

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Raportti ja vaikutusarvioinnit lisäävät tietoa eri toimenpiteiden vaikuttavuudesta päästöihin. Tiekartta ei kuitenkaan vielä vastaa siihen, miten Suomi pääsee tieliikenteen päästötavoitteisiin.

Päästövähennystoimien saavuttamiseksi ajoneuvokannan tulisi uudistua ja raskaan liikenteen sekä pakettiautojen muuttua vähäpäästöisemmäksi. Esitetyllä tiekartalla päästövähennystoimet aloitetaan 95 %:n osuudessa päästöistä hankintatuilla ja jakeluverkkoon satsaamalla.

Näistä jakeluinfrastruktuurin tuki palvelee monia ja on hyvä toimi. Jakeluinfrastruktuurin kehityksen edistäminen on tärkeää myös julkiselle sektorille, joka puhtaasti kaluston direktiivin myötä veloitetaan käyttövoimamuutosta ja käytännössä myös jakeluinfrakehitystä tekemään ja kantamaan myös muutoksen kustannusriskejä.

Puuttuvien päästötoimien osalta odotetaan, tuleeko EU:sta uusia yhteisiä välineitä tieliikenteen päästövähennyksiin, ja on varmasti tarpeen koota kotimaisten työryhmien ehdotusten yhteisvaikutuksia.

#### **PANOSTUKSEN JOUKKOLIIKENTEeseen TULEE LÄPILEIKATA KAIKKI SUUNNITELMAT**

Kaikilla kotimaisilla politiikkatoimilla kuten valtakunnallinen liikennejärjestelmätyö, päätökset panostuksista joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn, MAL-sopimukset, verotus, julkista

sektoria määräävä puhtaiden ajoneuvojen ohjaus, on vaikutusta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyyn. Kaupunkiseuduille on päästöjen vähentämisen lisäksi tärkeää toimenpiteiden liikennejärjestelmävaikutukset.

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen on kansalaisten vahva tuki (Ilmastobarometri 2019). Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen on myös kansalaisten vahva tuki (Lähde: Traficom, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään, 2019). Kansallisessa suunnittelussa on jo selvitetty, että muutokset ovat toteutettavissa sosiaalisesti kestävästi.

Kestävään ohjaamisen politiikkatoimien kaupunkiseuduilla tulisi sisältää merkittäviä investointeja joukkoliikennejärjestelmiin, kävelyn ja pyöräilyyn sekä näiden kilpailukykyä huolehtimiseen. Kestävää liikkumista edistetään sekä palveluihin että liikenneverkkoihin liittyvin toimenpitein. Kannatamme toimia 15-17 sekä digitalisaation ja matkaketjujen edistämistä ja sitä että etätyön vaikutuksia seurataan ja tutkitaan.

Joukkoliikenne on talousvaikeuksissa, sillä yhdessä liikkumisen pelko ja koronarajoitukset ovat vähentäneet käyttöä merkittävästi, mutta kaupunkiseutujen palveluja on ylläpidetty niitä tarvitseville. Joukkoliikenne on tärkeää elinkeinoelämälle ja kansalaisille arjen liikkumisessa.

Erilaiset liikkumisen kannusteet ja kuluttajien valinnat voivat koronasyistä tällä hetkellä painottua yksilöliikkumiseen. Ehdotamme, että joukkoliikenteen elvyttämisestä ja keinoista tukea paluuta hyvälle kehitysuralle tehdään erillinen suunnitelma syksyllä 2021.

Kokonaiskehityksen ohjaamisessa näkemyksemme mukaan vaikuttavinta on ”aiheuttaja maksaa”-periaate, mikä sisältyy myös Euroopan komission tavoitteisiin.

## PAIKALLISLIIKENTEEN KALUSTOKEHITYS ON JO PERUSURASSA MUKANA MUTTA TUKITOIMIA TARVITAAN

Linja-autoliikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä on noin 0,8 % ja paikallisliikenteen osuus tieliikenteen päästöistä arviolta 1,8 %. Paikallisliikenneliiton jäsenten kalustokehitysarvioiden perusteella arvioimme, että kaupunkiliikenteen busseista 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Paikallisliikenne on ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa. Tiekartassa kerrotaan, että linja-autoliikenteen kalustokehitys sisältyy jo perusuraan.

EU-ohjaa julkisten hankintojen, mukaan lukien kaupunkijoukkoliikenteen kaluston käyttövoimia, määräämällä puhtaan kaluston osuudesta elokuusta 2021 alkaen vuoden 2030 loppuun. Direktiivin esitöissä todetaan, että julkisen liikenteen osuus liikennealan päästöistä on vähäinen, mutta toimella halutaan edistää markkinakehitystä.

