

Fossiilittoman liikenteen tiekartta - valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Yhteenvedo periaatepäätöksen luonnosta koskevista lausunnoista

1. Johdanto

Fossiilittoman liikenteen tiekartan eli kotimaan liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen luonnos oli lausuntokierroksella 15.1.-19.2.2021. Lausuntokierroksen aikana saatiin yhteensä 349 lausuntoa. Näistä 176 oli yksityishenkilöiden lausuntoja ja 173 organisaatioiden lausuntoja. Lausuntoja kerättiin ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi:n kautta. Lisäksi ministeriöt ovat toimittaneet lausuntoja suoraan tiedonhallintajärjestelmään ja muutama lausunto on toimitettu liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon. Lausuntopalvelun kautta saapuneet lausunnot ovat nähtävissä lausuntopalvelu.fi:ssä sekä kirjaamoon tai tiedonhallintajärjestelmään saapuneet lausunnot [fossiilittoman liikenteen tiekartan hankeikkuna-sivulla](#).

Tämän yhteenvedon luvussa 2 on kuvattu organisaatioiden antamien lausuntojen keskeistä sisältöä tiekarttaluonnoksen rakennetta noudattaen. Yksityishenkilöiden lausuntojen sisältö on tiivistetty lukuun 3.

2. Organisaatioiden lausunnot

Lausunnonantajaorganisaatioihin kuului etujärjestöjä, kauppakamareita, kuntia, kuntayhtymiä, korkeakouluja, liikelaitoksia, maakuntaliittoja, ministeriöitä, tutkimuslaitoksia ja -hankkeita, virastoja, ympäristöjärjestöjä ja yrityksiä (luettelo liitteenä).

Kymenlaakson liitto, Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ja oikeusministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa asiasta. Traficom lausui ainoastaan mahdollisten toimeenpanotehtävien vuoksi virastolle kohdistuvista kustannusvaikutuksista, ei tiekartan sisällöstä.

Luonnos sai kiitosta kattavasta valmistelusta yhdessä sidosryhmien kanssa (työryhmä) ja monet lausunnonantajat ilmaisivat toiveensa ja halukkuutensa osallistua myös jatkovalmisteluun dialogissa esimerkiksi lausuntokierrosten tai asiantuntijakuulemisten muodossa. Myös sidosryhmistä koostuvan seurantaryhmän perustamista ehdotettiin.

Organisaatiot kommentoivat niin tiekartan yleistä sisältöä kuin kannaltaan keskeisiä toimenpiteitä.

2.1. Lausunnot tiekartan yleisestä sisällöstä

2.1.1. Tiekartan tavoitteet ja painotukset

Tiekartan tavoitetta kotimaan liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä ja liikenteen hiilineutraaliudesta 2045 mennessä pidettiin pääsääntöisesti tärkeänä. Useat lausunnonantajat, kuten monet kunnat ja maakuntaliitot, kertoivat fossiilittoman liikenteen tiekartan olevan linjassa tai tukevan toimijoiden omia päästövähennys- tai hiilineutraaliussuunnitelmia.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Jotkin lausunnonantajat toivoivat tiekartan tavoitteisiin ja toimenpiteisiin enemmän kunnianhimoa. EU:n kiristyvät päästövähennystavoitteet ja kasvava paine päästövähennyksille taakanjakosektorilla ml. liikenne nostettiin esiin useissa lausunnoissa. Hintaohjaus nähtiin tarpeellisena päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Lausuttiin myös, että tiekartan toteuttaminen tuo haasteiden lisäksi mahdollisuuksia, joita tulisi käsitellä tiekartassa laajemminkin. Toisaalta yksittäisissä lausunnoissa viestittiin, ettei päästövähennyksiä tulisi tavoitella Suomessa liian nopeasti tai lainkaan.

Monissa lausunnoissa korostettiin, ettei liikenteen päästöjen vähentämiseen ole yhtä ratkaisua vaan tarvitaan monia keinoja. Useat lausunnonantajat korostivat sääntelyn ennustettavuuden tärkeyttä. Huomautettiin myös, että tulisi säilyttää mahdollisuus eri sektoreiden väliseen joustoon päästövähennysten toteuttamisessa kustannustehokkuuden maksimoimiseksi.

Keskeinen huoli useissa lausunnoissa oli liikenteen ja kuljetusten kustannusten nousu päästövähennystoimenpiteiden vuoksi ja sen vaikutukset kotitalouksille, elinkeinoelämälle, työpaikoille, kansantaloudelle ja kilpailukyvyille. Ammattiliikenteen kustannuskilpailukyvyn varmistamista, tarvittaessa kompensoinnin keinoin, korostettiin useissa lausunnoissa. Muistutettiin toimialan omista tiekartoista, joissa tavoitteet saavutettaisiin liikenteen ja logistiikan kustannustasoa nostamatta. Esitettiin tiekartan toimiin liittyen myös huoli huoltovarmuudesta erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Lisäksi esimerkiksi viranomaisten ja puolustusvoimien tarpeet ajoneuvokalustolle tulisi ottaa huomioon. Esille nostettiin myös historiallisia ajoneuvoja koskevia näkökulmia.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien ja globaalissa kasvussa ja liikenteen palvelullistumisessa nähtiin myös merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia. Markkinoita suomalaiselle osaamiselle nähtiin kestävän ja innovatiivisen liikkumisen ja logistiikan palveluissa, bio- ja sähköpolttoaineissa sekä älykkään sähköverkon ratkaisujen kehittämisessä, kun sähköautot yleistyvät.

Lausunnoissa kommentoitiin aktiivisesti tiekartan tavoitetta siitä, että henkilöautojen ajokilometrit eivät kasvaisi enää vuosina 2020-2045 verrattuna vuoteen 2019. Tavoite suoritteen kasvun taittamisesta nähtiin keskeisenä. Suoritteen kasvun taittamiseksi toivottiin lisähuomiota erityisesti liikennejärjestelmän systeemiseen muuttamiseen kautta. Mahdollisuuksia nähtiin erityisesti kaupunkialueilla. Kestävien kulkutapamuotojen edistämisen, kuten puhtaisiin käyttövoimiin nojaavan joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn, toivottiin näkyvän vahvemmin tiekartassa. Esitettiin myös konkreettisen numeerisen tavoitteen asettamista henkilöautojen liikennesuoritteen vähenemiselle tai joukkoliikenteen määrän kasvattamiselle.

Alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus nähtiin lausunnoissa tärkeänä. Esille nostettiin vapaa ja yhdenvertainen oikeus liikkumiseen, esteettömyys valittavissa ratkaisuissa (mm. joukkoliikenne ja matkaketjut, latausinfra, taksikuljetuksissa käytettävät ajoneuvot) sekä erityisryhmien mahdollisuudet autoiluun ja vähäpäästöisten autojen hankintaan. Osassa lausunnoista korostettiin henkilöautoilun välttämättömyyttä erityisesti harvaan asutuilla alueilla tai myös kaupungeissa arjen mahdollistajina.

Tiekartan päästövähennystoimien painottumista tieliikenteeseen pidettiin pääasiassa perusteltuna. Muutama toimija toivoi eri liikennemuotojen päästövähennystoimia katsottavan vahvemmin kokonaisuutena ja esitettävän tavoitteita eri liikennemuoto-osuuksille. Kansallisten toimien lisäksi myös rajat ylittäviin yhteyksiin toivottiin huomiota.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Osassa lausunnoista painotettiin logistiikan merkitystä, tarvetta tarkastella logistiikkaa kokonaisuutena sekä valtion roolia logistiikan päästövähennyksen edistämiseksi. Biodieselin merkitystä raskealle kalustolle nostettiin esiin. Useissa lausunnoissa raide- ja vesikuljetuksilla nähtiin mahdollisuuksia. Peräänkuulutettiin mm. kuljetusten ympäristöystävällisyyden vertailuperusteita. Paketti- ja kuorma-autojen kuljetussuorituksen kasvun hidastamista pidettiin joissakin lausunnoissa haasteellisena, ottaen huomioon mm. sähköistyvien ajoneuvojen pienempi kuljetuskapasiteetti.

Lausunnoissa esitettiin myös selvennystoiveita luonnoksessa käytettyyn terminologiaan sekä joidenkin virheellisten kirjausten korjauksia.

2.1.2. Vaikutusten arviointi

Tiekartan taustalle tehtyä vaikutusarviointia kommentoitiin laajasti ja myös erisuuntaisin kommentein. Yhtäältä vaikutusarviointia kiitettiin esimerkiksi sosiaalisen oikeudenmukaisuuden arvioinnista ja toimenpiteiden kustannusten arvioimisesta.

Yleisin kritiikki kohdistui siihen, ettei toimenpiteiden taloudellinen vaikutusarviointi ole riittävän kattava, vaan se tulisi laajentaa valtiontalouden lisäksi koskemaan esimerkiksi kotitalouksia, elinkeinoelämää ja kilpailukykyä ja laajemmin koko kansantaloutta. Toimenpiteiden esitetty hintavaihtelu (€/CO₂-tonni) nähtiin yksissä lausunnoissa hyvänä esitystapana, toisissa laskentaa kritisoitiin puutteelliseksi.

Esiin nostettiin, että toimien kustannustehokkuutta olisi kuvattava tarkemmin ja tarkoituksenmukaisinta olisi edistää kustannustehokkaimpia toimenpiteitä. Myös uusien ratkaisujen vientipotentiaalia toivottiin arvioitavaksi.

Niin kustannus- kuin päästövaikutuksia toivottiin esiteltävän läpinäkyvämmiin. Muutamassa lausunnossa huomautettiin, että tiekartassa käytettyihin lähtökohtiin, skenaarioihin ja nykytoimilla saavutettavien päästövähennyksien arviointiin liittyy epävarmuuksia. Liikenteen perusennusteen päivitystarve nostettiin esiin.

Joissakin lausunnoissa esitettiin, että tiekartan ensimmäisen vaiheen tukitoimien todelliset päästövähennysvaikutukset voisivat todellisuudessa olla tiekartassa arvioitua suurempia.

