



## OIKEUDENMUKAINEN EKOLOGINEN SIIRTYMÄ - LIIKENNEOHJELMA

Johdanto .....	2
<b>1. Toimenpide-ehdotukset tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi .....</b>	<b>2</b>
1.1 Polttoaineen hintaan kohdistuva ohjaus.....	2
1.2 Ruuhkamaksujen käyttöönotto .....	4
1.3 Auto- ja ajoneuvoverojen muutokset .....	5
1.4 Sähköautojen latausinfraan parantaminen .....	5
1.5 Lisäpanostukset julkiseen liikenteeseen sekä kävely- ja pyöräilyinfraan.....	6
<b>2. Toimenpiteiden oikeudenmukaisuuden varmistaminen .....</b>	<b>8</b>
2.1 Tulerojen kasvu ja liikenneköyhyys .....	8
2.2 Logistiikka-alan kannattavuuden heikkenemisen työllisyysvaikutukset .....	9
2.3 Uuteen teknologiaan tarvittaviin kaivannaisiin liittyvät ihmisoikeusriskit .....	<b>10</b>

# Johdanto

Liikenne aiheuttaa noin viidenneksen Suomen kansallisista kasvihuonekaasupäästöistä, ja nämä päästöt ovat vähentyneet viimeisen vuosikymmenen aikana muita päästöjä hitaammin. Kansallisesti asetettu tavoite liikennepäästöjen puolittamisesta 2005–2030 edellyttää joukkoa lisätoimia. Koska ihmisten ja tavaroiden liikkuminen on olennainen osa modernia yhteiskuntaa, voi ohjauksella olla merkittäviäkin taloudellisia vaikutuksia, joihin liittyy myös oikeudenmukaisuusnäkökulmia.

Tässä toimenpideohjelmassa käydään läpi kannatettavia toimia kotimaan tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi sekä näistä aiheutuvien oikeudenmukaisuusvaikutusten huomioimiseksi. Toimenpiteet jakautuvat päästöjä aiheuttavan liikenteen hinnoitteluun, josta aiheutuvat kustannukset koituvat ensisijaisesti tielläliikkujien maksettaviksi, sekä päästötömän liikenteen edistämiseen, jota tehdään julkisin varoin.

Päästöhinnoitteluun liittyviä toimia ovat polttoaineen hintaan liittyvän ohjauksen vahvistaminen sekä ruuhkamaksujen käyttöönoton mahdollistaminen. Päästöntä liikennettä edistävät toimet liittyvät joukkoliikenteen kehittämiseen ja sähköautojen latausinfrastruktuurin edistämiseen. Jotta liikenne on sujuvaa, tulisi muunkin liikenneinfrastruktuurin kunnossapidosta huolehtia<sup>1</sup>.

## 1. Toimenpide-ehdotukset tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi

### 1.1 Polttoaineen hintaan kohdistuva ohjaus

Tieliikenteen päästöjä voidaan ohjata vaikuttamalla fossiilisten polttoaineiden niin sanottuihin pumppuhintoihin. Tämä voidaan tehdä joko korottamalla polttoaineista jo nykyisin perittävää valmisteveroa, kiristämällä uusiutuvan polttoaineen osuuden jakeluelvoitetta tai ottamalla käyttöön liikennepolttoaineiden päästökauppajärjestelmä. Olemassa olevan veron tason muuttaminen on toteutukseltaan yksinkertaisempi ja hintavaikutukseltaan helpommin hallittava toimenpide. Päästökauppajärjestelmä taas on tavoiteltavien päästövähennysten saavuttamisen kannalta tarkempi instrumentti, koska myytävälle polttoaineelle ja siten niiden käytöstä aiheutuville päästöille voidaan asettaa katto, jonka mukaisesti hinta asettuu.

