



Jorma Ollila ennakoi autoverotuksen siirtyvän käyttöpohjaiseksi aikaisintaan 2020-luvulla. Tuleekin olemaan mielenkiintoista nähdä millaisin toimin Valtiovarainministeriö saadaan luopumaan nykyisestä autoverosta. Siihen taidetaan tarvita ydinpommi!

Jorma Ollila kertoi Vaikuttajien Autoiluakatemiassa väliaikatietoja liikenteen elektronista ohjausta ja tiemaksuja koskettelevan työryhmän puuhista. Jo nyt voi sanoa, että tulossa on kaikkien aikojen katastrofi.

Autoilun verotuksen siirtoa satelliittipohjaiseen järjestelmään tutkiva **Jorma Ollilan** työryhmä on työskennellyt vajaan vuoden. Tulokset kerrotaan virallisesti ulos joulukuun 16 päivänä.

Autoiluakatemiassa syleiltiin huomispäivää. Ennen Ollilan julkituloa Autotuojien toimitusjohtaja **Tero Kallio** kertoi myönteisestä! suhtautumisesta kilometripohjaiseen autoveroon. Polttoaineveroon on Kallion mukaan hankalaa tehdä enää korotuksia kun ei tiedetä miten suhtaudutaan ammattiliikenteeseen tai sähköautojen kuluttamaan energiaan. Puhe vaikutti propagandalta.

Liikenneministeri **Merja Kyllönen** ylisti liikennepoliittista selontekoa, kehotti kokeilemaan uusia tekniikkalajeja, sanoi epäonnistumisen olevan kokeilussa sallittua. Itseohjautuvien robottiautojen hän ennusti olevan laajasti käytössä jo vuonna 2030.

Jorma Ollila hämmästeli tavaraliikenteen elektronisia seurantajärjestelmiä ja kertoi esimerkkinään omien huonekalujensa kuljetuksesta Suomesta ulkomaille seitsemän vuotta sitten. Sen jälkeen hän maalaili elektroniikan mahdollisuuksia autoilijan palveluna pääasianaan navigoinnin muutostilanteesta: ”aiemmin kerrottiin missä olet, nyt kerrotaan mitä muuta siellä on”. Liikenteeseen tulevaa internetiä hän piti seuraavana mullistuksena (on jo!). Verotusnäkökulman hän katsoi lisäykseksi olemassa olevaan teknologiaan. Verojen keruuseen tarvittavan laitteiston hinnaksi hän arvioi 10-30 euroa – se on Ollilan mukaan vain ”chipsi”.



Liikenneministeri Merja Kyllönen on vilpittömän ihastunut satelliittipohjaiseen tienkäyttömaksuun. Häneltä on jäänyt ilmeisesti huomaamatta, että Liikenneministeriöllä ei Suomessa ole verotusoikeutta.

TOTUUKSIA NEUVOSTOLIITON MALLIIN

Arvovaltaiset henkilöt pitivät puheita. Ilmapiiri oli myönteinen. Ilmassa oli ministerin sanojen mukaan tekemisen meininkiä.

Raaka todellisuus jäi kertomatta. Tietosuojavaltuutettu **Reijo Aarnio** viittasi arkipäivään omassa osiossaan muistuttamalla EU:n tietosuojadirektiivistä numero 95/46/EX. Hän myös epäili, että juna on jo mennyt järjestelmän suhteen hänen näkökulmastaan katsottuna. - Mahdollistahan kaikki toki on, sanoi Aarnio epäilevänä.

MITÄ SITTEEN JÄTETTIIN KOKONAAN KERTOMATTA?

Tämän päivän tietojärjestelmät pystyvät keräämään lähes mitä tahansa tietoa uskomattoman paljon. Jos ajoneuvoa seurataan satelliittipohjaisesti, tallentuu samalla esimerkiksi ajoreitti, nopeudet ja pysäköinnit. Tämä antaa mahdollisuuden sakottaa esimerkiksi nopeusrajoituksen ylityksestä jälkikäteen täysin automaattisesti. Seurantaan voi yhdistää myös matkapuhelimen tietoja.