Todettiin, että useisiin esitettyihin hiilidioksidipäästöjen vähennystoimiin liittyvät muut ympäristö- ja terveysvaikutukset (kuten melun ja ilmansaasteiden väheneminen, aktiivisen liikkumisen lisääntyminen) jäävät vaille huomiota, vaikka ne ovat olennaisia yhteiskuntataloudellisten vaikutusten kannalta.

Huomautettiin, että myös yksittäisten toimien yhteisvaikutuksia olisi pyrittävä arvioimaan kattavammin. Toivottiin jatkossa myös kustannusanalyysien kehittämistä taakanjakosektorin eri toimintojen ja EU:n päästökaupankin piirissä olevien toimintojen vertailun mahdollistavaksi.

2.1.3. Tiekartan kytkeytyminen muihin tavoitteisiin ja ohjelmiin

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Liikenteen päästövähennyksiin vaikuttavien toimenpiteiden kokonaiskuvaa toivottiin kirkastettavaksi ja myös systeemitaso vaikutukset ja hyödyt esiin tuotavaksi. Määrätietoisuutta lisäämällä tiekartta voisi antaa entistä vahvemman signaalin muutoksesta koko yhteiskunnalle.

Useissa lausunnoissa huomioitiin ja pidettiin osin sekavana toimenpiteiden jakautumista eri ohjelmiin tai eri hallinnonaloille. Myös eri ohjelmien valmistelun aikataulu asettaa haasteita. Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (VLJS, Liikenne 12) toivottiin sovitettavan selkeämmin yhteen tavoitteiden ja toimenpiteiden osalta sekä fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet ja tavoitteet tuotavan selvästi osaksi Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Valtiovarainministeriön liikenteen verotuksen työryhmän työhön kohdistettiin paljon odotuksia ja myös sen toimenpiteitä toivottiin tuotavan selkeämmin osaksi liikenteen päästövähennyskokonaisuutta.

Regulaation ennustettavuuden varmistaminen nähtiin tärkeänä, ottaen huomioon, että useissa eri ryhmissä valmistellaan osin samoja asioita koskevia toimia.

2.2. Lausunnot tiekartan tavoitteista ja toimenpiteistä vuoteen 2030

Toimenpiteiden vaiheistamista pidettiin useissa lausunnoissa järkevänä, tosin annettiin myös lausuntoja, joissa nähtiin tarpeellisenä kaikkien toimien sitominen yhteen pakettiin. Erityisen paljon organisaatioiden kommentteja keräsivät ensimmäisen vaiheen suorat tukitoimenpiteet. Ensimmäisen vaiheen tukitoimenpiteiden kannustavuutta pidettiin pääasiassa hyvänä lähtökohtana ja toimenpiteet toivottiin pantavan toimeen nopeasti. EU-vaikuttamisen osalta esitettyjen toimenpiteiden realisoitumiseen katsottiin liittyvän epävarmuuksia.

Muutamassa lausunnossa huomautettiin, että ensimmäisen vaiheen toimet eivät riitä päästövähennystavoitteen saavuttamiseen. Monissa lausunnoissa todettiin myös, että ensimmäisen vaiheen vaikuttavuutta ei käytännössä päästä arvioimaan, ennen kuin seuraavat vaiheet olisi jo tarkoitus käynnistää.

Toisen ja kolmannen vaiheen toimenpiteet ja aikataulut jakoivat lausunnonantajien näkemyksiä enemmän. Toisen vaiheen toimenpiteiden selvittämistä pääasiassa kannatettiin, mutta aikataulua pidettiin osassa lausunnoista liian kiireisenä. Toisaalta osa lausujista toivoi joidenkin vaiheen kaksi toimenpiteiden, erityisesti etätyön, sisällyttämistä jo ensimmäiseen vaiheeseen.

Kolmannen vaiheen osalta osa lausujista piti toimenpiteiden valmistelua tai käyttöönottoa kiireellisenä tehtävänä ja jotkut myös katsoivat, ettei syksyyn 2021 ole aikaa odottaa. Osa lausujista taas katsoi, että ehdolliseksi tarkoitettujen kolmannen vaiheen toimenpiteiden suhteen päätöksenteko syksyllä 2021 on liian aikaista ja esitti vähintään kahden vuoden lykkäystä.

2.2.1. Oikeudenmukaista siirtymää tukevat toimenpiteet (vaihe 1)

Ensimmäisen vaiheen oikeudenmukaista siirtymää tukevia toimenpiteitä pidettiin lähtökohtaisesti kansalaisille, yrityksille ja julkiselle sektorille rohkaisevana kokonaisuutena. Tukien määräaikaisuus nähtiin hyvänä. Useat polttoaineen jakelijat ja latausratkaisujen tuottajat korostivat markkinaehtoisuutta kaupallisesti kestävästä siirtymästä takaamiseksi. Muutamassa lausunnossa kyseenalaistettiin tai toivottiin tarkemmin arvioitavaksi tukipolitiikan kustannustehokkuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla

Lähtökohtaisesti useimmat lausujista jakoivat tiekartan näkemyksen siitä, että liikenteen päästöjen puolittamiseen tarvitaan useampia käyttövoimia eri ajankohtina. Näkemykset eri käyttövoimien rooleista kuitenkin poikkesivat toisistaan.

Toteutettavien ratkaisujen teknologianeutraaliutta ja markkinaehtoisuutta korostivat erityisesti elinkeinoelämän toimijat ja sidosryhmät. Huoltovarmuusnäkökulman tärkeys käyttövoimaratkaisuja tehtäessä nostettiin myös esiin.

Sähkön roolia fossiilisten polttoaineiden korvaajana pidettiin keskeisenä. Joissakin lausunnoissa korostettiin erityisesti täyssähköistymisen merkitystä. Muistutettiin myös sähköntuotannon lähteiden merkityksestä päästöille sekä sähköautojen ja -akkujen tuotantoon liittyvistä kestävyysaasteista ja talviolosuhteiden vaikutuksesta käytettävyyteen. Huomautettiin, että sähköistymisen myötä liikenne siirtyy käytännössä osaksi EU:n päästökauppaa (sähköntuotanto kuuluu järjestelmään).

Useissa lausunnoissa tunnistettiin biopolttoaineiden ja biokaasun rajalliset raaka-aineet ja nähtiin järkevänä niiden ohjaaminen erityisesti niihin liikennemuotoihin (raskas liikenne, lento- ja meriliikenne), joissa on tarjolla vähemmän muita käyttövoimaratkaisuja. Muutamat lausujat olivat sitä mieltä, että biopolttoaineita tulee varata jossain määrin myös henkilöautoiluun.

Suunnitelmaa eri liikennemuotojen käyttövoimatarpeista toivottiin selkeytettävän. Todettiin myös, että olisi pohdittava laajemmin, mitä vaihtoehtoisia energiamuotoja milläkin yhteiskunnan sektorilla kannattaa käyttää. Esimerkiksi biokaasun osalta todettiin, että tehokkainta olisi korvata maakaasu biokaasulla laajemmin taakanjakosektorilla kuin keskittää se liikenteeseen.

Nestemäiset biopolttoaineet nähtiin pääosin tehokkaana toimenpiteenä. Niiden käytön keskeisimmät huolet liittyivät raaka-aineiden kestävyteen sekä mahdollisen laajemman käytön aiheuttamaan kustannusnousuun. Myös sopimattomuus kaikkiin automalleihin ja jakeluinfran puutteet nostettiin esiin.

Biokaasun liikennekäyttö nähtiin avainratkaisuna erityisesti raskaammalle liikenteelle sekä osin myös henkilöautoilulle useilla alueilla. Kuitenkin biokaasun liikennekäytön toimenpiteisiin nähtiin liittyvän riskejä useiden ajoneuvovalmistajien kaasautojen kehittämistyön loppumisen tai alan liiketoimintaan liittyvien kannattavuuskysymyksien vuoksi.

Jakelu/latausinfrastruktuurin tuet ja biokaasu nähtiin toimenpiteistä positiivisimmassa valossa, tosin infraan tukia toivottiin lisää. Joissakin lausunnoissa toivottiin infran sijoittelun strategista ja käytännön verkostosuunnittelua, alueellisen kattavuuden varmistavia mekanismeja, tuen hakuun liittyvien prosessien kehittämistä sekä koulutusta ja verkostoitumista.

Latausinfrastruktuuria toivottiin ammattiliikenteessä olevan kaluston pikalatausinfraan. Raskaan kaluston lataus- ja tankkaustarpeet toivottiin huomioitavan tuen jakamisessa. Mikäli biokaasua kanavoitaisiin ensisijaisesti raskaammalle liikenteelle, tulisi se huomioida tuen avulla rakennettavassa infrastruktuurissa. Latausjärjestelmien suunnitteluun ja ominaisuuksiin ml. helppokäyttöisyys myös erityisryhmät huomioiden sekä sähköverkkoa tukevat älykkäät ratkaisut toivottiin myös kiinnitettävän huomiota.

Osa lausujista näki tarpeelliseksi lisävaikutusarviot etanolin liikennekäytön kasvattamisen vaikutuksista kokonaisuuteen tai yksittäiselle toimenpiteelle kuten jakeluelvoitteelle. Konkreettisine lisätoimenpiteinä etanolin liikennekäytön lisäämiseksi ehdotettiin mm. konversiolaitteiden tyyppihyväksyntäjärjestelmän luomista. Myös bensiinituotteiden etanolirajojen nostamista kannatettiin useamassa lausunnossa.

Tiekarttaluonnoksen toimenpidettä **1) Sisällytetään biokaasu ja sähköpolttoaineet jakeluelvoitteeseen ja nostetaan jakeluelvoitetta 34 prosenttiin** osa lausujista piti hyvänä sellaisenaan. Bio- ja sähköpolttoaineita kannatettiin useissa lausunnoissa. Monet pitivät kuitenkin toimenpiteen aika- taulua liian nopeana tai toimenpiteen tavoitetasoa liian korkeana jo nykytasolla nestemäisten biopolttoaineiden rajallisesti saatavissa olevan raaka- aineen vuoksi. Biopolttoaineiden tuotannon kestävydestä, kotimaisen tuotannon osuudesta sekä kustannusvaikutuksista kuluttajille ja jakelijoille ja laajemmin yhteiskunnalle toivottiin lisää selvyyttä. Sähköpolttoaineiden osalta toivottiin pikaista saatavuuden ja tuotannon kehityksen selvitystä.

