



Liikennepolitiikan suuntaviivat alkavalle hallituskaudelle

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö MOLIKE

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

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



Ajankohtaista liikenne- ja kuljetusalalla - agendalla tänään

Liikenne- ja kuljetusalan markkinatilanne on huolestuttavan heikko

EU-lainsäädäntö nopeuttaa vihreää siirtymää, mutta tuo myös uusia vaatimuksia

Huolena tieverkon korjausvelka ja kehittämisrahoituksen kohdentuminen

Autokannan hidas uusiutuminen hidastaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista

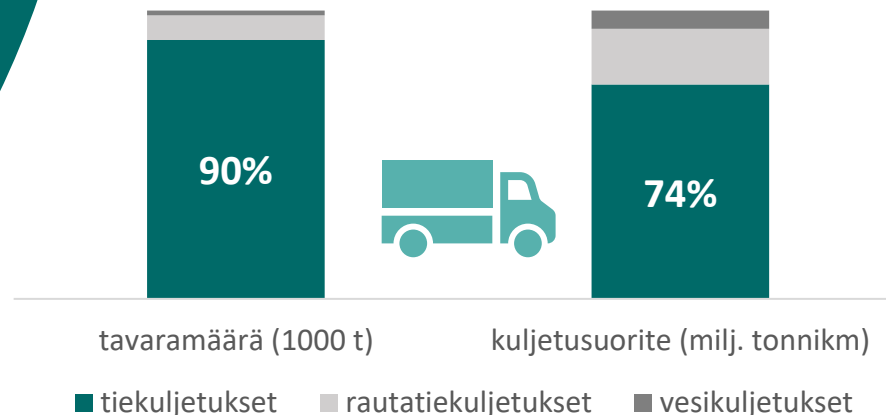
Lataus- ja jakeluinfran kehittämisen tarve kasvaa

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

Kuljetukset

- kuljetuskaluston ja kuljetuspalvelun tarjoajien monipuolisuus, kilpaillut 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 merkittävästi kuljetusjärjestelmän tehokkuutta

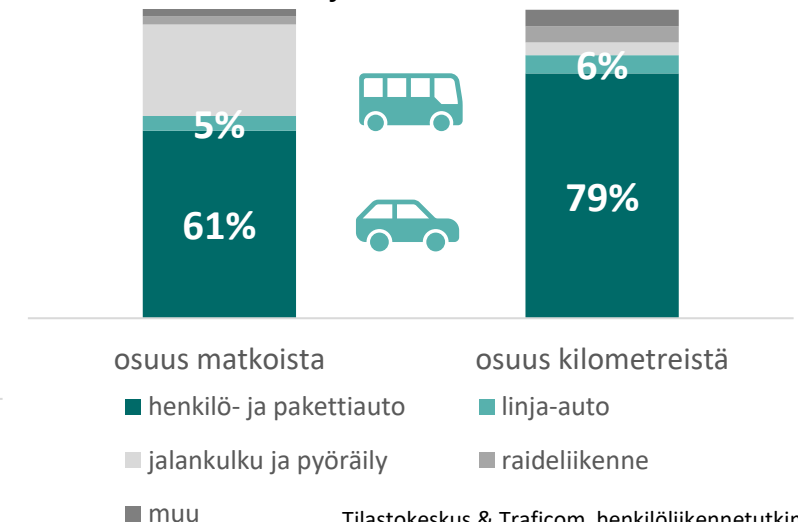
Tiekuljetusten osuus kotimaan tavaratonneista ja tonnikipometreistä vuonna 2021



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
- lyhyistä henkilöautomatkoista suurin osa on osa pidempää matkaketjua
- lyhyistä alle 5 km:n mittaisista henkilöautomatkoista syntyy alle 3 prosenttia liikenteen päästöistä

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





Alkaneen vaalikauden suurimmat liikennepoliittiset haasteet

- väyläverkon korjausvelan lyhentämisen haasteet ja pitkäaikaisen liikenneverkon kehittämisohjelman päivittäminen
- liikenteen erillisverotulot alenevat autokannan päästöjen vähentyessä ja fossiilisten polttoaineiden kysynnän vähentyessä
- liikenne- ja kuljetusalan näkymät ovat heikot, sillä inflaation kasvu ja koron nostot ovat heikentäneet 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 määrätietoista kannusteita ja ohjaustoimia käyttövoimamurros ei etene riittävän nopeasti
- käyttövoima- ja energiamurros edellyttää suuria investointeja lataus- ja jakeluinfraan ja autokannan uusiutumiseen
- lataus- ja jakeluinfrainvestointien on oltava etupainotteisia, jotta yritykset ja kotitaloudet voisivat investoida vähäpäästöisiin ja uutta teknologiaa edustaviin ajoneuvoihin

EU-komission ilmasto- ja energiapaketti

- vihreä siirtymä nopeuttaa liikenteen käyttövoimamurrosta

- osana Green Deal -ohjelmaa EU nosti vuoden 2030 päästövähennystavoitetta **40 %:sta 55 %:iin**
- tavoite on tehdä Euroopasta hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä
- vuoden 2030 tavoite on tarkoitus saavuttaa Fit for 55 -energia- ja ilmastolakipaketilla, josta suurin osa on hyväksytty vuoden 2023 aikana
- nopeuttaa liikennesektorin irtautumista fossiilisista energianlähteistä
- lisäksi uusia vaatimuksia liikenne- ja kuljetussektorille nousee muun muassa pakokaasulainsäädännöstä, turvallisuusasetuksesta ja liikenteen sosiaalilainsäädännöstä

Uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidiraja-arvojen tarkistaminen & raja-arvoesitys kuorma- ja linja-autoille

Päästökaupan uudistaminen (EU ETS) ja tieliikenteen päästökauppa

Taakanjako-sektorin sääntelyn muutokset (ESR)

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraa koskevan direktiivin uudistaminen (AFIR)

Uusiutuvan energian direktiivin muutokset (REDIII)

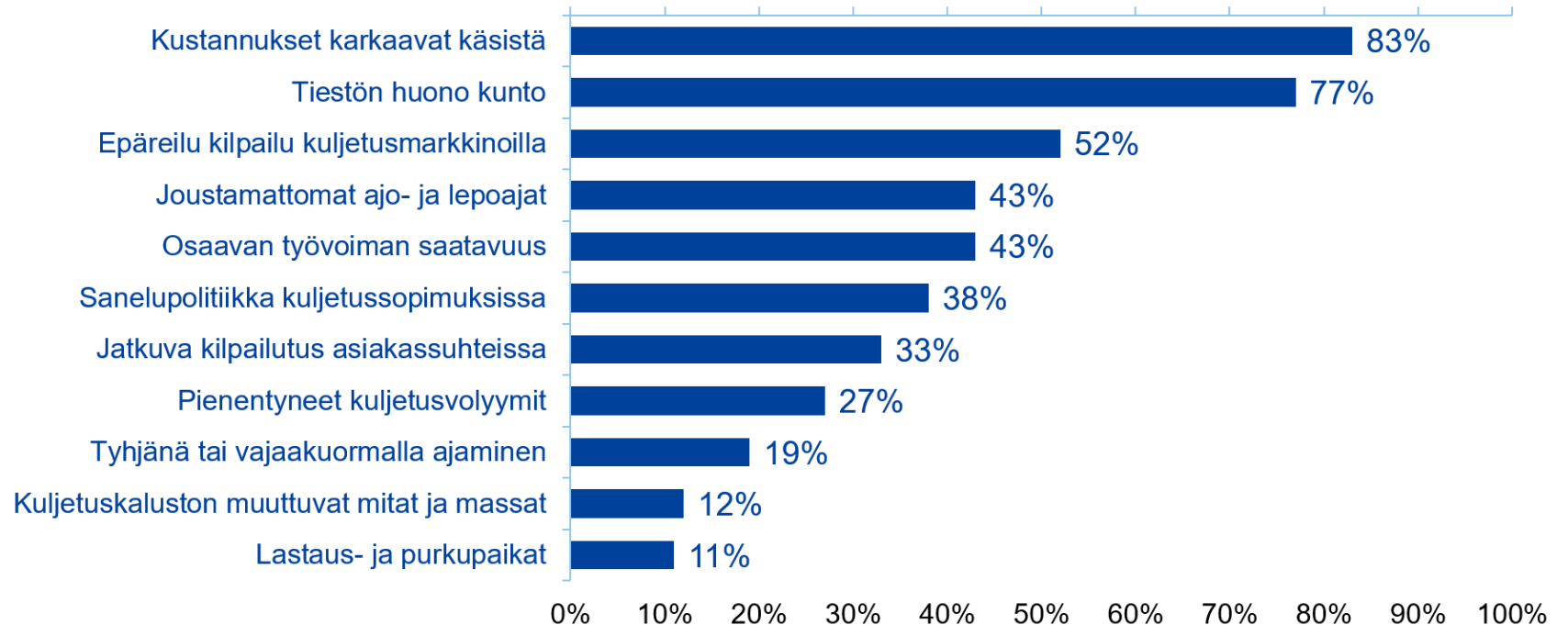


Kuljetusalan suurimpina haasteina kasvavat kustannukset ja tiestön huono kunto

Suurimmat haasteet yrittämisessä tällä hetkellä.

N=545

Valitse viisi suurinta kuljetusyrittämiseen vaikuttavaa haastetta.



Uusien autojen kysyntä on alimmillaan 50 vuoteen - ilman lisätoimia autokannan uusiutuminen on hidastumassa pysyvästi

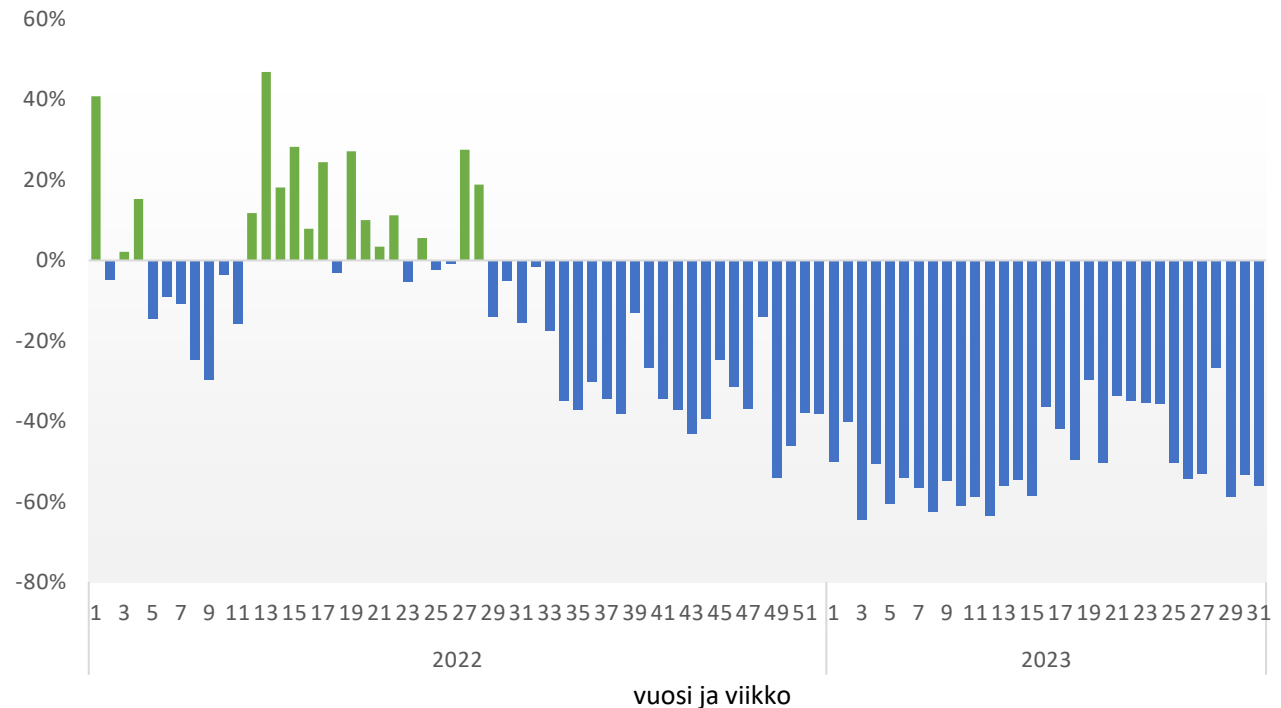
Henkilöautojen kysyntä on taantumassa 1990-luvun alun lamavuosien tasolle

Uusien autojen asiakastilaukset ovat viimeisimmän vuoden aikana jääneet noin 50 prosenttia pitkän aikavälin keskiarvostaan

Henkilöautojen ensirekisteröinnit



Uusien henkilöautojen asiakastilausten kehitys vastaavan viikon viiden vuoden keskiarvoon verrattuna

