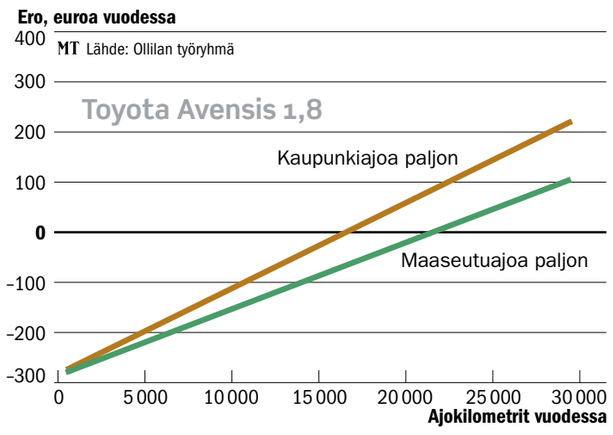
UUTISET

Ei kuulostanut ollenkaan hyvältä. Ei näitä ajoja voi vähentää kuitenkaan. Se tietäisi vain entistä suurempaa veroa. **RAAHELAINEN JARKKO KANSANOJA KILOMETRIVEROSTA**

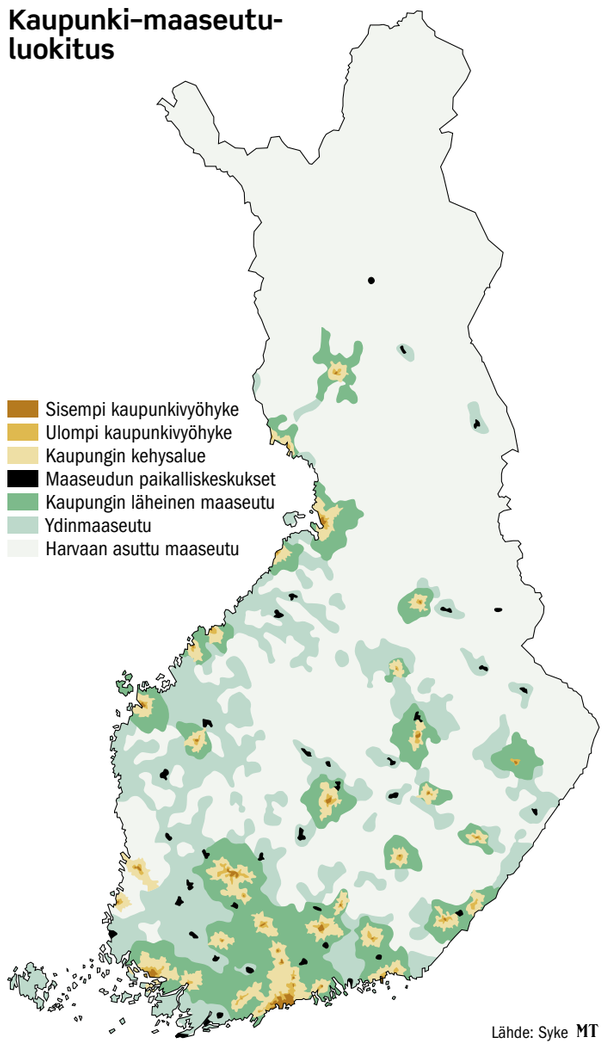
Kilometrivero suosii maaseutua

Jorma Ollila ehdottaa liikenteen verotuksen sitomista ajettuihin kilometreihin. Muutoksesta hyötyisivät maaseudun harvimmin asutulla alueella elävät ja vähän autoa käyttävät.

Alueellisen hinnoittelun vaikutus verrattuna nykyverotukseen



Kaupunki-maaseutu-luokitus



Liikenneministeriön työryhmää vetänyt **Jorma Ollila** esittää siirtymistä liikenteen kilometriverotukseen. Se toisi seurantalaitteet kaikkiin autoihin.

Verotuksen kovuuteen vaikuttaisi ajettujen kilometrien lisäksi auton päästöt. Sen lisäksi maksua porrastettaisiin liikennevirtojen mukaan. Ajaminen harvaanasutulla alueella olisi halvempaa kuin taajamissa.

Muutoksen tavoitteena on pitää valtion liikenteeltä keräämät verot vähintään nykyisellään. Nykyisen järjestelmän uhkana on autojen kulutuksen lasku, joka laskee verotuloja.

Maaseudulla edullisempi liikkua

”Suomi on pitkien etäisyyksien maa, eikä joukkoliikenne ole kattavaa. Maaseudulla asuvia tuettaisiin siten halvemmalla liikkumisella”, Ollila perustelee aluejakoa.

Ollilan aiemmin esittämässä vyöhykejaossa halvempaa verotusta olisi sovellettu vain käytännössä asumattomilla seuduilla. Työryhmän varsinaisessa ehdotuksessa vyöhykkeitä on kolme.

Kolmijaossa edullisemmat vyöhykkeet kattaisivat asumattoman maaseudun lisäksi harvaan asuttuja maaseutupaikkakuntia.