Kiinnitettiin huomiota, että työ- ja elinkeinoministeriö viimeistelee parhaillaan kansallisen jakeluelvoitelainsäädännön uudistamista. Uudistus sisältäisi jakeluelvoitteen laajentamisen sähköpolttoaineisiin ja biokaasuun, mutta jakeluelvoitteen kasvattamista ei ole sisällytetty tähän työhön, vaan se arvioitaisiin osana kansallisen ilmasto- ja energiastrategian valmistelua.

Muutamit lausunnonantajat esittivät biokaasun ja/tai sähköpolttoaineiden pitämistä erillään jakeluelvoitteesta. Osa jakelijoista toivoi tavoitteeseen pääsyä voitavan edistää myös hiilinielujen avulla. Huomautettiin myös, että biokaasun tullessa jakeluelvoitteeseen ja siten veronalaiseksi tarvittaisiin pitkäjänteisyyttä veromalliin. Esitettiin myös liikennesähkön lisäämistä jakeluelvoitteen piiriin latausinfrastruktuurin kehittämiseksi.

Toimenpidettä **2) Jatketaan ja korotetaan liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfratruktuurin tukea** pidettiin laajalti kannatettavana toimenpiteenä täydentämään kotilatauksen tarvetta. Julkisen latausinfrastruktuurin rooli nähtiin keskeisenä erityisesti pitkän matkan autoilun ja täyssähköautoilun mahdollistajana, minkä vuoksi näissä kohteissa suuritehoisten latauspisteiden tarve korostuu. Erityisesti alueelliset toimijat korostivat myös peruslatausverkon tärkeyttä kuntakeskuksissa ja tietyissä haja-asutusalueen kohteissa, kuten luontokohteissa. Latausinfrastran tarve nähtiin myös liikenteen solmukohdissa.

Julkisen latausinfrastran suunnittelussa toivottiin huomioitavaksi myös puhtaiden ajoneuvojen direktiivin asettamat velvoitteet. Osassa lausunnoissa alueelliset painotuskriteerit saivat kannatusta. Maantieteellinen kattavuus nähtiin tärkeänä.

Toimenpide **3) Jatketaan ja korotetaan yksityisen latausinfrastran tukea taloyhtiöille. Laajennetaan tuki kattamaan taloyhtiöiden lisäksi myös työpaikat** tunnistettiin laajalti vaikuttavaksi toimenpiteeksi ja tuen jatkamista sekä sen tason korottamista kannatettiin. Tukea pidettiin jopa tärkeämpänä kuin julkisen latausinfrastruktuurin tukea. Kokemukset ARA:n jakamasta yksityisestä latausinfrastruktuurin rakentamisen tuesta olivat hyviä. Tuen ulottamista työpaikoille pidettiin hyödyllisenä. Huomautettiin kuitenkin, että mahdollisten päällekkäisten tukien riski olisi selvitettävä ennen tuen käynnistämistä.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Muutamissa lausunnoissa esitettiin yksityisen latausinfraan tuen ulottamista myös alle 5 osakkaan taloyhtiöille, yksityistalouksille tai yrityksille (erityisesti kuljetusyritysten varikkoalueet), samoin monessa lausunnossa toivottiin selvyttä käyttömahdollisuuksiin kuntasektorin työpaikoilla. Osassa lausunnoista toivottiin myös vahvempaa valtiontukea pienten yritysten (esim. matkailualan yritykset) latauspisteinvestoinnin mahdollistamiseksi. Myös taloyhtiöiden kadunvarsipysäköinnin latausinfra tarpeet nostettiin esiin. ARA esitti omassa lausunnossaan konkreettisia kehitysideoita selvitetäväksi. Tiedottamista tuesta pidettiin hyvin tärkeänä.

Toimenpide **4) Arvioidaan huoltoasemaketuille suunnatun, sähköautojen latauspisteitä koskevan velvoitteen mahdolliset toteuttamistavat** oli osasta lausunnonantajia kannatettava. Useammassa lausunnossa toimenpidettä kuitenkin kritisoitiin. Toimenpide toivottiin muutettavan kannustinmuotoiseksi tai osin huoltoasemien uudistumisen nähtiin toteutuvan väistämättä markkinaehtoisesti käyttövoimamurroksen myötä. Erityisesti elinkeinoelämä ja polttoaineen jakelijayritykset pitivät toimenpidettä myös elinkeinovapauden harjoittamisen, omaisuudensuojan tai teknologianeutraaliteetin periaatteen vastaisena sekä liian suurena taloudellisena riskinä alan yrittäjille.

Toimenpidettä **5) Edistetään tasapuolisesti ja syrjimättömästi tarjottavien latauspalveluiden yhteiskäyttöä ja roamingia** ei kommentoitu laajalti. Toimenpidettä käsitellessä lausunnoissa toimenpidettä pidettiin kuitenkin kannattavana ja yhteiskäytön edistämistä tärkeänä erityisesti alueilla, joissa latauspisteitä ei ole paljon. Latauksen helppoutta yhden sähköisen tunnusteen avulla pidettiin tärkeänä. Direktiivin antaminen ja toimeenpano todettiin hitaaksi ja ehdotettiin harkittavaksi kansallisia mahdollisuuksia edistää yhteiskäyttöä ja roamingia.

Toimenpidettä **6) Käynnistetään ensimmäiset pilottihankkeet sähköteiden soveltuvuuden tutkimiseksi Suomessa** ei kommentoitu laajalti. Toimenpidettä käsitellessä lausunnoissa toimenpiteeseen suhtauduttiin pääosin varauksellisesti erityisesti johtuen kapeista kuljetusvirroista tai liian kalliista kustannuksesta suhteessa hyötyihin. Selvitysvaiheessa Ruotsin ja Saksan opit piloteista olisi tutkittava tarkkaan ja elinkeinoelämän riittävä osallistuminen varmistettava. Alueellisesti pilottiin ilmaistiin jonkin verran kiinnostusta. Myös sähkökatujen mahdollisuudet mainittiin.

Autokannan uudistaminen

Tiekartan tavoitetta 700 000 sähköautosta vuonna 2030 pidettiin kunnianhimoisena, mutta tavoittelemisen arvoisena. Kaasuautojen tavoitemäärää (130 000 henkilö- ja pakettiautoa) osa lausujista piti epärealistisena. Osa lausujista piti autokannan uudistamistavoitteiden saavuttamista haastavina esitetyillä tukitoimilla autokannan ollessa lähtökohtaisesti vanhaa ja käytettyjen autojen maahantuonnin kasvaessa. Eräässä lausunnossa esitettiin, että ajoneuvojen pitkää käyttöikää ei pitäisi yksipuolisesti käsitellä haitallisena ja negatiivisena ilmiönä.

Verotuksen ratkaisujen todettiin olevan todennäköisesti tukia tehokkaampia. Osa lausujista esitti myös alueellisuuden tai sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vahvempaa huomiointia tukien suunnittelussa. Ehdotettiin korkeampia tukia alueille, joilla joukkoliikenne ei ole realistinen vaihtoehto. Hankintatukia ehdotettiin laajennettavaksi kaasukäyttöisille henkilöautoille, sähkö-/kaasukäyttöisille traktoreille, sähkökäyttöisille moottoripyörille, mönkijöille ja moottorikelkoille. Ahvenanmaan maakunnan hallitus suhtautui positiivisesti fossiilittoman liikenteen tukien ulottamiseen Ahvenanmaan alueelle ollen kiinnostunut yhteistyöstä jatkossa näissä kysymyksissä.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Toimenpidettä **7) Vaikutetaan EU:n henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen valmisteluun niin, että autojen CO2-päästöt ovat selvästi nykyistä pienemmät vuoteen 2030 mennessä ja että kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot huomioidaan raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan** koskevissa lausunnoissa toivottiin Suomen vaikuttavan sen puolesta, että raja-arvoja laskettaisiin entisestään. Useat lausijat pitivät tärkeänä vaikuttaa kaasuautojen erityiskohteluun. Huomautettiin myös tarpeesta huomioida korkeaseoksia biopolttoaineita käyttävät ajoneuvot omana kokonaisuutenaan. Suomen vaikutusmahdollisuuksia pidettiin kuitenkin muutamassa lausunnossa rajallina. Esitettiin myös mm. well-to-wheel -laskennan lisäämistä CO2-rajoja koskeviin EU-asetuksiin. Toivottiin tiekarttaan lisättäväksi Suomen tuki raskaan liikenteen päästöstandardien päivittämiselle.

Toimenpide **8) Jatketaan täyssähköautojen nykyistä hankintatukea ja korotetaan tukisummaa** nähtiin pääosin perusteltuna väliaikaisena toimenpiteenä. Osassa lausunnoista tukea ehdotettiin mahdollistettavaksi omistussuhteesta riippumatta myös yrityksille ja yrittäjille ml. työsuhdeautot. Tukisummaa ehdotettiin korotettavaksi. Tehtiin myös ehdotus hintakaton sitomisesta sähköauton toimintasäteeseen. Tiedon jakamista tuesta pidettiin tärkeänä.

Muutamissa lausunnoissa tuki nähtiin tehottomana verrattuna esimerkiksi verotuksen keinoihin tai sosiaalisesti epäoikeudenmukaisena. Huomautettiin, että autoa käyttämättömien ei tulisi kustantaa henkilöautoilijoiden tukia. Vaihtoehtona hankintatuella esitettiin esimerkiksi valtion takaamaa pitkäaikaislainaa.

Toimenpide **9) Jatketaan nykyisiä konversiotukia vanhan bensiniauton muuttamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi** herätti verrattain paljon kommentteja. Edullisena ja vanhaan autoon toteutettavana toimenpiteenä niiden katsottiin lisäävän sosiaalista oikeudenmukaisuutta. Kuitenkin kiinnitettiin huomiota siihen, että tuki ei ole käyttökelpoinen alueilla, jossa bioetanolin ja kaasun jakeluverkosto on puutteellinen.