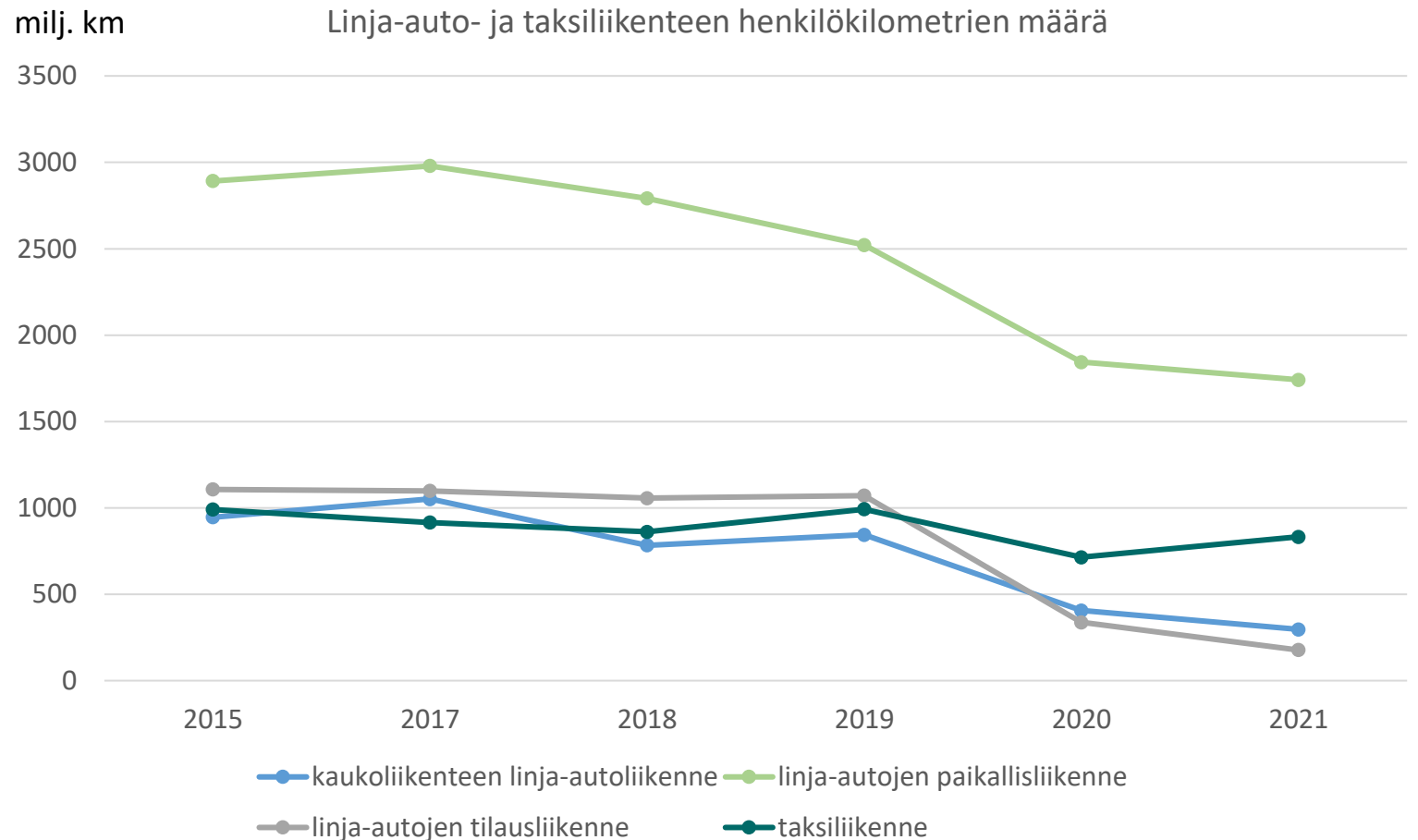
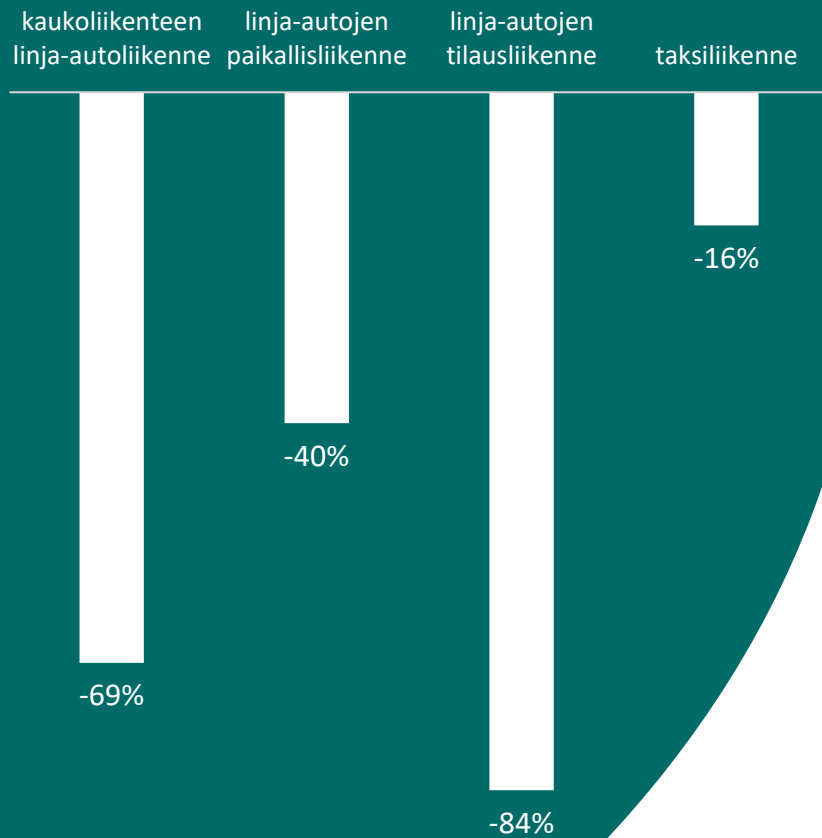


*) ennusteet vuosille 2023-2024

Julkisen liikenteen kysyntä aleni pandemian aikana merkittävästä

- linja-auto- ja taksiliikenteessä kysyntä on jäämässä pitkäaikaisesti pandemiaa edeltäneestä tasostaan

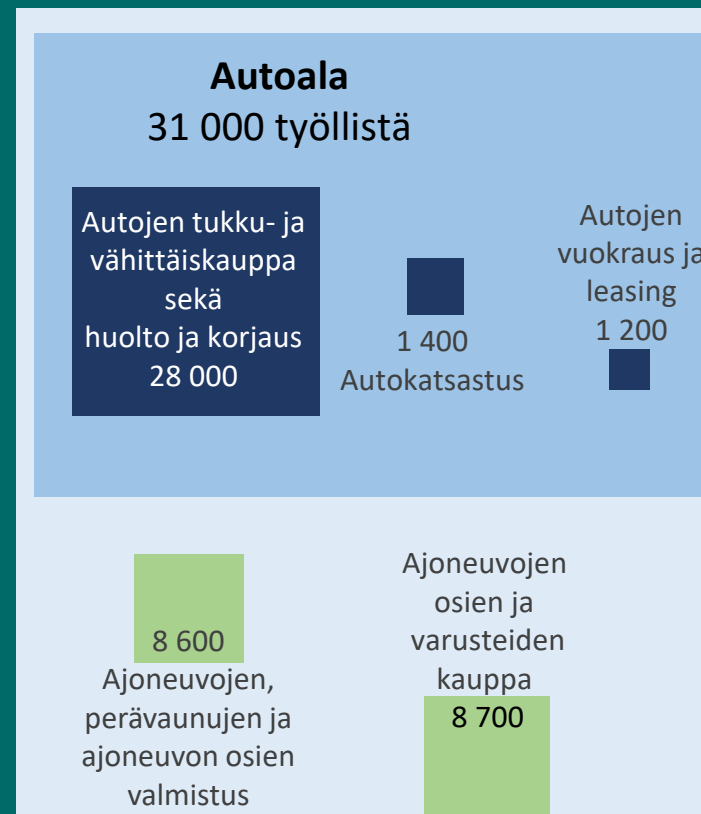
Matkustajakysynnän muutos vuosina 2015-2021