<sup>1</sup> Kustannustarpeita on selvitetty muun muassa Liikenne 12 -hankkeessa. Ks. Liikenne 12 -hanke, 2022, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - yhteenveto toimenpiteiden etenemisestä, s. 10, saatavilla osoitteessa: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/c4b1cdb3-3bde-42e4-94aa-7b76a36854b3/RAPORTTI\\_20221013090805.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/c4b1cdb3-3bde-42e4-94aa-7b76a36854b3/RAPORTTI_20221013090805.PDF)

Liikenteen päästökauppa on ollut esillä sekä kansallisena että koko EU:n kattavana ratkaisuna. EU:n laajuista ratkaisua on pidetty ensisijaisena, mutta koska sen käyttöönotto voi venyä vuoteen 2028<sup>2</sup>, voin myös kansallisen päästökaupan valmistelulle olla edelleen perusteita, joskin järjestelmien yhteensopivuus tulee varmistaa ja tarpeetonta päällekkäisyyttä välttää hallinnollisen tehokkuuden näkökulmasta. Esimerkiksi Suomen kansallinen ilmastopaneeli on katsonut, etteivät EU-järjestelmälle arvioidut hintatasot ole riittäviä Suomen kansallisten vähennystavoitteiden saavuttamiseen<sup>3</sup>. Jos päästökauppa ei ohjaa riittäviin päästövähennyksiin, tarvitaan myös muita ohjauskeinoja.

Yleisesti polttoaineen hintaan kohdistuvien toimien lisäksi on mahdollista myös poistaa diesel-polttoaineen nykyinen verotuki<sup>4</sup>. Tällöin on myös dieselajoneuvojen käyttövoimaveroa perusteltua laskea, koska nyt korkeamman käyttövoimaveron peruste on matalamman energiasisältöveron vaikutusten kumoaminen yksityisautoilijoiden kohdalla. Molempia muutettaessa verotuen poiston vaikutukset yksityisautoilijoihin tasapainottuvat isossa kuvassa, mutta yksittäisen autoilijan kohdalla vaikutus riippuu ajomäärästä, eli käytännössä vähän ajavien kokonaiskustannus laskee ja paljon ajavien nousee. Dieselin verotukeen puuttumalla voidaan siis joko täydentää päästökaupan ohjaavaa vaikutusta tai vaikuttaa siihen, minkälaiseen kulutukseen hinnoittelu painottuu.

**Esitys:** Otetaan käyttöön joko kansallinen tai EU-tason päästökauppa tieliikenteen päästöille ja luodaan tarvittaessa sen täydentämiseksi liikennepolttoaineiden valmisteveroon muutosmekanismi, jotta liikenteen päästöt puolittuvat vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Huomioidaan samalla valittujen toimenpiteiden aiheuttamat kompensatiotarpeet.

**Tavoitellut vaikutukset:** Kannustaa vähentämään fossiilisilla polttoaineilla ajettuja ajokilometrejä. Kannustaa siirtymään vaihtoehtoihin käyttövoimiin tai kulkumuotoihin. Auto liikenteen väheneminen vaikuttaa ympäristöön myös vähentämällä esimerkiksi paikallispäästöjä ja melusaastetta. Verotuksella saavutettava fossiilisen polttoaineen loppukäytön vähentäminen pienentää fossiilisiin polttoaineisiin liittyviä haitallisia ilmasto- ja ympäristövaikutuksia myös tuotantoketjun alkupäässä.

2 European Council, 2022, 'Fit for 55': Council and Parliament reach provisional deal on EU emissions trading system and the Social Climate Fund, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/12/18/fit-for-55-council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-eu-emissions-trading-system-and-the-social-climate-fund/> (viitattu 13.1.2023)

3 Ks. esim. <https://www.ilmastopaneeli.fi/tiedotteet/ilmastopaneelin-raportti-tieliikenteen-kansallinen-paastokauppa-auttaisi-suomea-saavuttamaan-paastovahennystavoitteet-kustannustehokkaasti/>

4 Parafiinisen dieselin erillinen verotuki poistui asteittain tammikuun 2023 alkuun mennessä, minkä arvioitiin etukäteen nostavan dieselin ns. pumppuhintaa yhteensä muutamilla senteillä. Varsinainen dieselin verotuki on vaikutukseltaan kymmeniä senttejä litralta. Ks. esim. <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/tutkimus-dieselin-verotuen-poisto-auttaisi-vahentamaan-paastoja-haitalliset-vaikutukset-kotitalouksille-voidaan-kompensoida-eri-tavoilla>

