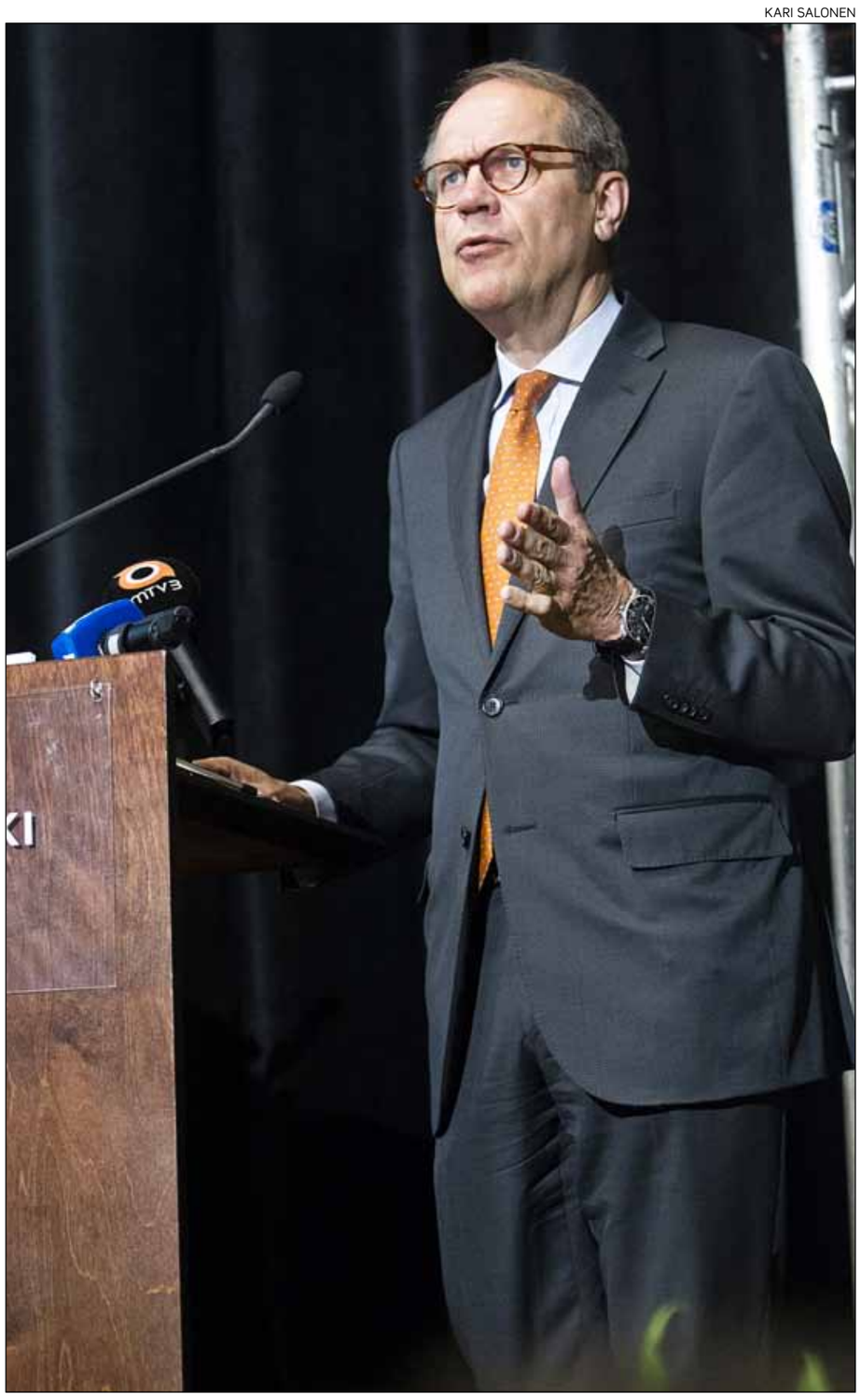
JARMO PALOKALLIO

VEROTUS

Hankinnasta käyttöön

Nykyisin autoilija maksaa autoveron uuden auton hankinnasta. Kovan veron takia autokantamme on Euroopan vanhinta.
Vuosittain autoilija maksaa ajoneuvoveron. Dieselautoilijat maksavat lisäksi käyttövoimaveroa. Sen lisäksi polttoaineiden hinnasta suuri osa on veroa.
Auton verotuksen siirtäminen kilometripohjaiseksi lopettaisi auton hankinnan verottamisen. Mahdollisen veromuutoksen suunnittelun ja toteutuksen arvellaan vievän kymmenkunta vuotta.