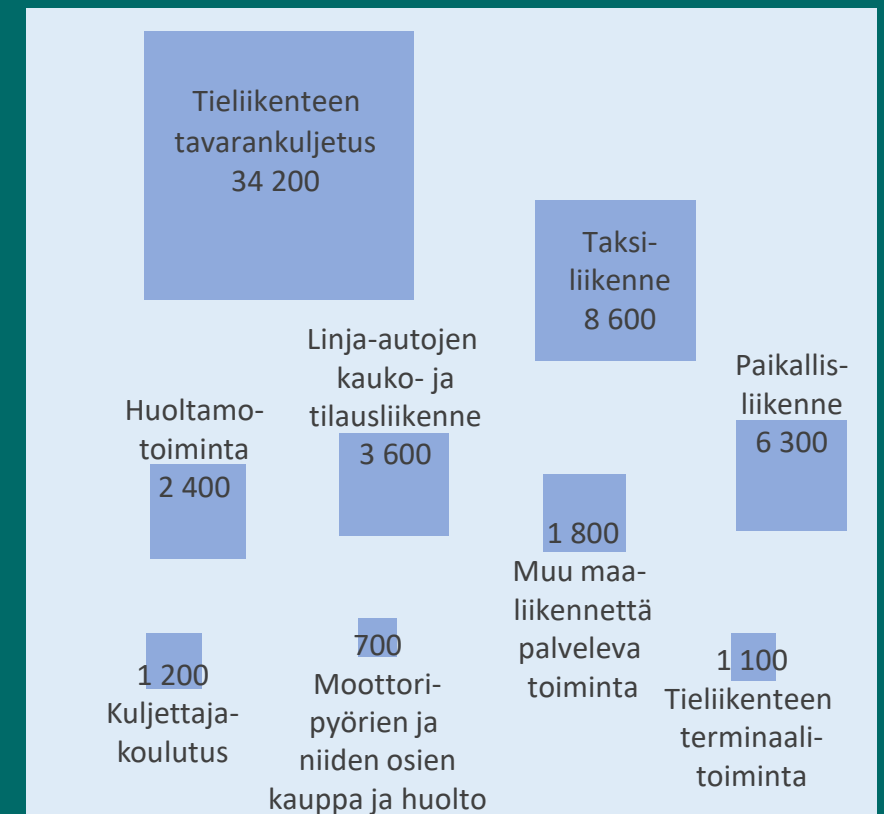
Tieliikenneklusteri työllistää noin 108 000 henkilöä

- tieliikenneklusteri on merkittävä työllistäjä
- ala on valtakunnallisesti tasainen työllistäjä – alan työpaikkoja on kaikilla seuduilla
- vaikka alan näkymät ovat vallitsevassa tilanteessa heikot, alan yritykset arvioivat osaavan työvoiman heikon saatavuuden olevan yksi lähitulevaisuuden suurimmista haasteista