Osassa lausunnoista nähtiin, että konversioilla voisi olla nykyistä merkittävämpi rooli tiekartassa, mikäli konvertoitavien autojen vuosimallirajoituksesta luovuttaisiin. Konversiotukien tasoa ehdotettiin ajoittain tarkastettavaksi, mahdollistettavan tuki käytettyjä autoja maahantuoville yrityksille sekä otettavaksi käyttöön uusi Ranskan tai Ruotsin mallinen tyyppihyväksyntäjärjestelmä etanoli-konversiolaitteille. Esiin nostettiin myös konversiot pakettiautoille sekä autoja kevyemmille ajoneuvoille.

Toimenpidettä **10) Toteutetaan romutuspalkkiokampanja tai -kampanjoita** koskevissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota erityisesti siihen, että tulevissa kampanjoissa hankittavien ajoneuvojen tulisi olla aidosti puhtaita: esimerkiksi pelkästään kaasu- tai sähkökäyttöisiä tai ainakin alle EU:n autovalmistajille asettaman raja-arvosääntelyn keskiarvon. Sähköpyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai liikkumispalvelun hankintamahdollisuuden romutuspalkkiolla toivottiin jatkuvan. Osa tahtoista esitti, että tukisumman tulisi olla yhtä suuri kaikille hankinnoille tai jopa suurempi aktiivista liikkumista tukeville hankinnoille kuin autoille. Muutama lausuja piti tärkeänä myös fossiilisia polttoaineita käyttävien, mutta aiempaa vähäpäästöisempien ajoneuvojen mukana oloa.

Muutama lausuja piti toimenpiteen muotoilua epäselvänä, sillä toimenpiteen muotoilu ei tarkenna montako kertaa kampanja toistettaisiin ja siten vaikuttavuuskin jää epäselväksi. Jotkut lausijat voivat kampanjan jatkuvan pidempiaikaisesti. Romutuspalkkiokampanjoiden katsottiin vähentävän sosiaalista eriarvoisuutta. Toisaalta sitä pidettiin päästöjen kannalta tehottomana toimena.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Toimenpidettä **11) Otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille** yksinään ei kommentoitu laajalti, mutta saapuneissa kommentteissa sitä pidettiin pääosin kannatettavana ja tärkeänä avauksena. Myös pakettiautojen kohdalla esitettiin tarve ulottaa tuki kaikille omistussuhteesta riippumatta.

Toimenpidettä **12) Otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkökäyttöisille kuorma-autoille. Jatketaan ja korotetaan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea** pidettiin pääosin tärkeänä avauksena vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien raskaiden ajoneuvojen kalliiden investointikustannusten vuoksi. Todettiin myös, että samalla tarvitaan satsauksia lataus- ja jakeluinfran. Esitettiin myös etanolikonversiotukea kuorma-autoille. Muutama lausuja olisi painottanut hankintatuen kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan. Sähkö nähtiin joissakin lausunnoissa kauemman tulevaisuuden ratkaisuna raskaassa liikenteessä.

Toimenpiteeseen **13) Ryhdytään määrätietoisesti toteuttamaan puhtaiden ajoneuvo- ja palveluhankintojen direktiiviä Suomessa** liittyen direktiivin perusidea pidettiin tärkeänä ja Suomen kansallisen toimeenpanon suunnitelman linjoja pääosin perusteltuina. Jakeluinfran riittävyteen suhteessa direktiivin vaatimuksiin kiinnitettiin lausunnoissa huomiota. Huomautettiin myös nousseille kustannuksista kunnille ja tarpeesta tuelle niiden kattamiseksi. Myös hankintaosaamiseen ja tiedottamiseen toivottiin panostusta. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin toimenpidettä poistettavaksi tiekartasta, sillä toimenpiteen vaikutusarvio on mukana perusennusteessa. Useat toimijat kertoivat lausuneensa LVM:lle direktiivistä erikseen.

Toimenpidettä **14) Käynnistetään ajoneuvoihin ja vaihtoehtoisiin käyttövoimiin liittyvä laaja tutkimusohjelma** kommentoitiin verrattain vähän. Yleisesti resursseja tutkimukseen pidettiin erittäin kannatettavina. Toisaalta uuden tutkimusohjelman käynnistämistä pidettiin hitaana ja todettiin aihepiiristä olevan jo tutkimusta. Pirstaloitumisen välttämiseksi ehdotettiin käytettäväksi olemassa olevia rahoitusohjelmia, kuten Suomen Akatemian strategisen tutkimuksen ohjelmaa. Muutamassa lausunnossa esitettiin konkreettisia ehdotuksia tutkimusohjelman sisältöihin, ml. vaikutusarvioinnin kehittämistä ja digitalisaation merkityksen tutkimista. Myös eri käyttövoimien elinkaari vaikutuksista ja liikenteestä palveluna toivottiin lisää tutkimusta. Liikennetiedon avoimuutta peräänkuulutettiin.

Liikennejärjestelmän tehostaminen

Useassa lausunnossa liikennejärjestelmään kohdistuvia toimenpiteitä pidettiin laimeina suhteessa liikenteen päästövähennystavoitteisiin tai henkilöautoiluun kohdistuvien toimenpiteiden laajuuteen. Kokonaisuutta pidettiin myös hankalasti hahmotettavana siitä syystä, että suuri osa liikennejärjestelmän toimenpiteistä määritellään osana erillisiä hankkeita (Liikenne 12 -työ ja logistiikan digitalisatiostrategia).

Lausunnoissa korostettiin, että liikenteen päästövähennystavoitteeseen pääseminen edellyttää myös liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista muutosta ja modernisointia, jotta voidaan vähentää ihmisten autoriippuvuutta ja liikenneköyhyyttä. Varsinaisten liikennejärjestelmään liittyvien toimenpiteiden lisäksi toivottiin kokonaiskuvassa huomioitavaksi myös liikennejärjestelmän energiatehokkuuden kehittymistä haittaavat piilotuet, kuten pysäköintipaikkojen rakentamisen normit ja työmatkakulujen verotuksen ratkaisut.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Puuttuvina tai liian kapeasti käsiteltyinä näkökulmina esiin nostettiin mm. liikenteen palveluistuminen, digitalisaatio, pienliikkuminen, maankäytön ja kaavoituksen rooli, alueellinen raideliikenne, suuret raidehankkeet sekä lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen.

Liikennejärjestelmän tehostamiseen tähtäävistä toimista toivottiin erillistä vaikuttavuusarvioita kustannustehokkuuden määrittämiseksi.

Toimenpide **15) Jatketaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamista ja kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista maanteiden varsilla ja liikenteen solmukohtissa** nähtiin tarpeellisenä. Lausunnoissa kannatettiin laajalti kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistuvia investointeja. Osassa lausunnoista pidettiin siihen kohdistuvia vaikutusarvioiteja, toimenpiteitä tai toimenpiteiden rahoitustasoa riittämättöminä suhteessa muun liikennejärjestelmän rahoitukseen tai ilmastovoittoisiin. Useissa lausunnoissa investointiohjelman rahoitustasoa esitettiin korotettavaksi. Myös tukien hakumenettelyä toivottiin kevennettäväksi.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen suuremman rahallisen tuen ohella esiin nostettiin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen kokonaisvaltaisesti osana yhdyskuntasuunnittelua. Peräänkuulutettiin poikkihallinnollista yhteistyötä. Esiin nostettiin muun muassa työsuhdepyöräilyn etuuskien kehittäminen, sähköpyörrien hankinnan tukeminen, infran hoito ja huolto (talvipyöräilyolosuhteet, ikäystävällisyys), pyörä- ja liityntäpysäköinnin erillisrahoitus, baanaverkostojen kehittäminen, kaupunkipyöräliikenteen tukeminen ja yksittäiset pyöräilyn helpottamiseen tähtäävät toimenpiteet, kuten pyörän junakuljetuksen kehittäminen, työpaikkojen pyöräparkit ja sosiaalilat.

Toimenpidettä **16) Korotetaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtioavustuksen tasoa** kannatettiin laajalti huomioiden myös COVID-19 -pandemian joukkoliikenteelle aiheuttama ahdinko. Lisäksi lausunnoissa tuotiin esiin joukkoliikenteen yhteyksiä muihin toimenpiteisiin, kuten matkaketjuihin ja infraratkaisuihin. Osassa lausunnoissa tuen tasoa pidettiin riittämättömänä. Toimenpidettä toivottiin laajennettavan kaikkiin yli 50 000 asukkaan kaupunkeihin ja kaikille kaupungeille ja kaupunkiseuduille, jotka toimivat joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina. Esiin nostettiin myös tuen tarve lähijunaliikenteen kehittämiseen ja raideliikenteen ostorahoitukseen. Tehtiin myös ehdotus joukkoliikenteen verojen ja julkisoikeudellisten maksujen alentamisesta kilpailukyvyyn parantamiseksi.

Toimenpidettä **17) Korotetaan liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tasoa** pidettiin kannatettavana. Yksittäisissä lausunnoissa ehdotettiin myös tuen järjestelmällisempää kehittämistä tai laajentamista esim. työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laatimiseen.

Toimenpidettä **18) Selvitetään toimet yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämiseksi Suomessa** kommentoitiin jonkin verran suoraan sekä yleisemmällä tasolla osana tiekartan tavoitetta siirtää kuljetuksia teiltä raiteille ja vesille. Raskaiden ajoneuvojen junakuljetusten palauttamista Suomen raiteille pidettiin useissa lausunnoissa kannatettavana ja huomioitiin myös esimerkiksi EU:n painotus kuljetusten siirtämiseksi pois teiltä. Korostettiin myös terminaalien merkitystä yhdistetyille kuljetuksille ja niiden ympäristövaikutuksille. Mahdolliselta selvitykseltä toivottiin objektiivisuutta sekä samalla myös selvitettävän pakettilähetysten kuljettamista henkilöjunissa.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Useissa lausunnoissa oltiin toisaalta sitä mieltä, että tarve kuljetusten siirtämiseen pois teiltä korostuu liikaa, sillä yhdistetyille kuljetuksille ei ole riittävästi kysyntää, kuljetusvirtoja tai raidekapasiteettia. Joidenkin tuoteryhmien kuljetusten osalta tiekuljetukset koettiin ainoaksi kannattavaksi vaihtoehdoksi.

