

Tiemaksut tehokkaana liikenteen päästövähennyskeinona

Atro Andersson / Liikenne- ja viestintäministeriö

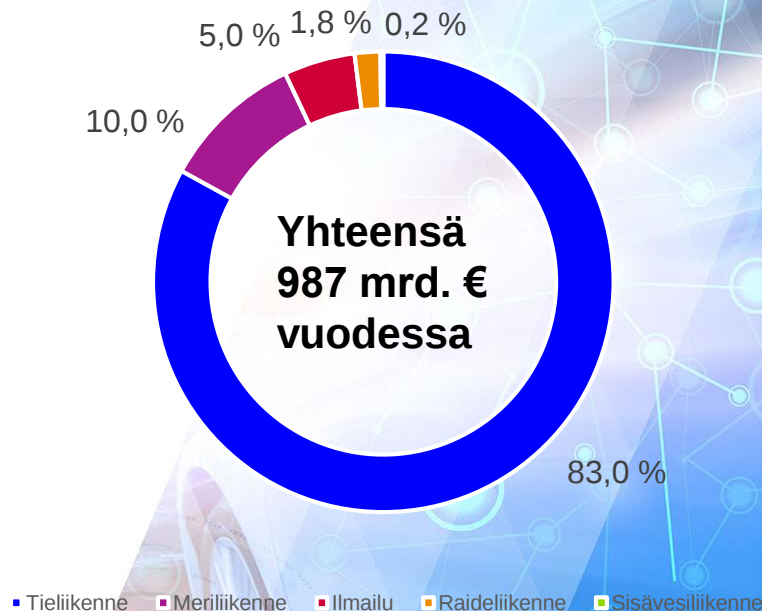
Liikenteen päästöt -seminaari

31.10.2019

Liikenteen ulkoiset kustannukset

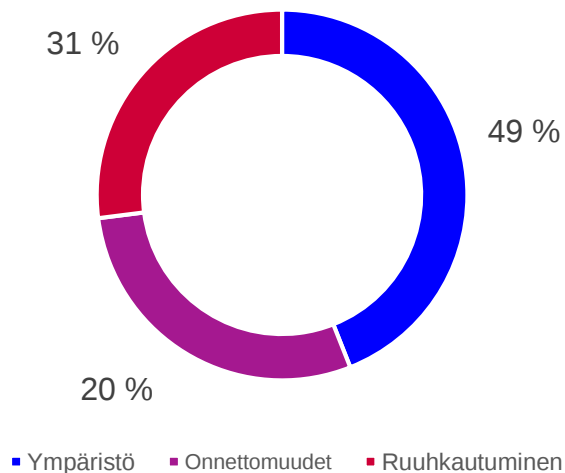
- Komissio julkaisi kesäkuussa 2019 [tutkimuksen](#), joka arvioi liikenteen ulkoisia ja infrastruktuurin kustannuksia EU28-maissa.
- Arvio vuosittaisista ulkoisista kustannuksista on **987 mrd. €** (7 % alueen yhteenlasketusta BKT:sta).
- Suomessa ulkoiset kustannukset n. **7,7 mrd. €** ja infrastruktuurikustannukset noin. **2,6 mrd. €**.
- Tieliikenteen osuus ulkoisista kustannuksista Suomessa on **96 %**

Liikenteen ulkoiset kustannukset (EU28, 2016)



Suomen liikenteen ulkoiset kustannukset

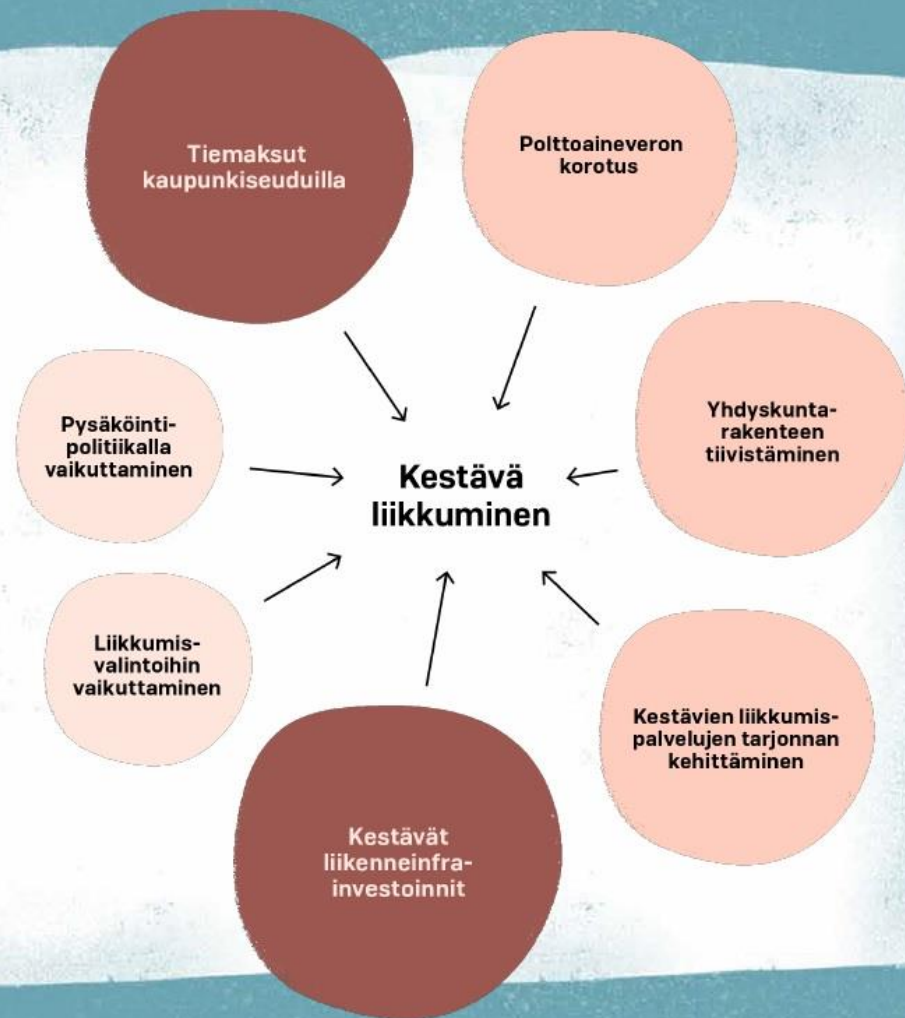
Ulkoisten kustannusten
jakauma



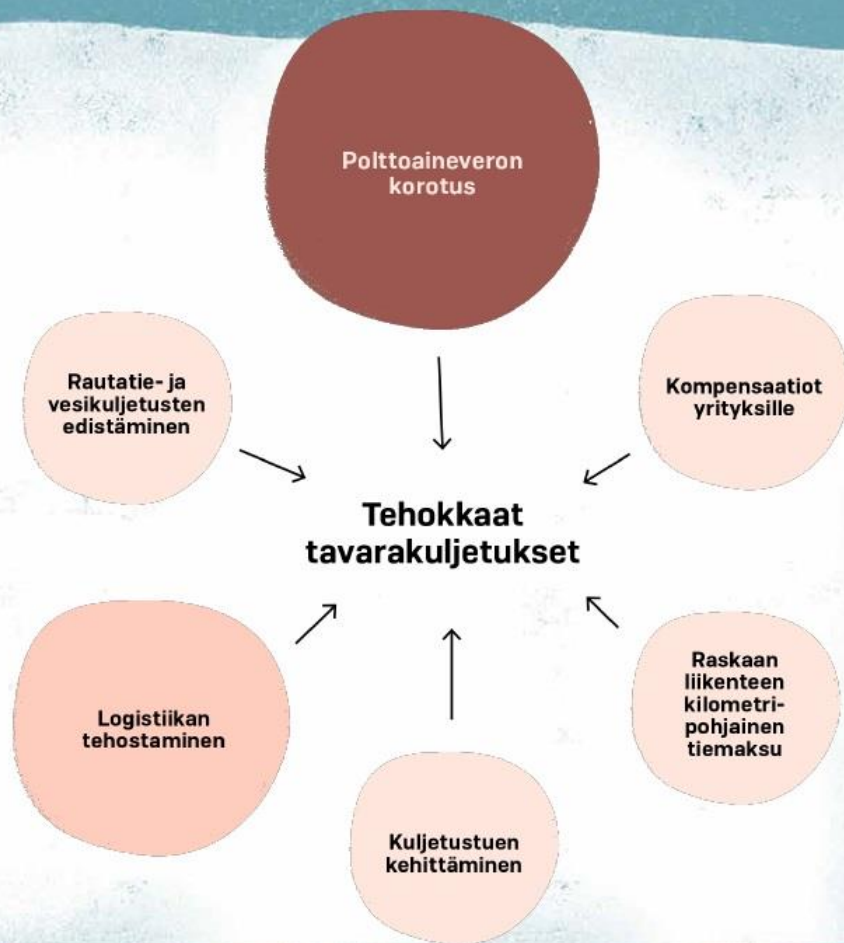
Ympäristökustannus	Osuus, %
Ilmasto (CO2)	36 %
Ilmansaasteet	12 %
Melu	9 %
Well-to-tank	9 %
Ympäristön tuhoutuminen	33 %

Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmä (ILMO 45)

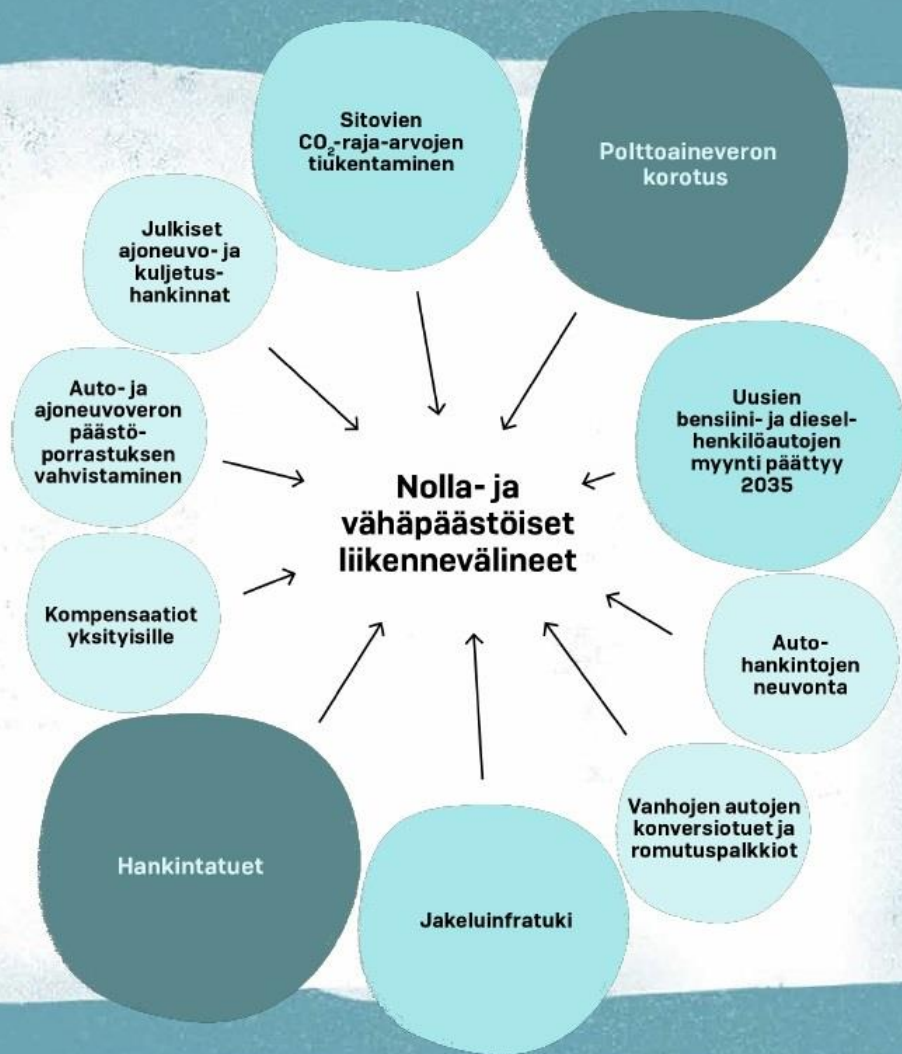
Kestävään liikkumiseen tähtäävät toimenpiteet



Tehokkaisiin tavara- kuljetuksiin tähtäävät toimenpiteet



Nolla- ja vähäpäästöisiin liikennevälineisiin tähtäävät toimenpiteet



Hallitusohjelman kirjauksia liikenteen hinnoittelusta ja verotuksesta

Liikenteen vero- ja maksu-uudistus

- Suomi vähintään **puolittaa liikenteen päästöt** vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon
- Käynnistetään **kestävän liikenteen vero- ja maksu-uudistus**, joka vähentää päästöjä. Uudistuksen pohjaksi tehdään laaja-alainen vaikutusten arviointi.
- Käynnistetään työ, joka tähtää tätä hallituskautta pidemmällä aikajaksolla **liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaamiseen**
- Työssä otetaan huomioon **sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueellinen tasa-arvo** samalla, kun päästövähennykset tiukentuvat