**Huomioitavia vaikutuksia oikeudenmukaisuuden näkökulmasta:** Aiheuttaa kustannuksen fossiilisia polttoaineita käyttäville autoileville kotitalouksille (ks. 2.1) sekä yrittäjille (ks. 2.2). Voi edellä mainitusta syystä kasvattaa liikenneköyhyden riskiä (ks. 2.1) ja kasvattaa alueellista eriarvoisuutta (ks. 2.1). Polttoaineveron korotukset vähentävät tasaveroluonteensa vuoksi verojärjestelmän progressiivisuutta (ks. 2.1). Logistiikkakustannusten nousulla voi olla myös heijastevaikutuksia erilaisten tuotteiden hintoihin tai toimialojen kannattavuuteen (ks. 2.3).

## 1.2 Ruuhkamaksujen käyttöönotto

Liikenteen päästöjä voidaan rajoittaa myös erilaisilla tiemaksuilla, kuten ruuhkamaksuilla tai tietulleilla. Niitä voidaan periä joko aikaan tai matkaan perustuen ja joko koko tieverkolta tai tietyiltä alueilta<sup>5</sup>. Ruuhkamaksuilla arvioidaan voitavan vähentää päästöjä 0,06–0,10 miljoonaa tonnia, jos ne otetaan käyttöön Helsingin, Turun ja Tampereen seuduilla. Tulolisäys valtiolle voisi olla noin 150–184 miljoonaa euroa vuosittain.<sup>6</sup>

Suomessa päätöksiä ruuhkamaksujen tai tietullien käyttöönotosta ei ole tehty, mutta ruuhkamaksujen käyttöönoton mahdollistavia puitelakeja on valmisteltu valtionvarainministeriössä<sup>7</sup>. Lakeja ei kuitenkaan tuoda eduskuntaan vuonna 2023 päättyvällä hallituskaudella<sup>8</sup>.

**Esitys:** Säädetään laki, joka mahdollistaa ruuhkamaksujen käyttöönoton. Käynnistetään valmistelu ruuhkamaksujen käyttöönotosta suurimmilla kaupunkiseuduilla.

**Tavoitellut vaikutukset:** Kannustaa vähentämään autoilua, ja voi siten lisätä joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen käyttöä vilkkaasti liikennöidyillä kaupunkiseuduilla. Vähentää tieliikenteen pienhiukkaspäästöjä ja meluhaittaa. Pidemmällä aikavälillä mahdollistaa kaupunkitilan tehokkaamman hyödyntämisen. Tuottaa tuloa, jota voidaan käyttää muun muassa joukkoliikenteen edistämiseen.

**Huomioitavia vaikutuksia oikeudenmukaisuuden näkökulmasta:** Voi heikentää liikumismahdollisuuksia, jos ruuhkamaksu on korkea ja korvaavaa kohtuuhintaista vaihtoehtoisista kulkumuotoa ei ole saatavilla (ks. 2.1).

5 Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti, s. 78, saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162508/LVM\\_2020\\_17.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162508/LVM_2020_17.pdf)

6 Valtioneuvosto, 2021, Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, s. 34, saatavilla verkossa: <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f807239ad>

7 Kauppalehti, 11.8.2022, Kiistelty hanke etenee ministeriössä – Autoilijoiden maksettavaksi voi tulla uusi vero: <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/kiistelty-hanke-etenee-ministeriossa-autoilijoiden-maksettavaksi-voi-tulla-uusi-vero/9bee434-da5c-4411-9a32-29558de20b61> (viitattu 12.8.2022)

8 Valtioneuvosto, 2022, Lainsäädäntösuunnitelman päivitystyö saatu päätökseen, <https://vnk.fi/-/lainsaadantosuunnitelman-paivitystyö-saatu-paatokseen> (viitattu 28.11.2022)

### 1.3 Auto- ja ajoneuvoverojen muutokset

Autoilua verotetaan polttoaineveron lisäksi myös hankintahinnasta maksettavalla autoverolla sekä vuosittain maksettavalla ajoneuvoverolla. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneen työryhmän loppuraportissa arvioitiin, että polttoaineverot ovat auto- ja ajoneuvoveroja tehokkaampia päästöohjauskeinoja, mutta varsinkin autoverolla on kuitenkin vaikutusta auton valintaan. Työryhmän mukaan päästöohjausta kannattaisi tehostaa siirtämällä verotuksen painopistettä vuosittain maksettavasta (mutta ajosuoritteeseen vaikuttamattomasta) ajoneuvoveron perusverosta ajosuoritetta pienentäviin polttoaineveroihin sekä autoveroon, jota työryhmä pitää vuosittain maksettavaa ajoneuvoveroa parempana autovalinnan ohjauskeinona.<sup>9</sup>

**Esitys:** Siirretään autoilun verotuksen painopistettä vuosittain maksettavasta ajoneuvoverosta hankintahinnan yhteydessä maksettavaan autoveroon.

**Tavoitellut vaikutukset:** Päästöperusteisen autoveron merkittävä korottaminen nopeuttaa siirtymää päästöttömiin ajoneuvoihin uusien autojen kaupassa.

**Huomioitavia vaikutuksia oikeudenmukaisuuden näkökulmasta:** Esityksellä olisi todennäköisesti taloudellista tasa-arvoa parantava vaikutus, sillä ajoneuvoveron alentaminen keventää kaikkien autoilijoiden verotusta, kun taas autoveron kiristys kohdistuu vain niihin, jotka ostavat uusia autoja. Uusien sähköautojen hankinnan nopeutuminen lisää muun muassa akkumineraalien tuotantoon liittyviä ihmisoikeus- ja ympäristöriskejä (ks. 2.3).

### 1.4 Sähköautojen latausinfra parantaminen

Yksi sähköautojen yleistymistä rajoittava tekijä on latausverkoston puutteet. Sähköautojen yleistymistä tukevat hyvät kotilatausmahdollisuudet sekä kattavat ja toimintavarmat julkiset latausmahdollisuudet. Julkisten latauspaikkojen käyttöä hankaloittaa tällä hetkellä myös palveluiden hajanaisuus ja lataustekniikoiden vaihtelu. Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän mukaan erityistä huomiota tulisi kiinnittää ”sähköautojen latausmahdollisuuksiin taloyhtiöissä sekä haja-asutusalueilla, jonne latausinfra ei välttämättä markkinaehtoisesti rakennu yhtä tehokkaasti kuin tiiviimmin rakennetuille alueille”.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> VM, 2021, Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti, s. 201–202, saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM\\_2021\\_26.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM_2021_26.pdf)

<sup>10</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti, s. 37, saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162508/LVM\\_2020\\_17.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162508/LVM_2020_17.pdf)

Tällä hetkellä taloyhtiöt voivat saada tukea sähköautojen latausinfraan rakentamiseen<sup>11</sup>. Lisäksi valtio tukee julkisten latauspisteiden rakentamista erillisellä liikenteen infratuella<sup>12</sup>. Molempien tukien jatkosta ja lisäämisestä on linjattu fossiilittoman liikenteen tiekartassa<sup>13</sup>.

Jos investointitukia halutaan laajentaa, voisi relevantteja vaihtoehtoja olla olemassaolevien tukien korottaminen, niiden jatkaminen nykyisten määräaikaisten tukikausien jälkeen tai uusien tuki-instrumenttien luominen. Vaihtoehtoisena toimenpiteenä huoltoasemat voidaan velvoittaa tarjoamaan tietyn määrän latauspisteitä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan nykyisenlaisista tuki-instrumenteista tulisi tällöin EU:n valtiontukisäännösten vuoksi luopua<sup>14</sup>. Latauskokemusta (ja sen myötä siirtymistä sähköautoiluun) voisi parantaa tällä hetkellä hajallaan olevien palveluiden ja tekniikoiden yhtenäistämistoimilla.