Lisäksi huomioitiin tarve lisätä henkilöautojen junakuljetuksia useammilla rataosuuksilla.

Toimenpidettä **19) Hyödynnetään lain Suomessa sallimat suuret mitat ja massat tiekuljetuksissa täysimääräisesti** kannatettavana, mutta osassa lausunnoista tuotiin esiin, ettei siitä tulisi tehdä yrityksille velvoittavaa. Useissa lausunnoissa huomioitiin toimenpiteen yhteys liikenneverkoston infran kehittämiseen. Yli 76-tonnisen kaluston käyttöönotosta toivottiin linjausta. Esiin nostettiin toimenpiteen mahdolliset negatiiviset vaikutukset liikenneturvallisuuteen tai viihtyisyyteen kaupungeissa sekä haasteet erityisesti alemman tieverkon teiden kantavuudelle ja geometrialle. Tuotiin esiin, ettei kaikkein raskaimpia kuljetuksia ole aina mahdollista sallia kaduilla vaan raskaimpien kuljetusten reitit olisi suunniteltava yhteistyössä kuntien kanssa.

2.2.2. *Lisäkeinot liikenteen päästövähennysten aikaansaamiseksi (vaihe 2)*

Toisen vaiheen toimenpiteet jakoivat jonkin verran lausujia, kuitenkin lisätoimenpiteiden päästövähennysvaikutuksen selvittämistä enimmäkseen kannatettiin ja pidettiin tarpeellisena. Koettiin haasteena se, että toimien vaikutuksia ei aikataulun vuoksi pystyisi sisällyttämään liikenteen perusnusteeseen. Myös pandemian vaikutukset joukkoliikenteeseen nähdään vasta myöhemmin. Osa lausujista toi kuitenkin esiin, ettei vaiheen 2 toimenpiteiden selvittäminen saisi lykätä päätöksiä vaiheen 3 toimenpiteistä. Etätyön ja digitalisaation edistämistoimien identifioinnin todettiin olevan haastavia.

Kommentit toimenpiteeseen **20) Jakeluelvoitteen kasvattaminen** (yli 34 prosentin) olivat samansuuntaisia kuin toimenpiteeseen 1 (biokaasun sisällyttäminen ja prosentin nosto 34:ään). Toimenpidettä kannatti suoraan harva lausuja. Valtaosa lausujista suhtautui epäilevästi raaka-aineiden riittävyyteen kestävyys- ja/tai kustannusnäkökulmasta. Jakeluelvoitteeseen panostamista pidettiin myös teknologianeutraliteetin vastaisena. Myös lento- ja meriliikenteen biopolttoainetarve nähtiin esteeksi nestemäisten biopolttoaineiden osuuden kasvattamiselle jakeluelvoitteessa.

Nestemäisten biopolttoaineiden kestävän enimmäistason selvittämistä kommentoitiin aktiivisesti ja pidettiin kannatettavana. Ruoka- ja rehupohjaisten polttoaineiden käytöstä luopumista ja tietoa raaka-aineiden lähteistä toivottiin. Osa lausujista toivoi tiekarttaan tarkempia linjauksia siitä, miten raaka-aineiden kestävyys varmistetaan, osa kannatti selvittämistä ennemmin EU-tasoisena. Toimenpiteen aikataulutus (mahdollisen korotuksen alkamisvuosi) herätti kysymyksiä.

Toimenpidettä **21) Liikenteen digitalisaation mahdollistaminen sekä uusien palveluiden ja matkaketjujen kehittyminen** pidettiin kannatettavana. Nostettiin esiin digitalisaation hyötyjen ulosmittaamisen tärkeys kaikissa liikennemuodoissa, joukkoliikenteen ja uusien liikenteen palvelujen kehittämisessä sekä matkaketjujen sujuvuuden edistämisessä. Liikenne palveluna nostettiin tärkeänä keinona ajoneuvojen käytön ja uusiutumisen tehostamiselle ja palvelujen syntymiselle toivottiin tukea ja yhteistyötä.

Lausuttiin yritysten toimintaympäristön kehittämisen tärkeydestä ja hallinnollisten esteiden purkamisen merkityksestä palvelujen kehittämiseksi joustavasti kysyntää vastaamaan. Myös kysynnän

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

kasvattamiselle toivottiin kannusteita. Korostettiin tarvetta valvoa liikennepalvelulain noudattamista liittyen lakiin sisältyviin vaatimuksiin avoimiin rajapinnoista ja yhteen toimivuudesta. Reitti- ja aikatauluinformaation sekä matkalippujärjestelmän parantamista peräänkuulutettiin useissa lausunnoissa.

Muun muassa asemanseutuihin toivottiin huomiota. Kutsupohjaisen liikenteen kehittäminen ja autojen yhteiskäyttö saivat mainintoja, samoin sähköiset pienliikkumisvälineet. Mainittiin myös mahdollisuudesta yhdistää henkilö- ja tavaraliikennettä erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Todettiin myös, että joillakin alueilla matkaketjut ovat helpommin toteutettavissa kuin toisilla, joissa esimerkiksi oman sähköauton hankinta saattaa olla varteenotettavampi keino päästöjen vähentämiseksi.

Myös älykäs liikenteen ohjaus mainittiin potentiaalisena päästövähennyskeinona. Pysäköintiin liittyvien palvelujen kehittäminen mainittiin erikseen.

Digitaalisista ratkaisuista muistutettiin myös sähköautojen latausinfra osalta: älykkäillä järjestelmillä voidaan huomioida sähköjärjestelmän tila lataustehon ohjauksessa sekä edistää akkujen jous-
topotentiaalin hyödyntämistä sähköverkossa.

Toimenpidettä **22) Etätyön edistäminen** kommentoitiin aktiivisesti. Etätyön ja -kokousten edistämistä pidettiin pääasiassa positiivisena. Positiivisimmin suhtautuvat toivoivat lisääntyvän etätyön tai monipaikkaisuuden mahdollisuuksia edistettävän aktiivisesti myös laajakaistayhteyksiä rakentamalla tai monipaikkaisen asumisen päästövähennys- ja liikennejärjestelmävaikutuksia selvittämällä.

Toisaalta useissa lausunnoissa tuotiin esiin, että etätyön vaikutuksia tulisi arvioida laajemmin kuin pelkästään liikenteen päästövähennysten tai liikenteen kautta. Lisääntyvä etätyö voisi vaikuttaa esim. joukkoliikenteen kysyntään, työmatkojen varrelle rakennettujen palvelujen kysyntään ja toisaalta myös vapaa-ajan liikkumisen tarpeeseen tai valintoihin: työmatkat ovat vain osa ihmisten liikkumistarvetta ja siten vain osa tekijä liikenteen kysyntään vaikuttavissa tekijöissä. Liikenteen sektorin ulkopuolella etätyöllä saattaisi olla negatiivisiakin vaikutuksia esimerkiksi kansanterveyteen, kaupunkien keskustojen vetovoimaan tai työllisyyteen.

Toimenpiteestä **23) Logistiikan digitalisaatio** ei annettu runsaasti lausuntoja, mutta tavaraliikenteen päästövähennyspotentiaalista ja myös digitalisaation merkityksestä siinä tehtiin yksittäisiä huomioita. Myös uusia ratkaisuja ja kokeiluja logistiikan kasvihuonekaasupäästövähennyksiin toivottiin. Todettiin myös, että sähköisen kuljetuskaluston lastauskapasiteetti on pienempi, minkä vuoksi tarvitaan digitalisaation toimia tehostamiseksi. Nostettiin myös esiin vaikutusten arviointiin liittyvät epävarmuudet, kuten uusien palvelujen ja etätyönkin tapauksessa. Logistiikan digitalisaation osalta korostettiin myös datan avoimuuden tarvetta. Huomautettiin myös, että logistiikan digitalisaatiosta on erillinen periaatepäätös.

Osa lausujista piti toimenpidettä **24) Väylien kunnossapidon parantaminen** keskeisenä ja kannatettavana ja toivoi sille enemmän painoarvoa ja rahoitusta fossiilittoman liikenteen tiekartassa tai Liikenne 12 -työssä. Toimenpide mahdollistaisi mm. raskaan kaluston mittojen ja massojen (toimenpide 19) paremman hyödyntämisen. Mainittiin myös liikenteen sujuvuus. Teiden ohessa huomiota kiinnitettiin mm. siltojen kuntoon. Päästövähennysvaikutuksen ohessa toimenpidettä pidettiin tärkeänä esim. huoltovarmuuden ja yritysten kilpailukyvyn näkökulmasta.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Osassa lausunnoissa toivottiin toimenpiteen laajentamista kattamaan myös pyörä- tai kävelyliikenteen väylät tai raiteet. Osa lausujista piti pyöräily- ja kävelyteiden tai raiteiden kunnossapitoa tärkeämpänä kuin moottoriajoneuvojen käyttämien teiden. Lausunnoissa huomioitiin myös ikäihmisten, muistisairaiden ja muiden erityisryhmien tarpeet kävely- ja pyöräilyinfran esteettömyyden, kunnossapidon ja opasteiden suhteen.

2.2.3. Muut päästövähennyskeinot (vaihe 3 ehdollisena toimenpiteenä)

Ehdollista vaihetta 3 varten jatkovalmisteltavia toimenpiteitä (fossiilisten polttoaineiden kansallinen päästökauppa sekä ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuva liikenneveromalli) kommentoitiin paljon erityisesti aikataulun ja toimenpiteiden tarpeellisuuden osalta. Monet kommentit kohdistuivat samalla hinnoittelun toimenpiteisiin yleisemmin. Muita hinnoittelun toimia kuten verotus ja ruuhkamaksut toivottiin osassa lausunnoissa tuotavan vahvemmin osaksi tiekarttaa. Veronkorotuksia vastustettiin joissakin lausunnoissa niihin liittyvän kustannustaakan vuoksi.

