

Färdplan för fossilfria transporter: sammanfattning av konsekvensbedömningar

I den här tabellen har vi samlat resultaten av de centrala konsekvensbedömningar som gjordes för färdplanen. Bedömningarna i sig utgör inga åtgärdsförslag.

Det totala behovet av ytterligare utsläppsminskningar = 1,65 miljoner ton CO₂

<i>Analyserade metoder (en del av bedömningarna har gjorts för flera olika genomför- andenivåer)</i>	<i>Utsläpps- minskning (Mt) år 2030 (På olika ge- nomförandeni- våer) (Bedömnings- utförare i pa- rentes)</i>	<i>Kostnader för staten 2030 (På olika ge- nomförandeni- våer) (Bedömnings- utförare i pa- rentes)</i>	<i>Kostnader för kommuner, företag och hushåll (Bedömningsutförare i parentes)</i>	<i>Andra miljökonsekven- ser (Bedömningsutförare i parentes)</i>	<i>Andra konsekvenser (bl.a. regionala conse- kvenser, konkurrens- förmåga och syssel- sättning) (Bedömningsutförare i parentes)</i>
Stöd					
1) Anskaffningsstödet för renodlade elbilar hålls på nuvarande nivå (2 000 €/bil)	0,0001–0,001 (VTT)	85–90 mn € totalt 2021–2025 (VTT)	Inga konsekvenser för kommuner eller företag. Anskaffningsstödet minskar kostnaderna för hushåll som skaffar en renodlad elbil. På längre sikt kan anskaffningsstödet öka utbudet av elbilar även på marknaden för begagnade bilar, varvid också de som skaffar en begagnad renodlad elbil eventuellt kan dra nytta av stödet. (KM)	Ökad elanvändning i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp och buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna tas ur bruk. (KM)	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland, eftersom stödet kan sökas oberoende av bostadsort. Inga betydande sysselsättande effekter. Användningen av el i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)
2) Anskaffningsstödet höjs trefaldigt	0,0004–0,004 (VTT)	244–298 mn € totalt 2021–2025 (VTT)			

Skrotningspremiökampanjer	~0,005 (Traficom)	8 mn €/kampanj (Traficom)	Skrotningspremiökampanjerna minskar kostnaderna för hushåll som uppfyller villkoren i kampanjen genom att skaffa en ny bil, en kollektivtrafikbiljett eller en elcykel. (KM)	Ökad användning av el och biogas i trafiken, övergången från personbilar till hållbara transportformer och skrotningen av äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna minskar de skadliga miljökonsekvenserna av trafiken. (KM)	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland, eftersom premien kan sökas oberoende av bostadsort. Liten positiv sysselsättande effekt för bilbranschen om man skaffar nya bilar och för kollektivtrafiken/cykelbranschen om man skaffar kollektivtrafikbiljetter eller elcyklar. Användningen av el och biogas i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)
Anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar (t.ex. 2 000–6 000 €/bil)	0,004 (Traficom)	~6 mn € totalt 2021–2024 (Traficom)	Inga konsekvenser för kommunerna. Anskaffningsstödet minskar kostnaderna för företag och hushåll som skaffar elbil. På längre sikt kan anskaffningsstödet öka utbudet av elbilar även på marknaden för	Ökad användning av el och biogas i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp och buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna tas ur bruk.	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland. Användningen av el och biogas i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)