**Esitys:** Arvioidaan nykyiset tukimekanismit ja lainsäädäntökehikko maaliskuussa 2023 saatavan selvityksen perusteella<sup>15</sup>. Kehitetään latausinfrastruktuuria siten, että se edistää sekä yksityisautoilun että ammattiliikenteen sähköistämistä.

**Tavoitellut vaikutukset:** Parannetaan sähköisen liikenteen houkuttelevuutta sekä yksityisautoilussa että ammattiliikenteessä lisäämällä latausmahdollisuuksia muun muassa taloyhtiöissä ja niillä alueilla, joilla latausmahdollisuuksia syntyy markkinaehtoisesti liian hitaasti.

**Huomioitavia vaikutuksia oikeudenmukaisuuden näkökulmasta:** Latausinfraan parantamisen ja siitä seuraavalla sähköautoilun yleistymisellä on mineraalien tarvetta lisääviä vaikutuksia, mikä puolestaan voi kasvattaa ihmisoikeusriskejä kaivosalueilla (ks. 2.3).

## 1.5 Lisäpanostukset julkiseen liikenteeseen sekä kävely- ja pyöräilyinfraan

Liikennejärjestelmän päästöjen vähentämisessä on tärkeää paitsi vähentää tiettyjen kulkutapojen päästöjä myös vaikuttaa siihen, mitä kulkutapoja ylipäättään käytetään. Esimerkiksi fossiilittoman liikenteen tiekartassa todetaan, että "(l)iiikenteen päästöjen näkökulmasta on tärkeää, että liikenneverkko houkuttelee kestävien kulkutapojen käyttöön niin yhteyksien, verkon ja kaluston kunnon kuin hinnan ja palvelujen laadunkin puolesta"<sup>16</sup>.

11. Tietoa taloyhtiöille myönnettävistä avustuksista: <https://www.ara.fi/latausinfra-avustus>

12 Tietoa liikenteen infratuella: <https://energiavirasto.fi/liikenteen-infratuki>

13 Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021, Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, s. 16–19, saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM\\_2021\\_15.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM_2021_15.pdf)

14 Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021, Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, s. 19–20 saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM\\_2021\\_15.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM_2021_15.pdf)

15 Kansallisesta jakeluinfratyöryhmästä lisätietoa täällä: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM016:00/2022>

Käytännössä julkisen ja kevyen liikenteen houkuttelevuutta voidaan edistää julkisen vallan toimin erilaisin tuki-instrumentein. Esimerkiksi väistyvän hallituksen ohjelmassa joukkoliikenteen ilmastotoimiin sovittiin 20 miljoonan euron vuosittaiset tuet, joita jaettiin esimerkiksi vuonna 2021 valtionavustuksina kahdeksaan joukkoliikenteen palveluiden digitalisaatiota edistävään hankkeeseen sekä Traficomien kautta muihin julkisen liikenteen ilmastotoimiin<sup>17</sup>. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (ns. Liikenne 12 -suunnitelman) mukaan joukkoliikenteen tukia tulisi korottaa vuonna 2025, mutta tämä ei toistaiseksi sisälly julkisen talouden suunnitelmaan<sup>18</sup>.

Niin sanotun kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta tuettiin vuonna 2021 yhteensä 63 hanketta noin 24,4 miljoonalla eurolla<sup>19</sup>. Liikenne 12 -suunnitelman mukaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tavoitetaso vuodelle 2025 on 30 miljoonaa euroa vuodessa, mutta tämä ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan<sup>20</sup>.

**Esitys:** Toteutetaan nykyisen Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn tuet korotuksineen. Pidetään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuksien kasvattaminen myös tulevan hallituskauden aikana päätettävän, vuosia 2025–2036 koskevan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena, ja esitetään rahoitukseen tämän tavoitteen mukaiset korotukset.

**Tavoitellut vaikutukset:** Vahvistaa erityisesti pienituloisten liikkumismahdollisuuksia. Lisää vähäpäästöisten liikkumismuotojen käyttöä.