Toivomme että valtio seuraa joukkoliikenteen kustannusten kehitystä ja ryhtyy tarvittaessa tukitoimiin. Investointikyvykyys on turvattava, kun yhtä aikaa elvymme koronakriisistä ja pyrimme toteuttamaan kansallisia ilmasto- ja liikennejärjestelmätavoitteita. Käyttövoimien hintakehitys sisältää myös riskejä, mikäli jonkin käyttövoiman osalta olemme yhden toimittajan varassa, ja kasvava kysyntä nostaa hintoja.

EU:sta tulevan puhtaan kaluston direktiivin selostuksessa valtiota rohkaistaan toteuttamaan toimenpiteitä riittävien taloudellisten resurssien asettamiseksi hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden käyttöön, jotta vältetään sellainen kehitys, jossa hankintojen vähimmäistavoitteiden noudattamisen kustannukset johtaisivat vaikeuksiin. Viranomaisille olisi myös annettava asianmukaista teknistä tukea, jotta vältetään kohtuuton taakka ja optimoidaan direktiivin mahdolliset tulokset. (Perustelukohta 22 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019L1161>)

#### VAIKUTTAVINTA ON LIIKENTEEN HINNOITTELULLA JA VEROTUKSELLA OHJAAMINEN

Liikenteen hinnoittelulla ja verotuksella voidaan ohjata liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä. Kehitystä oikeaan suuntaan ohjaavan perustan luomisen jälkeen on mahdollista saavuttaa entistä tehokkaammin kestävien kulkumuotojen kasvua, ja saada parempaa vaikuttavuutta myös joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteille ja toisaalta kestäviä kulkumuotoja edistäville porkkanoille.

Euroopan komissio julkaisi kesäkuussa 2019 tutkimuksen, joka arvioi liikenteen ulkoisia ja infrastruktuurin

kustannuksia EU28-maissa (Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities -tutkimus

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn_978-92-76-03076-8.pdf)

[isbn\\_978-92-76-03076- 8.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn_978-92-76-03076-8.pdf)) EU-tasolla suositellaan tieliikenteeseen kilometripohjaisten tiemaksujen laajempaa käyttöä sekä niiden porrastamista ajan ja paikan, esimerkiksi ruuhkautumisasteen mukaan. Verotuksessa periaatteen soveltaminen tarkoittaa auton käytön verotukseen siirtymistä auton omistamisen tai hankkimisen verottamisen sijaan.

Kaupunkiseutujen kehittämisen näkökulmasta liikenteen hinnoittelulla ja tienkäyttömaksuilla voidaan yhtä

aikaa ohjata ja tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä, vähentää liikenteen ulkoisia haittoja sekä rahoittaa

liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä. Kun kestävä liikuminen määrittelyyn otetaan mukaan eri

liikkumistapojen ulkoisvaikutukset; ympäristö (ilmasto, CO<sub>2</sub>, ilmansaasteet, melu, well-to-tank, ympäristön

tuhoutuminen) onnettomuudet ja ruuhkautuminen, parhaimpina näyttäytyvät kävely, pyöräily ja joukkoliikenne.

Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon voidaan parantaa myös purkamalla työmatkoilla henkilöautoiluun kohdistuvaa verokevennystä.

## OIKEUDENMUKAISTA SIIRTYMÄÄ TUKISI KULKUMUOTONEUTRAALI TYÖMATKAVÄHENNYS

Työmatkaliikkumisen verovähennys tulisi muuttaa kulkumuotoneutraaliksi. Autoilua jätetään verottamatta arviolta noin 531 miljoonalla eurolla vuosittain (arvioitu palkkatulosta vähennettävän määrän perusteella). Työnantajat satsaavat palkanlisänä autoiluun 608 miljoonaa euroa. Yhteissumma on nelinkertainen verrattuna kaupunkien käyttämän panostuksen kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen.

Työmatkakuluvähennyksellä on merkitystä joukkoliikenteen kilpailukykyyn suhteessa autoiluun. Yksinkertainen kilometripohjainen malli tukisi hyvin liikumisen uusia tapoja ja parantaisi työmatkakuluvähennyksen ennakointimahdollisuuksia. Se myös kohtelisi työntekijöitä tasavertaisemmin.

Kilometripohjaisessa mallissa vähennystä maksettaisiin työpaikan ja kodin välisen matkan kilometrimäärän mukaan. Suomen ympäristökeskus on selvittänyt kilometripohjaiseen malliin siirtymisen mahdollisia vaikutuksia. Kilometripohjaisesta mallista hyötyisivät eniten edullisen joukkoliikennejärjestelmän piirissä asuvat. Siten kilometripohjainen malli voisi kannustaa käyttämään joukkoliikennettä yksityisautoilun sijaan, mutta myös autoilijat saisivat edelleen tukea.

Työmatkakuluvähennysten muutos tukisi kaupunkijoukkoliikenteen palvelutason kehittämisen vaikuttavuutta ja kaupunkiseutujen maankäyttö- ja liikennejärjestelmätoimia. Päästövaikutus pidemmällä aikavälillä voisi olla merkittävä.

-----

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 14 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy

Soininen Minna  
Paikallisliikenneliitto ry