Tieto seurantalaitteen hinnasta on harhaanjohtava. Itse elektroninen osa voi olla 10-30 euron hintainen mutta se tarvitsee ympärilleen kuoret, näytön, näppäimet ja paljon muuta. Autokohtaisen laitteen hinta tuskin putoaa alle 500 euron – onhan se rakennettava kosteutta ja tärinää kestäväksi.

Yksikään asiasta puhunut ei maininnut sanaakaan tiedon keräämisen hinnasta. Tiedon hallitseminen tarvitsee omia laitteitaan ja osaavia ihmisiä. Näiden laitteiden kehityksessä miljoona on pikkuraha – käyttökustannuksista nyt puhumattakaan.

Verolaitteiston harhauttamiseen soveltuvasta tekniikasta ei siitäkään puhuttu. Sitäkin tulee saataville jos laitteisto otetaan käyttöön. Bittinikkarit ovat nopeita! Kuka valvoo, ettei harhautuslaitteiden keräämiä tietoja sitten käytetä muuhun rikolliseen toimintaan. Jos auton omistaja on esimerkiksi mökillä, voidaan kotiin murtautua huoletta!

Kukaan ei puhu sanallakaan siitä, mitä tapahtuu vanhoille, verotetuille autoille jos uusiin tulee seurantapohjainen vero.

Avoimia kysymyksiä on todella paljon.

MITÄ OPITTIIN?

Jorma Ollilan työryhmä on saanut tämän tiedon pohjalla kerätyksi tietoa ja ajatuksia. Julkistetussa muodossa aikaansaannokset vaikuttivat hyvin kevyiltä. Kukaan ei sano mihin hintaan tämä on tehty. Hintaa voisi epäillä korkeaksi.

Autokaupan näkökulmasta uusi järjestelmä olisi ehkä hyväkin – kauppias voisi ainakin haaveilla alhaisista uusien autojen myyntihinnoista.

Elektroniikkateollisuudelle uusi järjestelmä olisi kultakaivos. Parhaassa tapauksessa tuotekehitys tehtäisiin veronmaksajien rahoilla ja laitteiden avulla rahastettaisiin vielä lisää.

Liikenneministeriölle seurantajärjestelmä antaisi mahdollisuuksia autoilija kurittamiseen muun muassa jälkikäteen annettavilla sakoilla. Verotusoikeutta ministeriöllä ei ole – se on Valtiovarainministeriön yksinoikeus. Tiedotustilaisuudessa ei VVM:lle annettu

puhemahdollisuutta.

Puhe polttoaineverotukseen liittyvästä tienkäyttömaksusta ja sen mahdottomuudesta on silkkaa silmänlumetta. Ammattiliikenteelle on hyvinkin helppoa järjestää oma, erillinen palautusjärjestelmä. Suuressa osassa ammattiajossa olevista autoista tiedonkeruujärjestelmä on jo vakiovarusteena. Sähköautot eivät ole ongelma – maassamme rekisterissä olevat sähköautot voi verottaa erikseen yhden työntekijän voimin parissa päivässä.

Tässä vaiheessa voi epäillä, että julkisuudessa käytävä keskustelu on vain asiantuntemattomien poliitikkojen ja rivikansalaisten mielipidemuokkausta. Päätökset uudesta liikenteen lisäverosta on ilmeisesti kulissien takana tehty. Valtio tarvitsee rahaa ja sitä on kerättävä kansalta.

Ja autoilijoitahan voi kusettaa mielin määrin – se on tehty jo ennenkin. Vastausta kokonaan vaille jäi: mihin muuhun kehitteillä olevaa järjestelmää halutaan käyttää, josta nyt ei kerrottu sanallakaan?