			begagnade bilar, varvid också de som skaffar en begagnad renodlad elbil eventuellt kan dra nytta av stödet. (KM)	Ökad biogasproduktion minskar också t.ex. de skadliga effekterna av gödsel för vattendrag och jordmån. (KM)	
Anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar (t.ex. 50 000 €/elbil, 15 000 €/gasbil)	0,033 (VTT)	~110 mn € totalt 2020–2030 (VTT)	Anskaffningsstödet minskar kostnaderna för (kommuner,) företag (och hushåll) som skaffar en el- eller gasdriven lastbil. Dessutom är driftkostnaderna för dessa bilar lägre än för ”vanliga” lastbilar. (KM)	Ökad användning av el och biogas i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp och buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna tas ur bruk. Ökad biogasproduktion minskar också t.ex. de skadliga effekterna av gödsel för vattendrag och jordmån. (KM)	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland. Användningen av el och biogas i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. Övergången till förmanligare drivkrafter i godstrafiken kan minska industrins transportkostnader och därigenom förbättra Finlands konkurrensförmåga. (KM)
Stödet till den allmänna distributionsinfrastrukturen hålls på 2018–2019 års nivå 2022–2025	0,013–0,026 (VTT)	3 mn €/år (VTT)	De hittills beviljade stöden har uppgått till cirka 4,6 mn € och stödet har vanligen täckt 35 %. Investeringar totalt cirka 13 mn €. Stödet gynnar företag som bygger infrastruktur för distribution eftersom	Ökad elanvändning i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp såsom partiklar och kväveoxider samt buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de	Med hjälp av allmän infrastruktur för laddning och tankning förbättras tillgången till el och gas för trafiken överallt i Finland. Vid beviljandet av stöd till den allmänna distributionsinfrastrukturen

			<p>det minskar deras kostnader.</p> <p>Även kommunerna kan åtminstone i viss mån dra nytta av stödet (t.ex. när det gäller byggandet av infrastruktur för laddning av elbussar).</p> <p>Utöver byggandet av infrastruktur för distribution kan stöden också påskynda uppkomsten av andra nya affärsverksamhetsmodeller (t.ex. utbud och upprätthållande av olika laddningstjänster). Även yrkestrafiken kan dra nytta av stödet när distributionsinfrastrukturen förbättras och allt fler företag får möjlighet att använda alternativa drivkrafter. (KM)</p>	<p>bästa Euroklasserna tas ur bruk. (KM)</p>	<p>beaktas också skillnaderna mellan regionerna: stödet kan uttryckligen riktas till regioner som saknar färdig distributionsinfrastruktur. På så sätt kan man förbättra den regionala rättvisan. Byggandet och upprätthållandet av distributionsinfrastrukturen har en viss positiv effekt för regionens sysselsättning. Användningen av el i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)</p>
Stödet till husbolag för laddningsinfrastruktur hålls på nuvarande nivå 2022–2030	0,02–0,1 (VTT)	5,5 mn €/år (VTT)	Hittills sökta investeringar totalt cirka 17 mn €/stöden uppgår sammanlagt till cirka 5 mn €, om alla projekt beviljas stöd. Husbolagens kostnader cirka 12 mn € (av sökta projekt).	Ökad elanvändning i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp och buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna tas ur bruk. (KM)	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland. Med stödet till husbolag för laddningsinfrastruktur förbättras

			<p>Stödet gynnar husbolag som förbättrar sin laddningskapacitet eftersom det minskar deras kostnader.</p> <p>Investeringarna kan bli stora för husbolagen, men samtidigt ökar förbättringen av laddningskapaciteten i husbolagen bostädernas värde (jfr hissar). (KM)</p>		<p>laddningsmöjligheterna i hemmen överallt i Finland.</p> <p>Byggandet och upprätthållandet av infrastrukturen för laddning har en viss positiv effekt för regionens sysselsättning.</p> <p>Användningen av el i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)</p>
<p>Det nuvarande stödet för kollektivtrafik fördubblas (13,25 + 8,125) i stora och medelstora stadsregioner</p>	<p>0,008 (Traficom)</p>	<p>42,75 mn €/år (Traficom)</p>	<p>Villkoret för statsunderstödet är att kommunen deltar med en minst lika stor insats (13,25 + 8,125 mn €). Kommunerna får biljettinkomster från kollektivtrafiken.</p> <p>Statsunderstödet har en positiv effekt för företagens och hushållens kostnader och deras ekonomiska ställning är minimal. (Traficom)</p>	<p>Personbilstrafikens trafikarbete minskar, vilket i någon mån minskar buller och utsläpp. (Traficom)</p>	<p>Kollektivtrafiken i stora och medelstora stadsregioner har en relativt stor inverkan på näringsverksamheten.</p> <p>Billigare biljettpriser förebygger transportfattigdom.</p> <p>Ökad kollektivtrafik har en liten positiv sysselsättande effekt i stora och medelstora stadsregioner. (Traficom)</p>

