

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kuntaliitto toteaa, että fossiilittoman liikenteen tiekartta tukee kuntien omia ilmastotavoitteita. Liikenteen päästöjen leikkaamiseen tarvitaan sekä valtion että kuntien toimenpiteitä ja kumppanuutta.

Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta ja lausuttavana oleva ensimmäinen vaihe keskittyy fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen, ajoneuvokannan uudistamiseen ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseen erilaisin tuin ja kannustimin. Tässä vaiheessa tiekartan kokonaisuus ei vielä ole tiedossa. Keväällä 2021 päätetään tuista ja kannustimista ja myöhemmin päästökaupasta kompensatioineen ja liikenteen veromalleista. Tuet, kannustimet, kompensatiot sekä vero- ja maksuratkaisut myös kytkeytyvät toisiinsa rahoituksen ja vaikutusten kautta, joten olisi ollut eduksi, että koko tämä kokonaisuus olisi ollut yhdessä arvioitavana. Silloin olisi myös ollut mahdollista arvioida toimien riittävyyttä päästötavoitteiden kannalta.

Kuntaliitto toteaa, että tiekartan ensimmäiseen vaiheeseen esitetyt toimenpiteet vievät päästöjen vähentämistä oikeaan suuntaan.

Erittäin kannatettavia toimenpiteitä ovat liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tuen jatkaminen ja korottaminen sekä yksityisen latausinfrastruktuurin tuen jatkaminen ja korottaminen taloyhtiöille sekä laajentaminen työpaikoille.

Sähköteiden soveltavuuden pilotoinnissa Suomen olosuhteisiin tulisi olla kustannushyötytietoinen ja hyödyntää esimerkiksi Ruotsin kokemuksia ja oppeja.

Suomen on tärkeää vaikuttaa EU:n henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen valmisteluun sekä tehdä erityisen aktiivista vaikuttamistyötä, jotta kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot huomioidaan raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan.

Täyssähköautojen hankintatuen jatkaminen ja korottaminen on kannatettavaa, kuten myös yrityksille ja yksityisille henkilöille suunnatun uuden hankintatuen käyttöönotto sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen jatkaminen ja korottaminen ovat hyviä toimia. Konversiotuen jatkaminen vanhan bensiiniauton muuttamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi on perusteltua ympäristöllisistä ja sosiaalista syistä.

Kuntaliitto kannattaa puhtaiden ajoneuvo- ja palveluhankintojen direktiivin määrätietoista toteuttamisessa Suomessa. Asiaa koskeva toimenpide on kuitenkin hieman vaimeasti määritelty tiekartassa sen haasteisiin nähden. Hankintayksiköiden tiedottaminen tiukentuneista tavoitteista on kannatettavaa, mutta tämän ohella julkisissa hankintayksiköissä kuten kunnissa on suuri tarve hankintoihin liittyvälle konkreettiselle ohjeistukselle ja opastuksille mahdollisimman pian ennen kansallisen lainsäädännön voimaantuloa. Uuden lainsäädännön ensivaiheessa tulisikin keskittyä erityisesti toimeenpanon tukeen ja neuvontaan. Lain tavoitteiden toteutuminen edellyttää puhtaiden ajoneuvojen hankinnan lisäksi riittävän lataus- ja jakeluinfrastruktuurin toteutusta kunnissa koko maassa. Valtion tulee kompensoida lain toimeenpanosta kunnille aiheutuvat kustannukset osana valtionosuusjärjestelmää. Kustannusvaikutukset tuleekin päivittää tiekarttaan. Kuntaliitto on antanut asiasta lausunnon 8.2.2021
<https://www.kuntaliitto.fi/lausunnot/2021/lakiluonnos-hallituksen-esitykseksi-laiksi-ajoneuvo-ja-liikennepalveluhankintojen>

Toimenpide kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamisen jatkamisesta sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamisesta maanteiden varsilla ja liikenteen solmukohdissa on tervetullut kestävästä liikkumisesta lisäävä keino. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta ohjataan valtion rahoitusta kuntien vaikuttaviin kävely- ja pyöräilyhankkeisiin. Valtion tulisi ohjata investointiohjelmaan rahoitusta vähintään 30 miljoonaa euroa/vuosi vuosina 2021-2030 (kunnilla 50 % omarahoitusosuus). Esitys maanteiden pyöräiliikenneinfran ja liikenteen solmukohtien pyöräilyolosuhteiden parantamiseen varatusta rahoituksesta vuosille 2021-2030 on vaatimaton (10 M€/vuosi) ja sama kuin Liikenne12-luonnoksessa. Jotta kävelyn ja pyöräilyn isot hyödyt yhteiskunnalle saadaan toteutumaan, valtion tulisi nostaa huomattavasti rahoitusta myös sen omaan infraan. Tämä edistäisi tavoiteltua kävelyn, pyöräilyn ja myös pyöräilymatkailun lisäämistä sekä liikenneturvallisuuden parantamista.

Esitys suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtioavustuksen tason kaksinkertaistamisesta vuosille 2021-2024 on tärkeä. Tämän lisäksi valtion osallistumista koronasta

aiheutuneisiin kaupunkiseutujen lipputulomenetyksiin tarvitaan edelleen vuonna 2021 ja lähivuosina, jotta palveluita pystytään ylläpitämään. Markkinaehtoisen liikenteen supistusten myötä saavutettavuuden turvaaminen edellyttää lisätukea ELY-keskuksille. Joukkoliikenteen pääseminen jaloilleen koronakriisin jälkeen on edellytys kestävästä liikkumisesta, saavutettavuudesta ja liikenteen vähäpäästöisyyden tavoitteille.

Esitys liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tason korottamisesta on kannatettava. Rahoitustason korotus mahdollistaa liikkumisen ohjauksen entistä pitkäjänteisemmän kehittämisen esimerkiksi työnantajayhteistyössä.

Liikenteen verotuksen uudistamisessa tulisi hakea pitkän aikavälin ratkaisua, joka huomioi ilmastotavoitteet sekä julkisen talouden, alueellisen tasa-arvon ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vaateet. Kaupunkiseutujen liikenteen ruuhkamaksujen käyttöönoton mahdollistavan lainsäädännön valmistelussa tulee varmistaa, että tiemaksujen maksutuotot kohdennettaisiin sen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen, jolta ne kerätään.

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry