



Liikennepolitiikan suuntaviivat seuraavalle hallituskaudelle

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö MOLIKE

Autoalan Keskusliitto ry
Autoliitto ry
Autotuoajat ja -teollisuus ry
Linja-autoliitto ry

Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Taksiliitto ry



Seuraavan vaalikauden suurimmat liikennepoliittiset haasteet

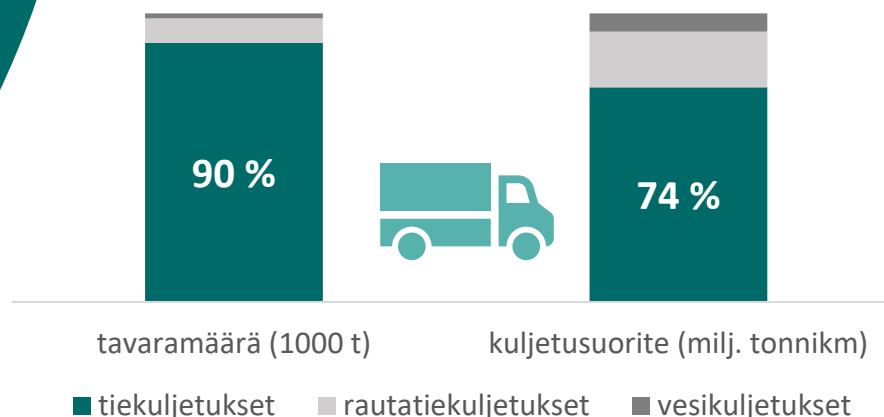
- tieverkon kehittämisen ja perusväylänpidon niukat resurssit johtavat tieverkon korjausvelan kasvuun ja kasvaviin yhteiskunnallisiin kustannuksiin
- liikenteen erillisverotulot alenevat autokannan päästöjen vähentyessä
- uusiutuvien polttoaineiden kasvava jakeluvelvoite uhkaa nostaa merkittävästi polttoainekustannuksia
- geopoliittinen tilanne, energiakriisi, EU-laajuinen tieliikenteen päästökauppa ja jakeluvelvoite lisäävät polttoaineiden hintapainetta
- inflaation kasvu heikentää yritysten kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa
- liikenteelle asetettujen vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttaminen on epävarmaa, sillä liikenteen sähköistyminen on ottanut taka-askelia energiakriisin, talouden epävarmuuden ja investointivalmiuksien heikentymisen takia – ilman määrätietoisia kannusteita sähköistyminen ei etene riittävän nopeasti
- käyttövoima- ja energiamurros edellyttää suuria investointeja lataus- ja jakeluinfraan – investointien on oltava etupainotteisia, jotta yritykset ja kotitaloudet voisivat investoida ajoneuvohankintoihin

Tieliikenne on joustavuutensa ja kustannus-
tehokkuutensa takia tärkein
kuljetusmuoto ja matkojen
kulkutapa

Kuljetukset

- ❖ kuljetuskaluston ja kuljetuspalvelun tarjoajien monipuolisuus, kilpailut markkinat sekä tie- ja katuverkon maantieteellinen kattavuus tekevät tiekuljetuksista joustavan ja taloudellisen kuljetusmuodon
- ❖ lähes kaikissa kuljetusketjuissa hyödynnetään ainakin jossakin määrin tiekuljetuksia
- ❖ keskimääräinen kuljetusmatka tiekuljetuksissa on 70–80 kilometriä
- ❖ korkeat sallitut mitat ja massat ovat lisänneet kuljetusjärjestelmän tehokkuutta merkittävästi

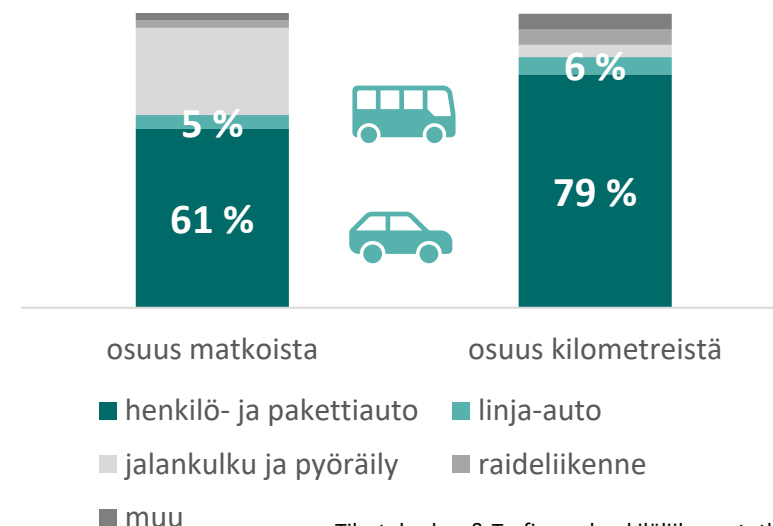
Tiekuljetusten osuus kotimaan tavaratonneista ja tonnikipometreistä vuonna 2021



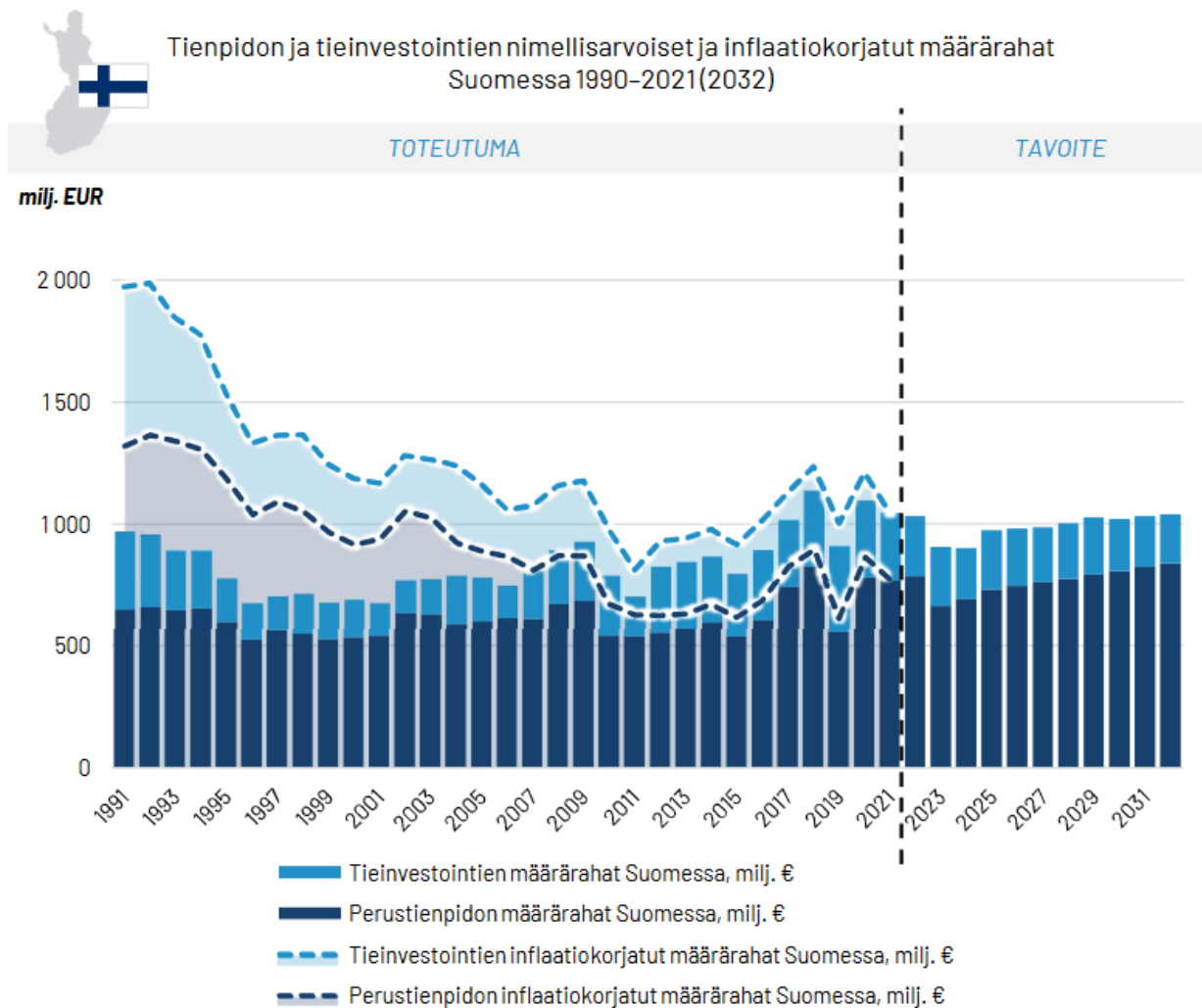
Matkat

- ❖ tie- ja katuverkon maantieteellinen kattavuus luo autoliikenteelle hyvän saavutettavuuden
- ❖ tie- ja katuverkkoa käytetään ainakin osalla matkaa lähes kaikilla matkoilla
- ❖ aluerakenteen takia Suomessa on tarvetta liikkua pitkiä matkoja – suomalaiset liikkuvat päivittäin keskimäärin 41 kilometriä
- ❖ henkilöliikenteessä hiilineutraali käyttövoimamurros näkyy nopeutuvana autokannan sähköistymisenä

Henkilö-, paketti- ja linja-autoliikenteen osuus kotimaan matkoista ja liikutuista kilometreistä



Perusväylänpidon ja tieverkon kehittämisen rahoitus



- tiestön kunto ja liikennöitävyys on ensiarvoisen tärkeää elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja huoltovarmuudelle
- maantieliikennettä on mahdotonta korvata muilla liikennemuodoilla, sillä 70 prosenttia Suomen pinta-alasta on saavutettavissa ainoastaan teitä pitkin
- perustienpidon rahoituksen tulisi kasvaa vuoden 2022 tasosta, jotta tiet saadaan pysymään riittävässä kunnossa
- tieverkon korjausvelka on kasvanut jo 1,6 miljardiin euroon ja kehityssuunta ei ole nykyisellä rahoituksella kääntymässä
- korjausvelan pysyminen ennallaan edellyttäisi vuosittain noin 4 000 kilometrin päällystämistä - vuonna 2022 saadaan teitä päällystettyä noin 2 300 kilometriä ja vuonna 2023 nykyarvion mukaan 1 700–1 800 kilometriä
- perusväylänpidon rahoitus laskee vuoden 2022 1,40 miljardista eurosta noin 1,29 miljardiin euroon - tiestöön rahasta käytetään karkeasti noin puolet



Liikenneturvallisuuden parantaminen - tieverkon kehittäminen

- liikenne 12 –suunnitelman mukainen tieverkon kehittämisen rahoitus ei mahdollista tieliikenteen turvallisuuden paranemista
- tieliikenteen turvallisuudessa nollavisio on erittäin tärkeä tavoite, joka ei ole saavutettavissa ilman infrainvestointeja, autokannan nopeampaa uusiutumista sekä tieverkon ylläpidon ja talvihoidon parantamista
- tieliikenteessä pääosa onnettomuuksista on suistumisia ja yhteentörmäyksiä - näiden onnettomuuksien estäminen vaatii investointeja keskikaideratkaisuihin ja muihin järeisiin tieverkon kehittämistoimenpiteisiin
- investoinnit parantavat myös mahdollisuuksia älykkäisiin liikennehallinnan toimenpiteisiin sekä liikenteen ja logistiikan digitalisaation nopeuttamiseen, sillä ajoneuvojen välisen tiedonvaihdon lisäksi tarvitaan ajoneuvojen ja infran välistä kommunikaatiota
- yhteistoiminnalliset älyliikenteen palvelut (C-ITS) parantavat tieliikenteen ennakoitavuutta ja turvallisuutta
- tien pintakunto, talvikunnossapito ja tiemerkitöjen kunto vaikuttavat myös kuljettajaa avustavien järjestelmien toimintaan ja tulevaisuudessa autonomisen ajon toimintaedellytyksiin



Perusväylänpidon ja tieverkon kehittämisen rahoitus

- hyväkuntoiset tiet parantavat liikenneturvallisuutta, energiatehokkuutta sekä kuljetusten luotettavuutta, ennakoitavuutta ja taloudellisuutta
- väyläinfran kunnostuksen ajoituksella on suuri merkitys väylänpidon kustannuksiin, sillä kunnostuksen viivästymisen voi maksaa muutama vuoden kuluttua jopa nelinkertaisesti
- riittämätön ylläpitorahoitus kasvattaa korjausvelkaa
- ylläpidon rooli kasvaa tulevaisuuden toimintaympäristössä, jossa ilmastonmuutos johtaa infran entistä nopeampaan kulumiseen
- Suomen päätieverkolla on noin 200 kilometrin matkalla merkittäviä liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen tai ympäristövaikutuksiin liittyviä puutteita
- pienempiä liikenteen palvelutasoon vaikuttavia puutteita on noin 1 800 tiekilometrillä
- elinkeinoelämän kuljetusten palvelutason ja turvallisuuden parantamiseen vaadittaisiin vuoteen 2032 mennessä 2–3 miljardin euron investoinnit
- Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla näistä investoinneista pystytään kuitenkin toteuttamaan vain noin neljännes, jolloin palvelutasoltaan puutteellisten tiekilometrien määrä kasvaisi noin kaksinkertaiseksi vuoteen 2032 mennessä



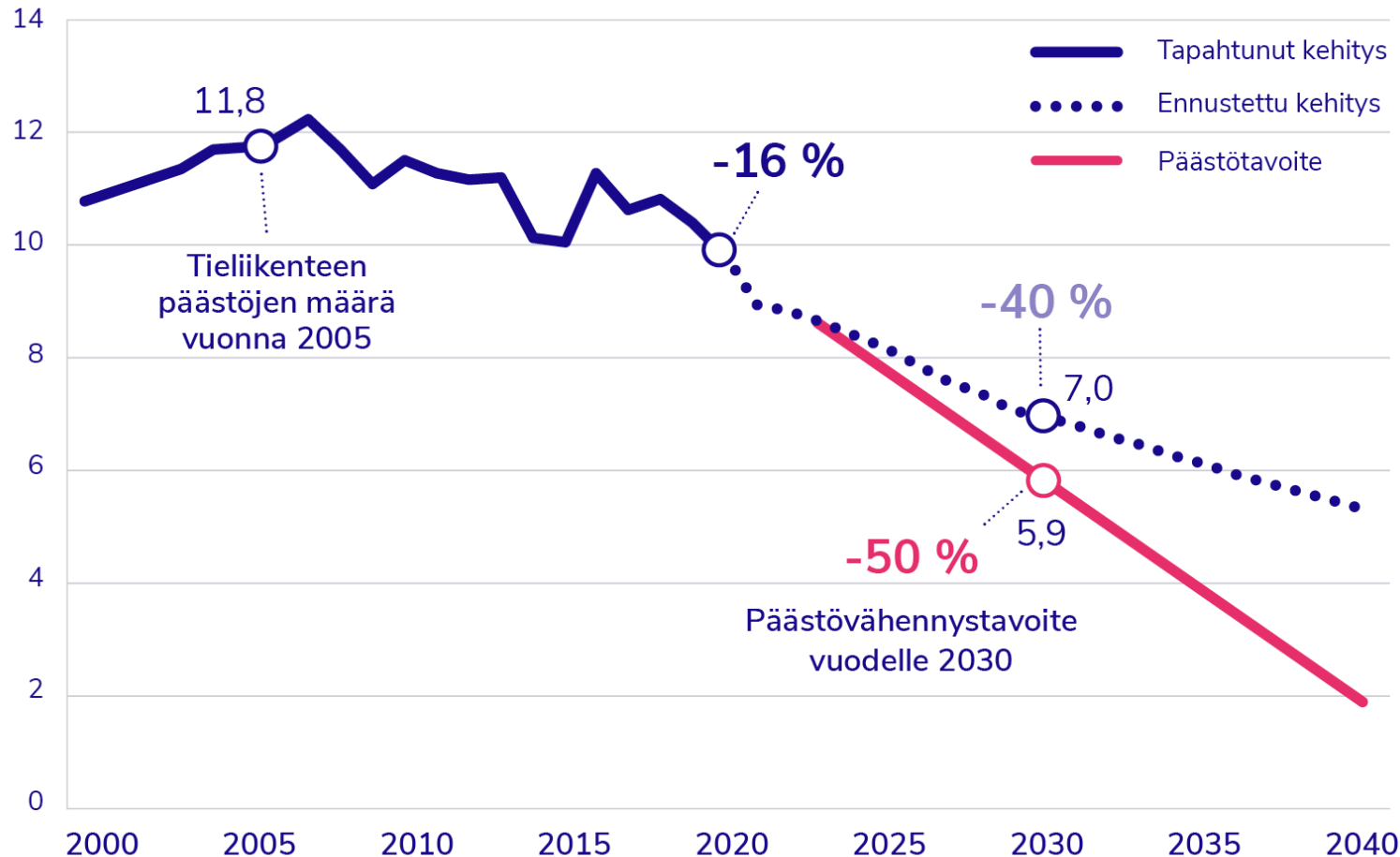
Liikenneturvallisuuden parantaminen - autokannan uudistamisen tarve

- henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut jo 12,6 vuoteen – autokannan hitaan kierron takia uusi turvallisuustekniikka saadaan Suomessa vuosia hitaammin käyttöön kuin liikenneturvallisuudeltaan paremmissa verrokkimaissa
- uudemmat autot on tutkimuksissa havaittu menetelmästä ja onnettomuustyyppistä riippuen keskimäärin 10–50 % 10 vuotta vanhempia automalleja turvallisemmiksi
- liikenneturvallisuutta ovat parantaneet muun muassa automaattiset hätäjarrutusjärjestelmät, kaista-avustimet, ajonvakautusjärjestelmä (ESC), kehittyneet korirakenteet ja ajoneuvojen etuosan jalankulkijaturvallisuutta lisäävä muotoilu
- EU:n turvallisuusasetus tuo uusiin autoihin vuosina 2022-2029 pakollisina varusteina monia kuljettajaa avustavia turvallisuutta parantavia sovelluksia, kuten älykäs nopeudenhallintajärjestelmä, hätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä, peruutustutka, jalankulkijat ja pyöräilijät tunnistava hätäjarrutusjärjestelmä sekä kuorma-autojen sokeita pisteitä valvova järjestelmä
- autojen turvallisuutta mitataan Euro NCAP:n (European New Car Assessment Programme) testeillä, jotka ovat kehittyneet huomattavasti viime vuosikymmenten aikana - autoa testataan etu- ja sivutörmäystilanteissa arvioiden lapsi- ja aikuismatkustajien loukkaantumisriskiä, jalankulkijoiden loukkaantumisriskiä ja auton turvajärjestelmien toimintaa

Tieliikenteen päästökehitys ja päästövähennystavoitteet

Tieliikenteen päästökehitys ja päästövähennystavoitteet

milj. CO₂-tonniekv

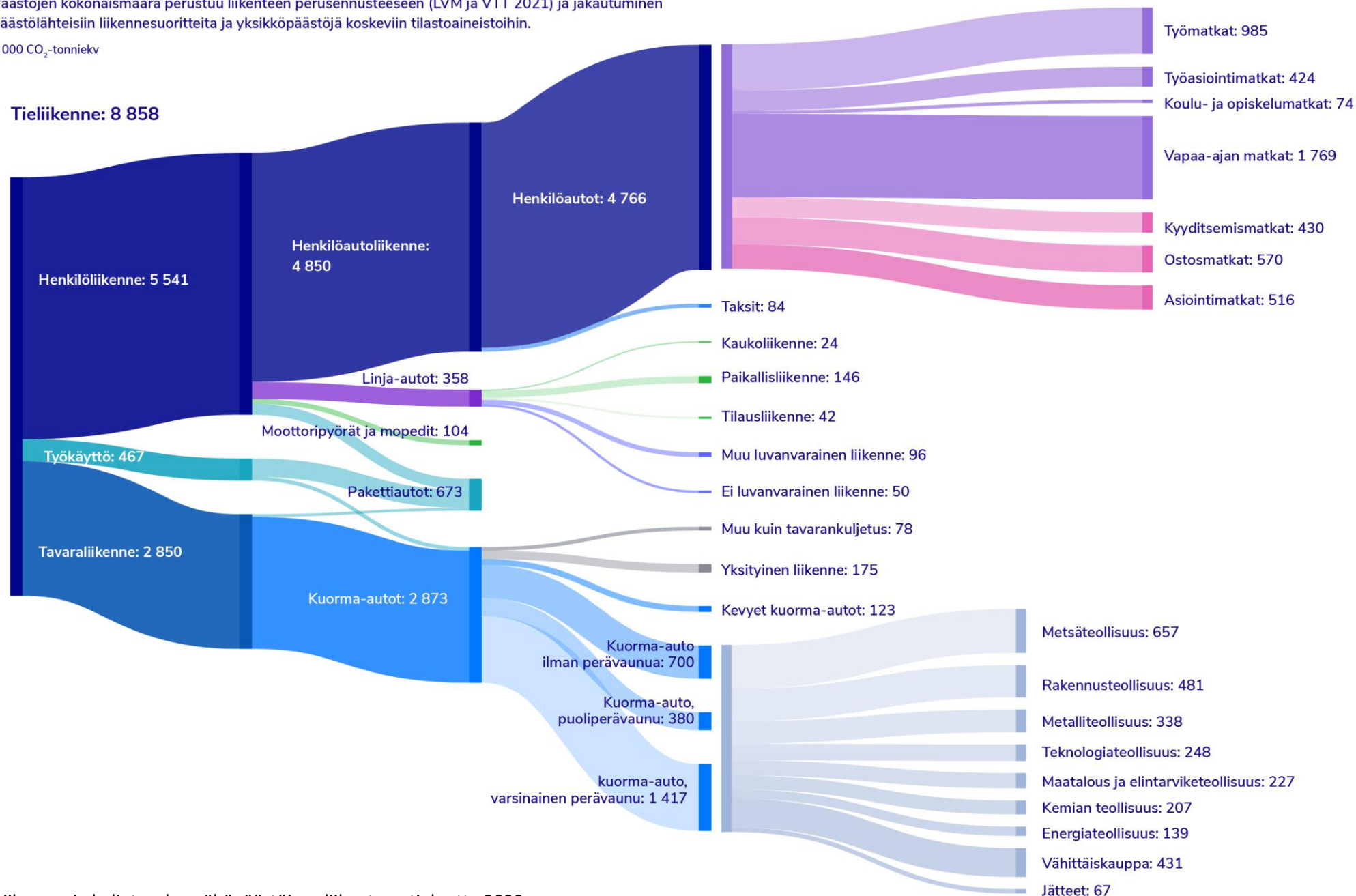


- päästötavoitteiden mukaisesti tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä saisi olla vuonna 2030 enintään 5,9 miljoonaa tonnia
- nykykehityksen perusteella tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä olisi vuonna 2030 noin 7,0 milj. tonnia, joten päästöjen vähentäminen edellyttää lisätoimia tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi noin 1,1 milj. tonnin verran
- päästöjä kehitystä kuvaava ennuste sisältää jo monia tällä vuosikymmenellä toteutettavia päästöjä vähentäviä toimia - muun muassa kasvava biojakeluveto (->30 %) ja uuden vähäpäästöisemmän ajoneuvotekniikan yleistymisen
- kuvasta poiketen vuosien 2022-23 päästöt ovat noin 0,8 milj. tonnia suuremmat jakeluvetojen alenemisen takia – vuodesta 2024 alkaen päästövähennys kurotaan kiinni kiristyvällä jakeluvetoilla

Tieliikenteen päästöjen jakautuminen eri päästölähteisiin, arvio vuoden 2022 päästöistä.
Päästöjen kokonaismäärä perustuu liikenteen perusennusteeseen (LVM ja VTT 2021) ja jakautuminen päästölähteisiin liikennesuoritteita ja yksikköpäästöjä koskeviin tilastoaineistoihin.

1 000 CO₂-tonniekv

Tieliikenne: 8 858

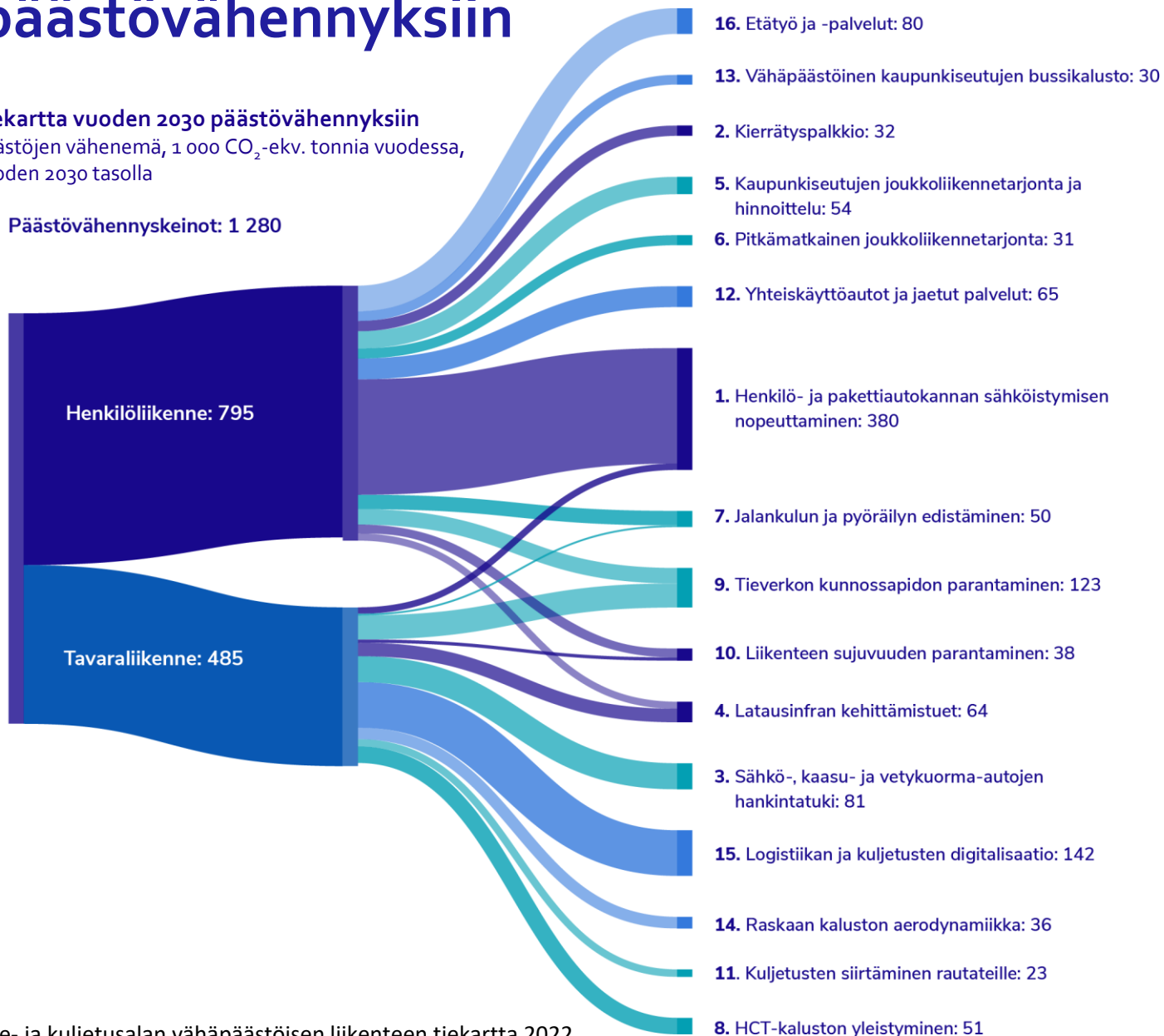


- liikenteen luonne johdettuna kysyntänä korostuu - liikenne syntyy kansalaisten, elinkeinoelämän ja yhteiskunnan tarpeista
- henkilöautoliikenteen päästöistä noin puolet on pitkistä seutujen välisistä matkoista
- suurin osa ajokilometreistä ja samalla myös päästöistä syntyy pitkistä vapaa-ajan matkoista ja henkilöautolla tehdyistä työmatkoista
- kuorma-autoliikenteessä suurin osa tieliikenteen kuljetussuoritteesta syntyy kokonaispainoltaan yli 60 tonnin kalustoluokassa
- suurimpina toimialoina tiekuljetusten päästölähteissä erottuvat metsä-, rakennus- ja metalliteollisuus sekä vähittäiskauppa

Liikenne- ja kuljetusalan tiekartta vuoden 2030 päästövähennyksiin

Tiekartta vuoden 2030 päästövähennyksiin
päästöjen vähenemä, 1 000 CO₂-ekv. tonnia vuodessa,
vuoden 2030 tasolla

Päästövähennyskeinot: 1 280



Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta 2022

- henkilö- ja pakettiautokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa ns. kannusteveromallilla, joka yhdistää autokannan kiertoa nopeuttavat veromuutokset hankintakannusteisiin
- hankintatuet ja kierrätyspalkkiot tukevat osaltaan tavoitetta nopeuttamalla autokannan uusiutumista
- erilaisten kuljetusten digitalisaatioon liittyvät toimet, kuten kuljettajaa avustavien järjestelmien ja kuljetusten suunnittelun toimenpiteiden, merkitys on suuri
- tiekuljetusten päästöjen vähentämisessä avaintoimenpiteitä ovat myös HCT-kaluston yleistäminen ja HCT-kalustolle soveltuvan liikenneverkon laajeneminen
- liikennejärjestelmän toimenpiteet liittyvät ensisijaisesti liikennepalvelujen kehittämiseen, erityisesti joukkoliikennepalveluihin
- tärkeäksi toimenpiteeksi nousee myös päätieverkon kunnossapidon parantaminen, joka vähentää merkittävästi erityisesti raskaan kaluston päästöjä
- teknologiakehityksessä suuri potentiaali liittyy myös erilaisiin fyysistä liikkumista korvaaviin etätoimintoihin, jotka vähentävät liikennesuoritetta



Toimenpiteitä polttoaineiden hintapaineiden purkamiseksi jakeluvelvoitetta rapauttamatta

- polttonesteiden lähivuosien poikkeuksellisen suuria hintapaineita voidaan alentaa seuraavilla toimilla:
 - nopeat toimet**
 - **uusiutuvien kehittyneiden polttoaineiden valmisteveron alentaminen** - *alentaa polttoaineiden hintaa ja vähentää liikenteen päästöjä*
 - otetaan käyttöön **ammattidiesel**, jolla voidaan tarvittaessa kompensoida dieselpolttonesteen hinnan nousua ammattiliikenteelle
 - 5-8 vuoden kuluessa vaikuttavat toimet**
 - autokannan **sähköistymisen nopeuttaminen** merkittäväällä hankintakannusteella - *poistaa tarpeen nostaa jakeluvelvoitetta neljällä prosenttiyksiköllä vuosina 2025-2030*
 - **uusiutuvan julkisista latauspisteistä jaellun liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen** - *vähentää uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden jakeluvelvoitetta vuoden 2030 tasolla enimmillään 4-5 prosenttiyksiköllä ja purkaa jakeluvelvoitteen hintapainetta*