Stöd för mobilitetsstyrning	0,0005 (Traficom)	2,5 mn € (Traficom)	Statens finansieringsandel i stödet för mobilitetsstyrning är 50–75 %, vanligen 75 %, dvs. kommunernas finansieringsandel är uppskattningsvis 0,5 mn €. (Traficom)	Utbredningen av hållbara mobilitetsformer har en positiv effekt på luftkvaliteten och bullernivån i städerna, men mobilitetsstyrningens effekt på nationell nivå är relativt liten. (Traficom)	På lokal nivå förbättrar åtgärden mobilitetsmöjligheterna för olika befolkningsgrupper. Effekterna är dock mycket lokala. Inga nämnvärda sysselsättande effekter. Ingen nämnvärd inverkan på konkurrensförmågan. (Traficom)
Trafiksystem och lags tiftning					
1) Investeringsprogrammet för gång och cykling fortsätter 30 mn €/år 2021–2030.	0,004 (Traficom)	30 mn €/år (Traficom)	Kostnader för kommunerna 30 eller 100 mn € (stödet 50 % av de totala projektkostnaderna). Dessutom har kommunerna utgifter för underhåll av gator o.d. Kommunerna, företagen och hushållen gynnas av ökad gång och cykling genom förbättrad folkhälsa. Ökad gång och cykling förbättrar den psykiska hälsan, förebygger övervikt, höjer konditionen på rörelseorganen och förebygger hjärt- och kärlsjukdomar.	Ökad gång och cykling har en liten positiv effekt på luftkvaliteten och bullernivån i städerna, om de nya gång- och cykelsträckorna ersätter personbilstrafik. (Traficom)	Positiv inverkan på den regionala/lokala ekonomin (företag såsom kvartersbutiker och cykelturismens möjligheter) inom de regioner där projekten genomförs. Även positiv inverkan på sysselsättningen under byggtiden i de regioner dit projekten förläggs. (Traficom)
1) Investeringsprogrammet för gång och cykling fortsätter 100 mn €/år 2021–2030.	0,015 (Traficom)	100 mn €/år (Traficom)			

			(Traficom)		
Transportnätet utvecklas	Endast blygsam inverkan fram till 2030. Cirka 0,3 Mt på lång sikt (fram till 2050). (Trafikledsverket)	2 md (Trafikledsverket)	Åtgärder i statens transportnät, inga kostnader för kommunerna. Effekterna för kommunerna uppstår genom eventuella förändringar i utbud och efterfrågan på tjänster. (Trafikledsverket)	De projekt som väljs ska medföra nytta för alla målområden, inklusive övriga miljöeffekter i trafiken. (Trafikledsverket)	Projekt på olika håll i landet. Ökar olika regioners tillgänglighet och sysselsättning under projektens byggtid. CO2-målområdets projekt förefaller gynna den tunga industrin (elektrifiering, fördjupning av farleder). (Trafikledsverket)
Transportnätet underhålls effektivt	0,004 (Trafikledsverket)	40 mn € (Trafikledsverket)	Åtgärder i statens transportnät, inga kostnader för kommunerna. (KM)	Förnyande av beläggning och effektivare vinterunderhåll kan öka de skadliga konsekvenserna för vatten och jordmån. (KM)	Det eftersatta underhållet minskas i synnerhet utanför huvudledsnätet. Utsläppsminskningarna blir små eftersom trafikvolymer är små. Åtgärderna har ändå positiva regionala effekter och en liten positiv effekt på sysselsättningen i regionen under den tid projekten pågår. (KM)
Åtgärder i stora och medelstora stadsregioner för att främja hållbar trafik såsom	0,065–0,1 (Traficom)	Ingen bedömning	Utvecklingen av trafikinfrastrukturen orsakar investerings- och under-	Byggandet av ny infrastruktur för gång, cykling och kollektivtrafik ökar användningen av	Effekterna realiserar i stora och medelstora stadsregioner. Åtgär-