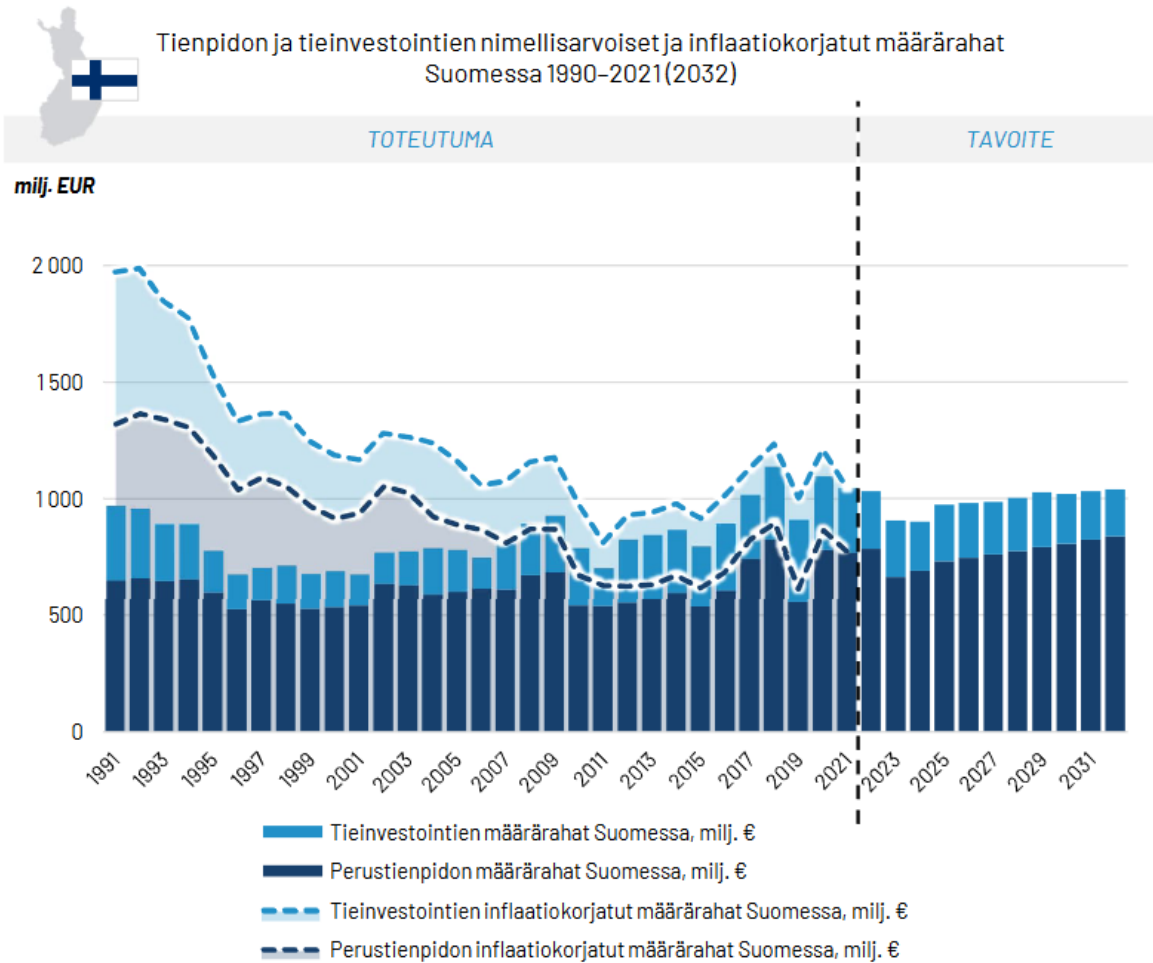
Autoklusteri 47 900 työllistä



Liikenne- ja kuljetusklusteri 60 000 työllistä



Perusväylänpidon ja tieverkon kehittämisen rahoitus



- tiestön kunto ja liikennöitävyys on ensiarvoisen tärkeää elinkeinoelämälle ja kotitalouksille
- väylien huono kunto lisää myös polttoainekulutusta ja päästöjä
- maantieliikennettä ei ole mahdollista 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
- VM:n budjettiesityksen mukaiset leikkaukset perusväylänpitoon eivät ole hyväksyttäviä, sillä tieverkon korjausvelka on kasvanut jo 1,6 miljardiin euroon
- korjausvelan pysyminen ennallaan edellyttäisi vuosittain noin 4 000 kilometrin päällystämistä - vuonna 2022 teitä voitiin päällystää noin 2 400 kilometrin verran ja vuonna 2023 vain 1 500 kilometrin verran
- hallitusohjelman mukainen korjausvelan pysäyttävä investointiohjelma tulisi käynnistää pikaisesti
- myös Liikenne 12 -ohjelman päivittäminen on perusteltua, sillä siinä esitetty tieverkon perusväylänpidon ja kehittämisen rahoitus ei ole lähivuosina riittävällä tasolla



Liikenneturvallisuuden parantaminen - tieverkon kehittäminen

- nykyisen Liikenne 12 -suunnitelman mukainen tieverkon kehittämisen rahoitus ei mahdollista tieliikenteen turvallisuuden paranemista
- hallitusohjelmassa esille nostettu 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 päätieverkon ongelmallisille yhteysväleille, 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 parantavat tieliikenteen ennakoitavuutta ja turvallisuutta, mutta nekin vaativat investointeja väyläinfraan
- tien pintakunto, talvikunnossapito ja tiemerkitöjen kunto vaikuttavat myös kuljettajaa avustavien järjestelmien toimintaan ja tulevaisuudessa autonomisen ajon toimintaedellytyksiin



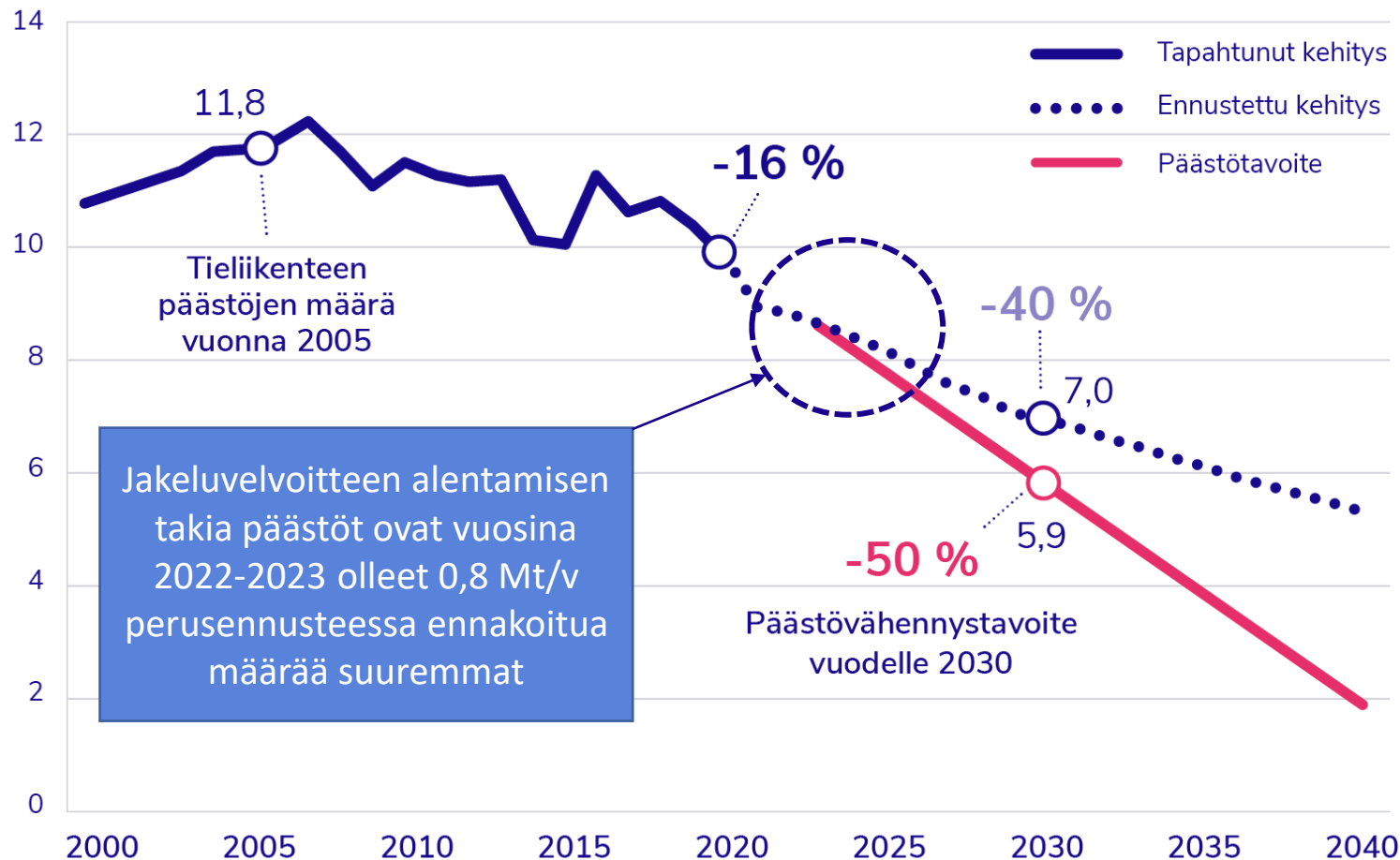
Liikenneturvallisuuden parantaminen - autokannan uudistamisen tarve

- henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut jo 12,9 vuoteen – autokannan hitaan kierron takia uusi turvallisuustekniikka saadaan Suomessa vuosia hitaammin käyttöön kuin liikenneturvallisuudeltaan paremmissa verrokkimaissa
- uudemmat autot ovat tutkimusten mukaan 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

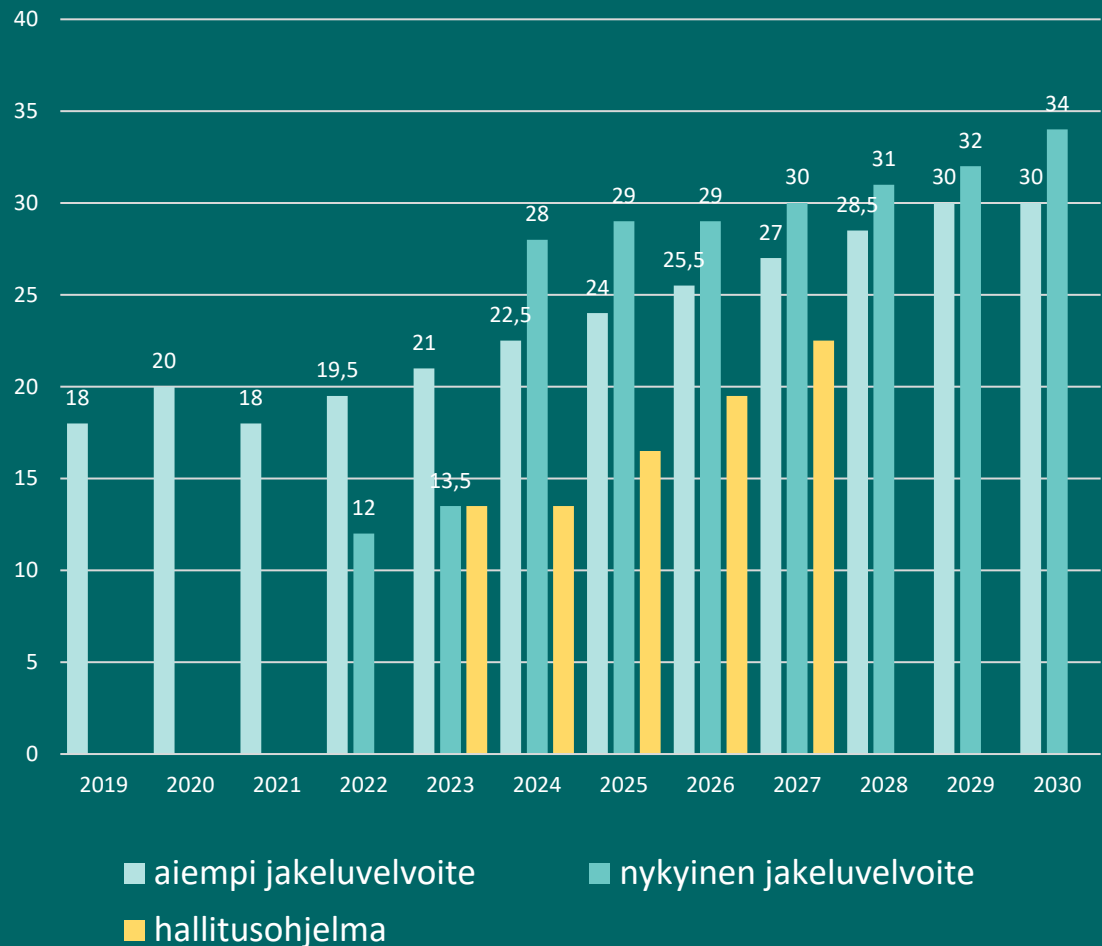
milj. CO₂-tonniekv



- 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 biojakeluelvoite (->30 %) ja uuden vähäpäästöisemmän ajoneuvotekniikan yleistymisen
- vuosien 2022-23 päästöt ovat noin 0,8 milj. tonnia perusennustetta suuremmat jakeluelvoitteen alenemisen takia – hallitusohjelman mukainen jakeluelvoitteen alentaminen lisää liikenteen päästöjä myös tulevina vuosina

Jakeluelvoitteen kustannuksia nostavan vaikutuksen kompensointi

osuus energiasällöstä (%)