KARI SALONEN



Jorma Ollila odottaa ihmisten tottuvan autojen satelliittiseurantaan ja sen mahdollistamiin palveluihin nopeammin kuin kännykän käyttöön.

PÄIVÄN KYSYMYS

Mitä oma päivä antaa maaseudun naisille?

Tiistaina vietettiin kansainvälistä maaseudun naistenpäivää.

Mitä oma päivä antaa, MTK:n naistyöryhmän puheenjohtaja Ilona Alhoniemi?

Että edes kerran vuodessa maaseudun naiset olisivat valokeilassa, kun kuitenkin 80 prosenttia maailman ruuantuotannosta on naisten varassa.

Länsimaissa tietysti tilanne on toinen, mutta kun otetaan tilastot huomioon, jos 80 prosenttia on laskettu niin, että Suomestakin ovat mukana vain naisyksinyrittäjät, se tarkoittaa, että kehitysmaissa luku on vieläkin suurempi.

Naisilla on ruuantuotannossa länsimaissa ja Suomessakin tärkeä rooli vaikka ei valokeilassa.

Vaikuttaako päivä naisten asemaan?

Se olisi varmaan aika paljon sanottu, mutta on toive, että se jää ajatuksena itämään ja vaikuttaa. Teemapäivä tuo asian tietoisuuteen edes jollakin tavalla.

Maaseudun naistenpäivää on päätetty viettää naisten maailmankongressissa Pekingissä 1995 ja siitä on pystytty pitämään myös kiinni. Parhaassakin tapauksessa asia on pitkässä ketjussa.

Voi siis olla toiveikas?

Ei tätä hommaa tekisi, ellei olisi toivoa ja luottamusta omaan työhönsä, kuten myös siihen, että kun tarpeeksi jotakin asiaa hinkkaa, edistysaskeleitakin tapahtuu.

Päivän yksi tarkoitus on myös se, että me naiset rohkaistutaan ja nähdään oma työmme. Rinta rottingilla. Jos tämä päivä ja tapahtumat vievät eteenpäin sitä, että me naiset uskotaan itseemme ja omaan työhömme, se on aika tärkeää oman jaksamisen kannalta.

MAIKKI KULMALA

Kylmyys ja sisälämmitin lyhentävät sähköauton ajomatkaa jopa puolet

Kylmä ilma ja auton sisälämmittimen käyttö saattavat lyhentää todellista ajomatkaa jopa puoleen siitä, mitä autolle luvataan normaalioloissa, johtava tutkija **Juhani Laurikko** VTT:ltä arvioi.

Esimerkiksi ilmanvastus on 20 asteen pakkaskelillä 10 prosenttia suurempi kuin kesällä ja sohjolumisen tien vierintävastus jopa 40 prosenttia suurempi kuin puhtaan asvaltin.

Kylmä hidastaa myös akkujen latausta. Sen sijaan energiaa akuista saa saman verran kuin lämpöisissä oloissa.

Sähköautoa joudutaan lämmittämään akkuun varastoidulla sähköllä. Lämmitysjärjestelmät paranevat kuitenkin koko ajan, esimerkiksi Nissan Leaf -sähköauton ilmalämpöpumppujärjestelmä on valmistajan mukaan jopa 70 prosenttia taloudellisempi kuin vanha, Laurikko kertoo.

Suomi, Ruotsi, Norja ja Islanti ovat kehittämässä Rekkeviddehankkeessa Pohjoismaiden oloja kuvastavaa testausmenettelyä sähköautoille.

Sähköbussit tulevat vaikka kylmyys haittaa

”Sähköbussit kehittyvät hillitöntä kyytiä. Suomessa niitä on arkikäytössä kaupunkiliikenteessä jo parin vuoden päästä”, Veolia Transport Finlandin kehitysjohtaja **Sami Ojamo** uskoo.

Hänen mukaansa bussit kelpaavat mihin tahansa kaupunkiin tai taajamaan, jossa on kaupunkiliikennettä. Sen sijaan pitemmille matkoille bussit eivät sovellu, koska niiden kantama on lyhyt.

Kaupungeissa busseja voidaan ladata pääasiassa kahdella tavalla: pääteasemilla pikalatauksin tai varikolla pitempää, parinsadan kilometrin toimintaa varten.

VTT on tutkinut sähköisiä linja-autoja eBus-hankkeessa testilinjalla Espoossa. Ensimmäisenä talvena 2012 portugalilaisen Caetano-bussin heikkoudet selvisivät, kylmyys vei akuista tehon.

Nyt sähköbussia on uusittu. Ojamon mukaan toimien riittävyys paljastuu, kun uudet pakkaset tulevat. ”Odotukset ovat suuret, sillä auto on tänä syksynä toiminut paremmin kuin koskaan.”