**Huomioitavia vaikutuksia oikeudenmukaisuuden näkökulmasta:** Koska esitetyt määrärahat ovat melko pieniä, ei toimenpiteellä ole tavoiteltujen hyötyjen lisäksi merkittäviä oikeudenmukaisuusvaikutuksia. Kasvukeskuksiin painottuvien tukien voi jossain määrin katsoa hyödyttävän enemmän niissä kuin syrjäseudulla asuvia ihmisiä (ks 2.1).

16 Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti, s. 50, saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162508/LVM\\_2020\\_17.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162508/LVM_2020_17.pdf)

17 Ympäristöministeriö, 2022, Ilmastovuosikertomus 2022, s. 40, saatavilla verkossa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164392/YM\\_2022\\_24.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164392/YM_2022_24.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

18 Liikenne 12 -hanke, 2022, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - yhteenveto toimenpiteiden etenemisestä, s. 10, saatavilla osoitteessa: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/c4b1cdb3-3bde-42e4-94aa-7b76a36854b3/RAPORTTI\\_20221013090805.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/c4b1cdb3-3bde-42e4-94aa-7b76a36854b3/RAPORTTI_20221013090805.PDF)

19 Traficom, Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus, <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustus> (viitattu 25.11.2022)

20 Liikenne 12 -hanke, 2022, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - yhteenveto toimenpiteiden etenemisestä, s. 8, saatavilla osoitteessa: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/c4b1cdb3-3bde-42e4-94aa-7b76a36854b3/RAPORTTI\\_20221013090805.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/c4b1cdb3-3bde-42e4-94aa-7b76a36854b3/RAPORTTI_20221013090805.PDF)

## 2. Toimenpiteiden oikeudenmukaisuuden varmistaminen

### 2.1 Tuloerojen kasvu ja liikenneköyhyys

Liikenteen päästöjen vähentäminen vaikuttaa monien ihmisten elinkustannuksiin, mikä voi puolestaan kasvattaa eroja käytettävissä olevissa tuloissa ja rajoittaa varsinkin köyhimpien kotitalouksien liikkumismahdollisuuksia. Päästöjä aiheuttavan liikenteen ankarampi hinnoittelu voi johtaa jopa niin sanottuun liikenneköyhyteen eli tilanteeseen, jossa hinnoittelusta tulee este liikkumiselle. Nämä vaikutukset tulee arvioida ennalta ja niitä tulee seurata, kun otetaan käyttöön uusia tai kiristetään vanhoja ohjausmekanismeja. Varsinkin hinnoitteluun perustuvan liikennepolitiikan tuloeroja kasvattavia vaikutuksia voidaan kompensoida esimerkiksi palauttamalla osa verotuotoista kuluttajille hiiliosinkona.

Hiiliosinko tarkoittaa kaikille kansalaisille maksettavaa palautusta joko tasasuuruisena<sup>21</sup> tai vaihtoehtoisesti painotettuna esimerkiksi tuloluokan tai asuinpaikan mukaan, joskin tämä lisää mallin monimutkaisuutta, mikä voi vaikuttaa myös sen ymmärrettävyyteen ja hyväksyttävyyteen. Kierrättämällä verotuottoja takaisin kuluttajille fossiiliseen liikenteeseen kohdistuvat tasaverot ja -maksut voidaan kääntää progressiivisiksi.

Liikenneköyhyyttä voidaan lisäksi torjua ohjaamalla esimerkiksi uusien tai korotettujen hinnoittelumekanismien tuottoja toimiin, jotka auttavat erityisesti pienituloisia tai haja-asutusalueella asuvia vähäpäästöisempiin liikkumismuotoihin siirtymisessä. Nämä toimenpiteet voivat olla esimerkiksi julkisen liikenteen saatavuuden parantamista.