Ammattidieselin käyttöönotto

- hallitus on keväällä 2022 kertonut valmistelevansa ammattidiesel-järjestelmän lainsäädännön siten, että järjestelmä voitaisiin ottaa käyttöön jo vuoden 2023 aikana
- ammattidieseljärjestelmässä osa peritystä valmisteverosta palautettaisiin kuljetusyrityksille
- polttoaineiden valmisteveron osuus liikevaihdosta on kuorma-autoalan yrityksillä noin 10 prosenttia ja linja-autoyrityksillä keskimäärin 7 prosenttia
- linja-autoliikenteessä valmisteveron osuus on korkea (10 %) erityisesti markkinaehtoisessa liikenteessä, jonka toimintaedellytyksiä koronapandemia ja sitä seuranneet muutokset ovat haitanneet eniten
- kuorma-autoliikenteessä käyttövoimamurroksen on arvioitu etenevän hitaasti - nopeassakin sähköistymisessä 95 prosenttia kannasta on vuonna 2030 dieselkäyttöisiä
- osassa EU-maista ammattidiesel on ulotettu myös taksiliikenteelle
- ammattidiesel ei ole kuljetusalalle suunnattava yritystuki, vaan logistiikkakustannusten kasvun ja inflaation hillitsemiseen suunnattu investointi
- ammattidiesel toimisi puskurina, joka suojaisi ammattimaista liikennettä polttoaineiden nopeilta ja hallitsemattomilta hinnan muutoksilta



Sähköistymistä nopeuttava toimenpidepaketti

Sähkö- ja vetyautojen hankintakannusteet

- henkilöautokannan sähköistymistä ja uusiutumista nopeuttavat hankintakannusteet
- pakettiautojen hankintakannusteet
- kuorma-autojen hankintakannusteet

Strateginen lataus- ja jakeluinfra

- toimenpideohjelma vuosille 2024-2030 latausinfraan sekä biokaasun ja vedyn jakeluinfran laajentamiseksi
- markkinalähtöisen infran kehityksen tukeminen kohdennetuilla lataus- ja jakeluinfratuilla

Työsuhdeautojen verokannusteiden täydentäminen

- nolla- ja vähäpäästöisten autojen verotusarvohuojennuksen jatkaminen vuosina 2026-2028
- työntajan työpaikoilla tarjoaman lataussähkön verovapauden jatkaminen vuosina 2026-2028

Taksien ja linja-autojen kierrätyspalkkio

- ammattiliikenteeseen suunnattu kierrätyspalkkio, jolla voidaan nopeuttaa tuotantokäytössä olevien taksien ja linja-autokannan uusiutumista
- tuki kohdennettaisiin uusien täyssähköisten taksien (M1) ja linja-autojen hankintaan (M2 ja M3)

Henkilöautojen kierrätyspalkkio

- kierrätyspalkkio ladattavan auton hankintaan, kun auton ostaja kierrättää samalla omistuksessaan olevan vähintään 15 vuotta vanhan henkilöauton

Pienet verokannusteet

- hankintatuki (500 euroa) kotilatauslaitteen hankintaa
- korotettu kotitalousvähennys kotilatauslaitteen asentamiskustannuksiin
- sähköautojen vakuutusmaksuveron alentaminen

Ajokorttilain muutos

- sähkökäyttöisten 3,5-4,25 tonnin kevytkuorma-autojen sisällyttäminen B-korttiin
- vaihteistovaatimuksen poistaminen

Taloyhtiöiden latausinfra

- ns. ARA-tuen jatko vuoden 2028 loppuun asti
- asunto-osakeyhtiöiden ja yritysten suunnittelutuki ja korkotukilaina latauspaikkainvestointeihin

Varikoiden ja terminaalien latausinfra

- investointituki kuorma-autojen varikko- ja terminaalilatausinvestointeihin



Kiitokset!

Moottoriliikenteen keskusjärjestö

- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry, puheenjohtaja Martti Korhonen, korhonenmara@gmail.com, puhelin 0400 154 300
- Autoalan Keskusliitto ry, toimitusjohtaja Pekka Rissa, pekka.rissa@akl.fi, puhelin 0500 417 300
- Autoliitto ry, toimitusjohtaja Pasi Nieminen, pasi.nieminen@autoliitto.fi, puhelin 040 507 0100
- Autotuoja ja -teollisuus ry, toimitusjohtaja Tero Kallio, tero.kallio@autotuoja.fi, puhelin 040 729 4513
- Linja-autoliitto ry, toimitusjohtaja Mika Mäkilä, mika.makila@linja-autoliitto.fi, puhelin 0400 606 750
- Suomen Autoteknillinen Liitto ry, toiminnanjohtaja Pasi Perhoniemi, pasi.perhoniemi@satl.fi, puhelin 044 523 9477
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, toimitusjohtaja Anssi Kujala, anssi.kujala@skal.fi, puhelin 0400 567 925
- Suomen Taksiliitto ry, toimitusjohtaja Timo Koskinen, timo.koskinen@taksiliitto.fi, puhelin 040 570 9070