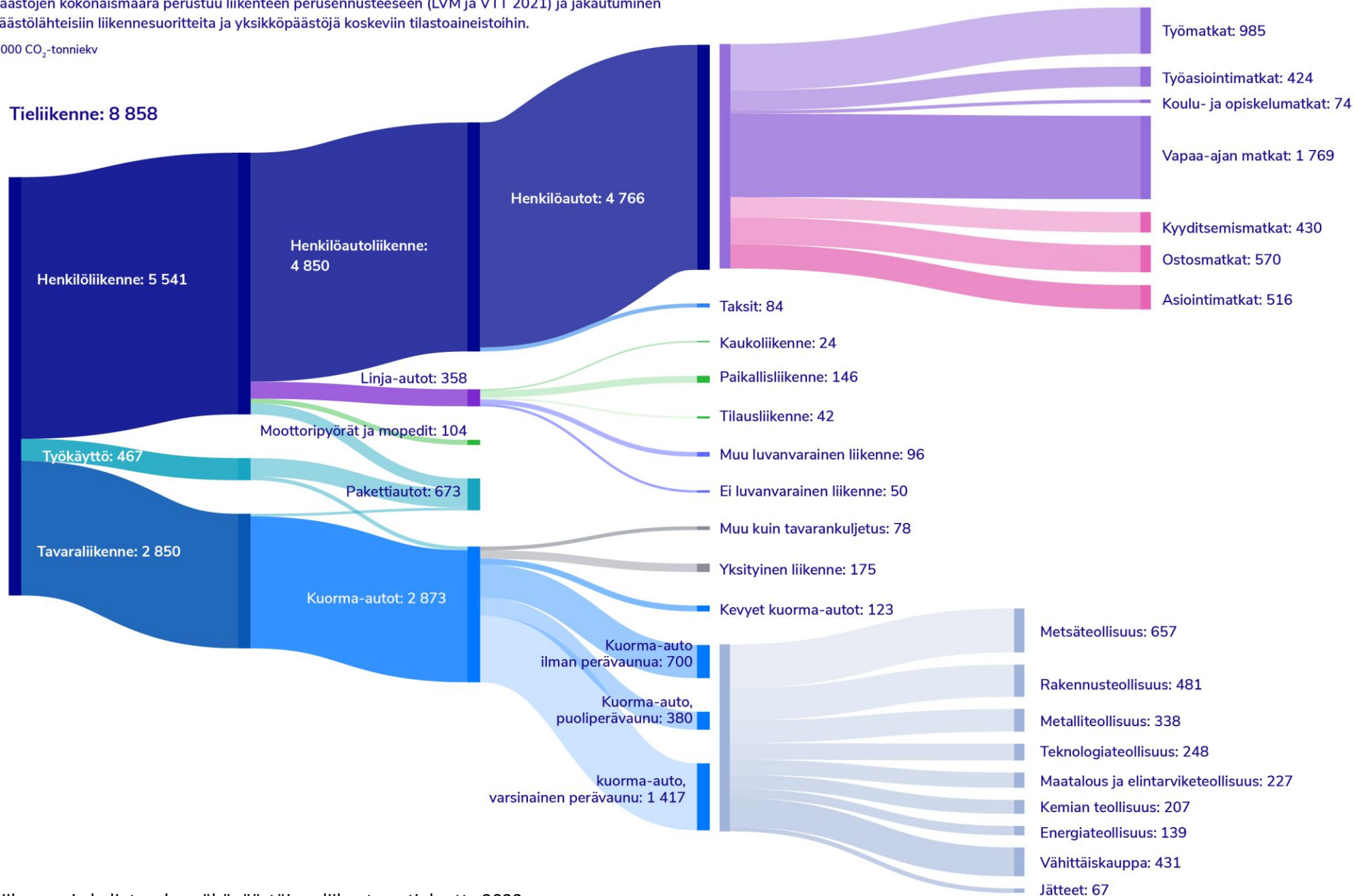


- jakeluelvoite vastaa lähes 20 prosentin osuutta taakanjakosektorin päästövähennyksistä ja hieman alle puolta liikennesektorin päästövähennyksistä
- jakeluelvoitteen merkitys on ratkaiseva koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamisen kannalta
- hintavaikutusta voidaan purkaa mm.
 1. nopeuttamalla autokannan sähköistymistä hankintakannustein
 2. alentamalla uusiutuvien polttoaineiden valmisteverotusta
 3. ammattidieselillä
 4. julkisen liikennesähkön sisällyttämisellä jakeluelvoitteeseen
 5. taakanjakosektorin joustomekanismilla, jossa jakeluelvoitetta voitaisiin rajatusti täyttää maataloussektorin toimenpiteillä

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

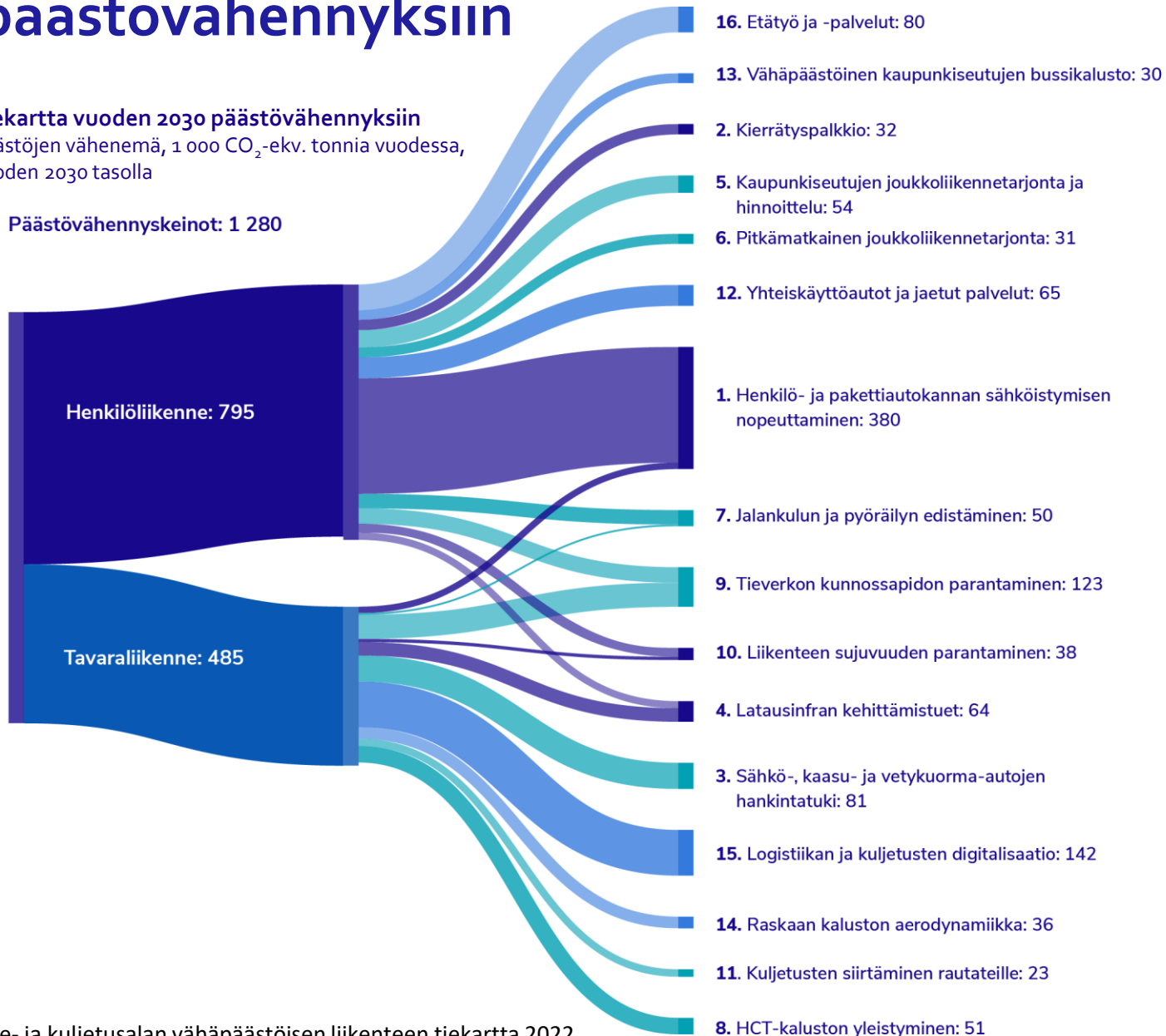


- liikenteen luonne johdettuna kysyntänä korostuu - liikenne syntyy kansalaisten, elinkeinoelämän ja yhteiskunnan tarpeista
- henkilöautoliikenteen päästöistä noin puolet on pitkistä seutujen välisistä matkoista
- suurin osa ajokilometreistä ja samalla myös päästöistä syntyy pitkistä vapaa-ajan matkoista 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