Hiiliosingoista on kokemuksia jo muista maista kuten Kanadasta ja Sveitsistä. Kokemukset osoittavat, että järjestelmän hyväksyttävyyden riippuu siitä, miten hyvin ihmiset ymmärtävät mekanismin toiminnan. Myös esimerkiksi Itävallassa ollaan ottamassa käyttöön uutta muun muassa liikenteeseen kohdistuvaa päästömaksua, jonka vaikutuksia tullaan kompensoimaan asuinpaikasta riippuvan hiiliosingon avulla<sup>22</sup>, jolloin osinko on suurempi haja-asutusalueella asuville. Tämän osalta on kuitenkin hyvä huomioida, että esimerkiksi pelkästään harvaan asutuilla alueilla asuville kohdennettu tuki voi johtaa tavoiteltujen ohjausvaikutusten mitätöitymiseen ja tukea isopäästöisten elämäntapojen jatkamista<sup>23</sup>.

**Esitys:** Valmistellaan kompensatiomallin käyttöönotto esimerkiksi hiiliosingon pohjalta keinona palauttaa kansallisen päästökaupan tai polttoaineveron korotuksen tuottoa

21 Talouspolitiikan arviointineuvosto julkaisi tammikuussa 2023 selvityksen, jonka mukaan tasapalautus on tehokkain tapa hyvittää polttoainekuluja pienituloisille. Ks. <https://www.talouspolitiikanarviointineuvosto.fi/talouspolitiikan-arviointineuvoston-taustaraportti-tasapalautus-tehokkain-tapa-hyvittaa-polttoainekuluja-pienituloisille/>

22 Kts. esim. Reuters, 2021, Austria adopts carbon pricing in tax overhaul: <https://www.reuters.com/business/energy/austrian-coalition-overhauls-tax-system-sets-co2-pricing-2021-10-03/> (viitattu 13.4.2022)

23 Valtiovarainministeriö, 2021, Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti, s. 159, saatavilla osoitteessa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM\\_2021\\_26.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM_2021_26.pdf)



kansalaisille. Toteutus perustuu tukimalliin, jonka ministeriöt valmistelevat kevään 2023 hallitusohjelmaneuvoitteluihin<sup>24</sup>. Järjestelmän oikeudenmukaisuuden ja hyväksyttävyyden varmistamiseksi toteutuksessa tulee varmistaa, että järjestelmä riittää kompensoimaan kaikkein haavoittuvimpiin ryhmiin kohdistuvat tai alueellisesti painottuvat haittavaikutukset ja että toteutuksesta viestitään läpinäkyvästi ja kattavasti.

## 2.2 Logistiikka-alan kannattavuuden heikkenemisen työllisyysvaikutukset

Liikenteen päästöjen vähentäminen esimerkiksi polttoaineverotuksella tai ruuhkamaksuilla vaikuttaa voimakkaasti ammattiliikenteeseen. Tarvetta kompensoida esimerkiksi kiristyvien polttoainemaksujen tai liikenteen päästökaupan vaikutuksia tulisi arvioida erityisesti sellaisten pienempien yritysten osalta, joilla on rajalliset mahdollisuudet investoida uuteen kalustoon. Alan tukeminen tulee toteuttaa tavalla, joka ei haittaa päästöohjausta, vaan ennemmin tukee kuljetusketjujen tehostamista ja siirtymistä vähäpäästöisempään kalustoon.

Liikennepolttoaineiden hintaa korottavilla toimilla voi olla heijastevaikutus myös muiden toimialojen kustannuksiin. Koska kuljetuskustannukset ovat melko pieni osa yritysten kustannuksista<sup>25</sup>, voi tämän heijastevaikutuksen olettaa kohtuullisen pieneksi. Koska vaikutus voi kuitenkin vaihdella toimialoittain, tulee se arvioida ja sitä tulee seurata erityisesti silloin, kun otetaan käyttöön kustannuksiin merkittävästi vaikuttavia keinoja (kuten polttoaineveron korotus tai liikenteen päästökauppa). Myös tältä osin varsinaiset toimenpiteet tulee kohdistaa siten, että niillä edistetään vähäpäästöisen tai päästöttömän logistiikan käyttöä.

**Esitys:** Selvitetään, miten logistiikka-alan toimintaedellytykset voidaan huomioida liikenne- ja ilmastopoliittisessa päätöksenteossa, tavoitteiden saavuttamista ja oikeudenmukaisuutta vaarantamatta.