gång och cykling, kollektivtrafik och nya trafik- och transporttjänster.			hållskostnader för den offentliga sektorn, likaså ökningen av utbudet inom kollektivtrafiken till den del den gäller subventionerad trafik och de ökade passagerarvolymerna inte täcker alla merkostnader. Merinkomster uppkommer bl.a. av biljettinkomster från kollektivtrafiken som överskrider merkostnaderna. Förbättrad trafiksäkerhet, minskade trafikutsläpp och folkhälsnytta med gång och cykling ger besparingar i helsesektorns utgifter. Företagen gynnas av att trafiken löper smidigare. Hushållen och i synnerhet de hushåll som saknar bil gynnas av att tjänsterna förbättras. (Traficom)	naturresurser, dock i mindre mån än den infrastruktur för biltrafik som behövs för att svara på motsvarande trafikbehov. Byggandet kan ha skadliga konsekvenser för vatten och jordmån. Utbredningen av hållbara mobilitetsformer har en positiv effekt på luftkvaliteten och bullernivån i städerna. (Traficom)	derna förbättrar arbetsplatsernas tillgänglighet och tillgången till arbetskraft i synnerhet när det gäller den del av befolkningen som inte har möjlighet att använda bil. Sysselsättande effekter uppkommer genom planerings- och byggnadsuppdrag för den nya infrastrukturen och genom uppdrag inom användningen av trafiksystemet (drift och underhåll, produktion av trafik- och transporttjänster). (Traficom)
1) Biogas inkluderas i distributionsskyldigheten och skyldigheten höjs till 33,4 procent (så att den också omfattar 2 TWh biogas)	0,191 (VTT, tilläggsbedömning)	Inga betydande kostnader för staten.	Biogasfordon kan ge besparingar för kommunerna, företagen och hushållen. Gasdrivna fordon är i samma prisklass som	Hanteringen vid biogasanläggningarna av råmaterial för biogas, såsom gödsel, minskar	Produktionen av biogas i Finland av finländska råmaterial ökar sysselsättningen i

2) Biogas inkluderas i distributionsskyldigheten och skyldigheten höjs till 34,4 procent (så att den också omfattar 2,5 TWh biogas)	0,211 (VTT, tilläggsbedömning)		”vanliga” fordon men billigare att använda. För tunga fordon är anskaffningspriset högre än för ”vanliga” fordon, men det jämnar ut sig med tillräcklig körning. Det bör ändå beaktas att uppskattningarna av framtida priser på både biogas och traditionella bränslen i det nya marknadsläget medför många osäkerhetsaspekter. (KM)	de skadliga konsekvenserna för Östersjön, insjöarna och jordmånen. (KM)	Finland, minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. Produktionen av biogas förbättrar sysselsättningen och ökar den ekonomiska tillväxten, ofta i områden utanför tillväxtcentra. (KM)
Beredningen av EU-lagstiftningen påverkas så att CO2-gränsvärdena för person- och paketbilar skärps till minst 40 procent 2030 (nu 37,5 %)	0,106 (VTT, tilläggsbedömning)	Inga betydande kostnader för staten.	Den skärpta lagstiftningen ökar kostnaderna för biltillverkningen, men nya energieffektiva bilar minskar kommunernas, företagens och hushållens kostnader för mobilitet och transport. (KM)	Ökningen av elbilarnas andel av bilbeståndet i tillverkningen kan (utan nya hållbarhetskriterier) öka de skadliga miljökonsekvenserna av utvinningen av batterimineraler. (KM)	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland. Inga effekter för sysselsättningen i Finland. Användningen av el (och biogas) i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)
Prissättning och beskattning av trafiken					