Yleisesti hinnoittelun toimenpiteissä pidettiin keskeisenä, etteivät kansalaisten henkilöautoilun tai yritysten kuljetus- tai kokonaiskustannukset nouse liikaa valittavien toimenpiteiden johdosta. Kompensaatiomalleja esimerkiksi pienituloisille kansalaisille peräänkuulutettiin. Todettiin myös, että mikäli toimenpiteet johtaisivat työpaikkojen vähenemiseen, on henkilöstölle katettava kattava muutosturva. Alueellisten joustojen mahdollisuus toimenpiteissä nostettiin esille.

Muutama lausuja vastusti kaikkia toimenpiteitä, jotka nostaisivat erityisesti yritysten kustannuksia, samalla, kun osa lausujista näki taloudellisen ohjaavuuden keskeisenä osana tiekarttaa ja esitti, että päätökset hinnoittelun toimenpiteistä on tehtävä kiireisesti. Hinnoittelun toimien nähtiin myös antavan tarvittavan signaalin tavoitetilasta markkinoille.

Osa lausujista kannatti **fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan** ja siihen liittyvien mahdollisten toimintamallien selvittämistä sekä vertailua verotuksellisiin keinoihin. Päästökaupan todettiin olevan sen yksi mahdollinen taloudellisen ohjauksen toteuttamismuoto, tosin muutamien lausuntojen mukaan hankala hallinnoida. Jotkut näkivät päästökaupassa suuria riskejä tai torjuivat toimenpiteen kokonaan hintavaikutusten ja/tai hankalan hallinnoinnin vuoksi.

Osa piti järkevämpänä EU-tasoista liikenteen päästökauppaa. Merkitystä olisi sillä, toteutuisiko liikenteen päästökauppa EU:ssa osana muuta päästökauppaa, jolloin liikenteen päästövähennyksiä voitaisiin siirtää muille sektoreille. Osa suhtautui tähän kustannustehokkuutta edistävänä mahdollisuutena, jotkut vastustivat ajatusta. EU:n päästökaupan tilannetta ja Suomen vaikuttamistavoitteita toivottiin eriteltävän tiekartassa yksityiskohtaisemmin.

Osa selvitystä kannattaneista toivoi, että selvitys kattaisi myös EU-tason päästökauppajärjestelmän sekä kaikki fossiiliset polttoaineet (mm. työ- ja maataloudessa käytetyt). Laajaa vaikutusarviointia pidettiin keskeisenä.

Ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuvaa liikenneveromallia ei kommentoitu laajasti, mutta osa lausujista epäili toimenpiteen kustannus-hyöty -suhdetta. Toisaalta arveltiin, että tienkäyttömaksujen tyyppisellä järjestelmällä voitaisiin kerätä tuottoja ohentuvaan verokertymään, kun laaja käyttövoimamurros on tapahtunut. Todettiin, että aluepainotteinen malli olisi mahdollista toteuttaa myös ajoneuvoveroa porrastamalla. Laajaa vaikutusarviointia pidettiin keskeisenä.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

2.2.4. Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet

Tiekarttaluonnokseen sisältyvät seuraavat muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet:

Vaihtoehtoiset käyttövoimat

1. Tuetaan biokaasun tuotannon käynnistämistä energiatuilla ja ravinnekiertokorvauksilla
2. Tuetaan sähköpolttoaineiden tuotannon käynnistämistä T&K&I-rahoituksella ja energiatuilla.

Autokannan uudistaminen verotuksellisin toimenpitein

3. Nolla- ja pienipäästöisten autojen autoverotuksen muuttaminen
4. Ajoneuvoverotuksen muuttaminen
5. Sähkö- ja kaasukäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaverotuksen muuttaminen
6. Kuorma-autojen käyttövoimaverotuksen muuttaminen

Liikennejärjestelmän tehostaminen

7. Edistetään suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla kestäväää liikennettä kuten kävelyä ja pyöräilyä, joukkoliikennettä ja liikenteen uusia palveluita MAL-sopimusten ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä niiden rahoituksen kautta.
8. Kasvatetaan nykyisiä joukkoliikennetukisummia suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille myös vuoden 2025 jälkeen.
9. Toteutetaan digiratahanke eli junien kulunvalvontajärjestelmän uusiminen.
10. Suunnitetaan valtion liikenneinfrainvestointeja kestäväää liikumiseen ja kuljettamiseen
11. Hallitusohjelman mukaisesti säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton.

Samanaikaisesti valmisteilla olevat lukuisat ohjelmat, niiden yhteydet ja vaikutusten ymmärtäminen nähtiin useissa lausunnoissa haasteeksi. Esimerkiksi ne ratkaisut, joihin liikenteen verotuksen osalta valtionvarainministeriön työryhmässä päädytään, mainittiin useassa lausunnossa vaikuttavan keskeisesti fossiilisen tiekartan tavoitteisiin ja tarvittaviin toimenpiteisiin. Verotukseen annettiin useita eri kommentteja. Toivottiin esimerkiksi hintaohjausta täyssähköautojen hankinnan tueksi (autoveronolla), toisissa taas tukea myös hybrideille työsuhte-edun muodossa. Niin kaasun kuin nestemäisten polttoaineiden osalta kaivattiin biopolttoaineita suosivaan hintakehitykseen vaikuttamista.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun roolia korostettiin useissa lausunnoissa. MAL-sopimukset nähtiin keskeisinä välineinä. Keskisuurille kaupungeille esitettiin kevyempää MAL-menettelyä. Tiekartan ja Liikenne 12 -suunnitelman yhteyksiä toivottiin selkeytettävän. Huomautettiin myös, että MAL-neuvottelu ovat poikkihallinnollista, ei Liikenne 12 -suunnitelmalle alisteista, päätöksentekoa. Digiratahanke nähtiin pääosin positiivisena hankkeena. Nostettiin esiin myös useita muita tarpeita liikenneinfrainvestoinneille.

Kestävän kasvun ohjelmaa esitettiin hyödynnettäväksi matkaketjujen lippujärjestelmien yhteensopi-
vuusongelmien ja muiden pullonkaulojen ratkaisemiseen.

Sähköpolttoaineiden lisätutkimusta kannatettiin useassa lausunnossa. Myös teknologiapilottien käynnistämistä toivottiin erillisellä määrärahalta. Toisaalta sähköpolttoaineet todettiin pidemmän aikavälin ratkaisuiksi ja sähköpolttoaineiden energiatuet liian varhaisena. Vedyn polttoainekäytön vauhdittamista esitettiin myös.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Ruuhkamaksut saivat osin kannattavia, osin vastustavia kommentteja. Jotkut muistuttivat päätäntävällän ja tulojen niistä kuuluvan kunnille. Huomautettiin, että ruuhkamaksut kohdentuisivat myös sähköautoihin. Hyötyliikenne tulisi jättää ulkopuolelle.

Biokaasun tuotannon ja käytön edistämiseen esitettiin tarkasteltavaksi useita, laajempia toimenpiteitä. Esitettiin, että osana päivitettävää ilmasto- ja energiastategiaa asetettaisiin vähintään 2,5 TWh biometaanin käyttötavoite tieliikenteessä vuodelle 2030. Hankintatuen, autoveron alennuksen tai työsuhdeautoilun verotusarvojen muutoksien vaikutuksia kaasuautojen määrän lisäämiseksi ehdotettiin tarkasteltavaksi. Otettiin kantaa myös EU:n uusiutuvan energian direktiivin uudistamiseen (mahdollisimman pienet muutokset/erilliset jakeluelvoitteet bio- ja uusiutuvalla dieselille, nol-laprosentti ravinto- ja rehukasveille) ja esitettiin verotuksellisia keinoja kannustamaan biopolttoaineiden tuotantoa Suomessa (valmisteveron palautus kotimaahan toimitettuun polttoaineeseen).

Lausunnoissa otettiin kantaa myös mm. sähkönsiirtohintoihin ja alueiden omavaraisuuteen suhteessa liikenteen sähköistymiseen. Etätöyön osalta toivottiin muun muassa laajakaistayhteyksiä ja muita muissa yhteyksissä tehtäviä monipaikkaisuutta edistäviä päätöksiä.

2.3. Lausunnot tiekartan tavoitteista ja toimista vuoteen 2045

Vuoden 2045 tavoitteet nähtiin kaukaisina ja niistä lausuttiin erikseen verrattain vähän. Todettiin, että pitkän aikavälin tiekartan luomiseksi tarvittaisiin systeemistä ja kokonaisvaltaista tarkastelua yksittäisten toimenpiteiden sijaan.

Osa lausunnonantajista näki fossiilisten polttoaineiden myynnin loppumisen vuonna 2045 maltillisena tavoitteena. Jotkut toivoivat selvää fossiilisten polttoaineiden tai polttomoottoriautojen kiellon määräaika. Toisaalta joissakin lausunnoissa todettiin, että polttomoottoriautojen kieltoa ei tulisi esittää. Esitettiin myös tavoitteeksi otettavan biokaasun potentiaali täysimääräisesti käyttöön vuoteen 2045 mennessä. Todettiin kuitenkin myös, että teknologioiden kehitykseen ja raaka-aineiden saatavuuteen liittyy suuria epävarmuuksia.

2.4. Lausunnot tiekartan seurannasta ja mittareista

Seuranta kommentointiin useammassa lausunnossa ja sitä pidettiin tärkeänä. Esitettiin mittareiden edelleen kehittämistä tarvittaessa, myös numeeristen tavoitteiden asettamista. Mittareiksi esitettiin myös liikennesuorituksen ja kulkumuotojen kehityksen seuranta. Autojen keski-ikä sijaan pidettiin tarkoituksenmukaisempana seurata autojen päästöintensiteettiä ja liikkumisen määrää. Seuranta ehdotettiin myös reaaliaikaiseksi ja ilmaistiin tarve reagoida, jos tavoitteet eivät toteudu. Esitettiin määrävuo den asettamista seurannan päättymiselle. Koska liikenteeseen liittyy terveysvaikutuksia, ehdotettiin niitä tuntevan henkilön lisäämistä seurantaryhmään.