<sup>24</sup> Valtioneuvosto, 2022, Hallitus linjasi energian hintojen nousun täsmäkompensoitotoimista, <https://valtioneuvosto.fi/-/10623/hallitus-linjasi-energian-hintojen-nousun-tasmakompensoitotoimista> (viitattu 8.12.2022)

<sup>25</sup> Kuljetuskustannukset olivat vuonna 2019 noin viisi prosenttia suhteutettuna kaupan ja teollisuuden liikevaihtoon. Ks. Traficom, 2021, Logistiikan tila ja toimintaedellytykset Suomessa, saatavilla verkossa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/logistiikan-tila-ja-toimintaedellytykset-suomessa>

## 2.3 Uuteen teknologiaan tarvittaviin kaivannaisiin liittyvät ihmisoikeusriskit

Tulevalla EU-sääntelyllä pyritään vähentämään kaivannaisalan haitallisia ihmisoikeusvaikutuksia. Esimerkiksi akkuasetus<sup>26</sup> velvoittaa akkuvalmistajia ja maahantuojia muun muassa kehittämään tiettyjen akkumineraalien jäljitettävyyttä sekä noudattamaan ihmisoikeuksia ja ympäristöä koskevaa huolellisuutta niiden hankinnassa. Se myös kirittää akkumateriaalien ja akkujen kierrätystä.

Yritysvastuudirektiiviesityksessä<sup>27</sup>, joka sisältää akkuasetusta kattavamman huolellisuusvelvoitteen ja asettaa yritykset myös vahingonkorvausvastuuseen aiheuttamistaan vahingoista, kaivannaisala on tunnistettu korkean riskin toimialaksi.

Tätä kirjoitettaessa akkuasetusta koskevat kolmikantaneuvottelut on juuri saatu päätökseen<sup>28</sup>, kun taas yritysvastuudirektiivin osalta ne eivät olleet vielä alkaneet. Tulevan sääntelyn positiivisia oikeudenmukaisuusvaikutuksia voidaan vahvistaa varmistamalla vaikutusten kohteena olevien sidosryhmien kuuleminen osana yritysten huolellisuusveloitteprosesseja sekä edistämällä oikeussuojan saatavuutta esimerkiksi säätämällä reilusta todistustaakan jakautumisesta.

**Esitys:** Tuetaan kunnianhimoista EU:n yritysvastuudirektiiviä EU-elinten välisissä neuvotteluissa. Pyritään esimerkiksi varmistamaan, että direktiivi velvoittaa yritykset noudattamaan ilmastoja koskevaa asianmukaista huolellisuutta, kattaa yritysten koko arvoketjut, sisältää säännöksiä todistustaakan jakautumisesta ja velvoittaa yritykset korjaamaan haitalliset vaikutuksensa ja kuulemaan vaikutuksen kohteena olevia sidosryhmiä osana huolellisuusveloitteprosessejaan. Kun direktiivi on hyväksytty, edistetään sen ripeää ja kunnianhimoista kansallista toimeenpanoa.

26 Kts. lisätietoa esim. European Commission, Batteries and accumulators, [https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/batteries-and-accumulators\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/batteries-and-accumulators_en) (viitattu 5.12.2022). Kts. myös European Parliament, Legislative train schedule: New batteries regulation, [https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-revision-of-the-eu-battery-directive-\(refit\)](https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-revision-of-the-eu-battery-directive-(refit)) (viitattu 5.12.2022)

27 Kts. lisätietoa esim. European Commission, Corporate sustainability due diligence, [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/doing-business-eu/corporate-sustainability-due-diligence\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/doing-business-eu/corporate-sustainability-due-diligence_en) (viitattu 5.12.2022). Kts. myös European Parliament, Legislative train schedule: Corporate due diligence and corporate accountability, <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-an-economy-that-works-for-people/file-corporate-due-diligence> (viitattu 5.12.2022)

28 Euroopan unionin neuvosto, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5469-2023-INIT/en/pdf>