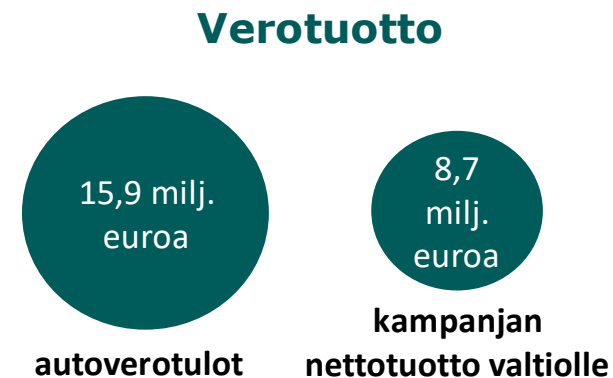
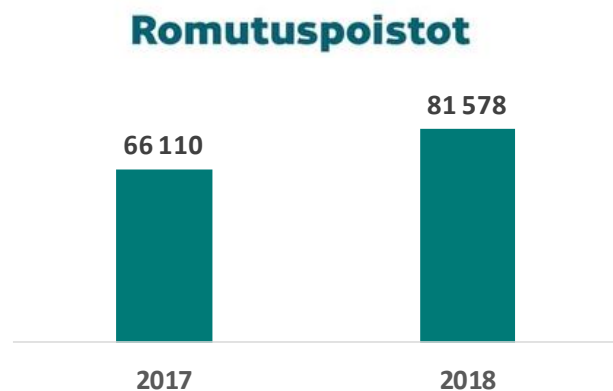
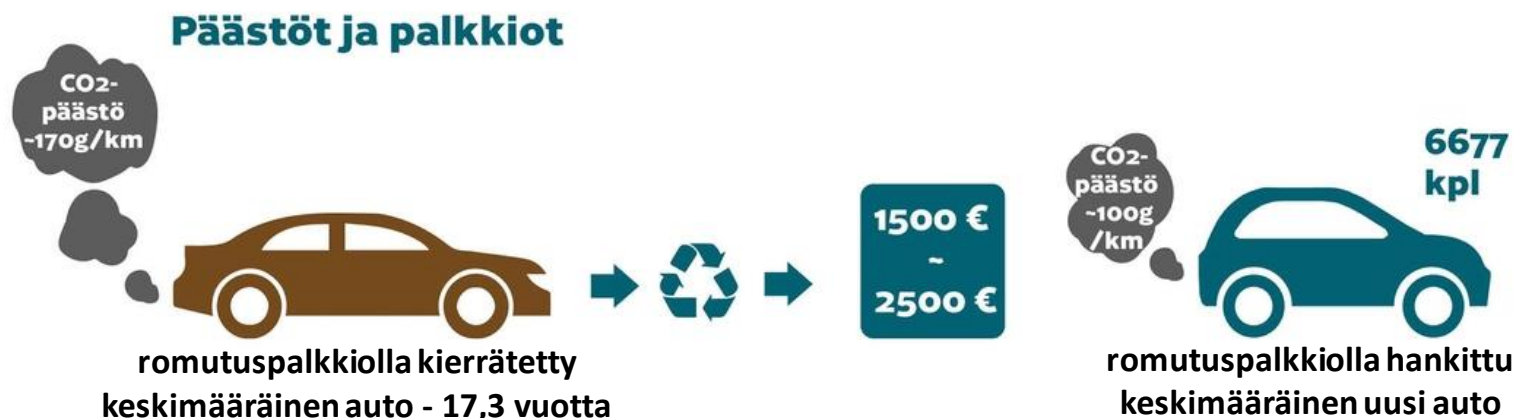


- henkilö- ja pakettiautokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa ns. kannusteveromallilla, joka yhdistää autokannan kiertoa nopeuttavat veromuutokset hankintakannusteisiin
- hankintatuet ja kierrätyspalkkiot tukevat osaltaan tavoitetta nopeuttamalla autokannan uusiutumista
- erilaisten kuljetusten digitalisaatioon liittyvät toimet, kuten kuljettajaa avustavien järjestelmien ja kuljetusten suunnittelun toimenpiteiden, merkitys on suuri
- tiekuljetusten päästöjen vähentämisessä avaintoimenpiteitä ovat myös HCT-kaluston yleistymisen 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

Kierrätyspalkkiokampanjan uusimisen hyödyt

- autokannan nopeampi uudistuminen
- liikenteen päästöjen alentaminen
- liikenneturvallisuus paranee vanhojen autojen korvautuessa uusilla
- kierrätyspalkkio edellyttää valtion rahoitusta, mutta lisää verokertymää - monesta muusta kannusteesta poiketen se on valtiolle tuottava elvytystoimi
- romutuspalkkion hyödyntäjät poikkeavat uuden auton ostajien valtavirrasta – palkkion hyödyntäneet ovat pienempituloisia, nuorempia ja asuivat suhteellisesti useammin alueilla, joissa uusia autoja hankitaan keskimääräistä vähemmän

Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjan päätuloksia





Kierrätyspalkkio suunnattaisiin autokannan kierron nopeuttamiseksi vain uusien autojen hankintaan – jos palkkiota haluttaisiin kohdistaa pyörien tai joukkoliikennelippujen hankintoihin, niille olisi perusteltua suunnata erillinen palkkiojärjestelmä, jolla on oma itsenäinen budjetti.

Kierrätyspalkkio olisi perusteltua toteuttaa uudelleen jo vuonna 2024

- laki tulisi valmistella vuoden 2018 toteutuskerrasta pienin muutoksin – palkkion saisi ainoastaan uuden aiemmin ensirekisteröimättömän auton hankintaan
- päästöraja
 - päästörajaa ehdotetaan nostettavan, jotta myös edulliset B- ja C-segmentin autot mahtuisivat päästörajan alle ja palkkio nopeuttaisi mahdollisimman paljon autokannan uusiutumista
 - palkkion voisi saada alle 145 g/km päästötason autoihin
- palkkion valtion osuus voisi ladattavilla autoilla olla **2 000 euroa** ja muilla päästörajan alittavilla autoilla **1 000 euroa**
- näillä ehdoilla toteutetulla romutuspalkkiolla hankittaisiin yhteensä **noin 11 000** uutta autoa, jos romutuspalkkion budjetti olisi **15 miljoonaa euroa**
 - autoverokertymä kasvaisi noin 12 miljoonalla eurolla ja alv-kertymä 28 miljoonalla eurolla, kun laskennassa otetaan huomioon vain ne autot, joita ei ilman palkkiota hankittaisi
- kierrätyspalkkio tulisi laajentaa myös ammattiliikenteen autoihin – taksien ja kaukoliikenteen linja-autojen kierrätyspalkkio suunnattaisiin kaluston kierron nopeuttamiseen kohdennettuna investointitukena



Lataus- ja jakeluinfran kehitys on ratkaisevan tärkeää käyttövoimamurroksen etenemiselle

- lataus- ja jakeluinfratuen on tutkimuksissa havaittu olevan yksi kustannustehokkaimmista käyttövoimamurroksen edistämistoimista ja koko Euroopassa latausinfra laajenee tällä hetkellä tukien vauhdittamana
- valtiovarainministeriön budjettiesityksessä suuritehoisten latauspisteiden ja vedyn jakeluasemien rakentamiseen suunnattu liikenteen infratuki on esitetty lakkautettavaksi (tänä vuonna 21,5 milj. euroa)
- kuorma-autoille soveltuva julkinen latausverkosto puuttuu Suomesta vielä kokonaan - kuorma-autojen latausinfra ei markkinaehtoisesti laajene vielä lähivuosina, koska sähkökäyttöisten kuorma-autojen määrä on vielä pieni.
- myös varikkoalueiden, satamien ja terminaalien latausverkostoon tarvittaisiin alkuvaiheessa tukea, sillä kuorma-autojen sähköistymisessä ollaan vasta alkumetreillä
- Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen (ARA) kautta jaetulle taloyhtiöiden ja työpaikkojen latausinfrautuelle ei ole esitetty rahoitusta ensi vuodelle (tänä vuonna 10 milj. euroa) - taloyhtiöt ovat hakeneet tukea aktiivisesti ja useimmissa tapauksissa latausinvestointeja ei ilman tukea olisi voitu toteuttaa
- tukien rahoitusta tulisi jatkaa riittävällä budjetilla ja tukia tulisi uudistaa, jotta liikenteen käyttövoimamurros ei jarruttaisi puutteelliseen lataus- ja jakeluinfraan



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