Laskennallisissa esimerkeissä asumattoman alueen taksana on käytetty 1–2 senttiä kilometrillä. Taajaan asutulla maaseudulla 3 senttiä ja kaupungeissa noin 4 senttiä kilometrillä.

Periaate olisi, että vähän ajavat selviävät nykyistä halvemmalla. Paljon ajavia systeemi vastaavasti rokottaa. Kaupungeissa enemmän kuin maaseudulla. Vyöhykkeistä ja taksoista päättäminen jää poliitikkojen tehtäväksi.

Kuorma-autot ulkopuolella

Ollilan mukaan kilometrivero ei koskisi kuorma-autoja ja linja-autoja. Teollisuudelle ja elinkeinotoiminnalle ei lisäkustannuksia haluta sälyttää.

Henkilöautojen osalta reunaehtona on, ettei valtion verokertymä saa laskea. Uusilta autoilta poistuva autovero kerättäisiin siten kilometriveroina takaisin.

Ongelmana on siirtymäkausi. Ilman sitä veromuutoksen odottelu pysäyttäisi autokaupan vuosiksi. Siirtymäaika taas notkahduttaisi verotulot tilapäisesti.

”Tähän emme ole keksineet oikeudenmukaista ratkaisua”, Ollila myönsi.

Kallis rakentaa ja ylläpitää

Toinen järjestelmän heikkous on sen kalleus. Veronkeruun, järjestelmän ylläpidon ja seurantalaitehankintojen kustannukset nousevat satoihin miljooniin euroihin. Työpaikkoja syntyisi etenkin hallintoon.

Myös teknologiateollisuudelle irtoaisi seurantalaitteiden valmistuksesta satojen miljoonien eurojen potti. Autojen paikannus kiinnostaa myös vakuutusyhtiöitä ja erilaisten palveluiden tarjoajia.

Kaupallisista sovelluksista huolimatta Ollila odottaa, että autoilijoiden olisi maksettava seurantalaitteesta hankinnan ja asennuksen lisäksi vuosimaksua.

Ollila myöntää, että nykyinen järjestelmä on moninverroin kustannustehokkaampi. Hän arvelee, että uuteen järjestelmään voitaisiin siirtyä vuoteen 2025 mennessä. Silloin se koskisi kaikkia autoja.

JARMO PALOKALLIO

PEKKA FALI

Raahelainen Jarkko Kansanoja ei pidä paljon ajavien verottamisesta. Hän autoilee 30 000 kilometriä vuodessa.

KILOMETRIVEROSTA LYHYESTI

Autoliitto huolissaan hinnasta

Autoliitto on huolissaan tieverojärjestelmän kustannuksista ja liikenteen verotuksen kiristymisestä, johon tievero näyttäisi väistämättä johtavan. Liiton mielestä 1,8 miljardin euron keräämistä varten ei ole mielekästä rakentaa 460 miljoonaa euroa maksavaa järjestelmää.

Keskusta toivoo nollavyöhykettä

Eduskunnan liikennevaliokunnan keskustalaisten jäsenten mukaan kilometrivero sopii liikenne- ja ympäristöpoliittisiin tavoitteisiin. Keskusta muistuttaa, että oma auto on tulevaisuudessakin välttämätön kulkuneuvo erityisesti maaseudun liikenteessä.

Maksuperusteissa ydinkaupunki-, taajama- ja maaseutualueet pitäisi huomioida erikseen. Myös nollamaksuvyöhykkeitä täytyy harkita.

Kokoomus turvaisi autoilun

Eduskunnan liikennevaliokunnan puheenjohtaja **Kalle Jokinen** (kok.) toivoo älyliikenteen kehittämistä vapaaehtoiselta pohjalta.

Esimerkiksi auton käyttöön perustuvat vakuutukset voisivat kannustaa autoilijoita digitaalisten palveluiden käyttöön. Hän nostaa lähtökohdaksi autoilun kokonaiskustannusten nousun katkaisun. Pitkien välimatkojen maassa työssä käynnin on oltava mahdollista autolla.

”Jättipotti laitevalmistajille”

Perussuomalaisten varapuheenjohtaja **Jussi Niinistö** pelkää autoilijoiden yksityisyyden suojan puolesta. Hän myös arvostelee seurantajärjestelmän kovaa hintaa.

Tievero olisi Niinistön mielestä jättipotti laitevalmistajille, kun jokaiseen autoon olisi asennettava paikannusvekotin.

Uusi verotustapa jakaa mielipiteet

MUHOS (MT)

Pitkien etäisyyksien Pohjois-Suomessa ajatus ajomäärään perustuvasta verotuksesta herättää ristiriitaisia tunteita.

Muhokselta löytyi maanantaina kaksi täysin vastakkaista mielipidettä.

Raahelainen **Jarkko Kansanoja** oli juuri kuullut ehdotuksen radiosta.