<p>1) Bilskatten slopas för alla bilar</p> <p>2) Bilskatten för renodlade elbilar, laddhybrider och gasbilar lindras så att skatten sjunker till noll 2020–2030</p>	<p>-0,0006–0,008 (=utsläppstillägg) (VTT)</p> <p>0,001–0,009 (VTT)</p>	<p>~330 mn € (VTT)</p> <p>45–49 mn € (VTT)</p>	<p>Slopandet eller lindrandet av bilskatten minskar kostnaderna för kommuner, företag och hushåll som skaffar nya bilar. (KM) Alternativ 1 minskar mest anskaffningskostnaderna för bilar med höga utsläpp. Alternativ 2 medför en relativt liten sänkning av bilpriserna.</p>	<p>Ökad användning av el och biogas i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp och buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna tas ur bruk. En betydande sänkning av priset på nya bilar enligt alternativ 1 kan öka mängden bilar och/eller trafikarbetet, vilket kan ha skadliga miljökonsekvenser. (KM)</p>	<p>Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland.</p> <p>Slopandet av bilskatten kan ha positiva sysselsättande effekter i bilbranschen.</p> <p>Användningen av el och biogas i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)</p>
<p>1) Fordonsskatten för bensin- och dieslbilar höjs trefaldigt; liten tilläggsminskning</p> <p>2) Fordonsskatten för bensin- och dieslbilar höjs trefaldigt; stor tilläggsminskning</p>	<p>0,008–0,009 (VTT)</p> <p>0,02–0,023 (VTT)</p>	<p>-1748–1834 mn € (=ökade skatteinkomster) (VTT)</p>	<p>Höjningen av fordonsskatten ökar kostnaderna för kommuner, företag och hushåll som äger bilar med höga utsläpp, om det inte finns möjlighet att byta fordon. (KM)</p>	<p>Bilar med höga utsläpp är också ofta gamla bilar med högre avgasutsläpp än nya bilar. Ökad skrotning av dessa bilar förbättrar luftkvaliteten. (KM)</p>	<p>Bilbeståndet är olika på olika håll i Finland. De allra äldsta bilarna och bilarna med högsta utsläpp finns i östra, västra och norra Finland. Skattehöjningen har därför de största konsekvenserna inom dessa regioner.</p> <p>Inga betydande effekter på konkurrensför-</p>

					mågan eller sysselsättningen i Finland. (KM)
Beskattningen av tjänstebilsförmån lindras för renodlade elbilar	0,003–0,006 Mt (Traficom)	21–52 mn € (Traficom)	Lindrad beskattning av tjänstebilsförmån minskar kostnaderna för personer som kör tjänstebil men kan öka kostnaderna för företag som tillhandahåller tjänstebilar, om priserna på renodlade elbilar är högre än priserna på vanliga förbränningsmotorbilar. (KM)	Ökad elanvändning i trafiken minskar uppkomsten av hälsovådliga utsläpp och buller i trafiken, särskilt om lite äldre bilar som inte hört till de bästa Euroklasserna tas ur bruk. (KM)	Inga särskilda regionala konsekvenser i Finland. Inga effekter för sysselsättningen i Finland. Användningen av el i trafiken minskar Finlands beroende av olja och förbättrar Finlands bytesbalans. (KM)
1) Trängselavgifter införs i Helsingforsregionen	0,05–0,07 Mt (VTT)	-150 mn €/år (=inkomstökning) (VTT)	Kan generera inkomster för kommunerna via ökade inkomster från kollektivtrafikbiljetter. Kan dock också öka kommunernas kostnader till den del det gäller subventionerad trafik och de ökade passagerarvolymer inte täcker alla merkostnader.	Förbättrar luftkvaliteten och minskar bullernivån i städerna, om trafikvolymer minskar till följd av trängselavgifterna. (KM)	Gäller uttryckligen större stadsregioner. Trafiken blir smidigare när trafikvolymer minskar. Detta gynnar såväl själva centralstaden som bilister från kranskommuner på besök i centralstaden. (KM)
2) Trängselavgifter införs i Tammerfors och Åbo	0,012–0,025 Mt (VTT)	34 mn €/år (=inkomstökning) (VTT)	Ökar i viss mån kostnaderna för företag och hushåll som använder bil. (KM)		