Caetanon lisäksi kokeillaan kiinalaisia BYD- ja Ebusco -busseja.

JOUKO KYYTSÖNEN

JAANA KANKAANPÄÄ

Sähköautojen ajomatka pitenee Suomen talvessa, kun sisälämmitysjärjestelmät kehittyvät.

Lämmitysjärjestelmät paranevat koko ajan, johtava tutkija Juhani Laurikko VTT:ltä sanoo.

Päätös autojen päästörajoista lykkääntyi taas

LUXEMBURG (MT)

EU:n ympäristöministerit eivät maanantaina päässeet sopuun uusien autojen hiilidioksidipäästöjä koskevasta rajasta.

Saksa on viivyttänyt päätöksentekoa kesästä saakka, koska se pitää komission ehdottamaa päästörajaa liian tiukkana.

Periaatteessa jäsenmaat ja EU-parlamentti sopivat jo kesällä säännöistä, joiden mukaan uusien autojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö saa vuonna 2020 olla enintään 95 grammaa kilometriltä. Saksa kuitenkin ilmoitti, ettei se hyväksykään päätöstä. Saksaa tukevat Britannia sekä Itä-Euroopan maat, joissa saksalaisilla autonvalmistajilla on tehtaita.

Päästöraja on autonvalmistajakohtainen keskiarvo. Isoihin autoihin keskittyneille valmistajille kuten Mercedekselle ja BMW:lle rajan saavuttaminen on vaikeaa. Pikkuautoja valmistava Italia on taas ajanut mahdollisimman tiukkaa päästörajaa.

Suomen hallitus on tukenut alkuperäisen sopimuksen mukaista rajaa.

Maanantaina ympäristöministerit sopivat, että esitykseen tehdään pieniä viilauksia, joiden toivotaan kelpaavan myös mepeille. Ratkaisu on tarkoitus löytää virkamiestasolla lähiviikkoina.

Käytännössä viilaukset voivat koskea esimerkiksi hyvityksiä, joita autonvalmistaja saa erittäin vähäpäästöisistä malleista. Jos esimerkiksi valmistaa paljon sähköautoja, voi tuottaa enemmän myös isopäästöisiä autoja.

NIKLAS HOLMBERG

Mukana suomalaisten arjessa jo 40 vuotta.
Volkswagen Passat Edition 40 -juhlamallisto.

Passat on ollut menestysmalli sukupolvesta toiseen. Eikä ihme, sillä se on aina ollut kokoluokkansa esikuva niin ajettavuudeltaan kuin teknisiltä ominaisuuksiltaan – eikä suosiolle näy loppua. Tervetuloa tutustumaan tähän kestosuosikkiin.

Polttoainekäyttöinen lisälämmitin alk. 562,11 €[3)]
• Kauko-ohjaus
• Ajastin ja erillinen akku

Juhlan kunniaksi tarjoamme kaiken tämän Passat Edition 40 -malleihin:

Comfortline
• Dynaamiset Bi-Xenon-ajovalot, LED-päiväajovalot ja -takavalot
• Pysäköintituka Park Pilot edessä ja takana
• Täysautomaattinen Climatronic-ilmastointi
• Vakionopeussäädin
• Mukavuusistuimet edessä
• 16” kevytmetallivanteet
• Sumuvalot
• Automaattinen ajovalokytkentä
• Sähköisesti sisäänpäin taittuvat ulkopeilit

Highline
(Comfortline varustelun lisäksi)
• 17” kevytmetallivanteet
• Panoraamakattoluukku/kattoluukku (Sedan)
• Alcantara/nahkaverhoilu

Alltrack 4MOTION
(Comfortline varustelun lisäksi)
• 17” kevytmetallivanteet
• Offroad-maastoajo-ohjelma
• Maavara noin 25 mm korkeampi
• Kangas/Alcantaraverhoilu

Passat Edition 40 svh alk.:
autoveroton hinta 25.530 €, arvioitu autovero[1)] 7.334,15 €, kokonaishinta 32.864,15 €
Huolenpitosopimus alk. 35 €/kk (3 vuoden sopimus, 15 000 km/vuosi)

Auto Bild Palvelu 1 Ostotutkimus 2013 Tutkitusti parasta palvelua.

Das Auto.

Suositusvähittäishinnasto 4.10.2013 + jälleenmyyjäkohtaiset toimituskulut. [1)]CO_2-päästöllä 138 g/km. Yhdistelmäkulutus 4,3–8,6 l/100 km. CO_2-päästöt 114–199 g/km. [3)]Autoveroton hinta 465 €, arvioitu autovero 97,11 €, kokonaishinta 562,11 € CO_2-päästöllä 109 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.