”Ei kuulostanut ollenkaan hyvältä. Ei näitä ajoja voi vähentää kuitenkaan. Se tietäisi vain entistä suurempaa veroa”, 30 000 kilometriä vuodessa autoileva Kansanoja sanoo.

Välttämättömät matkat suuntautuvat mökille Paltamoon. Työ ja asunto ovat Raahessa, joten mökkimatka on pisin yksittäinen reitti, jota Kansanoja ajaa.

Entäpä jos autojen hinnat vastaavasti laskisivat?

”Siihen en osaa ottaa kantaa. Ei verotuksella ole ollut tapana laskea.”

”Ehdoton kyllä”

”Ilman muuta. Nyt on oikea ehdotus”, muhoslainen **Vesa Lotvonen** sanoo.

Muhoslainen Vesa Lotvonen kannattaa uutta veroehdotusta lämpimästi.

”Yleensä Suomi kehittyy ihan väärään suuntaan. Rikkaat rikastuvat ja köyhät köyhtyvät.

On aivan oikein, että ne jotka ajavat paljon, myös maksavat enemmän.”

Autojen hintojen alentamisellakaan ei ole kiirettä.

Lotvonen ajaa itse noin 10 000 kilometriä vuodessa.

”Pyrin välttämään turhia ajoja. Kaupparessutkin ajoitan työmatkojen yhteyteen, niin ei tarvitse erikseen ajella.”

Lotvonen kertoo olevansa kolme päivää viikossa töissä ja lopun ajan työttömänä.

”Siinä oppii laskemaan kustannukset tarkasti.”

JOUKO RÖNKKÖ

PÄIVÄN KYSYMYS

Kuinka ymmärtää naista?

Suomalaiset hakevat entistä enemmän tietoa Googlesta.

Kuinka monta hakua päivässä tehdään, Googlen maajohtaja Anni Ronkainen?

Suomessa tehdään noin 30 miljoonaa hakua joka päivä. Ne tarjoavat hyvän näkymän siihen mikä meitä suomalaisia kiinnostaa

Mihin suuntaan hakumäärät ovat menossa?

Hakumäärät kasvavat edelleen. Vuosi sitten suomalaiset tekivät noin 25 miljoonaa hakua päivässä.

Miten haut muuttuvat?

Haetuimpien sanojen listat muuttuvat hitaasti. Sen sijaan nopeat nousijat paljastavat päivän puheenaiheet.

Ketä on haetuimpien henkilöiden listalla?

Suomalaiset rakastavat suomalaista musiikkia. Ykkössijalla on edelleen viimevuotinen ykkönen, laulaja Robin. Kakkossijalle on noussut Cheek.

Miten poliitikot pärjäävät?

Jatkuvasti esillä oleva Timo Soini on ykkönen. Haku on siis puheenaiheiden pulssi.

Mihin muuhun hakua käytetään?

Tietoa haetaan paljon erilaisiin arjen haasteisiin, kuten laihtumiseen ja unen saantiin. Jopa rikastuminen kiinnostaa.

Millaisia hakuja esimerkiksi ”kuinka” ja ”miten” sanoilla on tehty?

Niillä tehtyjä suosituimpia hakuja ovat ”Kuinka ymmärtää naista” ja ”Miten iskeä mies.”

Entä ruokahaut?

Vanhat suosikit, kuten makaronilaatikko, lihapullat ja kaalilaatikko ovat listalla edelleen. Tämän vuoden ykkönen on kuitenkin avokadopasta, mikä kertoo kuluttajien tottumusten muuttumisesta.

JARMO PALOKALLIO

YIT aikoo tuulivoimaa Kyyjärvelle ja Pyhäjärvelle

Rakennusalan yritys YIT suunnittelee tuulivoimapuistoja Keski-Suomeen Kyyjärvelle ja Pohjois-Pohjanmaan Pyhäjärvelle.

Kyyjärven Peuralinnaan on suunnitteilla 7–9 tuulivoimalaa. Saman verran tuulimyllyjä kaavaillaan Pyhäjärven Murtomäkeen.

Voimaloiden yhteisteho on noin 50 megawattia. Vuotuinen sähköntuotanto on suunnilleen yhtä suuri kuin molempien kuntien yhteinen sähkönkulutus.

Kaavoitukset käynnistetään YIT:n mukaan lähiaikoina, tuulimittaukset ensi tammihelmikuussa.

Rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuoden 2015 aikana, voimaloiden pitäisi olla käyttövalmiita vuonna 2016.

Kyyjärven kunnanjohtajan **Eero Ylitalon** mielestä hanke on kunnalle myönteinen.

”Kyyjärven kunta haluaa olla edelläkävijä uusiutuvan energian ja tuulivoiman kehityksessä”, Ylitalo kommentoi.

YIT aikoo hoitaa voimaloiden maanrakennustyöt, perustukset ja sähköistyksen.

REIJO VESTERINEN

» Kyyjärven kunta haluaa olla edelläkävijä uusiutuvan energian kehityksessä.«

EERO YLITALO