Kohti fossiilitonta liikennettä

- **Luodaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen** hiilineutraaliustavoitteen mukaisesti, kehitetään mittaristoja ja tehdään käyttövoimauudistus
- Säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien **ruuhkamaksujen käyttöönoton** ja valmistellaan **raskaan liikenteen vinjettimaksu**
- Jos liikenteen ja erityisesti dieselin verotusta uudistetaan, **ammattibiodieselin** käyttöönoton mahdollisuuksia selvitetään
- Vauhditetaan joukkoliikenteen vähäpäästöisen kaluston käyttöönottoa **puhtaan kaluston hankintadirektiivillä**
- Valmistellaan 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja

Kevyen liikenteen edistäminen

- Uudistetaan autoilun työsuhde-etua siten, että etu suosii huomattavasti **vähäpäästöisen auton valintaa**
- Uudistetaan muiden työsuhde-etujen verotusta niin, että sillä **tuetaan tasapuolisemmin myös kevyen ja julkisen liikenteen** sekä **liikkumispalvelujen** (MaaS) käyttöä
- KÄPY-suunnitteluun ja hankkeiden edistämiseen varataan **41 miljoonaa euroa 2020–2022**
- Joukkoliikennetuki ja joukkoliikenteen ostot saavat ilmastoperusteisen tasokorotuksen, **vuosittain 20 miljoonaa euroa**
- [Hallitusohjelma 2019](#) ja [hallituksen toimintasuunnitelma](#)

Ruuhkamaksut kaupunkiseuduilla

Ruuhkamaksulainsäädäntö

- Hallitus valmistelee hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti lain, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton
- Syyskuussa työnsä aloittanut liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä ei valmistelee asiaa, vaan lainsäädäntöä varten käynnistetään erillinen työryhmä
 - Väliraportti työsuhte-eduista 03/2020 ja loppuraportti 03/2021
- Ruuhkamaksujen käyttöä ja vaikutuksia arvioidaan myös fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelussa
 - Työ valmistuu kesällä 2020

Tutkimustuloksia

- Börjesson & Hess (2019) ovat arvioineet neljän kaupungin (Helsinki, Lyon, Göteborg, Tukholma) osalta sitä, mitkä tekijät selittävät suhtautumista ruuhkamaksuihin
 - Ruotsissa tapahtunutta muutosta suhtautumisessa ruuhkamaksuihin ennen ja jälkeen kokeilun selittää taustatekijöiden muutosten sijaan ns. status quo -vinouma
- Cipriani ym. (2019) simuloivat mahdollisen ruuhkamaksun käyttöönoton vaikutuksia siirtymään liikennemuotojen välillä Roomassa.
 - Kestävien kulkumuotojen osuus niillä alueilla, joihin ruuhkamaksu vaikuttaisi suoraan, kasvaisi jopa 25 %
 - Myös muilla Rooman alueilla saman suuntaisia vaikutuksia, mutta merkittävästi pienempiä

Tutkimustuloksia

- Eliasson (2016) arvioi ruuhkamaksujen sosiaalista oikeudenmukaisuutta
 - Ruuhkamaksut ovat yleisesti ottaen oikeudenmukaisia jos niiden tarkoituksena on sujuvoittaa liikennettä hinnoittelun keinoin, mutta jos tarkoitus on tuottojen kerääminen tämä muuttuu
 - Göteborgissa työsuhteautoilijat eivät maksa itse ruuhkamaksua, joka vaikutti kielteisesti oikeudenmukaisuuteen
- Oikeudenmukaisuuden näkökulmasta keskiössä on ruuhkamaksumallin yksityiskohdat
- Nolla- ja vähäpäästöisille voi olla ilmastopolitiikan kannalta perusteltua antaa alennuksia tai vapautuksia
- Vaikutus oikeudenmukaisuuteen ei ole kuitenkaan tavoitteiden mukainen, joten valintoja joudutaan tekemään

Kiitos! Kysymyksiä?

atro.andersson@lvm.fi