<p>1) Bränsleskatten höjs till 100 €/tCO₂ 2025 och till 150 €/tCO₂ 2030. Pumppriserna stiger uppskattningsvis med cirka 5 procent 2025 och cirka 13–15 procent 2030 i förhållande till basscenariot. Skatthöjningen för fossila bränslen är cirka 20 c/l och för biobränslen 2–7 c/l 2030.</p> <p>2) Bränsleskatten höjs till 100 €/tCO₂ 2025 och till 200 €/tCO₂ 2030. Skatthöjningen för fossila bränslen är cirka 34–40 c/l och för biobränslen 10–20 c/l 2030.</p>	<p>0,5–0,6 Mt (arbetsgruppens permanenta sakkunniga, KM)</p> <p>0,9–1 Mt (arbetsgruppens permanenta sakkunniga, KM)</p>	<p>-350–500 mn €/år 2030 (=inkomstökning) (arbetsgruppens permanenta sakkunniga, KM)</p> <p>-650–800 mn €/år 2030 (=inkomstökning) (arbetsgruppens permanenta sakkunniga, KM)</p>	<p>På basis av konsekvensbedömningen förbrukar låginkomsthushållen betydligt mindre bränsle och orsakar betydligt mindre utsläpp inom privatbilismen än höginkomsthushållen överallt i Finland. Den främsta förklarande faktorn för bränsleförbrukning är körda kilometer, inte t.ex. vilken fordonsteknik som används (g/km).</p> <p>En granskning av den andel av de disponibla inkomsterna som går till bränsleanskaffning per år visar dock att andelen av inkomsterna är klart större bland de hushåll som har de allra lägsta inkomsterna än bland medel- och höginkomsttagarna, men antalet sådana hushåll är litet. (Aalto-universitetet, KM).</p>	<p>Åtgärden minskar efterfrågan på bränsle med uppskattningsvis 5–10 % eller 10–20 % beroende på om åtgärd 1) eller 2) genomförs, vilket förväntas minska buller- och luftföroreningsproblemen i någon mån, när antingen prestandan eller tekniken är flexibel. Exempelvis är buller från elbilar i stadsregioner mindre än buller från förbränningsmotorbilar. Det finns dock ingen kvantitativ uppskattning av effekten att tillgå. (KM)</p>	<p>Eftersom låginkomsttagarnas utsläpp överallt i Finland är lägre än medel- och höginkomsttagarnas kan hushållen med de lägsta inkomsterna kompenseras för bränsleprishöjningen med en liten andel av de totala influtna intäkterna. Detaljerna i kompenseringen, såsom kriterierna för beviljandet, påverkar vilka effekter den slutligen har. (Aalto-universitetet, KM).</p>
--	---	---	--	--	---