2.5. Muita lausunnoissa mainittuja ehdotuksia

Organisaatioiden lausuntoihin sisältyi myös lukuisia muita kuin yllä kuvattuvia kommentteja ja ehdotuksia. Ehdotuksia muiksi toimenpiteiksi olivat:

Vähäpäästöisyyttä edistävät työsuhde-edut ja työmatkakorvaukset

- työsuhdematkalipun edelleen kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

- työsuhte-edut pienipäästöisille autoille ml. kaasuauto
- henkilöautoilla tehtävien työmatkojen veronkevennyksen purkaminen
- työmatkojen verovähennysten kohdistaminen ekologisiin matkustusvaihtoehtoihin
- kilometripohjainen työmatkakuluvähennys
- verotusetu yksityisestä auton vuokrauksesta

Vähäpäästöisyyttä ja kulkumuotosiirtymää tukeva infrastruktuuri ja muut toimet

- henkilöautojen liikennesuoritetta taajamissa lisäävien investointien ja tukien lopettaminen
- yhdyskuntarakenteen eheytyksen tukeminen
- polttomoottoriautoilla ajon kieltämisen mahdollistaminen rajatuilla alueilla kunnille
- kunnille oikeus tehdä joukkoliikennekatujen ja -kaistojen valvontaa sekä perää pysäköinti-virhemaksuun verrattavissa oleva hallinnollinen sanktio väärinkäytöksistä
- hidasteet, alemmat nopeusrajoitukset
- tienkäyttömaksut ja niistä saatavien tulojen ohjaaminen joukkoliikenteen kehittämiseen
- liityntäliikenteen pysäköintipaikkojen rakentaminen
- jaettujen autojen parkkimaksujen alentaminen
- vähäpäästöisten autojen pysäköinti- ja kaistaetuudet
- pandemian pitkäaikaisvaikutusten arviointi ja suunnitelma joukkoliikenteen elvyttämisestä sekä keinoista tukea paluuta hyvälle kehitysuralle
- investoinnit raskaan liikenteen runkoväyliin
- sähkövetoon kannustaminen raiteilla
- logistiikan ja joukkoliikenteen skaalautuvat latauspisteet huomioiden sähköistyvä vesiliikenne
- romutuspalkkiokampanjoiden lopettaminen tavallisilta bensiini- tai dieselajoneuvoilta tai romutuspalkkion käytön rajaaminen vain uusiin polttomoottoriajoneuvoihin, joiden päästöt ovat alle 95 g/km.
- voimakkaat raideliikenteen osuutta henkilö- ja tavarakuljetuksissa ohjaavat toimet
- voimakkaampi panostaminen sisävesiliikenteeseen ja sen kehittämiseen

Vähäpäästöisiin kuljetuksiin kannustavat toimet

- vähäpäästöisyyden perustuvan aikaperusteisen tiemaksun eli vinjetin käyttöönotto Suomessa
- rajavalvonta ulkomaiselle kuljetuskalustolle
- kuljetusten tilaajavastuulain ulottaminen ympäristöystävällisyyteen
- raskaan liikenteen ympäristömaksu
- raskaan liikenteen aerodynamiikan parantamisen salliva lainsäädäntö

Tuet ja kannustimet seuduille ja eri ryhmille

- valtion erityistuki edelläkävijäkaupungeille ja seuduille, joiden tavoitteena on olla 80 % fossiilivapaita liikenteen osalta vuonna 2030
- ammattikäyttöön tarkoitettujen, kevyemmin verotettujen biopohjaisen dieselin käyttöönotto
- vammaisten ihmisten autonhankintatukien (nyk. veronalennus) ohjaaminen vähäpäästöisten tai nollapäästöisten autojen hankintaa kannustavaan suuntaan
- tuet matkailuautojen uusimiseen päästöttömiin ajoneuvoihin

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Tutkimus, kehitys, innovointi

- panostaminen biotalouden ja kiertotalouden ratkaisujen tutkimukseen liikenteen päästöjen vähentämiseksi
- t&k&i –toimenpiteiden kokoaminen yhteen: esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, akku-tekniologioiden ja vetyyn perustuvien teknologioiden voimakas edistäminen

Osaamisen kehittäminen

- koulutuksen sisältöjen uudistaminen ja koulutuspaikkojen määrän sovittaminen liikenteen sähköistymistä ajatellen
- henkilöauton ajokortin suorittajille ekologisuuskokonaisuus
- kuntien hankintaosaamisen kehittäminen
- yksityisille suunnatun neuvonnan kehittäminen (esim. työsuhdeautojen hankinta)

Muut

- alueelliset tavoitteet vaihtoehtoisille käyttövoimille
- taloyhtiöiden yhteiskäyttöautojen mahdollistaminen
- yritysten vapaaehtoisten lisätoimien edistäminen
- ladattavien hybridien päästömittausten kehittäminen

3. Yksityishenkilöiden lausunnot

Yksityishenkilöiden lausunnoissa ilmaston ja ympäristön suojeleminen nähtiin yleisellä tasolla tärkeänä ja monessa lausunnossa kannatettiin päästöjen vähentämistä. Yksityishenkilöillä oli kuitenkin myös huolia ja ehdotuksia luonnokseen liittyen. Esiin nostettiin myös muissa yhteyksissä kuin fossiilittoman liikenteen tiekartassa käsiteltäviä kysymyksiä.

3.1. Oikeudenmukaisuus ja kustannukset

Päästövähennysten oikeudenmukaisuus oli monen lausunnon aiheena. Useassa lausunnossa nousi esiin huoli siitä, että suunnitelmassa on omaksuttu liian kireä aikataulu erityisesti verrattuna muihin EU-maihin. Esitettiin myös toive, että koronakriisin aiheuttamat vaikutukset yhteiskuntaan otettaisiin huomioon tiekartan aikataulun suunnittelussa.

Alueellinen oikeudenmukaisuus, kaupungin ja maaseudun erilainen tilanne, pitkät välimatkat, joukkoliikenteen toimimattomuus useilla alueilla ja autoilun välttämättömyys työssäkäynnille oli yleinen teema lausunnoissa. Pohdittiin tiekartan vaikutuksia erityisasemassa oleviin ihmisiin, kuten liikkumisrajoitteisiin tai vähävaraisiin. Ihmisten liikkumista ei tulisi lausunnonantajien mukaan rajoittaa. Useissa lausunnoissa korostui huoli eriarvoistumisesta: monien tiekartassa ehdotettujen tukitoimien, kuten romutuspalkkioiden, nähtiin hyödyttävän enemmän hyvätulaisia.

Nähtiin riski autoilun kustannusten kohoamisesta, jolla olisi vaikutuksia ostovoimaan, Suomen kilpailukykyyn, myös ruuan hintaan. Monet lausunnonantajat olivat huolissaan tiekartassa ehdotettujen päästövähennystoimien kustannusvaikutuksista yksityisille ihmisille. Erityisiä huolia kohdistui liikenteen verotukseen. Polttoaineveronkorotuksia vastustettiin useissa lausunnoissa.

3.2. Lausunnot luonnoksen yleisestä sisällöstä ja painotuksista

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Osa lausunnonantajista oli huolissaan vaikutustenarvioinnin kattavuudesta. Toivottiin, että tiekartassa olisi annettu enemmän tietoa toimenpiteiden päästövaikutuksista ja niiden kustannuksista. Toisaalta vaikuttavuuden arviointi nähtiin haastavana ottaen huomioon muun muassa ajoneuvotekniikan kehitys, Suomen iäkkään autokannan hidas uusiutuminen ja etätyön yleistymisen.

Luonnoksessa esitettyjä toisen ja kolmannen vaiheen toimenpiteitä ehdotettiin harkittavaksi uudelleen tai niille toivottiin selvennyksiä ja tarkennuksia. Ehdotettiin, että osasta suunnitelmassa esitettyjä toimenpiteistä pitäisi luopua ja antaa tilaa fossiilittoman liikenteen kehittymiselle markkinaehtoisesti. Joidenkin mielestä luonnos oli puolestaan liian kesy ja tiekarttaan peräänkuulutettiin vuotta, jonka jälkeen polttomoottoriautoja ei enää myytäisi ja toivottiin sääntelyä julkisten hankintojen päästöttömydestä.

Tiekartan painotukset jakoivat mielipiteitä. Osa lausunnonantajista koki, että sähköautoilua korostettiin tiekartassa liian vähän sen päästövähennyspotentiaaliin nähden. Osa lausunnonantajista oli kuitenkin sitä mieltä, että sähköautojen kehitystyö on vielä kesken. Haasteina nähtiin Suomen talvi, pitkät välimatkat, sähköverkon kestävyys, jakeluinfran ja akkujen kehittymättömyys, akkujen ja sähköautojen materiaaleihin liittyvät ympäristö- ja ihmisoikeushaasteet sekä sähköautojen kalleus. Hybridiautoista oli erisuuntaisia mielipiteitä: yhdet näkivät ne hyvänä vaihtoehtona Suomen maantieteellisten olosuhteiden takia, toiset toimimattomana vaihtoehtona, joissakin lausunnoissa ne nähtiin siirtymävaiheena ennen liikenteen täyssähköistymistä.

Joidenkin lausunnonantajien mielestä luonnoksessa keskityttiin liian tiukasti sähköautoiluun eikä vaihtoehtoisille polttoaineille annettu niiden tarvitsemaa huomiota. Biopolttoaineet saivat kannatusta. Monet lausunnonantajista kannattivat biokaasu- ja vetyautoilun kehittämisen ja tutkimisen tukemista perusteluna muun muassa Suomen säilyminen todennäköisemmin omavaraisena. Biokaasu ja vety nähtiin myös hyvinä vaihtoehtoina raskaalle liikenteelle.

Lento- ja laivaliikenne toivottiin huomioitavan suunnitelmassa, vaikka näistä on valmisteilla erilliset periaatepäätökset.

3.3. Lausunnot luonnoksessa esitetyistä toimenpiteistä ja uusista toimenpide-ehdotuksista

Lausunnoissa toivottiin sähkönjakeluinfran tuen jatkamista ja korottamista sekä entistä suurempia sähköauton hankintatukia ja myös verohelpotuksia sähköautoilulle. Toisaalta todettiin, että uuden jakeluinfran rakentaminen Suomeen on hankalaa ja kallista. Eräässä launnossa ehdotettiin, että jakeluinfran rakentamisessa voitaisiin olla alueellisesti valikoivia vaihtoehtojen käyttövoimien jakelupisteiden sijoittamisessa sen mukaan missä niille olisi suurempi tarve. Täyssähköautojen hankintatukea myös ehdotettiin lykättäväksi kolmella vuodella tai tuen kohdentamista ainoastaan jakeluinfran rakentamiseen.