<p>Utsläppshandeln i vägtrafiken</p>	<p>Upp till 1,65 Mt (om ingen annan av åtgärderna ovan genomförs och/eller potentialerna för utsläppsminskning nedan inte realiserar).</p>	<p>Liksom den utsläppsminskande effekten beror också intäkts-effekterna direkt på de andra föreslagna åtgärderna och deras förväntade utsläppsminskande effekter. (KM)</p>	<p>På basis av konsekvensbedömningen förbrukar låginkomsthushållen betydligt mindre bränsle och orsakar betydligt mindre utsläpp inom privatbilismen än höginkomsthushållen överallt i Finland. Den främsta förklarande faktorn för bränsleförbrukning är körda kilometer, inte t.ex. vilken fordonsteknik som används (g/km).</p> <p>En granskning av den andel av de disponibla inkomsterna som går till bränsleanskaffning per år visar dock att andelen av inkomsterna är klart större bland de hushåll som har de allra lägsta inkomsterna än bland medel- och höginkomsttagarna, men antalet sådana hushåll är litet. (Aalto-universitetet, KM).</p>	<p>Liksom den utsläppsminskande effekten beror också effekterna på bullernivån och luftkvaliteten direkt på de andra föreslagna åtgärderna och deras förväntade utsläppsminskande effekter.</p> <p>Drivkraftsövergången förväntas minska buller- och luftföroreningsproblemen i viss mån, när antingen prestandan eller tekniken är flexibel. Exempelvis är buller från elbilar i stadsregioner mindre än buller från förbränningsmotorbilar. Det finns dock ingen kvantitativ uppskattning av effekten att tillgå. (KM)</p>	<p>Eftersom låginkomsttagarnas utsläpp överallt i Finland är lägre än medel- och höginkomsttagarnas kan hushållen med de lägsta inkomsterna kompenseras för bränsleprishöjningen med en liten andel av de totala influtna intäkterna. Detaljerna i kompenseringen, såsom kriterierna för beviljandet, är i grund och botten ett politiskt beslut. Forskningsgruppen vid Aalto-universitetet förbereder ett detaljerat förslag till en kompensationsmekanism som offentliggörs den vecka som börjar 19.10. I planeringen av mekanismen måste man välja mellan enkelt och exakt. (Aalto-universitetet, KM).</p>

Potential för utsläppsminskning					
Distansarbete	0,095 (Traficom)	Inga betydande kostnader för staten (KM)	Inga betydande kostnader för distansarbetande hushåll eller företag. Hushållen kan tvärtom nå besparingar i sina mobilitetskostnader tack vare distansarbetet. Negativa konsekvenser för olika aktörer inom kollektivtrafiken, eftersom distansarbete också minskar antalet användare av kollektivtrafik och biljettkomsterna. (KM)	Minskningen av trafikarbetet har en positiv effekt på städernas luftkvalitet och bullernivå, naturens mångfald och övriga miljöaspekter i trafiken. (KM)	Förbättrar tillgängligheten i olika regioner och människors möjlighet att arbeta även i glesbygder. Inga betydande sysselsättande effekter. (KM)
Logistiken digitaliseras	0,09–0,24 (Ramboll)	Inga betydande kostnader för staten (KM)	Inga betydande kostnader för företagen. Företagen kan däremot nå besparingar i sina trafik- eller transportkostnader i och med att digitaliseringen effektiviserar verksamheten. (KM)	Effektiviseringen av logistiken och minskningen av trafikarbetet har en positiv effekt på städernas luftkvalitet och bullernivå, naturens mångfald och övriga miljöaspekter i trafiken. (KM)	Gör transporter smidigare i olika regioner och förbättrar därigenom den regionala jämlikheten. Förbättrar konkurrensförmågan hos företag som tillhandahåller och beställer transporttjänster genom minskade transportkostnader. Inga betydande sysselsättande effekter. (KM)

Nya trafik- och transporttjänster	-1,65 (=utsläppsökning, utan styrande politik) -0,33 (=utsläppsminskning, stark styrning) (KM)	Inga betydande kostnader för staten (KM)	Kan öka eller minska hushållens kostnader beroende på nuvarande och nya mobilitetssätt. (KM)	Minskar de skadliga miljökonsekvenserna av trafiken, om människor övergår från personbilar till kollektivtrafik, gång och cykling. Ökar de skadliga miljökonsekvenserna, om människor övergår från kollektivtrafik och/eller gång och cykling till bilar (taxi, bildelning e.d.). (KM)	Ökar affärsmöjligheterna både på landet och i städerna. Förbättrar mobilitetsmöjligheterna för personer som inte äger en bil. Förbättrar i bästa fall tillgängligheten i olika regioner. Ökar sysselsättningen. (KM)
-----------------------------------	--	--	--	--	--