Sähköautoilun edistämiseksi ehdotettiin myös valtion tukea pikalatausverkon ehdotettua kattavammalle rakentamiselle vuosina 2021-2023, raskaan kaluston latausasemien pilotointia, kaupungeille asetettavaa velvoitetta asukaspykäköintipaikkojen sähköistämissuunnitelmien laatimisesta, maksimihinnan asettamista roamingille lainsäädännöllä sekä leasingmallia (tai vastaavaa sähköauton hankintaa helpottavaa järjestelyä) pienituloisille.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Etanolin käyttö polttoaineena ja autojen konversio sai lausunnoissa runsaasti kannatusta. Etanolin käyttöön toivottiin kannustusta luonnoksessa esitettyjen konversiotukien lisäksi muun muassa veroetujen ja paremman tiedottamisen muodossa. Muutamissa lausunnoissa esitettiin, että olisi ympäristöystävällisempää konvertoida vanha autokanta, kuin tuottaa uusia autoja, osassa lausuntoja tämä nähtiin puolestaan kalliina ratkaisuna yhteiskunnalle. Ehdotettiin myös etanolikonversioita täysin uusiin autoihin mahdollistavaa lainsäädäntöä.

Lausunnoissa toivottiin etätyön lisääntymisen vaikutusten tarkempaa puintia ja konkreettisia ehdotuksia. Valtion toivottiin kannustavan yrityksiä etätyön edistämiseen. Ehdotettiin etätyön tuen lisäämistä tiekartan ensimmäiseen vaiheeseen. Sähköpolttoaineiden tutkimusta ehdotettiin lisättäväksi.

Päästökauppa ei saanut lausunnoissa juurikaan kommentteja, kylläkin jonkin verran vastustusta. Ruuhkamaksu ja kilometrivero jakoivat näkemyksiä. Paikantamiseen ja seurantaan liittyviä veromalleja pääsääntöisesti karsastettiin.

Verotuksellista toimenpiteistä kannustettiin sähköautojen ja fossiilittomien polttoaineiden, kuten biokaasun ja etanolin verotuksen helpottamiseen. Toivottiin myös biodieselin verotuksen helpottamista. Monessa lausunnossa ehdotettiin, että autoveroa voitaisiin alentaa tai se voitaisiin kokonaan poistaa, jotta autokantaa saataisiin uudistettua vähäpäästöisempiin autoihin. Käyttövoimaveron poistoa ehdotettiin niin biokaasu- kuin dieselautoilta. Joidenkin lausuntojen mukaan työmatka-autoilua koskeva vapaa veroetu voitaisiin poistaa, toisten mielestä sitäkin tulisi kuitenkin ohjata päästöttömien vaihtoehtojen käyttöön. Useammassa lausunnossa toivottiin valaistusta siihen, miten vaihtoehtoisten kulkumuotojen verotus kehitty tulevaisuudessa.

Päästöjen vähentämiseksi ehdotettiin myös tiestön kunnostamista, joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin kehittämistä ja liityntäpysäköinnin maksuttomuutta sekä erilaisia maksuja, kuten moottoritimaksuja, ruuhkamaksuja, raskaan liikenteen tiemaksuja tai päästömaksuja. Ehdotettiin, että maksuja voitaisiin kerätä läpikulkumatkalla olevalta kuljetusliikenteeltä ja kotimaisia yrittäjiä voitaisiin suosia veroedin. Liikennesuunnittelu, liikennejärjestelyjen kehittäminen ja liikennevalojen ohjaaminen nousivat myös monissa vastauksissa esille päästövähennyskeinoina. Muita ratkaisuja olivat henkilöautoliikenteen vähentäminen, parkkipaikkojen vähentäminen ja niiden maksullisuus, autottomat alueet kaupungeissa, hidasteet ja kevyiden väylien parantaminen muun muassa pyöräilyn rohkaisemiseksi. Myös autonomisten autojen roolia päästöjen vähentämisessä pohdittiin. Myös ajo-opetuksella nähtiin olevan mahdollinen vaikutus päästövähennyksiin, mikäli opetusta annettaisiin nimenomaan mahdollisimman vähäpäästöisestä ajotavasta.

Romutuspalkkiokampanjoita toivottiin myös pakettiautoihin autokannan uudistumiseksi niiden osalta. Eräs lausunnonantaja ehdotti, että yksityishenkilöille pitäisi antaa mahdollisuus ostaa fossiilisten polttoaineiden kompensointia. Ehdotettiin myös, että myyntiin tulevista käytetyistä henkilöautoista puolet muutettaisiin myyntiliikkeissä kaasun- tai etanolikäyttöisiksi valtion kustannuksella. Muutamassa lausunnossa toivottiin lakimuutoksella maakaasun myyntikieltoa ympäristötavoitteiden ja biokaasun menekin edistämiseksi.

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö
9.3.2021

LIITE

Lausunnon antaneet organisaatiot

Aalto-yliopisto, Insinööritieteiden korkeakoulu
Aalto-yliopisto, Kemian tekniikan korkeakoulu
Ahvenanmaan maakunnan hallitus
Ammattiliitto Pro ry
Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA
Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry
Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry
Autoliitto ry
Bioenergia ry
BioEnergio Oy
Climate Leadership Coalition ry
Ekoenergo Oy
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
EL-TRAN-konsortio (Tampereen yliopisto)
ELY-keskukset (Pohjois-Savon ELY)
Energieollisuus ry
Energiavirasto, uusiutuvan energian ryhmä
Ensto Chago Oy
Espoon kaupunki
Etanoliautoilijat ry
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon maakuntaliitto
Finavia Oyj
Finest Bay Area Development Oy
Gasum Oy
GoMore
Greenpeace
HaminaKotka Satama Oy
Helen Oy
Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia
Helsingin Satama Oy
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY
Helsingin yliopisto
Huoltovarmuuskeskus
Hämeen liitto
Hämeenlinnan kaupunki
Ilmastofoorumi ry
Ilmatieteen laitos
Innovaatorahoituskeskus Business Finland
Invalidiliitto ry
ITS Finland ry
Jyväskylän kaupunki
Jyväskylän yliopisto
Kaasuautoilijat ry

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
Helsinki

Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Puhelin
029516001

www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Kainuun liitto
Kaupan liitto
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen kauppakamari
Keski-Suomen liitto
Kesko Oyj
Keskuskauppakamari
Kilpailu- ja kuluttajavirasto KKV
Kokkolanseudun Kehitys Oy
Korkia Consulting Oy
Kuluttajaliitto
Kuopion kaupunki
KUUMA-seutu liikelaitos
Kynnys ry
Lapin kauppakamari
Lapin liitto
Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
Lidl Suomi Ky, Logistiikka
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikenneopetus ry
Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
LIMOWA ry
Linja-autoliitto ry
Logistiikkayritysten Liitto ry
Maa- ja metsätalousministeriö
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.
Maanmittauslaitos
MaaS Global
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Matkailuajoneuvotuoja ry
Metsähallitus
Metsäteollisuus ry
Mikkelin kaupunki, Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue
Motiva Oy
Muistiliitto ry
NCC Industry Oy
Neste Oyj
Nettoenergia ry
North European Oil Trade Oy
Nuorten ilmastodelegaatti, Nuorisolan kattojärjestö Allianssi ry
Näkövammaisten liitto ry
Opetus- ja kulttuuriministeriö OKM, valtion liikuntaneuvosto
Oulun yliopiston teknillinen tiedekunta
Oy RVS Technology Ltd
Oy Teboil Ab
Paikallisliikenneliitto PII ry
Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Pirkanmaan liitto
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon liitto

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Porin kaupunki
Porvoon kaupunki
Posti Group Oyj
Protect Our Winters Finland ry
Puolustusministeriö
Pyöräliitto ry
Päijät-Hämeen liitto
Rahtarit ry
Rakennusteollisuus RT ry/INFRA ry
Rakli ry
Ruokavirasto
Saamelaiskäräjät
Sahateollisuus ry
SAK ry
Satakuntaliitto
Senaatti-kiinteistöt
SF-CARAVAN RY
Sisäministeriö
Sisäministeriö, pelastusosasto
SOK/S-ryhmä
Sosiaali- ja terveysministeriö STM
South Coast Fishing Adventures / Tsacon Oy
St1 Nordic Oy
StepOne tech oy
STTK ry
STYLE-tutkimushanke
Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry
Suomen Bensiinkauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Suomen Ekomodernistit ry
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
Suomen ilmastopaneeli
Suomen Kaasuyhdistys ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Kuntaliitto ry
Suomen luonnonsuojeluliitto SLL ry
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry
Suomen Sisävesiliitto ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen Tieyhdistys ry
Suomen Vaikuttavuussijoitus Oy
Suomen Vesitieyhdistys r.y., Suomen Vesitiet ry
Suomen ympäristökeskus SYKE
Suomen Yrittäjät ry
Sähköteknisen Kaupan Liitto ry
Tampereen kaupunki
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Teknologiateollisuus ja Sähköinen liikenne ry
Terveyden ja hyvinvoinninlaitos THL
Tesla
Tier Mobility Finland
Tilastokeskus

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
HelsinkiPostiosoite
PL 31
00023 ValtioneuvostoPuhelin
029516001www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

9.3.2021

Turun ammattikorkeakoulu Oy

Työ- ja elinkeinoministeriö

UPM

UrbanBeat Oy

Uudenmaan liitto

Vaasan kaupunki - Vasa stad, Kuntatekniikka

Vaasanseudun kehitys Oy VASEK

Valtioneuvoston kanslia

Valtiovarainministeriö

Vammaisfoorumi ry

Vantaan kaupunki

Varsinais-Suomen liitto

Vemosim Oy

Veronmaksajain Keskusliitto ry

VR Group

WWF Suomi

Väylävirasto

Yhdyskuntasuunnittelun seura ry

Yhteinen toimialaliitto ry

Yhdyskuntasuunnittelun seura YSS ry

Ympäristöministeriö YM

Ympäristöteollisuus ja -palvelut YTP ry

Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto