



Ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma (sosiaalinen ilmastosuunnitelma), LUONNOS

Sisällys

ILMASTOTOIMIEN SOSIAALISEN TUEN SUUNNITELMA (SOSIAALINEN ILMASTOSUUNNITELMA), LUONNOS	1
1. Yhteenvedo ja suunnitelman laatimista koskeva menettely	2
1.1 Tiivistelmä	2
1.2 Nykyiset politiikkatoimet	5
1.3 Kuulemismenettely	8
1.4 Määritelmät	12
1.5 Ennakoidut vaikutukset haavoittuviin ryhmiin	14
2. Toimenpiteet	17
2.1 Toimenpiteet rakennussektorilla	17
2.1.1 Toimenpiteiden kuvaus	17
2.1.2 Skenaario päästökaupan myöhemmän käyttöönoton tapauksessa	43
2.2. Toimenpiteet liikenteen alalla	44
2.2.1 Toimenpiteiden kuvaus	44
2.2.2. Skenaario päästökaupan myöhemmän käyttöönoton tapauksessa	120
2.3 Suora tulotuki	120
2.4 Tekninen apu	120
2.5 Suunnitelman arvioidut kokonaiskustannukset	121
3. Analyysi ja kokonaisvaikutus	122
3.1 Suunniteltujen toimenpiteiden ja investointien ennakoitu vaikutus	122
3.1.1 Metodologia	122
3.1.2 Odotetut vaikutukset	126



1. Yhteenvedo ja suunnitelman laatimista koskeva menettely

1.1 Tiivistelmä

Suomen ilmastopolitiikan keskeinen pilari on kansallinen ilmastolaki, joka sisältää päästövähennystavoitteet vuosille 2030, 2040 ja 2050. Lisäksi lakiin on kirjattu, että Suomen on oltava hiilineutraali viimeistään vuonna 2035. Lain ohjausvaikutus perustuu asetettujen tavoitteiden ohella ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmään, jonka avulla määritetään kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämisen ja ilmastomuutokseen sopeutumisen tarkemmat tavoitteet sekä niiden saavuttamiseksi tarvittavat toimet eri hallinnonaloilla. Ilmastolain nojalla valtioneuvoston on seurattava ilmastopolitiikan suunnitelmien toteutumista sekä Suomen päästökehitystä.

Euroopan unionin ilmasto- ja energialainsäädännön velvoitteet ja poliittiset päätökset sitovat myös Suomea. Eurooppalaisen ilmastolain mukaisesti EU on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta sekä saavuttamaan ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä sekä tavoittelemaan negatiivisia päästöjä tämän jälkeen. Päivitetyin lainsäädännön mukaisesti päästökauppasektorin päästöjä tulee vähentää 62 %:lla ja taakanjakosektorin päästöjä EU-tasolla 40 %:lla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Suomen jäsenmaakohtaiseksi taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteeksi on määritetty vähintään 50 % vuonna 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon.

Ennakoidut vaikutukset haavoittuviin ryhmiin rakennussektorilla

Vihreä siirtymä muuttaa energiantuotantoa, -markkinoita ja energiankäyttöä koko Euroopan unionissa. Suomessa energian hintojen nousu ja vaihtelu, rakennuskannan rakenteelliset ominaisuudet sekä kotitalouksien tuloerot ovat lisänneet energiaköyhyyden riskiä haavoittuvissa kotitalouksissa ja mikroyrityksissä. Nämä vaikutukset kohdistuvat erityisesti kotitalouksiin, joilla on rajallinen taloudellinen liikkumavara, energiatehottomat asuinrakennukset tai puutteellinen pääsy luotettavaan neuvontaan ja tietoon.

Energiaköyhyys ilmenee Suomessa ensisijaisesti vaikeutena kattaa välttämättömät lämmitys- ja sähkökustannukset tai energiamenojen suhteettoman suurena osuutena kotitalouden tuloista. Vaikka energiaköyhyys on kansallisella tasolla suhteellisen rajattu ilmiö, tietyt väestöryhmät ovat selvästi suuremmassa riskissä. Näihin kuuluvat pienituloiset kotitaloudet, yksin asuvat ikääntyneet, yhden vanhemman perheet, energiatehottomissa rakennuksissa asuvat sekä kotitaloudet, joilla on rajalliset digitaidot tai kielitaidon puutteita. Myös haavoittuvat mikroyritykset voivat kohdata vastaavia haasteita korkean energiariippuvuuden, korkeiden logistiikkakustannusten ja rajallisten taloudellisten resurssien vuoksi.

Vihreä siirtymä edellyttää näiltä ryhmiltä sopeutumista muuttuviin energiamarkkinoihin, hinnoittelumalleihin ja tekniisiin ratkaisuihin. Monilla haavoittuvassa asemassa olevilla kotitalouksilla ja mikroyrityksillä ei kuitenkaan ole riittäviä valmiuksia hankkia, ymmärtää ja hyödyntää luotettavaa tietoa energiatehokkuudesta,



energianhallinnasta ja saatavilla olevista tukimuodoista. Tämä lisää riskiä siitä, että vihreän siirtymän hyödyt jakautuvat epätasaisesti ja olemassa olevat haavoittuvuudet syvenevät.

Suomessa fossiilisten polttoaineiden merkitys lämmityksessä on vähäinen, mikä vaikuttaa tarkasteltaessa ETS2:n vaikutuksia kaikkiin kotitalouksiin sekä haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin. NECP:n mukaan haavoittuvassa asemassa olevina kotitalouksina voidaan pitää kotitalouksia, jotka ovat oikeutettuja asumistukeen (eläkeläisten asumistuki tai yleinen asumistuki) ja/tai toimeentulotukeen. Näitä kotitalouksia oli Suomessa yhteensä 590 075 vuonna 2023.

Arvioidut lyhyen aikavälin vaikutukset lämmityssektorilla ovat maltilliset ETS2-hinnoilla 30-60 euroa/tCO₂. Suomessa fossiilisia polttoaineita lämmitykseen käyttävälle keskiarvokotitaloudelle vaikutus on noin 180-360 euroa/vuosi kotitalous ETS2:n hinnalla 30-60 euroa/tCO₂. Hintojen nousu vaikuttaa vain noin 6-7 % kotitalouksista. Näissä kotitalouksissa noin 40 000–50 000 henkilöä voidaan arvioida pienituloisiksi (kaksi pienituloisinta desilliä). Vaikutus kokonaismenoihin on vähäisempi suurituloisilla kuin pienituloisilla fossiilisia polttoaineita lämmitykseen käyttävillä kotitalouksilla. Kokonaismenojakauman alimmassa kvintiilissä ETS2-hinnalla 60 €/tCO₂ kotitaloudet käyttävät kokonaismenoistaan 1,6 % ETS2- kustannuksiin ja ylempi kvintiili 0,5 %.

Suomessa on tunnistettu useita haavoittuvuustekijöitä kotitalouksien osalta, kuten pienituloisuus, vanhassa, isommassa kodissa asuminen ja korkeiden lämmityskustannusten aiheuttamat haasteet välttämättömien kustannusten maksamisessa.

Tiivistetysti ETS2:n liittyen voidaan tunnistaa seuraavat energiaköyhyyteen ja haavoittuvuuteen vaikuttavat tekijät:

- Tulotaso: Energiaköyhät kotitaloudet kuuluvat usein kahteen pienituloisimpaan tulodesilliin, joiden vuositulot ovat alle 22 736 euroa. Taloudellinen raskaus on suurempi suuremmissa taloissa asuville, koska lämmityskustannukset ovat korkeammat.
- Lämmityslähde: Öljylämmitys on tunnistettu haavoittuvuutta aiheuttavaksi lämmityslähteeksi suhteessa ETS2-vaikutuksiin. Öljylämmitystä käyttää noin 90 000-100 000¹ pientaloissa asuvaa kotitaloutta.
- Talon sijainti: Jos talo sijaitsee kasvukeskusten ulkopuolella tai maaseudulla, voi olla vaikeampaa saada lainaa korjausrakentamiseen, kuten lämmitystavan muuttamiseen tai energiatehokkuuden parantamiseen.
- Talon ikä: Vanhemmat talot ovat todennäköisemmin öljylämmitteisiä ja energiatehokkuudeltaan heikompia. Todennäköisyys, että talo on öljylämmitteinen ja energiatehokkuudeltaan heikompi, kasvaa iän myötä. Monet näistä taloista on rakennettu 1960- ja 1970-luvuilla ja näiden kiinteistöjen alhaisen arvon vuoksi omistajien on vaikea saada lainaa energiaremontteihin. Tyypillisesti näissä

¹ Arvio määrästä perustuu Suomen ympäristökeskuksen analyysiin.



rakennuksissa asuvat ovat iäkkäämpiä, mikä voi heikentää heidän valmiuksiaan tai halukkuuttaan toteuttaa korjauksia.

Ennakoidut vaikutukset haavoittuviin ryhmiin liikennesektorilla

Suomessa suurin osa ETS2:n piiriin kuuluvista polttoaineista käytetään tieliikenteessä. Työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan ETS2:n vähimmäissoveltamisalassa järjestelmän piiriin kuuluvien polttoaineiden päästöt vuonna 2021 olivat noin 13,7 Mt. Tieliikenteen päästöt muodostivat tästä noin 70 %.² Sosiaalisesta ilmastorahastosta annetun asetuksen mukaan (2023/955/EU, art. 1) rahastosta tuetuilla toimenpiteillä ja investoinneilla keskitytään haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin, mikroyrityksiin ja liikenteen käyttäjiin, joihin rakennusten ja tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen sisällyttäminen päästökauppadirektiivin (2003/87/EY) soveltamisalaan erityisesti vaikuttaa.

ETS2:n vaikutukset kohdentuvat erityisesti henkilöihin, jotka ovat riippuvaisia auton käytöstä eli asuvat alueilla, joilla kulkutapaa ei ole mahdollista muuttaa. Pienituloisten henkilöiden, joilla ei ole mahdollista siirtyä puhtaisiin käyttövoimiin esimerkiksi niiden kalliimman hinnan tai ajoneuvon kalliin hankintakustannuksen takia, on vaikea välttää hinnannousun vaikutuksia. Pienituloiset käyttävät suhteellisesti enemmän tuloistaan polttoainekustannuksiin kuin suurituloiset. Liikenneköyhyiden riskissä ovat myös ihmiset, joilla ei ole saatavilla joukkoliikennettä eikä mahdollisuutta oman auton käyttöön esimerkiksi iän tai toimintarajoitteen vuoksi.

Åland

Enligt Ålands landskapsregerings bedömning³ påverkar det nya utsläppshandelssystemet (ETS2) främst slutanvändare av bränslen på grund av stigande bränslepriser. Implementeringen av ETS2-systemet på Åland kommer att säkerställa att bränslen som används för uppvärmning av byggnader och vägtransportsektorn kommer att inkluderas i det europeiska utsläppshandelssystemet. När ETS2-systemet är fullt implementerat (tillsammans med det reviderade ETS1-systemet) kommer i princip all försäljning av fossila bränslen att täckas av utsläppshandeln. Kostnaderna för slutanvändarna kommer att vara direkt relaterade till mängden fossilt bränsle som används. Konsekvenserna för samhället påverkas avsevärt av i vilken utsträckning slutanvändare av bränsle kan ändra sitt beteende och minska användningen av bränsle som omfattas av ETS2.

Ennakoidut vaikutukset mikroyrityksiin

² Hallituksen esitys 119/2024, <https://finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2024/119>. Suomi ottaa kansallisesti käyttöön päästökaupan soveltamisalan laajennuksen, joka kasvattaa järjestelmän piirissä olevien polttoaineiden päästöt noin 15 Mt:iin. Mahdollisia kustannusten kompensaatioita vähimmäissoveltamisalaan kuulumattomille aloille tarkastellaan erikseen.

³ Se avsnittet med analys av konsekvenserna i lagförslaget om implementering av ETS2, länk: <https://www.lagtinget.ax/arenden/lag-om-handel-utslapps-ratter-distribution-fossila-branslen-58533>

ETS2:lla on merkittävimpiä vaikutuksia tieliikennealan yrityksiin sekä yrityksiin, jotka käyttävät lämmitykseen öljyä tai kaasua.

Sosiaalisen ilmastorahaston valmistelua tukeneessa teknisen tuen välineen hankkeessa tehdyn analyysin mukaan vuodesta 2030 eteenpäin ETS2 lisää kuin liikennevaltaisilla toimialoilla toimivien mikroyritysten energiakustannuksia rakennusten lämmityksen osalta 8,5 miljoonalla eurolla vuodessa ja liikenteen osalta 0,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Tämä vastaa kulujen 200–250 euron vuosikasvua keskimääräisessä yrityksessä, joka omistaa sekä rakennuksen että fossiilisia polttoaineita käyttävän henkilöauton.

ETS2:n aiheuttama liikennepolttoaineiden hinnannousu kohdistuu mikroyrityksiin, jotka toimivat kuljetusintensiivisillä toimialoilla. Teknisen tuen välineen hankkeen mukaan ETS2:n aiheuttama hinnannousu vaikuttaa eniten tieliikenteen toimialan mikroyrityksiin. Yrityksen haavoittuvuutta lisäävät suuret polttoainekulut, vanhan ajoneuvokaluston suuri määrä, alhainen vaihtoehtoisia käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen osuus ja matala omavaraisuusaste.

Yhteys muihin suunnitelmiin

Sosiaalisen ilmastosuunnitelman toimet tukevat Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja EU-velvoitteiden saavuttamista esimerkiksi parantamalla rakennusten energiatehokkuutta, vähentämällä rakennusten lämmityksen ja jäähdytyksen kasvihuonekaasupäästöjä sekä edistämällä mahdollisuuksia käyttää nolla- ja vähäpäästöisiä kulkumuotoja. Sosiaalisen ilmastosuunnitelman toimet huomioidaan osana kansallista energia- ja ilmastostrategiaa ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa, joissa linjataan toimia edellä mainittujen tavoitteiden ja velvoitteiden edistämiseksi. Valtioneuvosto hyväksyi edellisen energia- ja ilmastostrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman vuoden 2025 lopussa.

Tämän suunnitelman toimet täydentävät kesäkuussa 2024 komissiolle toimitettua kansallisen energia- ja ilmastosuunnitelman (NECP) toimia ja edistävät sen tavoitteita vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, lisätä energiatehokkuutta ja uusiutuvan energian käyttöä sekä vähentää energiaköyhyyttä. Lisäksi toimet edistävät Eurooppalaisen ohjausjakson puitteissa komission Suomelle antamaa suositusta 4 fossiiliriippuvuuden vähentämisestä, erityisesti tukemalla liikenteen sähköistymistä sekä lämmityksen päästöjen vähentämistä. Ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma sisältää aikaisempiin, kuten viimeisimpään NECPiin sisältyviin, toimiin nähden uusia toimia sekä olemassa olevien toimien kohdennettuja laajennuksia. Ilmastotoimien sosiaalisen suunnitelman toimet on kohdennettu erityisesti haavoittavassa asemassa oleviin kotitalouksiin ja mikroyrityksiin.

1.2 Nykyiset politiikkatoimet

Rakentaminen ja asuminen



Rakentamislaki (751/2023) ja sen nojalla annetut asetukset ovat keskeisiä säädöksiä, joilla säädellään rakentamista. Lain mukaan rakentamisen ilmastovaikutukset otetaan entistä paremmin huomioon lain soveltamisessa. Energiatehokkuuslailla (1429/2014) säädetään energiatehokkuuteen liittyvistä asioista. Jätelaissa (646/2011) säädetään muun muassa jätteiden kierrätyksestä, ja laissa biopolttoöljyn käytön edistämisestä (418/2019) biopolttoöljyn jakeluvälvoitteesta.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin tavoitteena on rakennusten kasvihuonekaasupäästöjen ja energian loppukäytön vähentäminen. Direktiivi ohjaa kohti ilmastoneutraalia rakennuskantaa vuoteen 2050 mennessä. Suomen kansallisen rakennusten perusparannussuunnitelma, jonka luonnos toimitettiin Euroopan komissiolle vuoden 2025 lopussa, kuvaa Suomen suunnitelman kohti direktiivin tavoitteita. Direktiivin toimeenpanossa päivitetään suuri joukko säädöksiä, joissa mm. asetetaan energiatehokkuusmääräyksiä uusille ja peruskorjattaville rakennuksille ja tuotettavan ja käytettävän uusiutuvan energian määrille rakennuksille.

Energiatehokkuussopimukset ovat valtion ja toimialojen yhdessä valitsema keino saavuttaa EU:n energiatehokkuusdirektiivin tiukat ja sitovat energiatehokkuusvelvoitteet ilman raskasta, velvoittavaa lainsäädäntöä tai pakkokeinoja. Kiinteistöalan energiatehokkuussopimuksessa on mukana toimitilakiinteistöjen omistajat ja vuokra-asuntoyhteisöt.

Öljylämmitteisissä omakotitaloissa asuvia on tuettu avustuksin ja korotetuilla kotitalousvähennyksillä siirtymään muihin lämmitysmuotoihin, vastaavaa avustusta on myönnetty myös kuntien omistamiin kiinteistöihin.

Liikennesektori

Liikennesektorilla keskeisiä säädöksiä ovat esimerkiksi laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (419/2019; 1279/2023) ja laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta (1472/1994). Suomessa liikenteen polttoaineverotus sisältää CO₂-komponentin. Suomi on ilmoittanut komissiolle tämän kansallisen veronsa päästökauppadirektiivin 30 e artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti. Kuitenkin Suomi on päättänyt liikenteen polttoaineet kattavan ETS₂-järjestelmän käyttöön normaalissa aikataulussa hyödyntämättä kansallisen hiilidioksidiveron mahdollistamaa lykkäystä vuoteen 2030. Liikenteen päästöjen vähentämiseen tähtäävää fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on toimeenpantu vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankinnan ja muuntamisen tukemisesta annetun lain (1289/2021) nojalla myönnettyillä tuilla, avoimesti saatavilla olevan vedyn, biokaasun ja sähkön jakeluinfran tuilla (liikenteen infratuki, Energiavirasto) ja taloyhtiöiden ja työpaikkojen latausinfra tuilla (ent. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA). Näistä liikenteen infratuen raskaan kaluston jakeluinfralle oli käytettävissä rahoitusta myös vuonna 2025. Muita politiikkatoimia jakeluinfran rakentumisen edistämiseksi on esitetty kansallisessa jakeluinfraohjelmassa.⁴ Ajoneuvokannan uusiutumista edistetään myös sähköautojen autoverottomuudella sekä vähäpäästöisten työsuhteautojen verohuojennuksella (alennetulla verotusarvolla). Työsuhteautoilla on

⁴ <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-898-0>

tärkeä rooli käytettyjen sähköautojen markkinoille tulossa. 1.1.2026 käynnistyi uusi romutuspalkkiokampanja autokannan uusiutumisen edistämiseksi.

Valtio tukee joukkoliikenteen järjestämistä keskisuurilla ja suurilla kaupunkialueilla sekä harvemmin asutuilla alueilla (alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen tuki) sekä tukee kuntien kävely- ja pyöräilyinfran rakentamista ja edistää kulkutapamuutosta liikkumisen ohjauksen tuilla. Joukkoliikenteen tuet ja kävelyn ja pyöräilyn infran tuet eivät ole valtiontaloudellisista syistä kasvaneet vuosiin kustannustason noususta huolimatta. Uusia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi on tarkasteltu uuden keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman laatimisen yhteydessä. Suunnitelmaan sisältyy sekä kansallisella rahoituksella että sosiaalisen ilmastorahaston tuella toteutettaviksi tarkoitettuja liikenteen energiasiirtymää edistäviä tukia.

Åland

Landskapsregeringens Energi- och klimatstrategi för Åland till år 2030 anger regeringens politik fram till 2030. Enligt strategin ska de övergripande klimat- och energimålen uppnås genom strategiska åtgärder som stöder målen inom värme- och transportsektorerna, såsom ökad lokal förnybar energiproduktion, ökat utnyttjande av lokala förnybara resurser för uppvärmning, ökad distribution av förnybara och miljövänliga bränslen för transportsektorn och ökad energieffektivitet i byggnader. Ett av fokusområdena i landskapsregeringens strategi för hållbart byggande (Strategi för hållbart byggande - Ett hållbart och attraktivt åländskt byggnadsbestånd med en hälsosam inomhusmiljö) är energi- och klimatanpassning där flera av åtgärder riktas till utsatta hushåll som kommer att påverkas av högre priser på fossila bränslen.

Köyhyyden vähentäminen

Syrjäytymistä ja köyhyyttä ehkäistään Suomessa vahvistamalla ihmisten osallisuutta ja työkykyä, vähentämällä työttömyyttä, ihmisten näköalattomuutta ja osattomuutta sekä huolehtimalla riittävästä sosiaaliturvasta ja pääsystä peruspalveluihin. Köyhyys ymmärretään Suomen kaltaisessa pohjoismaisessa hyvinvointivaltiossa yleensä suhteellisenä köyhyytenä. Suhteellinen köyhyys tarkoittaa sitä, että ihminen ei kykene saavuttamaan yhteiskunnassa odotettua, yleisesti hyväksyttyä kohtuullista vähimmäiselintasoja. Syynä tähän on pääasiassa taloudellinen puute, kuten esimerkiksi pienet tulot. Suomessa ei ole asetettu virallista köyhyysrajaa, vaan kansallisesti tilannetta tarkastellaan hyödyntäen sekä Eurostatin⁵ ja OECD:n⁶ pienituloisuusmääritelmiä että viitebudjettia. EU:n yleistavoite köyhyyden vähentämiseksi on vähentää köyhyys- ja syrjäytymisriskissä olevien henkilöiden määrää 15 miljoonalla vuoteen 2030 mennessä.

Suomessa heikossa taloudellisessa asemassa olevat kotitaloudet voivat hakea Kansaneläkelaitokselta (KELA) asumistukea sekä viimesijaisena tukimuotona perustoimeentulotukea asunnon tai omakotitalon vuokra- sekä käyttökustannuksiin, kuten esimerkiksi vesi-, lämmitys- tai sähkökustannuksiin. Hyvinvointialueet (paikallisviranomaiset) järjestävät myös sosiaalihuoltolain mukaisia sosiaalipalveluja, joilla tuetaan ihmisiä arjessa selviytymisessä, tarjotaan asumiseen liittyvää tukea, annetaan taloudellista tukea ja

⁵ 60 % ekvivalentista mediaanitulosta.

⁶ 50 % ekvivalentista mediaanitulosta.

estetään sosiaalista syrjäytymistä. Nämä palvelut myös ehkäisevät ja lievittävät energiaköyhyyttä. Lisäksi Suomessa on valtion tukemia vuokra-asuntoja, jotka tarjoavat kohtuuhintaista asumista.

Energiaviraston rahoittamat alueelliset energianeuvontapalvelut auttavat parantamaan energiatehokkuutta haavoittuvassa asemassa olevissa kotitalouksissa. Suomella on useita energiaremonttitukia, joista merkittävimmät energiaköyhyyden ehkäisemisessä ovat korjausavustus iäkkäiden ja vammaisten henkilöiden asuntoihin.

Suomessa on käytössä erilaisia tukia työllistymisen edistämiseen ja yritystoiminnan aloittamiseen, kuten esimerkiksi harkinnanvarainen palkkatuki, työttömyysturva, 55 vuotta täyttäneiden työllistymistuki, starttiraha yrittäjälle ja työolosuhteiden järjestelytuki vammaisen tai pitkäaikaissairaana työntekijän tarvitsemiin mukautuksiin. Osa tuista on tarkoitettu heikommassa asemassa olevien tai vaikeasti työllistyvien ryhmien työllistyvyyden parantamiseen. Myös Kansaneläkelaitokselta voi saada tukea koulutukseen ja työllistymiseen, mikäli henkilöllä on sairauden tai vamman vuoksi vaikea valita ammattia tai selvitä opinnoista tai töistä.

Liikkumismahdollisuuksien tukeminen

Kansaneläkelaitoksen ja työttömyyskassojen maksama liikkuvuusavustus korvaa niitä kustannuksia, jotka syntyvät työpaikan tai työllistymisen edellytyksenä olevan koulutuspaikan vastaanottamisesta pitkän matkan päästä. Liikkuvuusavustusta voi saada myös, jos joutuu muuttamaan työn takia.

Liikkumismahdollisuuksia edistetään myös joukkoliikenteen tuilla (ks. yllä) sekä mm. seuraavin keinoin: Vammaispalvelulain (657/2023) mukaisella kuljetuspalvelulla vammaiselle henkilölle korvataan matkoja työhön, opintoihin, harrastuksiin ja virkistymiseen. Sosiaalihuoltolain (1301/2014) mukainen hyvinvointialueiden harkinnanvaraisesti myöntämä kuljetuspalvelu on tarkoitettu henkilöille, jotka eivät sairauden, vamman tai muun toimintakyvyn alentumisen vuoksi voi käyttää julkisia liikennevälineitä ilman kohtuuttomia vaikeuksia, ja jotka tarvitsevat kuljetusta asiointiin tai muihin jokapäiväisiin tarpeisiin. Perusopetuslain (628/1998) mukaan oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen tai kuljettamista tai saattamista varten myönnettävään avustukseen yli viiden kilometrin matkoilla tai jos matka muodostuu liian vaikeaksi, raskaaksi tai vaaralliseksi oppilaan ikä tai muut olosuhteet huomioon ottaen. Peruskoulun jälkeisen koulutuksen matkojen kustannusten kattamiseen on mahdollista saada koulumatkatukea. Lapsille, eläkeläisille ja opiskelijoille on julkisessa liikenteessä kunta-, seutu-/liikennöitsijäkohtaisia alennuksia.

1.3 Kuulemismenettely

Suunnitelman valmistelua tukeudessa teknisen tuen välineen hankkeessa järjestettiin seuraavat sidosryhmiä osallistaneet tilaisuudet sekä kirjalliset kuulemiset:



Päivämäärä	Tapahtuma	Kohderyhmä	Osallistujia
28.11.2024	Suomen sosiaalisen ilmaston rahaston suunnitelmaa koskeva kuulemistilaisuus	Kaikille avoin	yli 100
9.12.2024	Viranomaistyöpaja: Haavoittuvien ryhmien tunnistaminen ja toimenpiteet (Suomen SCP)	Viranomaiset	noin 20
16.12.2024	SCP-fokusryhmän työpaja: Haavoittuvat ryhmät ja tarvittavat toimenpiteet	Haavoittuvat ryhmät	noin 20
30.1.2025	Keskustelu Ahvenanmaan maakuntahallituksen kanssa	Alueellinen	noin 10
31.1.2025	Keskustelu Saamelaiskäräjien ilmastoneuvoston kanssa	Alueellinen	noin 10
5.2.2025	Kansallinen validointityöpaja	Paikallinen, alueellinen ja kansallinen	noin 40
13.3.2025	Keskustelu Suomen maakuntien liittojen kanssa	Alueellinen	35
12.-25.3.2025	Verkkokysely	Avoin kaikille	53
16.4.2025	Sidosryhmätilaisuus, läsnä- ja verkko-osallistuminen	Avoin kaikille	yli 100

Lisäksi valmistelevat ministeriöt tapasivat valmistelun yhteydessä useita tahoja erikseen. Näihin kuului energia- ja liikenneköyhydestä tutkimusta tekeviä tahoja (Vaasan yliopisto, Teknologian tutkimuskeskus VTT, VATT), viranomaisia (Energiavirasto, ELY-keskukset, Väylävirasto), etu- ja asiantuntijajärjestöjä



(Diakonissalaitos, Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry, Isännöintiliitto, ITS Finland, Linja-autoliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Paikallisliikenneliitto, Sähköinen liikenne ry, Vanhustyön keskusliitto, Keskuskauppakamari, Autotuojat ry, Autoalan keskusliitto ry), yrityksiä (Ekokumppanit Oy), kuntien edustajia (Jyväskylä, Tampere, Turku, Uudenmaan kuntajohtajat, pääkaupunkiseudun kunnat, Kaupunkipolitiikan sihteeristö, pyöräilykuntien verkosto) ja maakuntakaavoittajia.

Åland deltog i Finlands samrådsprocess då representanter från landskapsregeringen intervjuades av den konsult som höll i samrådsprocessen. Specifikt, när det gäller planeringen av Ålands SCF-projekt, har landskapsregeringen hållit samråd med den kommunala socialvårdsmyndigheten Kommunernas socialtjänst k.f och med landskapsregeringens tjänstemän som arbetar med transport- och energifrågor.

Tilaisuuksissa, tapaamisissa ja kirjallisessa kyselyssä sidosryhmien edustajat ottivat monipuolisesti kantaa niin energia- ja liikenneköyhyyden riskiin kuin sopiviin toimenpiteisiin niiden lieventämiseksi. Näitä näkemyksiä on pyritty huomiomaan valmistelussa siltä osin kuin käytettävissä oleva rahoitus, sosiaalisen ilmaston rahaston käyttöä koskeva sääntely sekä kustannustehokkuus hallinnollinen taakka huomioiden sallivat.

Rakentamisen osalta sidosryhmät nostivat esiin muun muassa seuraavia näkökulmia:

Sidosryhmät painottivat, että rakentamisen energiaköyhyyttä tukevat toimenpiteet ovat välttämättömiä haavoittuvien ryhmien tukemiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Tärkeänä pidettiin, että toimenpiteet kohdentuvat haavoittuvimmassa asemassa oleville ryhmille, kuten pienituloisille ja energiaköyhille kotitalouksille, ja että tuen hakeminen ei ole liian kuormittavaa. Energiatehokkuusinvestointien ja alueellisen energianeuvonnan katsottiin tuottavan pitkäaikaisia säästöjä energiakuluihin ja vähentävän haavoittuvien ryhmien muun tuen tarvetta. Lisäksi korostettiin, että energianeuvonnan tulisi jalkautua käyttäjien pariin ja sen toteuttajana tulisi olla myös paikallisia toimijoita ja kohderyhmiä hyvin tuntevia toimijoita, jotta neuvonta tavoittaa juuri haavoittuvimmat ryhmät.

Ilmalämpöpumppujen ja hybridilämmitysjärjestelmien hankintaa pidettiin sidosryhmien kannanotoissa tehokkaina keinoja vähentää fossiilisen energian käyttöä ja lämmityskustannuksia, mutta näihin kohdennetun toimenpiteen ajatuksesta luovuttiin, koska toimenpide olisi tuottanut runsaasti hallinnollista työtä ja kustannuksia.

Liikenteen osalta sidosryhmät nostivat esiin muun muassa seuraavia näkökulmia:

Liikenneköyhyyden riskiä aiheuttavat paitsi matala tulotaso, myös suuri perhekoko, asuinpaikka seudulla, jossa joukkoliikennettä ei ole saatavilla, sekä henkilön liikkumisrajoitteet. Maaseudulla auton omistaminen on usein välttämätöntä arjen sujumiseksi, mutta toisaalta kaikilla henkilöillä ei ole mahdollisuutta oman auton käyttöön. Suomessa talvikuukaudet ja pitkät välimatkat rajoittavat ilmaisten/erittäin edullisten kävelyn ja pyöräilyn käytettävyyttä liikennemuotoina. Liikenneköyhyyden riskin pienentämiseksi tarvitaan useiden puhtaiden ja kestävien liikkumismuotojen edistämistä. Kutsuliikennettä nostettiin useissa kommentteissa esiin yhtenä mahdollisuutena vastata liikkumistarpeisiin myös harvaan asutuilla alueilla.



Suunnitelmaluonnoksessa erilaisia liikenteen käyttäjäryhmiä ja käyttötilanteita on huomioitu suuntaamalla liikenteen toimia niin nollapäästöisiin ajoneuvoihin ja joukkoliikenteeseen kutsuliikenne mukaan luettuna kuin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen.

Yksityishenkilöille/kotitalouksille osoitettavien tukien tulosisällönsuutta pidettiin tärkeänä kohdentamisen perusteena, toisaalta epäiltiin pienituloisten mahdollisuuksia hankkia uusia ajoneuvoja hankintatuista huolimatta. Suunnitelmassa on huomioitu näitä näkökulmia tuen mitoituksella ja osoittamisella myös käytettyihin ajoneuvoihin. Mikroyritysten osalta kommentoitiin, että myös henkilö- tai pakettiauton käytöstä riippuvilla mikroyrityksillä polttoainekustannukset asettavat haasteita ja ajoneuvohankintoja on vaikea tehdä. Mahdollisuuksia mikroyritysten henkilö- ja pakettiautojen hankintatuille pohdittiin ohjelman valmistelussa, mutta ETS2:n aiheuttaman hinnannousun vaikutuksen suuruus, tuen kohdentamisen haasteet sekä hallinnollinen taakka ohjaavat mikroyritysten toimenpidettä erityisesti raskaamman kaluston suuntaan. Raskaan kaluston hankintatukea korostettiin kommentoitiin tarvittavan myös jakelukalustoon sekä linja-autoihin, mikä suunnitelmassa mahdollistetaan. Kommentoitiin raskaan kaluston tukea toivottiin myös vetyyn (ajoneuvot toistaiseksi varsin kalliita verrattuna sähköisiin) ja biokaasuun (ei nollapäästöinen SCF-asetuksessa määritellyllä tavalla).

Joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn kehittämistarpeita tunnistettiin niin haja-asutusalueella kuin suuremmissakin kaupungeissa. Liikenneköyhyyden saavutettavuus-, saatavuus- ja kohtuuhintaisuus - näkökohtien huomioiminen puoltaa kuitenkin suunnitelman rajallisen toimenpidemäärän rajaamista alueille, joissa on kaikkien kolmen ulottuvuuden osalta merkittäviä haasteita.

Kommentoitiin nousivat esiin latausinfrastruktuurin (niin koti- kuin yleisesti saatavilla olevan) kehittämisen tarpeet syrjäisemmillä seuduilla. Myös raskaan kaluston hankintatuen varikkolatauksen tukea kannatettiin. Latausinfrastruktuurin sisällyttämisen mahdollisuutta suunnitelmaan tarkasteltiin valmistelussa, mutta se jouduttiin lopulta jättämään pois kohdentamisen osoittamisen haasteen ja hallinnollisen taakan liiallisen kasvun vuoksi. Hitaamman yön yli latauksen edellyttämien investointien tarpeet ovat ajoneuvohankintoihin nähden maltillisia. Yleisesti saatavilla olevaan infraan on Suomessa myös käytössä muita tukimahdollisuuksia.

Ehdotusten epävirallinen kommentointikierros Otakantaa-palvelussa:

Valmistelua tukeneessa teknisen tuen välineen hanke järjesti toimenpide-ehdotusten epävirallisen kommentointikierroksen Otakantaa-palvelussa 12.-26.3.2025. Sosiaalisen ilmastonrahaston suunnitelman liikenteen ja rakennusten mahdolliset toimet saivat pääosin kannatusta. Kannanotoissa painotettiin, että SCP:n toimenpiteet ovat välttämättömiä haavoittuvien ryhmien tukemiseksi sekä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Haasteena tunnistettiin erityisesti tukien oikein kohdentaminen haavoittuvimmassa asemassa oleville kuten pienituloisille sekä tukien saavutettavuus. Lisäksi kannanotoissa nostettiin esiin rakenteellisen muutoksen tarve. Aiempien, vastaavien tai samankaltaisten tukien parhaiden käytäntöjen tunnistamista peräänkuulutettiin.

Suunnitelmaluonnoksesta toteutetaan lausuntokierros kesän 2026 aikana.



1.4 Määritelmät

Suomella ei ole ollut ennen SCF-asetuksen voimaantuloa virallisia määritelmiä energia- ja liikenneköyhyydelle. Suomen kansallisessa energia- ja ilmastosuunnitelmassa (NECP) on todettu, että energiaköyhyyttä on käsitelty osana sosiaalipolitiikkaa eikä sitä ole nostettu esiin erillisenä köyhyyden muotona. Ilmiötä on Suomessa kansallisesti tarkasteltu osana tuloköyhyyttä, jossa kotitalous on pakotettu tekemään valintoja riittämättömien resurssiensa allokoimisessa. NECP:ssä todetaan myös, että viranomaisten tulisi harkita perustuslain 19 luvun ja toimeentulotukilain (1412/1997) 2 luvun säännöstä toimeentulotukeen oikeuttavan haavoittuvuuden selvittämiseksi.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta annetun asetuksen energiaköyhyyttä koskevaa määritelmää

'energiaköyhyydellä' tarkoitetaan sitä, että kotitaloudella ei ole mahdollisuutta saada olennaisia energiapalveluja, mukaan lukien riittävä lämpö, jäähdytys, valaistus ja sähkölaitteiden käyttöön tarvittava energia, kulloisessakin kansallisessa tilanteessa ja nykyinen sosiaalipolitiikka ja muut asiaankuuluvat politiikat huomioon ottaen

sovelletaan tässä suunnitelmassa seuraavasti:

Energiaköyhyydelle haavoittuva on henkilö, joka

on pienituloinen vuokra-asukas

tai joka

asuu alueella, jossa asukkaiden tulotaso ja asuntojen hintataso ovat koko maan keskiarvoja alhaisemmat

tai joka

asuu rakennuksessa, joka on energiatehokkuudeltaan heikkotasoinen tai riippuvainen runsaasti energia kuluttavista lämmitysmuodoista tai fossiilisiin polttoaineisiin perustuvasta lämmityksestä.

Riskiä energiaköyhyyteen kasvattavat esimerkiksi iästä, toimintarajoitteesta tai muusta syystä johtuva heikko mahdollisuus hallita energiankäyttöä ja hyödyntää tukijärjestelmiä, puutteelliset digitaidot sekä kielelliset ja kulttuuriset esteet.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta annetun asetuksen määritelmää

'liikenneköyhyydellä' tarkoitetaan sitä, että henkilöt ja kotitaloudet eivät pysty kattamaan yksityisen tai julkisen liikenteen kustannuksia tai se on heille vaikeaa tai henkilöillä ja kotitalouksilla ei ole mahdollisuutta



tai heillä on vaikeuksia saada liikennepalveluja, jotka ovat tarpeen, jotta he saisivat pääsyn olennaisiin sosioekonomisiin palveluihin ja toimiin, kansalliset ja maantieteelliset olosuhteet huomioon ottaen

sovelletaan tässä suunnitelmassa seuraavasti:

Liikenneköyhyydelle haavoittuva on pienituloinen⁷ henkilö,

joka

asuu joukkoliikenteen puutosalueella tai alueella, jossa saavutettavuus joukkoliikenteellä on erittäin heikko tai huono⁸,

tai joka

on muusta syystä arjessaan riippuvainen oman auton käytöstä.

Riskiä liikenneköyhyydelle kasvattaa iästä, toimintarajoitteesta tai muusta syystä johtuva ajokortin puute yhdistettynä edellisiin tekijöihin.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta annetussa asetuksessa 'haavoittuvilla mikroyrityksillä' tarkoitetaan *mikroyrityksiä, joihin kohdistuu merkittävästi rakennusten tai tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen sisällyttämisestä direktiivin 2003/87/EY [päästökauppadirektiivi] soveltamisalaan aiheutuvia hintavaikutuksia ja joilla ei toimintansa tarkoituksen vuoksi ole varaa tapauksen mukaan joko kunnostaa käytössään olevaa rakennusta tai ostaa päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja tai siirtyä vaihtoehtoihin kestäviin liikennemuotoihin, julkinen liikenne mukaan luettuna.*

Suomen sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa haavoittuviksi mikroyrityksiksi on tunnistettu mikroyritykset, joiden lämmitysenergian ja polttoaineen kulutus on suurta niiden toiminnan luonteen vuoksi ja ETS2:n käyttöönoton aiheuttamat kulut siten moninkertaiset muihin yrityksiin verrattuna, ja joille siirtyminen fossiilisista polttoaineista vaihtoehtoihin on vaikeaa korkeiden investointikustannusten ja/tai teknologisten rajoitteiden vuoksi.

Määritelmiä on tarkoitus soveltaa yhdessä perustuslain ja toimeentulotuesta ja asumistuesta annetun lain kanssa. SCP ei aiheuta muutoksia sosiaalisiin tukimekanismeihin, koska näitä määritelmiä ei sisällytetä muuhun kansalliseen lainsäädäntöön.

⁷ Tilastokeskuksen käyttämän määritelmän mukaan pienituloisia ovat henkilöt, joiden kotitalouden käytettävissä olevat rahatulo kulutusyksikköä kohti (ns. ekvivalentti rahatulo) ovat pienemmät kuin 60 prosenttia kaikkien kotitalouksien ekvivalenttien käytettävissä olevien rahatulojen mediaanitulosta. [Pienituloisuus | Käsitteet | Tilastokeskus](#).

⁸ Työpaikkasaavutettavuus, mitattuna logsum-yksiköllä. Asiaa esitelty luvussa 2.2.3.4.1.



1.5 Ennakoidut vaikutukset haavoittuviin ryhmiin

ETS2:n vaikutuksia on arvioitu eri malleilla. Kotitalouksien ja liikenteen käyttäjien osalta on käytetty ensisijaisesti mikrotaloudellisia mallinnusmenetelmiä. Vaikutuksia mikroyrityksiin on arvioitu tilastollisella analyysillä. Makrotaloudellisen mallinnuksen avulla on tarkasteltu ETS2:n ja muiden EU:n 55 -valmiuspaketin politiikkojen vaikutuksia kotitalouksien ja yksityishenkilöiden menoihin, investointeihin ja muuhun käyttäytymiseen. Lisätietoja käytetyistä menetelmistä on teknisen tuen välineen (TSI) sosiaalisen ilmastorahaston valmisteluun tarkoitetun hankkeen raportissa 2.⁹

Manner-Suomen haavoittuvien kotitalouksien määrä on laskettu huomioimalla Tilastokeskuksen mukaan syrjäytymisriskissä olevien osuus vuonna 2024. Syrjäytymisriskissä olevia oli 17,3 % väestöstä, mikä vastaa noin 400 000–500 000 kotitaloutta. Kotitalouksista erityisen haavoittuviksi on tulkittu toimeentulotukea saavat kotitaloukset, joita oli 257 000 vuonna 2025.

Haavoittuvien energiaköyhien kotitalouksien määrä on laskettu Tilastokeskuksen kotitalouksien tulonjakoa koskevan vuoden 2023 aineiston perusteella. Luokittelu on tehty postinumerotasolla siten, että määrään sisältyy kotitaloudet, jotka asuvat postinumeroalueilla, joissa keskimääräinen tulotaso jää alle koko maan keskiarvon ja sen lisäksi osakehuoneistojen keskimääräinen myyntihinta alittaa 1 500 euroa neliöltä.

Liikenteen osalta teknisen tuen välineen hankkeen lisäksi vaikutusarviointeihin on käytetty rakenteilla olevaa uutta valtakunnallista liikenne-ennustemallia. Koska kyse on rakenteilla olevasta ennustemallista, arvioinnissa saattaa olla pieniä epätarkkuuksia. Ennustemallissa Suomi on jaoteltu 9 000:een tilastollisesti kattavaan alueeseen. Työpaikkasaavutettavuutta joukkoliikenteellä tarkasteltiin jokaisella alueella ja alueiden välillä. Työssä määriteltiin Suomen joukkoliikennepuutosalueet eli alueet, joilla joukkoliikennettä ei ole saatavilla ja näillä alueilla sijaitsevien kotitalouksien demografisia tietoja.

Lisäksi Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen VATT:n Datahuoneelta on tilattu ajoneuvorekisteriaineistoa hyödyntäviä analyyseja. Datahuone yhdisti Suomen autokannan ajoneuvot kotitalouksiin ja arvioi kotitalouksien polttoainekustannuksia käyttämällä katsastustiedoista saatuja ajosuoritetietoja. Mikroyritysten osalta Datahuone tuotti indikaattoritason tietoja.

ETS2:n aiheuttamaa hinnannousua on mallinnettu TSI-hankkeessa hintaolettamilla 30 euroa/t CO₂ ja 60 euroa/t CO₂ kotitalouksille, jotka omistavat auton. Mallinnustulosten mukaan ensimmäisen tulodesiilin kotitalouksien polttoainekustannukset nousisivat noin 60–120 euroa vuodessa (0,29–0,58 prosentin lisäys liikenteeseen käytettyihin kuluihin) ja suurimman tuloluokan kotitalouksien 160–320 euroa vuodessa (0,17–0,34 prosentin lisäys liikenteeseen käytettyihin kuluihin). Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2022 tilaaman arvioinnin mukaan päästökaupan laajentaminen tieliikenteeseen nostaisi bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta, jos hiilidioksiditonin hinta on 50 euroa. Näin ollen

⁹ Raportti 2 ETS2:n vaikutuksista, haavoittuvien ryhmien tunnistamisesta ja sidosryhmien osallistamisesta on saatavilla suunnitelman valmistelun hankesivulla: <https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM010:00/2025>

tieliikenteen päästökauppa lisäisi henkilöauton vuotuisia käyttökustannuksia keskimäärin 113 euroa hiilidioksiditonnin hinnalla 50 euroa. Pakettiautoilla vastaava vaikutus olisi 133 euroa.¹⁰

TSI-hankkeessa on mallinnettu, kuinka suuri osa suomalaisista on alttiita liikenneköyhyydelle sekä kuinka päästökauppajärjestelmän (ETS2) käyttöönotto vaikuttaisi tähän osuuteen. Arvion mukaan ennen ETS2:n käyttöönottoa noin 7,1 prosenttia väestöstä on liikenneköyhyydelle alttiita. ETS2:n käyttöönoton jälkeen osuus nousisi noin 7,6–7,8 prosenttiin riippuen päästöoikeuden hinnasta.¹¹ Kun nämä arviot suhteutetaan vuoden 2024 väestötietoihin (noin 5,636 milj. asukasta), liikenneköyhyydelle alttiiden henkilöiden määrä kasvaisi noin 400 000 henkilöstä noin 428 000–439 000 henkilöön. Tämä tarkoittaisi, että liikenneköyhyydelle alttiiden henkilöiden määrä kasvaisi arviolta 28 000–39 000 henkilöllä päästökaupan käyttöönoton seurauksena.

TSI-hankkeessa mallinnettiin myös väestötiheyden mukaan Suomen väestön osuutta, joka on alttiina liikenneköyhyydelle. Suurin haavoittuvuus on harvaan asutuilla alueilla, joissa noin 11–13 prosenttia väestöstä on haavoittuvaisia ETS2-hinnan tasosta riippuen. Keskimääräisen väestötiheyden alueella osuuden arvioidaan olevan noin 8 prosenttia ja korkean väestötiheyden alueilla 3 prosenttia alueiden väestöstä. ETS2:sta johtuva polttoaineen hinnannousu kohdistuu erityisesti sellaisiin kotitalouksiin, jotka ajavat paljon ja joilla ei ole mahdollisuutta vaihtaa kulkutapaa tai autonsa käyttövoimaa. Auton käyttökustannuksista noin 50–64 prosenttia menee Suomessa autojen polttoaineisiin ja voiteluöljyihin.

Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen VATT:n Datahuone on tarkastellut polttoainekulujen suuruutta suhteessa koko maan mediaaniin. Suomessa polttoaineisiin käytettyjen kulujen mediaani autollisilla kotitalouksilla on 4,7 prosenttia käytettävissä olevista tuloista. Ensimmäisen tulodesiilin autollisista asutokunnista 44,4 prosentilla, toisen tulodesiilin asutokunnista 26,7 prosentilla ja kolmannen desiilin asutokunnista 21,4 prosentilla on yli kaksinkertaiset polttoainemenot suhteessa mediaaniin. Taulukko 1 erittelee tarkemmin 2–4-kertaisesti polttoainekuluihin käyttävien kotitalouksien osuuksia tulodesiileittäin.

Taulukko 1: Mediaaniin verrattuna 2–4-kertaisesti polttoainekuluihin käyttävien talouksien osuus tulodesiileittäin.

¹⁰ <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/84dc91cc-4554-448c-bb15-e9d5063a213c/content>

¹¹ Hankkeessa ETS2 vaikutuksia mallinnettiin 30, 50, 55 ja 60 €/t CO₂ hinnoilla.



Autolliset asuntokunnat: polttoainekuluosuuden mediaani 4,7 %

Tulodesiili	2x mediaani	3x mediaani	4x mediaani
1	44,4	27,0	16,6
2	26,7	11,7	5,3
3	21,4	7,8	3,1
4	18,5	5,8	2,0
5	16,7	4,7	1,5
6	15,5	4,0	1,1
7	14,2	3,4	0,9
8	11,9	2,5	0,6
9	8,9	1,6	0,3
10	3,3	0,5	0,1

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on tarkastellut työpaikkojen saavutettavuutta joukkoliikenteellä eri puolilla Suomea (saavutettavuuden mittayksikkö logsum). Autoriippuvuutta esiintyy alueilla, joilla joukkoliikenneyhteydet ovat niin huonot, että niitä ei voi hyödyntää arjen matkoihin. Joukkoliikenteen puutosalueilla oman auton käytön voidaan olettaa olevan pakollista, koska muita liikkumisvaihtoehtoja pidemmille matkoille ei ole. Näillä alueilla asuu 2,8 % Suomen väestöstä. Erittäin heikon työpaikkasaavutettavuuden alueilla, joilla joukkoliikenneyhteyksiä on hyvin vähän, asuu 2,9–10 % väestöstä. Huonon työpaikkasaavutettavuuden alueilla joukkoliikenteen palvelutaso voi olla työmatkoja mahdollistavaa, vaikkakin yhteyksiä on vähäisesti. Huonon työpaikkasaavutettavuuden alueilla asuu 10,1–25 % väestöstä.

Joukkoliikennepuutosalueita on erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen laajoilla alueilla harvan asutuksen ja pitkien välimatkojen vuoksi, vaikkakin puutosalueita on koko maassa. Heikoimman joukkoliikenteen työpaikkasaavutettavuuden väestödesiili keskittyy erityisesti harvaan asutuille maaseutualueille. Joukkoliikennepuutosalueilla ja erittäin heikon joukkoliikennesaavutettavuuden alueilla asuu noin 275 000 955 kotitaloutta (noin 546 000 henkilöä). Iäkkäät ovat joukkoliikennepuutosalueilla ylliedustettuina. Alueilla on yli 65-vuotiaita 34 %, kun kaikkiaan heidän osuutensa väestöstä on 23 %. Joukkoliikennepuutosalueilla asuu merkittävä osuus työikäisiä, noin 51 % asukkaista. Erittäin heikon saavutettavuuden alueilla asuu työikäisiä noin 52 %.

ETS2:n aiheuttama liikennepolttoaineiden hinnannousu kohdistuu mikroyrityksiin, jotka toimivat kuljetusintensiivisillä toimialoilla. Teknisen tuen välineen hankkeen mukaan ETS2:n aiheuttama hinnannousu vaikuttaa eniten tieliikenteen toimialan mikroyrityksiin. Yrityksen haavoittuvuutta lisäävät suuret polttoainekulut, vanhan ajoneuvokaluston suuri määrä, alhainen vaihtoehtoisia käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen osuus ja matala omavaraisuusaste.

Määrällisesti mikroyrityksiä on tieliikenteessä eniten tavarankuljetus- ja taksiliikenteessä. Tavarankuljetuksessa kaluston keskimääräinen ikä on huomattavasti korkeampi kuin taksiliikenteessä (13 vs. 4 vuotta). Hankkeen arvion mukaan eniten kasvaisivat tieliikenteen henkilökuljetusten¹² kulut,

¹² toimialaluokat 4931 paikallisliikenne, 4939 muu luokittelematon maaliikenteen henkilöliikenne, 7912 matkanjärjestäjien toiminta; ei taksiliikenne



keskimäärin lähes 1000 euroa vuodessa per ajoneuvo. Taksi- ja tavaraliikenteen (kaikki ajoneuvot) kulut kasvaisivat keskimäärin 350 euroa vuodessa per ajoneuvo. Muilla kuin tieliikenneintensiivisillä aloilla¹³ toimivien mikroyritysten keskimääräinen ajoneuvon käytön lisäkustannus on 104 eur/ajoneuvo.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2022 tilaaman arvioinnin mukaan tieliikenteen päästökauppa lisäisi linja-autojen vuotuisia käyttökustannuksia 1 855 euroa ja kuorma-autojen vuotuisia käyttökustannuksia 3 643 euroa, jos CO₂-tonnin hinta olisi 50 euroa.¹⁴

Antalet personer som bodde i utsatta hushåll på Åland var 1 418 st. år 2024 (Ålands statistik- och utredningsbyrå, ÅSUB) varav 1312 i de kommuner som omfattas av projektet (THL Sotkanet.fi). Antalet utsatta mikroföretag har satts till 1 491 st., baserat på alla företag med 0–4 anställda inom sektorerna jordbruk, industri, bygg, handel, turism och transport år 2024 (ÅSUB).

2. Toimenpiteet

2.1 Toimenpiteet rakennussektorilla

2.1.1 Toimenpiteiden kuvaus

2.1.1.1 Rakennusten energianeuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille

2.1.1.1.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Haaste ja kohderyhmät

Sosiaalisen ilmastonrahaston asetuksen (EU) 2023/955 tavoitteena on lieventää vihreän siirtymän sosiaalisia vaikutuksia erityisesti haavoittuvien kotitalouksien ja haavoittuvien mikroyritysten osalta. Suomessa energiaköyhyys ilmenee direktiivin (EU) 2023/1791 mukaisesti tilanteina, joissa kotitaloudella on vaikeuksia kattaa kohtuulliset energiapalvelut tai joissa energiamenot muodostavat kohtuuttoman suuren osuuden käytettävissä olevista tuloista. Tämä kuvaus vastaa sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa esitettyä energiaköyhyiden määritelmää ja menetelmää.

Haavoittuvuutta lisäävät erityisesti rakennuskantaan ja energiankäyttöön liittyvät rakenteelliset tekijät sekä yksilölliset valmiudet hyödyntää tarjolla olevaa tietoa ja tukea. Kotitaloudet, jotka asuvat energiatehokkuudeltaan heikommissa rakennuksissa tai ovat riippuvaisia sähkönkulutukseltaan suurista lämmitysmuodoista tai fossiilisiin polttoaineisiin perustuvasta lämmityksestä, ovat usein suurentuneessa energiaköyhyiden riskissä, mikä lisää niiden altistumista energian hintavaihteluille. Lisäksi haavoittuvien

¹³ toimialaluokat 4120, 4931, 4932, 4939, 4941, 5320, 5621, 7912

¹⁴ <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/84dc91cc-4554-448c-bb15-e9d5063a213c/content>



ryhmien mahdollisuuksia hallita energiankäyttöään ja hyödyntää tukijärjestelmiä heikentävät puutteelliset digitaidot, tiedon hajanaisuus sekä kielelliset ja kulttuuriset esteet. Monille haavoittuville kotitalouksille ja mikroyrityksille myös olemassa olevien tukien ja rahoitusmahdollisuuksien monimutkaisuus ja asiointikanavien kuormittavuus muodostavat merkittävän esteen, mikä korostaa saavutettavan ja kohdennetun energianeuvonnan tarvetta. Nämä tekijät otetaan huomioon tunnistettaessa haavoittuvia kohderyhmiä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmassa esitetyn määritelmän ja menetelmän mukaisesti.

Mikroyritysten haavoittuvuus vaihtelee toimialoittain ja alueellisesti, ja siihen vaikuttavat muun muassa energian käytön rakenne, yrityksen koko ja taloudellinen puskurikyky. Energianeuvonnassa huomioidaan mikroyritykset, joilla on rajalliset valmiudet reagoida energiakustannusten muutoksiin. Haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten tunnistaminen perustuu sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa määriteltuihin kriteereihin.

Nykytilanteessa osa haavoittuvista kotitalouksista ja mikroyrityksistä ei tavoita olemassa olevia energianeuvontapalveluja tai kykene hyödyntämään niitä täysimääräisesti. Palvelujen käyttöä rajoittavat muun muassa tiedon hajanaisuus, digitaalisten palvelujen saavutettavuus, kieli- ja osaamisesteet sekä se, että neuvontaa ei aina ole tarjolla siellä, missä haavoittuvat ryhmät asioivat arjessaan. Tämä heikentää näiden ryhmien mahdollisuuksia hallita energiankäyttöään, reagoida energian hintavaihteluihin ja hyödyntää tarjolla olevia tukimahdollisuuksia, ja siten lisää riskiä energiaköyhyyden pitkittymiseen.

Toimenpiteen sisältö ja tarkoituksenmukaisuus

Tämä toimenpide vastaa edellä kuvattuun haasteeseen toteuttamalla kansallisesti ja alueellisesti koordinoitun energianeuvontajärjestelmän. Toimenpide toteutetaan sosiaalisen ilmastorahaston asetuksen (EU) 2023/955 artiklan 8(1)(d) mukaisesti, eikä se sisällä artiklan 8(1)(b) mukaisia investointiluonteisia tukia.

Energianeuvonta on ensisijainen vastaus tunnistettuun haasteeseen erityisesti siksi, että se mahdollistaa energiaköyhyyden lieventämisen myös niissä tilanteissa, joissa investointiluonteiset toimenpiteet eivät ole kotitalouksille tai mikroyrityksille taloudellisesti, sosiaalisesti tai hallinnollisesti saavutettavia. Neuvonta tukee suoraan sosiaalisen ilmastorahaston asetuksen (EU) 2023/955 artiklan 3 mukaista tavoitetta lieventää vihreän siirtymän sosiaalisia vaikutuksia sekä artiklan 8 mukaista kohdentumista haavoittuviin loppukäyttäjiin. Samalla se tukee fossiili riippuvuuden vähentämistä parantamalla energian käytön hallintaa ja energiatehokkuuteen liittyvää osaamista ilman, että toimenpide edellyttää välittömiä investointeja.

Energianeuvonnalla on täydentävä ja mahdollistava rooli suhteessa sosiaalisen ilmastorahaston ja muiden kansallisten tukijärjestelmien investointiluonteisiin toimenpiteisiin. Neuvonnan avulla parannetaan haavoittuvien kotitalouksien ja mikroyritysten valmiuksia tunnistaa omaan tilanteeseensa soveltuvia energiatehokkuus- ja uusiutuvan energian ratkaisuja sekä ymmärtää investointeihin liittyviä edellytyksiä ja saatavilla olevia tukimahdollisuuksia. Neuvonta ei sisällä investointien toteuttamista eikä muodosta investointien seurantaan tai maksamiseen liittyviä tavoitteita, vaan tukee investointipäätösten valmistelua ja muiden tukimuotojen vaikuttavuutta.



Toimenpiteen vaikutus perustuu selkeään ja asteittaiseen vaikutusketjuun: energianeuvonnan avulla tavoitetaan haavoittuvat kotitaloudet ja mikroyritykset, niiden ymmärrys energiankäytöstä, energiakustannuksista ja energiamarkkinoiden toimintalogiikasta paranee, ja ne kykenevät paremmin tekemään tietoon perustuvia päätöksiä arjen energiankäytössä sekä pidemmällä aikavälillä energiatehokkuuden parantamisessa sekä fossiilisista polttoaineista luopumisessa myös erilaisten hankintojen ja korjausten yhteydessä. Toimenpiteelle ei aseteta vaikutus- tai tulostason tavoitteita, vaan sen toteutumista seurataan yksinomaan tuotoksiin perustuvien indikaattorien avulla.

Haavoittuvien ryhmien tavoittaminen

Toimenpiteessä energianeuvonta järjestetään siten, että se tavoittaa erityisesti haavoittuvat kohderyhmät. Tämä toteutetaan yhdistämällä kansallinen toteutus ja ohjaus alueelliseen ja paikalliseen toimintaan sekä hyödyntämällä useita neuvontakanavia ja yhteistyöverkostoja. Neuvontaa ja tietoa tarjotaan siellä, missä haavoittuvat kotitaloudet ja mikroyritykset jo asioivat, mukaan lukien paikalliset palvelupisteet, proaktiivinen neuvonta julkisten palvelujen ja kolmannen sektorin verkostojen kautta sekä yhteistyö sosiaali-, neuvonta- ja järjestötoimijoiden kanssa. Näin madalletaan kynnystä neuvonnan hyödyntämiseen ja parannetaan palvelujen saavutettavuutta.

Rahoitusneuvonnan rooli

Rahoitusneuvonta on osa toimenpidettä ja vastausta tunnistettuun haasteeseen. Haavoittuvilla kotitalouksilla ja mikroyrityksillä on usein rajallinen tieto saatavilla olevista tukimuodoista, avustuksista ja rahoitusratkaisuksista sekä niiden ehdoista. Energianeuvonnan yhteydessä annetaan tietoa tarjolla olevista taloudellisen tuen välineistä ja mahdollisuuksista, esimerkiksi olemassa olevista avustuksista, sekä tietoa siitä, miten niitä voidaan hakea ja millaisiin toimenpiteisiin ne soveltuvat. Rahoitusneuvonta ei sisällä yksilöllistä rahoituspäätöksentekoa tai henkilökohtaista talousneuvontaa, vaan sen tarkoituksena on parantaa kohderyhmien kykyä hyödyntää olemassa olevia tukijärjestelmiä ja tehdä tietoon perustuvia päätöksiä kustannustehokkaista uudistuksista ja hankinnoista.

Energianeuvonnalla on myös täydentävä rooli suhteessa olemassa oleviin ja mahdollisiin tuleviin kansallisiin ja alueellisiin tukivälineisiin. Neuvonnan avulla parannetaan kohderyhmien valmiuksia tunnistaa omaan tilanteeseensa soveltuvia tukimahdollisuuksia ja hyödyntää niitä silloin, kun muut tukimuodot ovat käytettävissä, ilman että toimenpide itsessään sisältää sitovia kytkentöjä yksittäisiin tukiohjelmiin tai rahoitusinstrumentteihin.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Tämä toimenpide on luonteeltaan palveluluonteinen investointi, jonka tavoitteena on vahvistaa haavoittuville kotitalouksille ja haavoittuville mikroyrityksille suunnattua energianeuvontaa sosiaalisen ilmastonrahaston

asetuksen (EU) 2023/955 tavoitteiden mukaisesti. Toimenpide ei sisällä investointiluonteisia tukia tai suoria taloudellisia etuuksia loppukäyttäjille, vaan se perustuu neuvontaan, ohjaukseen ja tiedonvälitykseen.

Suomessa on jo olemassa energianeuvontaan liittyviä rakenteita, mutta niiden resurssit ovat rajalliset eikä niiden laajuus ja kohdentuminen mahdollista haavoittuvien kohderyhmien systemaattista ja valtakunnallisesti kattavaa tavoittamista. Nykyinen palvelu tarjoaa pääasiassa yleistä tietoa sekä valtakunnallista ja alueellista henkilökohtaista palvelua sähköpostitse tai puhelimitse. Nykyinen resursointi ei myöskään turvaa energianeuvonnan pitkäjänteistä kehittämistä ja laajentamista sosiaalisen ilmastonrahaston kohderyhmien tarpeisiin. Nykyiset energianeuvontapalvelut on ensisijaisesti suunnattu yleisen tiedon ja ohjauksen tarjoamiseen kaikille kotitalouksille, eivätkä ne sisällä haavoittuvassa asemassa olevien ryhmien järjestelmällistä kohdentamista tai ennakkoivia tavoittamistoimia. Sosiaalisen ilmastonrahaston tuella voidaan luoda vastaanottajalähtöisempi neuvontaekosysteemi, joka palvelee haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia ja mikroyrityksiä tavalla, joka ei olisi mahdollinen ilman rahaston tukea.

Toimenpide on laajuudeltaan valtakunnallinen ja se toteutetaan yhtenäisenä kokonaisuutena, jota koordinoidaan kansallisesti ja pannaan täytäntöön alueellisesti. Toimenpide ei ole pilottihanke eikä yksittäinen projekti, vaan se muodostaa sosiaalisen ilmastonrahaston kauden ajaksi rakenteellisen ja skaalautuvan kokonaisuuden, joka tukee rahaston tavoitteita energiaköyhyyden lieventämisessä ja fossiiliriippuvuuden vähentämisessä.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toimenpiteen tavoite

Toimenpiteen tavoitteena on tukea sosiaalisen ilmastonrahaston tavoitteiden saavuttamista vähentämällä energiaköyhyyden riskiä ja lieventämällä sen vaikutuksia haavoittuvissa kotitalouksissa ja haavoittuvissa mikroyrityksissä. Toimenpide vahvistaa näiden kohderyhmien valmiuksia hallita energiankäyttöään ja energiakustannuksiaan sekä tehdä tietoon perustuvia valintoja energiatehokkuuden ja vähäpäästöisten ratkaisujen osalta vihreän siirtymän aikana.

Toimenpide kohdistuu sosiaalisen ilmastonrahaston asetuksen (EU) 2023/955 mukaisesti haavoittuviin kotitalouksiin ja haavoittuviin mikroyrityksiin, joilla on kohonnut riski energiaköyhyyteen tai rajalliset mahdollisuudet hyödyntää olemassa olevia energiapalveluja ja tukijärjestelmiä. Kohdentaminen perustuu sosiaalisen ilmastonrahaston asetuksen artikloissa 2 ja 8 määriteltyihin kohderyhmiin, ja sen tarkoituksena on varmistaa, että tuki ohjautuu niille loppukäyttäjille, joihin vihreän siirtymän kustannusvaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin. Näiden kohderyhmien tunnistaminen perustuu sosiaalisen ilmastosuunnitelman kohdassa 1.4 esitettyyn haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien ja haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten määritelmään.

Energianeuvonta edistää rahaston tavoitteiden tehokasta toteutumista osana Suomen muuta energia-, ilmasto- ja sosiaalipolitiikkaa. Energianeuvonta täydentää kansallisia ohjauskeinoja, kuten kansallista



energia- ja ilmastosuunnitelmaa (NECP) sekä energiatehokkuutta ja lämmitysjärjestelmien uudistamista tukevia avustusjärjestelmiä, varmistamalla, että haavoittuvilla kotitalouksilla ja mikroyrityksillä on riittävät tiedot ja valmiudet hyödyntää näitä toimenpiteitä käytännössä. Näin neuvonta tukee investointipohjaisten toimien vaikuttavuutta ilman, että se itsessään sisältää investointiluonteista tukea.

Toimenpiteen avulla tuetaan fossiilisista polttoaineista riippuvuuden vähentämistä epäsuorasti parantamalla kohderyhmien ymmärrystä energiankäytön vaihtoehtoista, energiatehokkuuden merkityksestä ja uusiutuviin energialähteisiin liittyvistä mahdollisuuksista erityisesti rakennusten lämmityksessä ja energiankulutuksessa. Neuvonnan rooli fossiiliriippuvuuden vähentämisessä perustuu tiedon, ohjauksen ja päätöksenteon tukemiseen osana laajempaa politiikkakokonaisuutta, eikä toimenpide aseta suoria vaikutus- tai tulostason tavoitteita energiankulutuksen tai päästöjen vähenemiselle.

Toimenpide tukee myös sosiaalisen ilmastorahaston taustalla olevan päästökaupan laajentamisen (ETS2) sosiaalisten vaikutusten lieventämistä vahvistamalla haavoittuvien kotitalouksien ja mikroyritysten valmiuksia sopeutua energian hintojen muutoksiin ja hyödyntää tarjolla olevia tukimuotoja ja ohjauskeinoja. Näin energianeuvonta toimii kustannustehokkaana ja joustavana keinona tukea rahaston tavoitteita osana Suomen kokonaisvaltaista politiikkakehystä.

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Toimenpide toteutetaan valtakunnallisesti yhteisen ohjauksen ja toimeenpanon sekä alueellisen toimeenpanon mallilla, jonka tavoitteena on varmistaa energianeuvontapalvelun yhdenvertainen, laadukas ja tehokas toteutus koko Manner-Suomen alueella. Ympäristöministeriö vastaa toimenpiteen yleisestä ohjauksesta, sosiaalisen ilmastorahaston mukaisesta raportoinnista sekä rahoituksen hallinnoinnista. Toimenpiteen operatiivinen toteutusvastuu on Motiva Oy:llä, joka vastaa valtakunnallisesti energianeuvonnan toimeenpanotehtävästä työ- ja elinkeinoministeriön päätöksellä (TEM 3082/05.05.03/2010). Operatiivisen johtamisen ja toimeenpanon tehtävät ja vastuut annetaan Motiva Oy:lle julkisena sidosyhteyshankintana.

Kansallinen toteuttaja vastaa menetelmällisestä ohjauksesta, alueellisen toimeenpanon tukemisesta sekä toimenpiteen järjestelmällisen seurannan ja raportoinnin koordinoinnista. Osana kansallista toimeenpanoa Motiva tarjoaa myös valtakunnallisia energianeuvontapalveluja ja tuottaa neuvonnassa tarvittavia tietosisältöjä. Toimenpiteessä hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan energianeuvonnassa jo olemassa olevia rakenteita, verkostoja ja toimintamalleja, joita on kehitetty ja käytetty kansallisesti useiden vuosien ajan. Samalla kehitetään uusia malleja vastaanottajalähtöisen neuvonnan ja selkeiden asiakaspolkujen varmistamiseksi asianomaisille kohderyhmille hyödyntäen palvelumuotoilun keinoja. Tämä tukee toimenpiteen hallittua käynnistämistä ja toimeenpanoa sosiaalisen ilmastorahaston aikataulun mukaisesti.

Alueellinen ja paikallinen toteutus perustuu kilpailutusten kautta valittaviin alueellisiin toimijoihin, jotka vastaavat energianeuvonnan käytännön toteuttamisesta omilla toimialueillaan. Rahoitus kanavoidaan alueellisille toimijoille sopimusperusteisesti julkisen kilpailutuksen kautta, mikä mahdollistaa toiminnan



tarkoituksenmukaisen ohjauksen, joustavan käynnistämisen, alueellisten erityispiirteiden huomioon ottamisen sekä resurssien tehokkaan kohdentamisen haavoittuville kohderyhmille. Alueelliset toimijat kohdentavat neuvontapalveluja haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille ja mikroyrityksille alueellisten erityispiirteiden, saatavilla olevien tilastotietojen ja paikallisten yhteistyöverkostojen kautta tunnistettujen tarpeiden perusteella. Alustavasti suunnitellaan yhteensä 8 alueellista neuvontapalvelukeskusta. Kilpailutus luo uuden alueellisten palvelukeskusten rakenteen, joka on siten erillinen nykyisestä rakenteesta. Vaikka nykyisessä rakenteessa palveluja tarjoavat sidosryhmät voivat osallistua tarjouskilpailuun, palvelut ja sopimusvelvoitteet ovat erilaisia, ja toiminnan edellyttämän laajuuden vuoksi tarvitaan myös uusia palveluntarjoajia.

Osana alueellista ja paikallista toimeenpanoa toimenpiteessä voidaan hyödyntää myös paikallisia verkostoja ja kumppanuuksia, kuten kuntien palveluita, järjestöjä ja muita haavoittuvien kohderyhmien parissa toimivia organisaatioita. Näiden toimijoiden rooli on tukea energianeuvonnan saavutettavuutta ja kohderyhmien tavoittamista täydentämällä alueellisten energianeuvojen työtä. Yhteistyö paikallisten toimijoiden kanssa toteutetaan osana alueellista toimeenpanomallia, jossa kumppanit tukevat neuvontapalvelujen saavutettavuutta ja kohderyhmien tavoittamista alueellisten toimijoiden ohjauksessa ja koordinoinnissa.

Toimenpiteen toteutusmalli mahdollistaa sosiaalisen ilmastorahaston varojen oikea-aikaisen ja tehokkaan käytön. Toimeenpano perustuu olemassa oleviin rakenteisiin, yhteistyöverkostoihin ja toimintamalleihin, jotka muodostavat perustan toimenpiteen käynnistämiseksi, mutta joita vahvistetaan ja kehitetään edelleen vastaamaan sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteita ja kohdennetun energianeuvonnan vaatimuksia. Erityisesti yhteistyötä ja verkostoja laajennetaan haavoittuvien ryhmien parissa toimivien sosiaali- ja hyvinvointialan toimijoiden suuntaan sekä kehitetään systemaattisesti mikroyrityksille suunnattua energianeuvontaa, jota on lähtötilanteessa saatavilla vain rajallisesti. Koeteltujen ja skaalautuvien toimintamallien hyödyntäminen tukee toimenpiteen hallittua käynnistämistä, resurssien tehokasta absorptiokykyä sekä toiminnan asteittaista laajentamista ilman tarvetta rakentaa kokonaan uusia hallinnollisia rakenteita. Tämä tukee toimenpiteen hallittua toimeenpanoa ja edistää toiminnan jatkuvuutta koko rahastokauden ajan.

Toimenpiteellä arvioidaan tavoitettavan toteutuskauden aikana noin 11 960 haavoittuvassa asemassa olevaa kotitaloutta ja 1 860 mikroyritystä.

Hallinnollinen kapasiteetti on riittävä sekä kansallisella että alueellisella tasolla toimenpiteen toteuttamiseksi sosiaalisen ilmastorahaston vaatimusten mukaisesti. Valtakunnallinen toteutus, kilpailutuksiin perustuva alueellinen toimeenpano ja yhtenäiset toimintaperiaatteet muodostavat kokonaisuuden, joka tukee toimenpiteen vaikuttavaa ja oikea-aikaista toteutusta sekä varmistaa rahoituksen kanavoitumisen aluetasolle suunnitellulla tavalla.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Energianeuvonnan kohderyhmään kuuluu useita väestöryhmiä, joissa sukupuolten välillä on tilastollisia ja sosiaalisia eroja energiakustannusten kuormittavuudessa. Suomalaisissa selvityksissä energiaköyhyyden riskissä korostuvat erityisesti iäkkäät yksinasuvat naiset sekä yhden vanhemman perheet, joista suurin osa on naisten johtamia. Myös pienituloisuuden ja yksinasumisen yhdistelmä lisää energiaköyhyyden riskiä, ja tällöin sukupuolten välinen epäsuhta korostuu.

Toimenpide tukee tällaisia ryhmiä tarjoamalla saavutettavaa ja kohdennettua neuvontaa sekä henkilökohtaista tukea, joka ei edellytä digitaalista osaamista. Neuvontapalvelun tavoitavuus ja saavutettavuus – mukaan lukien proaktiivinen neuvonta, selkokieliset materiaalit ja yhteistyö järjestöjen kanssa – edistävät tasa-arvoa vähentämällä tiedon saatavuuteen ja palveluiden saavutettavuuteen liittyviä esteitä, jotka voivat koskea erityisesti naisia energiaköyhissä kotitalouksissa.

Varsinaisia sukupuoleen perustuvia erityistoimia ei tässä toimenpiteessä toteuteta, mutta palvelun rakenne ja toteutustapa huomioivat ne väestöryhmät, joissa energiaköyhyyden sukupuolittuneisuus korostuu. Näin toimenpide osaltaan tukee sosiaalisen tasa-arvon toteutumista energiasiirtymän yhteydessä.

Toimenpiteen aikataulu.

Toimenpiteen toteutus etenee vaiheittain sosiaalisen ilmaston rahaston ohjelmakauden mukaisesti siten, että valmistelu ja toimeenpano on selkeästi erotettu toisistaan.

Käynnistyminen ajoittuu vuoteen 2027, ja silloin toteutetaan toimenpiteen toteutuksen kannalta keskeiset toimet, mukaan lukien neuvontamenetelmien ja ohjeistusten kehittäminen, viestintä- ja neuvontamateriaalien tuottaminen, seuranta ja raportointia tukevien järjestelyjen perustaminen sekä alueellisten toimijoiden kilpailuttaminen. Käynnistysvaiheen tavoitteena on varmistaa, että toimenpide voidaan toteuttaa hallitusti ja yhdenmukaisesti koko Manner-Suomen alueella.

Loppuvuodesta 2027 alkaen toimenpide siirtyy täysimääräiseen toteutusvaiheeseen.

Energianeuvontapalvelu on tällöin alueellisten toimijoiden kautta käytettävissä valtakunnallisesti, ja proaktiivinen neuvonta, asiointipisteissä annettava tuki sekä digitaalinen informaatio-ohjaus ovat kohderyhmien saavutettavissa. Toteutusvaiheessa hyödynnetään käynnistysvaiheen aikana kehitettyjä menetelmiä ja materiaaleja, joita tarvittaessa tarkennetaan ja täydennetään käytännön kokemusten perusteella.

Energiatohokkuusneuvontaa toteutetaan jatkuvasti ja suunnitelmallisesti koko rahastokauden ajan.

Toteutuksen aikana toimintaa kehitetään ja mukautetaan kerätyn seurantatiedon perusteella, kuitenkin siten, että toimenpiteen peruslinja ja tavoitteet säilyvät muuttumattomina. Toteutusvuosille asetetaan sosiaalisen ilmaston rahaston vaatimusten mukaiset tuotoksiin perustuvat tavoitteet, joiden saavuttamista seurataan osana kansallista raportointia.



Rahastokauden päättyessä toimenpiteestä laaditaan kokonaisarviointi, jossa tarkastellaan toteutuksen etenemistä, tuotosten saavuttamista ja toimenpiteen roolia sosiaalisen ilmaston rahaston tavoitteiden tukemisessa.

2.1.1.1.2 Ei merkittävää haittaa

Toimenpide ei aiheuta merkittävää haittaa ympäristötavoitteille, koska se on luonteeltaan neuvonta- ja tiedonvälitystoimi, joka ei sisällä rakennustöitä, fyysisiä muutoksia ympäristöön tai muita toimenpiteitä, joilla voisi olla suoraa tai välillistä haitallista ympäristövaikutusta. Neuvonta keskittyy energiatehokkuuden parantamiseen, energiankäytön hallintaan ja fossiilisista polttoaineista irtautumista tukeviin ratkaisuihin, jotka ovat lähtökohtaisesti ympäristötavoitteita edistäviä.

Toimenpiteessä ei rahoiteta toimintaa, joka voisi johtaa luonnonvarojen kestäättömään käyttöön, heikentää vesistöjen tai meren luonnotilaa, heikentää kiertotalouden tavoitteita, lisätä saastumista tai aiheuttaa haittaa luonnon monimuotoisuudelle. Neuvonnassa annettavat suositukset ja ohjeet perustuvat teknisesti toimiviin, energiatehokkuutta parantaviin ja ympäristön kannalta kestäviin ratkaisuihin. Lisäksi koordinaattori varmistaa, että neuvontasisällöt ovat yhdenmukaisia kansallisten ja EU-tason ympäristötavoitteiden ja -vaatimusten kanssa.

Koska toimenpiteessä ei toteuteta investointeja eikä tueta toimia, joilla olisi fyysisiä tai rakenteellisia ympäristövaikutuksia, se täyttää DNSH-periaatteen vaatimukset ja edistää omalta osaltaan ilmastomuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista sekä luonnonvarojen kestäväää käyttöä.

2.1.1.1.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite: Alueellisia energianeuvontapalveluja koskevien sopimusten allekirjoittaminen

Alueellisia energianeuvontapalveluja koskeva kilpailutusmenettely on saatettu päätökseen ja alueellisten palveluntarjoajien kanssa on allekirjoitettu sopimukset, joilla varmistetaan, että energianeuvontapalvelujen toteuttamisen edellytykset ovat olemassa. Välitavoitteen saavuttaminen todennetaan allekirjoitetuilla sopimuksilla alueellisten palveluntarjoajien kanssa.

Tavoite 1: Haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien määrä, jotka ovat hyötynet vähintään yhdestä rakennussektorin päästöjä vähentävästä rakenteellisesta toimenpiteestä (välitavoite)

Tämä tavoite kuvaa niiden haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien määrää (3 000 kotitaloutta), jotka ovat saaneet vähintään yhden toimenpiteen mukaisen energianeuvontapalvelun vuoden 2029 toiseen neljännekseseen mennessä. Kotitaloudet lasketaan vain kerran neuvontakontaktien lukumäärästä riippumatta. Haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien tunnistaminen perustuu energiaköyhyyden määritelmään ja sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa sovellettuun menetelmään.

Tavoite 2: Haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien määrä, jotka ovat hyötynneet vähintään yhdestä rakennussektorin päästöjä vähentävästä rakenteellisesta toimenpiteestä (lopullinen tavoite)

Tämä tavoite kuvaa niiden haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien kokonaismäärää (11 960 kotitaloutta), jotka ovat saaneet vähintään yhden toimenpiteen mukaisen energianeuvontapalvelun toteutuskaudella 2027–2031. Kotitaloudet lasketaan vain kerran neuvontakontaktien lukumäärästä riippumatta. Haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien tunnistaminen perustuu energiaköyhyyden määritelmään ja sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa sovellettuun menetelmään.

Tavoite 3: Energianeuvontapalveluilla tavoitettujen haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten määrä

Tämä tavoite kuvaa niiden haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten kokonaismäärää (1 860 mikroyritystä), jotka ovat saaneet vähintään yhden toimenpiteen mukaisen energianeuvontapalvelun toteutuskauden aikana. Mikroyritykset lasketaan vain kerran neuvontakontaktien lukumäärästä riippumatta. Haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten tunnistaminen perustuu sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa määriteltyihin kriteereihin.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Valitut välitavoitteet ja tavoitteet on rajattu tietoisesti vähäisiksi ja selkeiksi sosiaalisen ilmastorahaston ja CCEG:n ohjeistuksen mukaisesti. Palveluluonteisen toimenpiteen energianeuvonnan vaikuttavuus perustuu kohderyhmien tavoittamiseen ja neuvontapalvelun käytännön toteuttamiseen, ei suoriin investointeihin tai välittömiin energia- tai päästövaikutuksiin.

Valittu välitavoite on valittu kuvaamaan toimenpiteen toteuttamisen kannalta keskeisten hallinnollisten ja operatiivisten edellytysten luomista. Se kattaa kilpailutusprosessin loppuunsaattamisen ja sopimusten allekirjoittamisen alueellisten palveluntarjoajien kanssa, millä varmistetaan, että toimeenpanomalli on toiminnassa ja että toimenpiteen täysimääräinen toteutus voi alkaa. Välitavoitteen saavuttaminen on selkeästi todennettavissa allekirjoitettujen sopimusten perusteella

Kolme indikaattoria on valittu kuvaamaan toimenpiteen keskeisiä tuotoksia eli haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien ja mikroyritysten tavoittamista energianeuvontapalveluilla toteutuskauden aikana. Haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia koskeviin tavoitteisiin sisältyy välitavoite ja lopullinen tavoite, mikä mahdollistaa edistymisen seurannan toteutuskauden aikana sekä toimenpiteen kokonaistavoittavuuden arvioinnin. Haavoittuvassa asemassa olevia mikroyrityksiä koskeva tavoite kuvaa tälle ryhmälle suunnatun neuvontatoiminnan odotettua laajuutta. Tavoitteet ovat suoraan todennettavissa seurantajärjestelmään kirjattujen dokumentoitujen neuvontakontaktien perusteella.

Haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia koskevat tavoitteet perustuvat sosiaalisen ilmastorahaston yhteiseen indikaattoriin SCF03, mikä varmistaa toimenpiteen selkeän seurannan sekä sen, että edistyminen on todennettavissa ja maksatuskelpoista koko ohjelmakauden ajan. Haavoittuvassa asemassa olevia mikroyrityksiä koskeva tavoite perustuu sosiaalisen ilmastorahaston yhteiseen indikaattoriin SCF33.

Molempia indikaattoreita sovelletaan muuttamattomassa muodossaan sosiaalisen ilmastorahaston vaatimusten mukaisesti.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Välitavoite mittaa toimenpiteen toteuttamisen kannalta keskeisten hallinnollisten ja operatiivisten edellytysten luomista. Se kuvastaa kilpailutusprosessin loppuunsaattamista ja sopimusten allekirjoittamista alueellisten palveluntarjoajien kanssa. Välitavoitteen saavuttaminen osoitetaan allekirjoitetuilla sopimuksilla, jotka vahvistavat, että toimeenpanokehys on käytössä ja energianeuvontapalvelujen tarjoaminen voi alkaa.

Haavoittuvassa asemassa olevia mikroyrityksiä koskeva indikaattori mittaa niiden haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten kumulatiivista määrää, jotka ovat saaneet toimenpiteen mukaisia energianeuvontapalveluja toteutuskaudella 2027–2031. Mikroyritys lasketaan mukaan, kun se on saanut energianeuvontaa ja neuvontakontakti on dokumentoitu seurantajärjestelmään yhdenmukaisten ohjeiden mukaisesti.

Tavoitteet mittaavat toimenpiteen konkreettisia tuotoksia eivätkä aseta tulos- tai vaikutustason tavoitteita energiankulutuksen tai päästöjen vähenemiselle. Näin varmistetaan, että mitattavat indikaattorit ovat suoraan toimenpiteen toteutukseen sidoksissa ja maksatusperusteisesti todennettavissa.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdetä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Välitavoitteiden ja tavoitteiden saavuttamisen todentaminen perustuu yhtenäisiin menetelmiin ja keskitettyyn seurantaan. Valmisteluvaihetta koskevien välitavoitteiden saavuttaminen todennetaan asiakirjoilla, jotka osoittavat kilpailutusprosessin loppuunsaattamisen ja sopimusten allekirjoittamisen alueellisten palveluntarjoajien kanssa. Todentamisaineistoon sisältyvät tarjouskilpailuasiakirjat ja allekirjoitetut sopimukset. Tulostavoitteiden osalta metodologia perustuu dokumentoituihin energianeuvontakontakteihin. Alueelliset toimijat ja kansallinen koordinaattori kirjaavat neuvontakontaktit yhtenäisten ohjeiden mukaisesti käytössä olevaan seurantajärjestelmään. Tietolähteenä käytetään toimijoiden ylläpitämiä seurantatietoja, jotka sisältävät tiedon neuvontakontaktin kohderyhmästä ja toteutuksesta.

Kansallinen toimeenpanija vastaa tietojen kokoamisesta, yhdenmukaistamisesta ja laadunvarmistuksesta sekä raportoi kootut tiedot kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle. Näin varmistetaan, että välitavoitteet ja tavoitteet ovat objektiivisesti todennettavissa ja sosiaalisen ilmastorahaston maksatusvaatimusten mukaisia.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

Tavoitteiden lähtötaso määritellään tavoitteiden rakenteen mukaisesti. Välitavoitteiden lähtötaso on nolla, koska sosiaalisen ilmastorahaston vaatimusten mukaista haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin ja haavoittuvassa asemassa oleviin mikroyrityksiin kohdennettua energianeuvontamallia ei ole aiemmin toteutettu.

Haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia koskevan lopullisen tavoitteen lähtötaso vastaa välitavoitteen arvoa, mikä kuvastaa tavoitteen kumulatiivista luonnetta toteutuskauden aikana. Haavoittuvassa asemassa olevia mikroyrityksiä koskevan tavoitteen lähtötaso on nolla, koska tälle ryhmälle määritellään vain lopullinen tavoite.

Tavoitetaso määritellään kumulatiivisena lukumääränä toteutuskauden aikana tavoitetuille haavoittuville kotitalouksille ja haavoittuville mikroyrityksille. Tavoitetaso vastaa toimenpiteen suunniteltua laajuutta ja toteutuskapasiteettia ja se täsmennetään välitavoite- ja tavoite-taulukossa.

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Käynnistysvaiheen välitavoite saavutetaan viimeistään vuoden 2027 neljännellä neljänneksellä, kun alueellisten palveluntarjoajien kanssa on allekirjoitettu sopimukset ja toimenpiteen toteutus voi alkaa.

Haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia koskeva välitavoite saavutetaan vuoden 2029 toisella neljänneksellä. Haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia ja haavoittuvassa asemassa olevia mikroyrityksiä koskevat lopulliset tavoitteet saavutetaan viimeistään vuoden 2031 neljännellä neljänneksellä, kun toteutuskauden aikana tavoitettujen kohderyhmien kumulatiivinen määrä on saavutettu asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia ja haavoittuvassa asemassa olevia mikroyrityksiä koskevat lopulliset tavoitteet saavutetaan viimeistään vuoden 2031 neljännellä neljänneksellä, kun toteutuskauden aikana tavoitettujen kohderyhmien kumulatiivinen määrä on saavutettu asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Toimenpiteen käytännön toteutuksesta vastaavat kilpailutusten kautta valitut alueelliset toimijat, jotka toteuttavat energianeuvontaa omilla toimialueillaan. Alueelliset toimijat vastaavat neuvontatoiminnan toteuttamisesta sekä tuotostietojen keräämisestä osana omaa toimintaansa yhtenäisten ohjeiden mukaisesti.

Toimenpiteen kansallisena toteuttajana toimii Motiva, joka vastaa alueellisilta toimijoilta kerättävien seurantatietojen kokoamisesta, yhdenmukaistamisesta ja laadunvarmistuksesta sekä tuottaa omalta osaltaan toimenpiteen toteutusta koskevat seuranta- ja raportointitiedot. Motiva tuottaa myös kansallisia energianeuvontapalveluja ja -sisältöjä sekä vastaa alueellisten toimijoiden ja yhteistyökumppaneiden kouluttamisesta ja osaamisen vahvistamisesta. Motiva raportoi kootut tiedot kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle sosiaalisen ilmastorahaston vaatimusten mukaisesti.

Kansallinen toimivaltainen viranomainen, ympäristöministeriö, vastaa toimenpiteen yleisestä valvonnasta ja raportoinnista Euroopan komissiolle sosiaalisen ilmastorahaston vaatimusten mukaisesti.



2.1.1.1.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Toimenpiteen kustannusarvio perustuu valtakunnallisen koordinoinnin ja alueellisen toimeenpanon muodostamaan kokonaisuuteen. Kustannukset liittyvät energianeuvontatoimen suunnitteluun, koordinointiin, toteutukseen, seurantaan ja raportointiin. Kustannusarvion laatimisessa hyödynnetään kokemuksia ja vertailutietoja Suomessa aiemmin toteutetuista, kansallisesti rahoitetuista energianeuvontapalveluista sekä niihin liittyvistä henkilöstö- ja toimintakuluista.

Kustannusarvion metodologia perustuu arvioituihin yksikkökustannuksiin ja keskeisiin kustannusajureihin. Näitä ovat erityisesti valtakunnallisen toimeenpanon henkilöstö- ja toimintakustannukset, alueellisten toimijoiden energianeuvontatyöhön käyttämä henkilötyöpanos sekä neuvontatoiminnan toteuttamiseen liittyvät välilliset kustannukset. Lisäksi kustannusarviossa huomioidaan seurantaan ja raportointiin liittyvien järjestelyjen, neuvontamateriaalien tuotannon, koulutusten sekä viestinnän kustannukset siltä osin kuin ne ovat välttämättömiä toimenpiteen toteuttamiseksi sosiaalisen ilmaston rahaston vaatimusten mukaisesti.

Keskeiset kustannusoletukset liittyvät toimenpiteen työvoimavaltaiseen luonteeseen sekä siihen, että toteutus perustuu olemassa oleviin hallinnollisiin rakenteisiin, verkostoihin ja toimintamalleihin. Alueellinen toimeenpano toteutetaan kilpailutusten kautta valittavien toimijoiden avulla, mikä mahdollistaa kustannusten sopeuttamisen alueellisiin tarpeisiin ja toteutuskapasiteettiin. Osana alueellista toimeenpanoa kustannuksia voi kohdistua myös yhteistyöhön paikallisten toimijoiden ja verkostojen kanssa, mikä tukee haavoittuvien kohderyhmien tavoittamista käytännössä.

Kustannustaso on arvioitu yhdenmukaiseksi Suomessa toteutettujen energianeuvontapalvelujen tyypillisten kustannusrakenteiden sekä haavoittuville kohderyhmille kohdennetun neuvonnan edellyttämän työpanoksen kanssa. Lopullinen kustannusarvio ja yksityiskohtaisemmat oletukset täsmentyvät jatkovalmistelussa ja hankintamenettelyissä, ja ne suhteutetaan toimenpiteen laajuuteen, toteutuskapasiteettiin sekä asetettuihin välitavoitteisiin ja tavoitteisiin. Hankittavien alueellisten neuvontapalvelukeskusten alustava kustannusarvio on 3,9 miljoonaa euroa, ja se jaetaan alueiden kesken haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien ja mikroyritysten arvioidun määrän mukaisesti. Vastaavasti kansalliset tavoitteet kohdennetaan alueille arvioidun kohderyhmän koon perusteella. Alustavasti suunnitellaan yhteensä 8 alueellista neuvontapalvelukeskusta, joista osa vastaa useista maantieteellisesti lähekkäisistä ja harvaan asutuista alueista.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

Toimenpiteen kustannusten arvioidaan ajoittuvan koko sosiaalisen ilmaston rahaston toimeenpanokaudelle käynnistysvaiheesta varsinaiseen toteutukseen. Vuonna 2027 kustannukset kohdistuvat pääasiassa toteutuskehikon sekä tarvittavien seuranta- ja raportointimenettelyjen määrittämiseen, mukaan lukien valtakunnallisen toteutuksen käynnistäminen ja alueellisten toimijoiden kilpailuttaminen.

Vuosina 2028–2031 kustannukset liittyvät pääosin valtakunnallisen ja alueellisen energianeuvontatoimen jatkuvaan toimeenpanoon sekä seurantaan ja raportointiin. Kustannusten ajoittuminen on yhdenmukainen

asetettujen välitavoitteiden ja tulostavoitteiden aikataulujen kanssa ja tukee toimenpiteen hallittua ja vaiheittaista toteutusta koko ohjelmakauden ajan.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Toimenpiteen kansallinen rahoitusosuus on 25 % eli 7,5 miljoonaa euroa, jolloin SCF-rahastosta rahoitetaan toimenpidettä 22,5 miljoonalla eurolla.

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei kohdistu muuta EU-rahoitusta.

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei kohdistu yksityistä rahoitusta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Kustannusarvio on uskottava ja kohtuullinen suhteessa toimenpiteen laajuuteen sekä kohderyhmien tavoittamiseen. Arvioissa on huomioitu erityisesti:

- proaktiivisen energianeuvonnan työvoimavaltaisuus
- haavoittuvien ryhmien saavutettavuuden haasteellisuus ja tavoittamisen edellyttämät työvoimaperusteiset toimenpiteet
- alueellisen neuvonnan ja kumppaniverkostojen organisoinnin ja ylläpidon todelliset kustannukset (henkilötyöaika, tapahtumat, saavutettavien asiointipisteiden käytön kustannukset)
- yhteistyötoimien määrän kasvu ohjelmakauden aikana (T4)
- seurantajärjestelmän kehityskustannukset
- arviointivelvoitteet (väliarviointi ja loppuarviointi)

Kustannusten mitoitus vastaa Suomen henkilöstö- ja toimintakulujen tasoa ja on linjassa muiden vastaavien neuvontapalvelujen kustannusrakenteen kanssa. Lisäksi kumppanitoimintaan kohdistuvat resurssit ovat välttämättömiä, jotta toimenpiteellä voidaan tavoittaa ne ryhmät, jotka eivät saavuta palvelua digitaalisten tai itsepalvelukanavien kautta.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

Toimenpiteen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 30 miljoonaa euroa.

2.1.1.1.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

SCF-rahoitusta ei kohdisteta suoraan muille kuin haavoittuville kotitalouksille tai haavoittuvassa asemassa oleville mikroyrityksille. Valtakunnallinen toimeenpanija sekä alueelliset toteuttajaorganisaatiot käyttävät SCF-varoja ainoastaan toimenpiteen toteuttamiseen, mukaan lukien neuvontahenkilöstön työ, proaktiivinen neuvonta, kumppaniverkoston kanssa toteutettava tavoittaminen sekä digitaalisen informaatio-ohjauksen tuottaminen. Näiden toimien kautta tuki kohdistuu välillisesti mutta kokonaan haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille ja mikroyrityksille, jotka ovat toimenpiteen ainoat varsinaiset hyödynsaajat.

Toteuttajatahot eivät saa taloudellista hyötyä SCF-rahoituksesta, vaan toimivat julkisen palvelutehtävän toteuttajina. Kaikki resurssit käytetään palvelutuotantoon, eivätkä varat jää organisaatioiden omaan käyttöön toimenpiteen ulkopuolella.

2.1.1.1.6 Lisäisyys

Ennen toimenpiteen käynnistymistä Suomessa ei ollut vastaavaa järjestelmällisesti haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin kohdennettua energianeuvontamallia, jota seurattaisiin sosiaalisen ilmaston vaativuuden mukaisesti.

SCF-rahoitteinen toimenpide muodostaa erillisen ja täydentävän toimintokokonaisuuden, joka erotetaan selkeästi olemassa olevista energianeuvontapalveluista kohderyhmien, toteutustapojen ja toiminnan laajuuden osalta.

Toimenpide täydentää Suomessa olemassa olevaa energianeuvontapalvelua vahvistamalla sen kohdentamista haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin, parantamalla alueellista kattavuutta ja toteuttamalla ovelta ovelle -neuvontapalveluja. Toimenpide ei korvaa olemassa olevia palveluja eikä rahoita olemassa olevia toimintoja, vaan täydentää niitä sosiaalisen ilmaston tavoitteiden mukaisesti. Näin varmistetaan, että energianeuvonta vastaa vihreän siirtymän aiheuttamiin uusiin haasteisiin ja tavoittaa ne ryhmät, jotka tarvitsevat tukea eniten.

Toimenpide täydentää Suomessa jo olemassa olevaa energianeuvontaa, mutta ei korvaa sitä. Kansallinen energianeuvontajärjestelmä tarjoaa yleisneuvontaa kaikille kotitalouksille, eikä sillä ole erillistä tehtävää haavoittuvien ryhmien tai mikroyritysten kohdennettuun tukemiseen. Nykyinen järjestelmä ei myöskään kata proaktiivista neuvontaa, tiivistä yhteistyötä sosiaali- ja terveyspalvelujen sekä kolmannen sektorin kanssa eikä monikielistä ja saavutettavaa informaatio-ohjausta erityisryhmille.

SCF-toimenpiteen tarkoituksena on rakentaa uusi, kohdennettu palvelukokonaisuus, joka vastaa ETS2-järjestelmästä aiheutuviin sosiaalisiin vaikutuksiin ja energiaköyhyyden lieventämiseen. Tähän sisältyy proaktiivinen neuvonta, kumppaniverkoston kautta toteutettu tavoittaminen, erityisryhmille suunnatut materiaalit sekä laajempi digitaalinen informaatio-ohjaus, jotka eivät ole osa nykyistä kansallista neuvontajärjestelmää.

SCF-rahoitus mahdollistaa toimenpiteen toteuttamisen laajasti ja intensiteetiltään sellaisena, mitä kansallinen rahoitus ei kykene kattamaan. Erityisesti se mahdollistaa haavoittuvien ryhmien tavoittamiseen tarvittavan henkilöstöpanoksen, kumppaniverkostojen ylläpidon, proaktiivisen neuvonnan sekä saavutettavien materiaalien ja järjestelmien kehittämisen. Ilman SCF-tukea näitä toimia ei olisi mahdollista toteuttaa valtakunnallisesti eikä kattavasti.

Käyttöön otetaan asianmukaiset suojatoimet päällekkäisen rahoituksen välttämiseksi. Sosiaalisen ilmaston tukemat toimet määritellään selkeästi ja erotetaan olemassa olevista julkisesti rahoitetuista energianeuvontapalveluista. Taloushallinto- ja raportointijärjestelmillä varmistetaan, että kustannukset kohdennetaan yksinomaan SCF-rahoitteisiin toimiin. Lisäksi alueellisten toimijoiden kanssa tehtävissä sopimusjärjestelyissä täsmennetään palvelujen laajuus ja tukikelpoiset kustannukset, ja seuranta- ja raportointimenettelyt mahdollistavat sen todentamisen, ettei päällekkäisyyttä muiden rahoituslähteiden kanssa esiinny.

2.1.1.1.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Toimenpiteeseen ei sisälly yrityksille myönnettävää tukea.

2.1.1.2 Energia-avustukset asunto-osakeyhtiöille

2.1.1.2.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Toimenpide on uusi, sillä vastaavaa, haavoittuviin ryhmiin kohdennettua toimenpidettä ei ole ollut käytössä aikaisemmin. Haavoittuviin ryhmiin kohdentamaton energiaremonttiavustus on ollut käytössä vuosina 2020-2023 ja 2026-2027.

Vaikka energiakorjaukset pienentävät energiakulutusta ja tuottavat tätä kautta alhaisempia asumiskustannuksia, energiakorjauksia ei toteuteta riittävästi. Päästökaupan vaikutuksesta asumisen energiakustannukset nousevat. Energiakustannusten nousulle haavoittuvia kotitalouksia ovat erityisesti keskimääräistä pienituloisemmat kotitaloudet. Lisäksi ne kotitaloudet, joilla on korkea ostoenergian kulutus, ovat alttiimpia energianhinnan nousulle. Alhaisen hintatason alueen asuntokanta on tyypillisesti rakennettu ennen 2000-lukua ja niiden energiatehokkuus on sen takia keskimääräistä heikompi. Tämän lisäksi Suomessa alhaisen asuntojen hintatason ja matalan tulotason alueilla asunto-osakeyhtiöiden on tyypillisesti vaikea saada rahoitusta energiaremontteihin, joilla pienennetään energiakustannuksia. Tämä johtuu yleisimmin rakennusten alhaisesta vakuusarvosta, joka on seurasta asuntojen alhaisesta hintatasosta ja sijainnista. Lisäksi alhaisen hintatason alueilla myös kotitalouksien tulotaso on tyypillisesti keskimääräistä pienempi ja se vaikuttaa osaltaan kotitalouksien mahdollisuuksiin rahoittaa korjauksia. Energiatehokkuustoimilla voidaan laskea asumisen energiankulutusta ja siten vaikuttaa pitkällä aikavälillä kustannuksiin.



Energia-avustuksella rahoitetaan toimenpiteitä, joilla parannetaan kuvattujen kriteerien perusteella valittujen asuinrakennusten energiatehokkuutta ja vähennetään fossiilisten energialähteiden käyttöä rakennuskohtaisessa lämmityksessä lämmitysenergia-kustannusten alentamiseksi. Toimenpiteet kohdentuvat vain osaan kaikista asunto-osakeyhtiöistä ja kotitalouksista. Toimet edistävät sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymää ilmastoneutraaliuteen puuttumalla sosiaalisiin vaikutuksiin, joita aiheutuu asumiskustannusten kasvusta rakennusten kasvihuonepäästöjen sisällyttämisestä ETS-direktiivin soveltamisalaan.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Toimenpide on uusi, sillä vastaavaa, haavoittuviin ryhmiin kohdennettua toimenpidettä ei ole ollut käytössä aikaisemmin. Haavoittuviin ryhmiin kohdentamaton energiaremonttiavustus on ollut käytössä vuosina 2020-2023 ja 2026-2027.

Avustukset rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen kohdennetaan matalan tulo- ja hintatason alueella oleville asunto-osakeyhtiöille. Avustusta ei myönnetä taloudellista toimintaa harjoittaville yhteisöille tai yhteisöille, joiden osakkeista yli puolet on taloudellista toimintaa harjoittavan yhteisön omistuksessa.

Asunto-osakeyhtiö on osakeyhtiön erityismuoto, jonka tarkoituksena on omistaa ja hallita vähintään yhtä rakennusta tai sen osaa. Yhtiöön kuuluvan huoneiston tai huoneistojen lattiapinta-alasta yli puolen tulee olla yhtiöjärjestyksessä määrätty osakkeenomistajien hallinnassa oleviksi asuinhuoneistoiksi. Asunto-osakeyhtiössä olennaisena piirteenä on, että osakkeenomistajien omistamat osakkeet antavat oikeuden hallita tiettyä asuntoa tai muuta tilaa rakennuksesta.

Yhtiöjärjestyksessä määrätään mitkä osakkeet antavat hallintaoikeuden mihinkin huoneistoon. Yhtiöjärjestyksessä määrätään myös siitä perusteesta, jonka mukaan osakkeenomistajan on suoritettava yhtiövastiketta hallitsemastaan huoneistosta tai muusta tilasta. Vastikkeista saaduilla varoilla yhtiö huolehtii rakennuksen ylläpidosta. Vastikkeilla katetaan esimerkiksi lämmityskustannukset, rakennuksen hoito ja perusparannukset. Asunto-osakeyhtiön yhteisellä päätöksellä suorittamat peruskorjaukset, hoito ja energiatehokkuutta parantavat toimet kohdistuvat koko yhtiön omistamaan kiinteistöön, eivät yksittäisiin asuntoihin.

Avustuksien vaikuttavuus perustuu asukkaiden asumiskustannusten vähenemiseen pidemmällä aikavälillä verrattuna tilanteeseen, jossa toimenpiteitä ei tehtäisi. Avustettavien toimenpiteiden on oltava tarkoituksenmukaisia rakennuksen tai asunnon odotettavissa oleva asuinkäyttöaika ja asuinkäyttötarve huomioiden. Avustuksen suunniteltu enimmäismäärä on 35 %.

Avustusohjelman toteutuksessa huomioidaan käynnissä olevien toimialaa koskevien direktiivien (erityisesti rakennusten energiatehokkuudesta annettu direktiivi 2024/1274) toimeenpanon vaikutukset. Vaikuttavuuden kannalta otetaan huomioon energiatehokkuustoimenpiteiden vaikutukset asukkaiden taloudelliseen asemaan sekä alueelliset taloudelliset tekijät energiatehokkuustoimien kannalta.



Suomen asuntomarkkinat ovat jakautuneet voimakkaasti kasvukeskusalueiden korkeisiin asuntohintoihin ja -vuokriin, sekä väestö- ja talouskehitykseltään heikkojen alueiden mataliin asuntohintoihin- ja vuokriin. Kasvukeskuksissa asuminen on pieni- ja keskituloisille kallista ja tarpeellisten energiakorjauksien tekeminen on taloudellinen lisärasite.

Energiatehokkuudeltaan heikkoja asuntoja on kaikkialla Suomessa, ja niitä ovat erityisesti sellaiset ennen vuotta 1976 valmistuneet asunnot, joissa on tehty vain ylläpitokorjauksia.

Asunto-osakeyhteisöissä energiakorjaukset ovat yhtiön vastuulla ja perustuvat yhtiön päätöksentekoon. Siksi avustus täytyy kohdentaa koko yhtiölle eikä yksittäisille asukkaille. Avustuksen myöntämisen kriteereinä ovat asuntojen matala arvo, alueen alhainen tulotaso, korjauslainan saantiin liittyvät ongelmat ja heikko energiatehokkuus. Operationaalisesti avustuksen ehdoksi asetetaan, että asunto-osakeyhtiö sijaitsee postinumeroalueella, jossa asuntojen keskimääräinen hintataso alittaa esitetyn kriteerin ja myös samanaikaisesti tulotaso jää valtakunnallisen keskiarvon alle.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Haavoittuvilla alueilla pankit eivät myönnä kaikkiin asuntoihin korjauslainoja, koska asuntojen (vakuus)arvot ovat matalia, asunto-osakeyhtiöissä on asuntoja ilman asukkaita ja välttämättömiä korjauksia voi olla tekemättä tai niitä tehdään myöhässä. Arviolta kolmannes Suomen 90 000 asunto-osakeyhtiöstä sijaitsee alueella, jossa alhainen hintataso muodostaa haasteen peruskorjauksen järjestämiselle. Alle 1 000-1 500 euron neliöhinnan alueilla on vaikeuksia peruskorjauksen rahoitukseen alhaisten vakuusarvojen vuoksi, mikä edelleen lisää peruskorjausvelkaa. Kasvuseutujen ulkopuolella vanhojen kerrostaloasuntojen keskihinta jää laajoilla alueilla alle 1 000 euron neliöhinnan. Tilastojen mukaan 600–30 000 asukkaan taajamien vanhojen kerrostaloasuntojen keskihinnoina on alle 1 200 euron ja alle 900 euron neliöhinta-alueita. Alle 1 500 euron neliöhinnan alueilla on vaikeuksia peruskorjauksen rahoitukseen alhaisten vakuusarvojen vuoksi, mikä edelleen lisää peruskorjausvelkaa ja vaikeuttaa pienituloisten asukkaiden asemaa.

Avustus kohdennetaan postinumeroalueille, joilla:

- Asunto-osakeyhtiön keskimääräinen myyntihinta on alle 1 500 euroa/m²: Suomessa keskimääräinen neliöhinta on 2 500 euroa ja kohdennusperusteena oleva enimmäishintataso on 60 % keskimääräisestä eli Suomen mittakaavassa avustus kohdentuu hyvin alhaisen alueille.
- Asukkaiden tulotaso jää alle valtakunnallisen keskiarvon
- Postinumerotasolla alhaisen keskimääräisen hintatason ja alhaisen tulotason alueilla on erittäin epätodennäköistä, että siellä asuu selvästi hyvätuloisempia kotitalouksia. Asunto-osakeyhtiöiden asukkaat ovat keskimäärin pienempituloisia kuin samalla alueella asuvat omakotiasukkaat.

Avustuksen muita kriteerejä ovat:

- Rakennukset ovat vähintään 20 vuotta vanhoja
- Energialuokka on C tai huonompi

Kokonaisuutena arvioiden edellä mainitut kriteerit täyttävien rakennusten omistajat ovat energiaköyhyydelle alttiita.

Avustuksen tavoitteet ovat

- Vähentää energiakulutusta ja hiilidioksidipäästöjä vanhoissa kerrostaloissa
- Parantaa asumismukavuutta ja pienentää lämmityskustannuksia
- Tukea alueellista tasa-arvoa ja ehkäistä energiaköyhyyttä

Suomessa oli käytössä vuosina 2020-2023 energia-avustus, jolla tuettiin 8 728 hanketta ja parannettiin 109 000 asunnon energiatehokkuutta. Energiatehokkuuden parantuminen tuli osoittaa jokaisen kohteen osalta erikseen laaditulla energiatodistuksella. Energiatodistuksen laatiminen ja energiatehokkuuden parantumisen osoittaminen todistuksella oli avustuksen maksamisen edellytys. Avustuksia myönnettiin yhteensä 245 miljoonaa euroa. Avustuksista 77 % kohdentui asunto-osakeyhtiöille ja 9 % sosiaalisin perustein asuntoja tarjoaville yhteisöille. Haavoittuvien alueiden kotitalouksille kohdentui kuitenkin ainoastaan 16 % aiemman tukijärjestelmän avustuksista.

Tuen myöntäjänä toimi Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA). Organisaatiomuutoksen seurauksena tuen jakaminen tapahtuu jatkossa uuden Valtion tukeman asuntorakentamisen keskuksen (VARKE) kautta.

Avustuksiin hyväksyttävät tekniset toimenpiteet energiatehokkuuden parantamiseksi (prosenttiosuus toimenpiteen perässä kuvaa kuinka paljon kukin toimenpide parantaa energiatehokkuutta):

- Ikkunoiden ja ovien vaihto tai kunnostaminen energiatehokkaammiksi (5-15%)
- Ulkoseinien, yläpohja tai alapohjan eristäminen (ulkoseinä 5-10%, yläpohja 2-6%)
- Poistoilman lämmöntalteenotto, huoneistokohtainen tulo/poistoilmanvaihto lämmöntalteenotolla (10-30 %)
- Poistoilmalämpöpumppu (30-50%)
- Automaation ja säädön lisääminen
- Lämmitysmuodon vaihto ja uusiutuvan energian hyödyntäminen



- Polttoon perustuvan lämmityksen ja suoran sähkölämmityksen korvaaminen lämpöpumpputekniikalla tai kaukolämmöllä
- Aurinkosähkön tai -lämmön asentaminen

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Avustusten myöntämisen edellytyksistä tullaan säätämään laissa. Kansallisessa lainsäädännössä määritetään mitkä asuntoyhtiöt voivat saada avustusta. Avustus kohdennetaan asuntoyhteisöille edellä mainittujen kriteerien mukaisesti. Lisäksi määritetään ne korjaustoimenpiteet mihin avustusta voi saada ja kuinka paljon energiatehokkuuden tulee parantua, jotta avustus voidaan maksaa.

Tuen määrään ja osuuteen kustannuksista vaikuttavat myös tuen piiriin hyväksyttävien toimenpiteiden kustannukset ja vaikuttavuus. Vähimmäistuen määrään tulee olla riittävän suuri, jotta sitä haetaan ja saadaan investointivaikutuksia. Avustuksen suunniteltu enimmäismäärä on 35 %.

Valtion tukeman asuntorakentamisen keskus (Varke) on ympäristöministeriön yhteyteen sijoitettu riippumaton keskus, joka toimeenpanee valtion tukemaa asuntorakentamista. Valtion tukeman asuntorakentamisen keskus myöntää asumiseen ja rakentamiseen valtion tukia ja avustuksia, valvoo ja ohjaa valtion tukemaa asuntokantaa sekä vastaa asumisen ja asuntomarkkinoiden tietopalveluista. Keskus myöntää avustusta kriteerit täyttävälle hakijoille hakemuksiin ja niiden yhteydessä toimitettuun dokumentaatioon perustuen. Avustukset maksetaan aina vasta sen jälkeen, kun korjaustoimenpiteet on tehty ja energiatehokkuuden parantuminen osoitettu.

Keskus vastaa avustusjärjestelmän käytännön toimeenpanosta ja ohjeistuksesta avustukseen tehtävän lainsäädännön perusteella. Keskus raportoi toimenpiteet keräämiensä tietojen perusteella.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Kaikissa asumismuodoissa yhden hengen kotitalouksista 4 % ilmoittaa, ettei pysty pitämään kotia lämpimänä, mutta naisilla osuus on yksinhuoltajaperheissä 6 % ja yksinhuoltajamiehillä 3 %. Yksinhuoltajaisilla naisilla maksurästikotitalouksien osuus on 19 %. Naimattomilla kotitalouksilla käyttömaksujen maksulaiminlyönti on naisilla 6 % ja miehillä 10 %. Haavoittuville asuinalueille kohdistuva avustus voi lieventää näitä osin sukupuolisidonnaisia eroja lämmityskulujen ja käyttömaksujen kattamisessa.

Toimenpiteen aikataulu. Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan tuen osalta aikataulu tuen asteittaiseksi vähentämiseksi.

Lainsäädännön valmistelu ja avustusjärjestelmän toimeenpanojärjestelmien rakentaminen 2027. Avustusten myöntäminen ja investoinnit vuosina 2028-2032.

2.1.1.2.2 Ei merkittävää haittaa

Toimenpiteellä ei ole merkittäviä ennakoitavissa olevia kielteisiä vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään, vesien ja merien luonnonvarojen kestäväan käyttöön ja suojeluun, ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja vähentämiseen eikä biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemien suojeluun ja ennallistamiseen.

Peruskorjausten jätteiden kierrätys tulee kierrättää asianmukaisesti. Työmaalla syntyvän tavanomaisen rakennus- ja purkujätteen uudelleenkäytön tai kierrätyksen on oltava vähintään 70 prosenttia (massassa kilogrammoina), lukuun ottamatta maantäyttöä.

2.1.1.2.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite: Energia-avustusten tukijärjestelmä asunto-osakeyhtiöille on perustettu

Energia-avustusten jakamisen edellyttämä lainsäädäntö on voimassa ja hyväksytty eduskunnassa ja energia-avustusten toimeenpanojärjestelmän toteuttamiseen tarvittavat toimenpiteet on tehty.

Tavoite: SCF6 Number of buildings (units) having undergone other energy renovation

Avustus mahdollistaa 1 800 asunto-osakeyhtiön korjaukset ja koskee noin 36 000 asuntoa ja kotitaloutta. Toteutumaa seurataan jatkuvasti. Toimenpiteen tavoitetason ja vaikutusten toteutumisesta saadaan tieto seuraamalla korjausrakentamisen avulla saavutettua energiatehokkuuden paranemista.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Tavoite kuvaa selkeästi sitä, kuinka paljon haavoittuvia kotitalouksia on tehtävien energiakorjausten piirissä.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Rakennusten (yksiköiden) lukumäärällä” tarkoitetaan näiden investointien osalta ”asuntojen lukumäärää”. Asuntojen lukumäärä kuvaa kotitalouksien määrä, joiden energiakulutus pienenee ja energiaköyhyys vähenee avustuksen seurauksena. Tarkastelemalla investoinneilla saavutettuja e-lukuarvojen pientymisiä voidaan arvioida myös syntyvää taloudellista hyötyä.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdettä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Jokainen korjaus raportoidaan avustusta toimeenpanevalle keskukselle maksamisprosessin yhteydessä.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

Haavoittuvien kotitalouksien ja alhaisen hintatason alueilla tehdään hyvin vähän energiakorjauksia. Laskelmassa lähtötaso on nolla kotitaloutta korjausten piirissä ja tavoite 36 000 asuntoa kuvaa uusien investointien piirissä olevien kotitalouksien lukumäärää vuosina 2028-2032.



Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Lopulliset tavoitteet saavutetaan Q3/2032.

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Valtion tukeman asuntorakentamisen keskus vastaa toimenpiteen toimeenpanosta, laskelmista ja raportoinnista.

2.1.1.2.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Toimenpiteen kustannusarvio perustuu energia-avustusten vaatimaan rahoitukseen sekä avustusjärjestelmän perustamisen, toimeenpanon, seurannan ja raportoinnin aiheuttamiin kustannuksiin. Kustannusarvion laatimisessa on hyödynnetty tietoa VARKEn aikaisemmin jakamista energia-avustuksista.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

Toimenpiteen kustannusten arvioidaan ajoittuvan koko sosiaalisen ilmastorahaston toimeenpanokaudelle käynnistysvaiheesta varsinaiseen toteutukseen. Vuonna 2027 kustannukset kohdistuvat avustusjärjestelmän käynnistämiseen ja vuosina 2028–2032 pääosin energia-avustusten jaakmiseen.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Toimenpiteen kansallinen rahoitusosuus on 25 %

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpide ei sisällä muuta EU-rahoitusta

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu yksityistä rahoitusta energia-avustusten saajien omaa/lainarahoitusta lukuun ottamatta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Kustannusarvio on uskottava ja kohtuullinen suhteessa toimenpiteen laajuuteen ja energiakorjausten aiheuttamiin kustannuksiin.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

Toimenpiteen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 113,6 miljoonaa euroa.



2.1.1.2.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Tuki kohdistuu asuntojen hinnan ja tulotason perusteella haavoittuviksi tunnistettujen postinumeralueiden asunto-osakeyhtiöihin. Asunto-osakeyhtiöjärjestelmän luonteesta johtuen tuki hyödyttää kotitalouksia näissä haavoittuvissa asunto-osakeyhtiöissä.

2.1.1.2.6 Lisäisyys

Toimenpide on lisäinen, käynnissä ei ole vastaavaa toimenpidettä. Aikaisemmat energia-avustukset vuosina 2022-2023 ja 2026-2027 eivät ole kohdentuneet haavoittuviin väestöryhmiin.

2.1.1.2.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Avustusta ei myönnetä taloudellista toimintaa harjoittaville yhteisöille tai yhteisöille, joiden osakkeista yli puolet on taloudellista toimintaa harjoittavan yhteisön omistuksessa.

2.1.1.3 Avustukset energiatehokkuuden parantamiseen valtion tukemille asunto-osakeyhtiöille

2.1.1.3.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Toimenpiteet kohdentuvat valtion tukemiin asuntoihin, joihin asukkaat valitaan sosiaalisin perustein. Näissä asunnoissa asuvien tulot ovat selvästi keskimääräistä pienempiä ja he ovat alttiita energiakustannusten nousulle. Vuokra asunnoissa määrittynyt kustannusten perusteella. Päästökaupan vaikutuksesta asumisen energiakustannukset nousevat. Energia-avustuksella rahoitetaan toimenpiteitä, joilla parannetaan asuinrakennusten energiatehokkuutta ja vähennetään fossiilisten energialähteiden käyttöä rakennuskohtaisessa lämmityksessä lämmitysenergia-kustannusten alentamiseksi. Toimet edistävät sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymää ilmastoneutraaliuteen puuttamalla sosiaalisiin vaikutuksiin, joita aiheutuu asumiskustannusten kasvusta rakennusten kasvihuonepäästöjen sisällyttämisestä ETS-direktiivin soveltamisalaan.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Vastaavan tyyppinen energia-avustus osana laajempaa energia-avustusjärjestelmää on ollut käytössä vuosina 2020-2023 ja 2026-2027 kohdentuen valtion tukemiin ja sosiaalista asukasvalintaa noudattaviin asuntoyhtiöihin, mutta näitä avustuksia ei ole kohdennettu haavoittuviin kotitalouksiin.



Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Avustukset rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen kohdennetaan sosiaalisin perustein asuntoja kohdentaville yhteisöille. Näissä valtion tukemissa vuokra-asunnoissa energia-avustuksen kohderyhmää ovat kaikki yhteisöt, joissa asuu sosiaalisin perustein valittuja kotitalouksia. Kaikki kyseessä olevat pienituloiset vuokralaiset ovat lähtökohtaisesti haavoittuvia kotitalouksia. Kohteita valittaessa otetaan huomioon luonnollisesti energiatehokkuuden parantamisen tarve ja avustukset tulevat kohdentumaan vanhempaan ja energiatehokkuudeltaan heikompaan asuntokantaan.

Koska valtion tukemat vuokra-asunnot on osoitettava niitä eniten tarvitseville, näiden kohteiden asukkaat on valittu asukasvalintaperusteiden mukaan (asunnonhakijan asunnontarve, varallisuus ja tulot) asettaen asukasvalinnassa etusijalle asunnottomat ja muut kiireellisimmässä asunnontarpeessa olevat, vähävaraisimmat ja pienituloisimmat hakijaruokakunnat. Asukasvalinnoilla pyritään vuokralalon monipuoliseen asukasrakenteeseen ja sosiaalisesti tasapainoisiin asuinalueisiin. Asukasvalinnassa otettiin käyttöön tulorajat vuoden 2025 alussa.

Valtion tukemia vuokra-asuntoja omistavien yhteisöjen ja viranomaisten on yhteistyössä varmistuttava siitä, että yleisesti haettavien asuntojen tarjonnassa ja asukasvalinnassa noudatetaan yhdenvertaisuusperiaatteita.

Valtion tukemien vuokra-asuntojen vuokra pitää määrittää omakustannusperiaatteella. Vuokra saa olla enintään sen suuruinen, kuin mitä tarvitaan asuntojen ja niihin liittyvien tilojen rahoitusmenoihin ja kiinteistön hoitomaihin. Energia-avustukset ja laskeneet energiakustannukset vaikuttavat suoraan asumismenoihin ja asukkaiden vuokratasoon.

Avustuksen tavoitteet ovat

- Vähentää energiakulutusta ja hiilidioksidipäästöjä vanhoissa kerrostaloissa
- Parantaa asumismukavuutta ja pienentää lämmityskustannuksia
- Tukea alueellista tasa-arvoa ja ehkäistä energiaköyhyyttä

Suomessa oli käytössä vuosina 2020-2023 energia-avustus, jolla tuettiin 8 728 hanketta ja parannettiin 109 000 asunnon energiatehokkuutta. Avustuksia myönnettiin yhteensä 245 miljoonaa euroa. Energiatehokkuuden parantuminen tuli osoittaa jokaisen kohteen osalta erikseen laaditulla energiatodistuksella. Energiatodistuksen laatiminen ja energiatehokkuuden parantumisen osoittaminen todistuksella oli avustuksen maksamisen edellytys. Avustuksista 77 % kohdentui asunto-osakeyhtiöille ja 9 % sosiaalisin perustein asuntoja tarjoaville yhteisöille. Tuen myöntäjänä toimi Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA). Organisaatiomuutoksen seurauksena tuen jakaminen tapahtuu jatkossa uuden Valtion tukeman asuntorakentamisen keskuksen (VARKE) kautta.

Avustuksiin hyväksyttävät tekniset toimenpiteet energiatehokkuuden parantamiseksi (prosenttiosuudet kuvaavat toimenpiteen vaikutusta energiatehokkuuteen):

- Ikkunoiden ja ovien vaihto tai kunnostaminen energiatehokkaammiksi (5-15%)
- Ulkoseinien, yläpohja tai alapohjan eristäminen (ulkoseinä 5-10%, yläpohja 2-6%)
- Poistoilman lämmöntalteenotto, huoneistokohtainen tulo/poistoilmanvaihto lämmöntalteenotolla (10-30 %)
- Poistoilmalämpöpumppu (30-50%)
- Automaation ja säädön lisääminen
- Lämmitysmuodon vaihto ja uusiutuvan energian hyödyntäminen
- Polttoon perustuvan lämmityksen ja suoran sähkölämmityksen korvaaminen lämpöpumppuratkaisuilla tai kaukolämmöllä
- Aurinkosähkön tai -lämmön asentaminen

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Avustusten myöntämisen edellytyksistä tullaan säätämään laissa. Kansallisessa lainsäädännössä määritetään, että valtion tukemat asunnot voivat saada avustusta. Lisäksi määritetään ne korjaustoimenpiteet mihin avustusta voi saada ja kuinka paljon energiatehokkuuden tulee parantua, jotta avustus voidaan maksaa. Tuki kohdennetaan asuntoyhteisöille edellä mainittujen kriteerien mukaisesti. Tuen määrään ja osuuteen kustannuksista vaikuttavat myös tuen piiriin hyväksyttävien toimenpiteiden kustannukset ja vaikuttavuus.

Valtion tukeman asuntorakentamisen keskus (Varke) on ympäristöministeriön yhteyteen sijoitettu riippumaton keskus, joka toimeenpanee valtion tukemaa asuntorakentamista. Valtion tukeman asuntorakentamisen keskus myöntää asumiseen ja rakentamiseen valtion tukia ja avustuksia, valvoo ja ohjaa valtion tukemaa asuntokantaa sekä vastaa asumisen ja asuntomarkkinoiden tietopalveluista. Keskus myöntää avustuksen kriteerit täyttävälle hakijoille hakemuksiin ja niiden yhteydessä toimitettuun dokumentaatioon perustuen. Avustukset maksetaan aina vasta sen jälkeen, kun investointi on tehty ja toimenpiteet dokumentoitu keskukselle.

Keskus vastaa avustusjärjestelmän käytännön toimeenpanosta ja ohjeistuksesta avustuksen myöntämistä varten säädettävän lain perusteella. Keskus raportoi toimenpiteet keräämiensä tietojen perusteella.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Kaikissa asumismuodoissa yhden hengen kotitalouksista 4 % ilmoittaa, ettei pysty pitämään kotia lämpimänä, mutta naisilla osuus on yksinhuoltajaperheissä 6 % ja yksinhuoltajamiehillä 3 %. Yksinhuoltajaisilla naisilla maksurästikotitalouksien osuus on 19 %. Naimattomilla kotitalouksilla käyttömaksujen maksulaiminlyönti on naisilla 6 % ja miehillä 10 %. Haavoittuville asuinalueille kohdistuva avustus voi lieventää näitä osin sukupuolisidonnaisia eroja lämmityskulujen ja käyttömaksujen kattamisessa.

Toimenpiteen aikataulu.

Lainsäädännön valmistelu ja avustusjärjestelmän toimeenpanojärjestelmien rakentaminen 2027. Avustusten myöntäminen ja investoinnit vuosina 2028-2032.

2.1.1.3.2 Ei merkittävää haittaa

Toimenpiteellä ei ole merkittäviä ennakoitavissa olevia kielteisiä vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään, vesien ja merien luonnonvarojen kestävään käyttöön ja suojeluun, ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja vähentämiseen eikä biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemien suojeluun ja ennallistamiseen.

Peruskorjausten jätteiden kierrätys tulee kierrättää asianmukaisesti. Työmaalla syntyvän tavanomaisen rakennus- ja purkujätteen uudelleenkäytön tai kierrätyksen on oltava vähintään 70 prosenttia (massassa kilogrammoina), lukuun ottamatta maantäyttöä.

2.1.1.3.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite: Energia-avustusten tukijärjestelmä vuokra-asuntoyhtiöille on perustettu

Energia-avustusten jakamisen edellyttämä lainsäädäntö on voimassa ja hyväksytty eduskunnassa ja energia-avustusten toimeenpanojärjestelmän toteuttamiseen tarvittavat toimenpiteet on tehty.

Tavoite: SCF6 Number of buildings (units) having undergone other energy renovation

Avustus mahdollistaa 200 vuokratalon korjaukset ja koskee noin 4 000 asuntoa ja kotitaloutta. Toteutumaa seurataan jatkuvasti. Toimenpiteen tavoitetason ja vaikutusten toteutumisesta saadaan tieto seuraamalla korjausrakentamisen avulla saavutettua energiatehokkuuden paranemista.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Tavoite kuvaa sitä, kuinka paljon kotitalouksia on tehtävien energiakorjausten piirissä.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Kotitalouksien määrä, joiden energiakulutus pienenee ja energiaköyhyys vähenee.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdetä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Jokainen korjaus raportoidaan avustusta toimeenpanevalle keskukselle maksamisprosessin yhteydessä.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

Energiakorjauksia on tehty joltain osin valtion tukemassa asuntokannassa. Tarve lisäinvestoinneille on suuri. Laskelmassa lähtötaso on nolla. Energia-avustuksella toteutettavien korjausten piirissä on 200 vuokrataloa, joissa asuu 4 000 kotitaloutta.

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Lopulliset tavoitteet saavutetaan Q3/2032

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Valtion tukeman asuntorakentamisen keskus vastaa toimeenpanosta, seurannasta ja raportoinnista.

2.1.1.3.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Toimenpiteen kustannusarvio perustuu energia-avustusten vaatimaan rahoitukseen sekä avustusjärjestelmän perustamisen, toimeenpanon, seurannan ja raportoinnin aiheuttamiin kustannuksiin. Kustannusarvion laatimisessa on hyödynnetty tietoa VARKEn aikaisemmin jakamista energia-avustuksista.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

Toimenpiteen kustannusten arvioidaan ajoittuvan koko sosiaalisen ilmaston rahaston toimeenpanokaudelle käynnistysvaiheesta varsinaiseen toteutukseen. Vuonna 2027 kustannukset kohdistuvat avustusjärjestelmän käynnistämiseen ja vuosina 2028–2032 pääosin energia-avustusten jaakmiseen.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Toimenpiteen kansallinen rahoitusosuus on 25 %

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei sisälly muuta EU-rahoitusta



Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu yksityistä rahoitusta energia-avustusten saajien omaa /lainarahoitusta lukuun ottamatta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Kustannusarvio on uskottava ja kohtuullinen suhteessa toimenpiteen laajuuteen ja energiakorjausten aiheuttamiin kustannuksiin.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

Toimenpiteen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 10 miljoonaa euroa.

2.1.1.3.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Tuki kohdistuu kokonaan haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, jotka ovat toimenpiteen ainoat hyödynsaajat.

2.1.1.3.6 Lisäisyys

Toimenpide on lisäinen. Vastaavaa toimenpidettä ei tällä hetkellä ole.

2.1.1.3.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut (Services of General Economic Interest) kuten sosiaaliseen asuntotuotantoon kohdistuvat avustukset ja rahoitus ovat mahdollinen SGEI-tuen kohde, kun tuki suuntautuu muita heikommassa asemassa oleville kansalaisille ja yhteiskuntaryhmille. Komission mukaan jäsenvaltiolla on toimivalta itsenäisesti määritellä omista yhteiskunnallisista lähtökohdistaan käsin, mitä on sosiaalinen asuntotuotanto ja siihen liittyvä julkinen palvelutehtävä.

2.1.2 Skenaario päästökaupan myöhemmän käyttöönoton tapauksessa

Mikäli rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppa lykkääntyisi päästökauppadirektiivin (2003/87/EC) artiklan 30 k mukaisesti (nk. hätäjarrumekanismi direktiivissä määritellyn polttoaineen liiallisen hinnanousun johdosta), pienenesi Suomen kokonaissaanto sosiaalisesta ilmastorahastosta. 348,13 eurosta 292,34 euroon eli noin 16 %. Tässä tapauksessa omarahoitusosuutta ja kunkin toimenpiteen rahoitusta pienennettäisiin samassa suhteessa.

2.2. Toimenpiteet liikenteen alalla

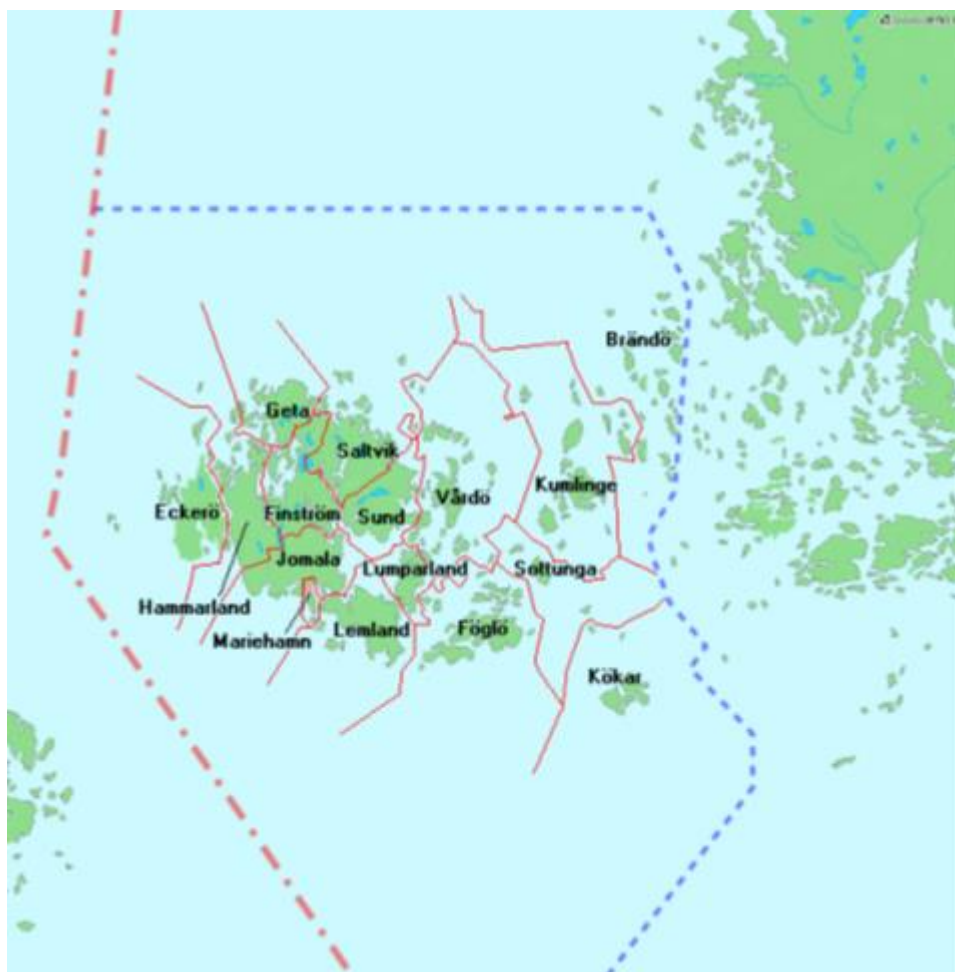
2.2.1 Toimenpiteiden kuvaus

2.2.1.1 Införande av anropsstyrd kollektivtrafik på Åland

2.2.1.1.1 Beskrivning av åtgärden

Åland är, med sina cirka 30 000 invånare, glest befolkat. Endast Mariehamn, Ålands enda stad, med omkringliggande industri, affärs- och bostadsområden anses vara tätort i lokala sammanhang. Skärgården består av 6 kommuner och landsbygden på fasta Åland består av 9 kommuner. Den totala landytan är cirka 1 553 km², vilket resulterar i en befolkningstäthet på cirka 20 invånare per km². Om Mariehamn exkluderas är befolkningstätheten cirka 15 invånare per km² på fasta Åland.

Figur 1: Karta över Åland med dess 16 kommuner



Tabell 2: Kommuner efter typ, befolkning, ålder 65+ och befolkningstäthet (ÅSUB)

Ålands kommuner						
Kommuner	Typ	Befolkning	65+	%	Befolkning (km²)	Befolkningstäthet (bef./km²)
Mariehamn	Tätort	11 974	3 156	26	12	1014,7
Jomala	Landsbygd	5 734	966	17	143	40,2
Finström	Landsbygd	2 585	605	23	123	21,0
Lemland	Landsbygd	2 065	423	20	113	18,2
Saltvik	Landsbygd	1 800	482	27	153	11,8
Lumparland	Landsbygd	391	111	28	36	10,8
Sund	Landsbygd	1 028	280	27	108	9,5
Geta	Landsbygd	492	135	27	84	5,9
Vårdö	Skärgård	442	131	30	102	4,3
Brändö	Skärgård	473	156	33	108	4,4
Föglö	Skärgård	540	159	29	135	4,0
Kökar	Skärgård	234	79	34	64	3,7
Hammarland	Landsbygd	1 553	367	24	138	11,3
Kumlinge	Skärgård	297	118	40	100	3,0
Eckerö	Landsbygd	1 005	283	28	108	9,3
Sottunga	Skärgård	101	31	31	28	3,6
Totalt		30 714	7 482	24	1553	19,8

Enligt den senaste befolkningsräkningen (31.12.2024) av de kommuner som omfattas av åtgärden bor det totalt 17 095 personer i kommunerna Eckerö, Hammarland, Jomala, Lemland, Lumparland, Finström, Geta, Sund, Vårdö och Saltvik. Av dessa 17 692 personer är cirka 3 682 personer över 65 år.

Tabell 3: Befolkning per ålderskategori

		Eckerö	Finström	Geta	Hammarland	Jomala	Lemland	Lumparland	Saltvik	Sund	Mariehamn	Åland
2024	-14	137	430	84	263	1 131	439	46	298	142	1 655	4 852
	15-24	63	273	28	149	594	175	38	140	81	1 187	2 872
	25-44	217	626	125	401	1 520	536	59	393	205	2 897	7 356
	45-64	256	683	142	426	1 578	561	117	465	293	2 971	8 055
	65+	283	605	135	397	966	423	111	482	280	3 156	7 519

Enligt Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB, 2022) är bilkörning det vanligaste transportsättet på Åland. Undersökningen visar att cirka 5 procent använder kollektivtrafik (buss) dagligen eller nästan

dagligen, och 8 procent säger att de åker varje vecka och 15 procent varje månad. Skolbarn är den största resegruppen och står för ungefär hälften av alla bussresor enligt statistiken.

Det totala antalet registrerade fordon i Ålands fordonregister är 32 899 fordon (personbilar, skåpbilar, bussar och lastbilar), varav nästan 10 000 inte används. Med hänsyn till detta drivs cirka 3,8 % av fordonen med alternativa drivmedel. Med undantag av sjötrafiken inom och till och från Åland är vägtrafiken den största källan till utsläpp av koldioxidekvivalenter. Sedan millennieskiftet har utsläppen från vägtransportsektorn endast minskat med 10 %, medan den åländska bilflottan nästan har fördubblats (år 2000 fanns det 17 228 registrerade fordon). Åland är, sett till antalet registrerade bilar, den biltätaste regionen i Norden med 26 190 personbilar år 2023, vilket motsvarar 860 personbilar per 1 000 invånare.

När det gäller dagliga serviceställen, såsom livsmedelsbutiker, banker, apotek och vårdcentraler, finns de huvudsakligen i två områden på Åland; Mariehamn och Godby. Mariehamn är den enda staden på Åland, medan Godby är kommuncentrum i Finströms kommun. Godby är närmaste servicepunkt för kommunerna på norra Åland, vilka inkluderar Geta, Saltvik, Sund och Vårdö. Grovt beräknat betjänar Godby cirka 6 500 invånare på norra Åland. Ålands sjukhus (ÅHS) ligger i Mariehamn, men med en liten vårdcentral i Godby

Kollektivtrafik på landsbygden

Enligt Ålands trafikförsörjningsprogram 2026 (Ålands landskapsregering, 2021) är servicenivån i landsbygdstrafiken under skolverterminerna sådan att den möjliggör skoltrafik till och från skolor och pendeltrafik på vardagar medan avgångar vid andra tider på dygnet och under helger inte prioriteras, förutom trafik till och från två huvudhamnar med fartygsankomster och -avgångar. Sommartrafiken i landsbygdstrafiken har en lägre servicenivå, förutom trafik till och från fartygsankomster och -avgångar som under sommaren däremot har en högre servicenivå jämfört med vår-, höst- och vintertidtabellerna med anledning av turistsäsongen och kraftigt ökat antal besökare till Åland. Frekvensen av kollektivtrafik är generellt högre under skoldagar, eftersom skolelever och studenter utgör en stor del av passagerarunderlaget, medan trafiken delvis minskar under skollov och under sommaren då passagerarunderlaget generellt är lägre. Passagerarunderlaget är större under skoldagar eftersom skoltrafikens linjer har bättre täckning jämfört med andra kollektivtrafiklinjer på landsbygden. Helgtrafiken som kombineras med skärgårdsfärjetrafiken samt de två internationella hamnarna är dock ett undantag så som beskrevs ovan, eftersom antalet turer ökar under sommaren när passagerarflödet både till och från hamnarna är större.



Figur 2. Kollektivtrafiknätet på Åland – vår-, höst- och vintertidtabell



Figur 3. Kollektivtrafiknätet på Åland, sommartidtabell (skolor stängda)



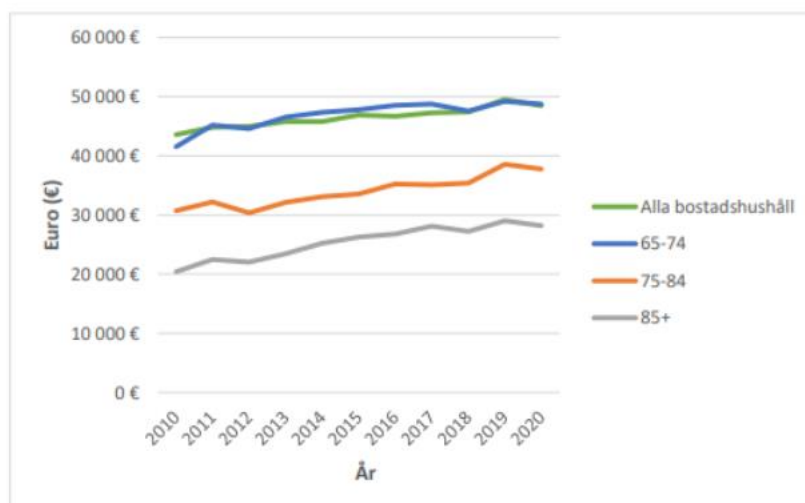
Kollektivtrafiken har för närvarande dålig täckning på den åländska landsbygden, särskilt i områden som inte ligger intill huvudvägar som leder till hamnar. Det innebär att många människor tvingas ha bil bara för att utföra dagliga sysslor. Kollektivtrafiknätet på Åland är i dag huvudsakligen utformat för att förbinda hamnar med Mariehamns stad och för att transportera elever och studenter till och från skolan. Kollektivtrafiken är därmed underutvecklad vad gäller exempelvis pendlingsmöjligheter från landsbygden till tätort.

Situationen för äldre på Åland

Landskapsegeringens program för äldre på Åland 2023–2030 (Ålands landskapsregering, 2024) visar att andelen personer som är 65 år eller äldre, och i synnerhet gruppen som är 80 år eller äldre, ökar. Orsakerna är att människor lever längre och att allt färre barn föds på Åland. Andelen 65+ på Åland är högre än i både Sverige och Finland. Nio av tio ålänningar som är 75 år eller äldre bor fortfarande hemma. Ett av programmets åtta mål är att äldre behöver ha tillgängliga och lättillgängliga transportmedel, särskilt kollektivtrafik. Det framgår också tydligt av programmet att det är personer över 65 år som besöker hälsocentraler mest jämfört med yngre grupper. Det framgår också tydligt av programmet att psykisk ohälsa hos den äldre befolkningen kan orsakas av att man har svårt att röra sig, att ha tillgång till transporter, att sköta sina dagliga sysslor och att man känner sig ensam (Ålands landskapsregering, 2024).

Enligt inkomststatistiken som publicerats i Åbo Akademis rapport (Johansson, 2022) minskar den disponibla inkomsten med antalet år som personen tillbringat i pension.

Figur 4.



Figur 3.5 Disponibel inkomst enligt referenspersonens ålder (medelvärde).

Det kan förväntas att den del av befolkningen som arbetar också kommer att nyttja sina dagliga aktiviteter maximalt under resan till och från arbetet och, vid behov, utföra ärenden och besök på olika servicecenter. När man går i pension och månadsinkomsten sjunker kommer transportmönstret och behovet av transporter att förändras. Särskilt äldre personer, som kanske inte kan köra bil på grund av medicinska faktorer, behöver lättillgänglig och prisvärd kollektivtrafik till förfogande.

Möjligheten att använda den kollektivtrafik som finns tillgänglig idag begränsas av hur kollektivtrafiklinjerna är utformade och av tidtabellernas servicenivå. Tidtabellerna för kollektivtrafiklinjerna i flera landsbygdsområden är idag begränsade med lågfrekventa bussavgångar, och tidtabellerna är konstruerade för att tillgodose andra grupper än just den äldre befolkningen och personer som inte har arbete.

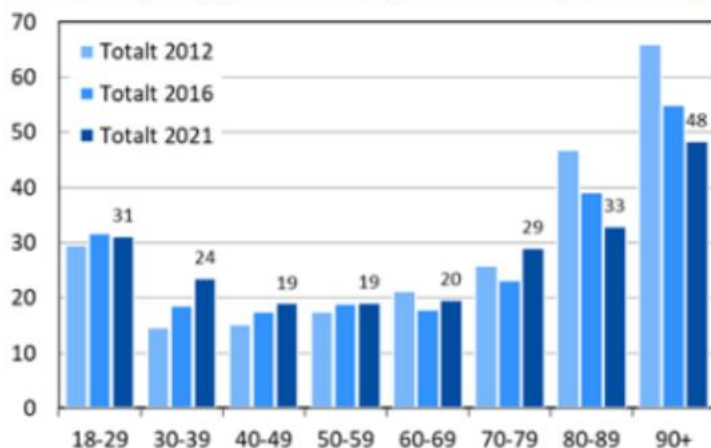
Ekonomisk situation för ekonomiskt utsatta hushåll på Åland

Totalt 1 418 personer bodde i ekonomiskt utsatta hushåll och andelen personer som bodde i hushåll med risk för fattigdom var 10,1 % år 2024. Enligt ÅSUB beviljades totalt 389 hushåll utkomststöd år 2023. År 2021 hade totalt 93 hushåll ingen beskattningsbar inkomst.

ÅSUB:s rapport om ekonomisk sårbarhet och social trygghet 2021 (ÅSUB, 2021) ger viktiga insikter i hushåll med äldre och hushåll med begränsade ekonomiska resurser, särskilt de som kan behöva byta transportsätt från bil till kollektivtrafik på grund av de kostnader som kommer av ägande av och transport med bil.

Figur 5.

Figur 17. Andel (%) enpersonshushåll under den relativa fattigdomsgränsen före skattefria transfereringar 2012, 2016 och 2021, efter referenspersonens kön och åldersgrupp



Figur ovan visar andelen enpersonshushåll under den relativa fattigdomsgränsen (innan skattefria transfereringar) i form av ett diagram. Av diagrammet framgår att sedan 2012 har utvecklingen för ensamboende under den relativa fattigdomsgränsen indikerat en minskande trend. Utvecklingen har varit positiv bland 80 år och äldre, med utvecklingen har varit relativt oförändrad i de övriga åldersgrupperna, med undantag för 30–39-åringar, för vilka resultaten visar en ökande trend av enpersonshushåll under fattigdomsgränsen.

För kvinnor och män visar att sedan 2012 har utvecklingen med minskad ekonomisk utsatthet varit relativt snabb i synnerhet bland de äldsta männen, medan utvecklingen bland de äldsta kvinnorna varit något långsammare. År 2004 klassificerades 32 % av ensamstående kvinnor över 70 år som att de lever under den relativa fattigdomsgränsen; år 2021 hade denna siffra minskat till 25 %. I synnerhet bland 70-åringar och äldre är ekonomisk utsatthet större bland ensamboende kvinnor än bland ensamboende män men kvinnor har vid samtliga mätpunkter lidit av större ekonomisk utsatthet även totalt sett (25 % bland kvinnor och 22 % bland män år 2021). År 2021 var ekonomisk utsatthet bland ensamboende män större än bland ensamboende kvinnor i åldersgrupperna 30–39 år och 50–59 år. År 2021 var den relativa fattigdomsgränsen för ett ensamstående hushåll 16 544 euro per år.

Det kan konstateras att äldre personer, särskilt de som bor ensamma, fortfarande är sårbara för ekonomisk utsatthet trots vissa förbättringar över tid. Många hushåll med äldre är beroende av olika typer av bidrag och stöd, såsom färdtjänst, bostadsbidrag och vårbidrag. Men även med dessa former av stöd ligger de flesta av de ekonomiskt utsatta hushållen fortfarande under fattigdomsgränsen.

Kvantifiering av sårbara transportanvändare

Enligt statistik från Fordonsmyndigheten och ÅSUB saknar cirka 900 äldre personer (65+) körkort, varav en oproportionerligt stor andel är kvinnor. Denna grupp av kvinnor är särskilt utsatt för transportfattigdom, eftersom de möter både ekonomiska och fysiska hinder för att använda bil.

Statistiken för personer utan körkort tillsammans med statistiken för ekonomiskt utsatta hushåll och geografiska avgränsningar planeras vara underlag så att införandet av anropsstyrd kollektivtrafik ska kunna riktas och genomföras så tjänsten anpassas efter målgrupperna för projektet.

Den planerade åtgärden med behovsstyrd kollektivtrafik avser att rikta sig till personer med få transportmöjligheter, och särskilt till ekonomiskt utsatta hushåll, genom att tillhandahålla tillgängliga och billiga transportalternativ. Transporttjänsten kommer vara öppen för alla som har behov av den. Särskilt pensionärer kommer bli en viktig och prioriterad målgrupp – både ålderspensionärer och sjukpensionärer då dagens kollektivtrafik inte är anpassad för dessa grupper. Behoven av transporter bland olika grupper av människor som befinner sig i en ekonomiskt utsatt position är likartade. Det är dock så att vissa grupper, även om de är ekonomiskt utsatta, ofta är yrkesverksamma, till exempel ensamstående föräldrar, och för dem passar den befintliga strukturen för kollektivtrafik bättre än de som till exempel är pensionärer, sjukpensionärer, nyanlända (t.ex. personer med uppehållstillstånd) etc.

Införande av beställbara kollektivtrafiklinjer på landsbygden på Åland (inklusive Vårdö) som ett nytt kollektivtrafikslag.

Prisvärd kollektivtrafik – där sådan finns tillgänglig – gör det möjligt för personer utan tillgång till bil på grund av ekonomiska, hälsorelaterade, åldersrelaterade eller andra skäl att tillgodose sina transportbehov. Anropsstyrd om kollektivtrafik kan erbjuda tillgängliga och attraktiva transporttjänster i landsbygdskommuner och byar jämfört med traditionell kollektivtrafik. Anropsstyrd kollektivtrafik möjliggör mer flexibel, användarorienterad kollektivtrafik som anpassar sig till servicebehoven. Den ger också ytterligare möjligheter att tillgodose tillgänglighetskrav. Dörr-till-dörr-transporter betjänar ofta användare med rörelsehinder bättre än traditionell kollektivtrafik, särskilt när avstånden till traditionella busshållplatser är långa.

I områden som saknar kollektivtrafik eller med dålig tillgänglighet kan utmaningar med tillgänglighet inte lösas med direkta subventioner för användarna, såsom servicekuponger. Särskilt utanför tätbefolkade områden är det osannolikt att servicekuponger genererar de saknade transportmöjligheterna. Om kollektivtrafiken inte är tillgänglig eller linjerna trafikeras för sällan för att tillgodose mobilitetsbehoven är det enda sättet att förbättra tillgängligheten för dem som riskerar transportfattigdom att stödja offentligt organiserad transport. I praktiken innebär detta att landskapsregeringen, som är behörig trafikmyndighet på Åland, upphandlar tjänster från företag genom en öppen upphandling för specifika servicelinjer med anropsstyrd kollektivtrafik.

Tjänsteleverantörer som kontrakteras genom en upphandling för anropsstyrd kollektivtrafik på Åland kan inkludera mikroföretag som är sårbara för höjda bränslepriser och påverkan från införandet av ETS2. Transporttjänster som finansieras av den sociala klimatfonden kommer att gynna sårbara användare enligt definitionen i artikel 9 i förordning (EU/2023/955). Sårbara mikroföretag kan också dra nytta av finansiering om de kontrakteras att tillhandahålla tjänster som inte skulle existera utan den sociala klimatfonden.

Detta projekt skulle införa anropsstyrd kollektivtrafik i kommuner på landsbygden och byar som är lämpliga för sådana tjänster. Målet är att möjliggöra resor med prisvärd anropsstyrd kollektivtrafik i områden med för närvarande dålig eller ingen kollektivtrafikservice, där det är motiverat att organisera anropsstyrd kollektivtrafik baserat på befolkningstätheten. För att rikta åtgärden till de hushåll som är sårbara för transportfattigdom kommer information och data om dålig tillgänglighet till kollektivtrafik att kombineras med information om andelen låginkomsttagare i de berörda landsbygdskommunerna på fasta Åland.

Informationsspridning och åtgärder för införande av särskilt utformade mobilitets- och bokningstjänster krävs och kommer att ingå i projektet tillsammans med transportupphandlingen som en del av planeringen och organiseringen av den anropsstyrda kollektivtrafiken. Dessa åtgärder inkluderar marknadsföring och vägledning relaterade till upphandlade tjänster, tillgänglighetsfrågor och bokningstjänster. Vissa av dessa åtgärder kommer att ingå i upphandlingen av den anropsstyrda kollektivtrafiktjänsten.

Projektet att införa anropsstyrd kollektivtrafik minskar risken för transportfattigdom för personer utan tillgång till bil på grund av ekonomiska, åldersrelaterade eller andra skäl. Samtidigt stöder den en övergång till hållbara transportsätt och bidrar till att minska utsläppen från transporter. Den främjar också övergången för kollektivtrafikoperatörer till fordon som drivs med alternativa drivmedel.

Att vänja sig vid att använda anropsstyrda transporter kan leda till förändringar i resvanor och utveckling av en ny användarbas, vilket stöder en fortsättning på dessa tjänster även efter att den sociala klimatplanen löpt ut.

Landskapsregeringen bedömer att det finns samhällseliga, miljömässiga och psykosociala fördelar att vinna med att införa anropsstyrda kollektivtrafiklinjer med fokus på att tillgodose den äldre befolkningen, men även andra utsatta grupper (såsom låginkomstfamiljer, arbetslösa och personer med funktionsnedsättning). Åtgärden skulle också passa väl in i landskapsregeringens politik och strategier gällande energi- och klimatåtgärder, förbättring av tjänster för äldre och utveckling av kollektivtrafiksystemet. Ett nytt transportsätt i form av anropsstyrda kollektivtrafiklinjer på landsbygden kommer att minska användningen av fossildrivna bilar och göra det möjligt för äldre, och andra grupper som drar nytta av dagens kollektivtrafiksystem, att använda mer prisvärda vägtransporter i ljuset av stigande fossila bränslekostnader.

Det föreslagna projektet att införa anropsstyrd kollektivtrafik på Åland är en ny tjänst som inte skulle vara möjlig utan finansiering från Sociala klimatfonden (SCF). Den föreslagna kollektivtrafiktjänsten skulle rikta sig till områden och personer med minst tillgång till transporttjänster, och den kommer att fokusera på att koppla samman landsbygdsområden i de utvalda kommunerna med servicecenter och mer folkrika områden i Godby och Mariehamn. Det finns ingen sådan tjänst idag och marknaden för denna typ av tjänst för glesbygdsområden är för liten för privata initiativ utan offentlig finansiering och stöd.

Andra utsatta grupper – urval av kommuner

Skälet till att skärgårdskommunerna Föglö, Sottunga, Kökar, Kumlinge och Brändö undantas från det föreslagna projektet att införa anropsstyrd kollektivtrafik är att landskapsregeringen bedömer att det inte finns

tillräckligt med kritisk befolkningsmassa eller tillräckligt med färjetrafik mellan öarna och till fasta Åland för att denna typ av anropsstyrd kollektivtrafik ska fungera effektivt och vara ekonomiskt försvarbart i dessa kommuner och att det därför inte skulle vara ekonomiskt eller praktiskt genomförbart att ha denna tjänst i respektive skärgårdskommuner. I skärgårdskommunerna finns det för närvarande matartrafik till och från skärgårdsfärjorna som är utformad som "semi"-anropsstyrd kollektivtrafik (ansluter endast till skärgårdsfärjorna om det finns ett behov). Även om det föreslagna projektet inte direkt riktar sig till invånare i skärgårdskommuner kan de naturligtvis använda tjänsten när de besöker fasta Åland.

Åtgärdens eller investerings art, typ och storlek, med avgivande av om den är ny eller en befintlig åtgärd eller investering som är avsedd att förlängas med stöd från fonden.

Projektet består av att införa en ny typ av kollektivtrafik, dvs. anropsstyrda kollektivtrafiklinjer, som inte finns på Åland idag. Projektet skulle inte vara möjligt att införa och testa utan finansiering från SCF. Den föreslagna anropsstyrda kollektivtrafiken skulle rikta sig till landsbygdsområden och personer med sämst tillgång till transporttjänster på fasta Ålands (inklusive Vårdö kommun). Tanken är att denna transporttjänst ska integreras med befintlig kollektivtrafik så att de kompletterar varandra. Befintlig kollektivtrafik på Åland utgår från vissa knutpunkter i Godby och Mariehamn. Denna nya anropsstyrda transporttjänst bör därmed synkroniseras med befintlig kollektivtrafik. På så sätt blir effekten av denna trafik större så att hela transportnätet kan nyttjas av kunderna i fokusgrupperna.

Projektet kommer att genomföras inom befintliga förvaltningsstrukturer inom landskapsförvaltningen och kommunerna. Ingen ny lagstiftning krävs för att genomföra projektet. Landskapsregeringen kommer att planera projektet inom ramen för Ålands budget och det kommer att genomföras av Infrastrukturavdelningen vid landskapsregeringens allmänna förvaltning. Den ökade budgettilldelningen, projektledningen, administrationen och inriktningen av åtgärden på SCF:s målgrupper kommer att leda till ökade kostnader och ökat behov av administrativa resurser och personalresurser för landskapsregeringen.

Landskapsregeringen planerar att genomföra ett projekt för att stödja utvecklingen av anropsstyrd kollektivtrafik på Åland som ett komplement till det befintliga, något underutvecklade, kollektivtrafiksystemet. Projektet kommer att innehålla fyra huvudfaser: 1) planeringsfas för att hitta och planera de exakta sätten att genomföra projektets mål, 2) upphandling av anropsstyrd kollektivtrafik genom en offentlig upphandlingsprocess, 3) genomförande av projektet enligt projektplanen för införande av anropsstyrd kollektivtrafik, och 4) projektutvärdering.

Finansiering för projektet planeras under perioden 2027–2032 med totalt 2 628 800 euro.

Detaljerad information om syftet med åtgärden och på vem och vad den är inriktad. En förklaring av hur åtgärden och investeringen effektivt skulle bidra till att uppnå målen för fonden inom ramen för den övergripande utformningen av medlemsstatens relevanta politik, och hur det kommer att minska fossilbränsleberoendet.

Syftet med projektet är att introducera och testa anropsstyrda kollektivtrafiklinjer på landsbygden på fasta Ålands för att öka tillgängligheten till kollektivtrafik i områden med låg täckning av nuvarande kollektivtrafik, och att erbjuda lågkostnadstransporter till målgrupperna. Anropsstyrda kollektivtrafiklinjer kommer att vara en ny kollektivtrafikservice på Åland.

Detta nya transportsätt i form av anropsstyrda kollektivtrafiklinjer på landsbygden kommer att fokusera på att koppla samman landsbygden i de berörda landsbygdskommunerna med servicecentra och mer befolkade områden och därmed göra det möjligt för äldre och andra grupper som kan dra nytta av dagens kollektivtrafiksystém att använda mer tillgängliga och prisvärda transporter i ljuset av stigande fossila bränslekostnader. Tjänsten har också möjlighet att minska användningen av fossildrivna bilar bland de grupper som kommer att dra nytta av tjänsten.

Projektet riktas mot områden där tillgången till nuvarande kollektivtrafiktjänster är svag eller obefintlig. Vid planering och genomförande av projektet skulle inkomstnivån för kommunens invånare beaktas. Om möjligt kommer även inkomstskillnader inom kommunen att beaktas. Syftet är att nå grupper som är sårbara för transportfattigdom och är beroende av tillgängliga och funktionsanpassade transporter till överkomliga priser.

Ett identifierat sätt att främja anropsstyrda transporttjänster på Åland är att omdirigera vissa färdtjänsttransporter till öppen och tillgänglig anropsstyrd transport i stället för att använda taxibilar som utför lagstadgade färdtjänsttransporter. Särskilt i områden med begränsad tillgång till taxibilar kan begäran om transport erbjuda en heltäckande lösning för olika användargrupperns behov. Att tillhandahålla och utveckla servicenivån för anropsstyrd transport inom kollektivtrafiken lägger också grunden för en framtida bredare användning av dessa tjänster av kommunala myndigheter för att organisera transporter enligt socialvårdslagen, handikappservicelagen och hälsovårdslagen.

Den huvudsakliga målgruppen för projektet kommer att vara personer 65 år och äldre eftersom det för närvarande inte finns några kollektivtrafiklinjer på landsbygden som är utformade för att tillgodose transportbehoven hos denna målgrupp. Denna grupp är dessutom en relativt stor (och växande) befolkningsgrupp. De nya anropsstyrda kollektivtrafiklinjerna kommer dock även att gynna andra ekonomiskt utsatta grupper på landsbygden, såsom personer med funktionsnedsättning och arbetslösa, och linjerna kommer också särskilt att tillgodose dessa grupper.

Enligt Kommunernas socialtjänst (den kommunala socialtjänstmyndigheten på Åland) är särskilt personer med låg inkomst, som är beroende av socialbidrag eller färdtjänst eller som har en funktionsnedsättning och bor på landsbygden sårbara för transportfattigdom. Särskilt äldre personer är en viktig målgrupp eftersom de ofta lider av ovan nämnda utmaningar.

Den primära målgruppen för projektet att införa anropsstyrd kollektivtrafik består huvudsakligen av de 3783 personer (enligt den senaste befolkningsräkningen) som är över 65 år i de utvalda kommunerna, men detta hindrar inte, som nämnts ovan, att andra ekonomiskt utsatta grupper och övriga från att använda tjänsten. Riktmärket (och utgångspunkten) är att tjänsten ska vara öppen för alla och ha samma villkor som annan kollektivtrafik under testperioden. Om målgrupperna drabbas negativt av att andra grupper använder tjänsten kan villkoren behöva justeras för att tillgodose dessa fokusgrupper. En åtgärd kan vara att ha förtur för utsatta grupper och/eller ha lägre priser för tjänsten för dessa grupper.

Dessutom, som beskrivits ovan, är Åland ett bilberoende ö-samhälle (och har den högsta personbilstätheten i Norden). Under sådana omständigheter kan någon som saknar möjlighet att köra bil (till exempel saknar

körkort eller saknar fysiska eller medicinska krav för att köra bil) anses ha allvarligt begränsade möjligheter att röra sig i samhället och utföra ärenden och få ta del av samhällsservice.

Tabell 4. Antal registrerade körkort på Åland uppdelat efter åldersgrupp, område och kön (31.12.2022)

Bostadsort/ <i>Residence</i> Kön/ <i>Sex</i>	Ålder/ <i>Age</i>								
	Totalt	-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-84	85+
Totalt	22 950	2 095	2 647	3 245	3 867	4 541	3 948	2 138	469
Kvinnor	11 166	931	1 250	1 581	1 913	2 309	2 003	991	188
Män	11 784	1 164	1 397	1 664	1 954	2 232	1 945	1 147	281
Mariehamn	7 858	791	960	1 076	1 204	1 325	1 411	897	194
Kvinnor	3 911	365	438	513	599	702	780	430	84
Män	3 947	426	522	563	605	623	631	467	110
Landsbygden	11 771	1 176	1 501	1 826	2 043	2 153	1 798	1 049	225
Kvinnor	5 656	515	740	900	990	1 074	865	484	88
Män	6 115	661	761	926	1 053	1 079	933	565	137
Skärgården	1 406	114	146	133	164	297	311	191	50
Kvinnor	598	49	63	50	75	131	138	76	16
Män	808	65	83	83	89	166	173	115	34
Utanför Åland/<i>Outside Åland</i>	1 915	14	40	210	456	766	428	1	-
Kvinnor	1 001	2	9	118	249	402	220	1	-
Män	914	12	31	92	207	364	208	-	-
<i>Könsfördelning, procent/Gender balance, per cent</i>									
Kvinnor	48,7	44,4	47,2	48,7	49,5	50,8	50,7	46,4	40,1
Män	51,3	55,6	52,8	51,3	50,5	49,2	49,3	53,6	59,9

Källa/*Source*: LR, Fordonsmyndigheten/*The Government of Åland, the Vehicle Authority*

Statistiken över antalet körkort, tillsammans med befolkningsstatistiken i avsnittet ovan, ger möjlighet att bedöma andelen personer utan bilkörkort efter ålder och kön. Som man kan förvänta sig har färre äldre kvinnor bilkörkort. Totalt finns det 6 555 registrerade körkort i åldersgrupperna 65 år och äldre. Det lämnar oss med mer än 900 äldre som saknar körkort.

Projektet att införa anropsstyrd kollektivtrafik på Åland stöder en övergång till ekonomiskt och klimatomkostligt hållbara transportsätt och bidrar därmed till minskning av växthusgasutsläpp. Utsläppsminskningen förväntas dock bli relativt blygsam eftersom utsläppsminskningseffekten av införande av kollektivtrafikstjänster är större i tätbefolkade områden än i glesbygd.

Landskapsregeringen kommer att kräva utsläppsfria fordon i utvärderingskriterierna för upphandling av anropsstyrd kollektivtrafik. Övergången till elfordon kan också bidra till att bromsa ökningen av

kollektivtrafikkostnaderna och på lång sikt möjliggöra mer ekonomiskt hållbara och marknadsdrivna kollektivtrafiktjänster och anropsstyrda transporttjänster.

Landskapsregeringen förväntar ett positivt bidrag till klimatet genom en förväntad minskning av koldioxidutsläppen med 810 ton per år. Metoden som används för att beräkna minskningen är att man ser varje resa som en ersättning för en bilresa. En typisk bil på Åland kan förväntas använda 0,8 liter bränsle per mil. En liter motsvarar cirka 2,7 kg koldioxid (IPCC-standard).

Projektet skulle göra det möjligt för landskapsregeringen att få erfarenhet och bygga en användarbas för anropsstyrda kollektivtrafiktransporter, vilket skulle stödja beslutsfattandet huruvida anropsstyrda kollektivtrafiklinjer kan fortgå efter att finansieringen från SCF upphör. Projekten måste vara tillräckligt långa för att etablera efterfrågan och en användarbas. Initiativet ger också en möjlighet att främja kunskapsutbyte mellan myndigheter och berörda kommuner om framgångar och utmaningar med anropsstyrda transporter inom kollektivtrafik.

En beskrivning av hur åtgärden eller investeringen genomförs (medlen för genomförande), med hänvisning till medlemsstatens administrativa kapacitet på central och i förekommande fall regional och lokal nivå, med en förklaring av hur medlen kommer att absorberas i tid och kanaliseras till subnationella nivåer, i tillämpliga fall.

Ålands landskapsregering kommer att ansvara för genomförandet av projektet. Projektet kommer att genomföras och övervakas av landskapsregeringen.

Informationsspridning om den nya tilltänkta anropsstyrda kollektivtrafiktjänsten till målgrupperna kommer att vara en utmaning innan och under drift av tjänsten, eftersom tjänsten kommer att riktas till specifika målgrupper (ekonomiskt utsatta, äldre etc.) som kan vara svåra delge information till. Denna utmaning kommer att hanteras genom informationskampanjer och samarbete med berörda kommuner och de organisationer och myndigheter som arbetar sociala frågor och tjänster. Samarbetsstrukturer kommer att upprättas åtminstone med den huvudsakliga kommunala socialtjänstmyndigheten Kommunernas socialtjänst samt de kommuner som berörs av åtgärden.

Som nämnts ovan planerar landskapsregeringen att genomföra projektet att införa och testa anropsstyrda kollektivtrafiklinjer på fasta Åland (inklusive Vårdö). Projektet kommer att innehålla fyra huvudfaser: 1) planeringsfas för att hitta och planera de exakta sätten att genomföra projektets mål, 2) upphandling av anropsstyrda transporttjänster genom en offentlig upphandlingsprocess, 3) genomförande av projektet enligt projektplanen för införande av anropsstyrda kollektivtrafiklinjer, och 4) projektutvärdering.

Projektplaneringen kommer att bidra till den slutliga utformningen av de kommande anropsstyrda kollektivtrafiklinjerna. Projektets planeringsfas kommer att utveckla den exakta utformningen, serviceplanen och servicenivån ytterligare, till exempel om den anropsstyrda transporttjänsten kommer att vara helt flexibel eller semiflexibel, antalet servicelinjer och de exakta rutterna för servicelinjerna.

En förklaring av hur åtgärden eller investeringen kommer att syfta till att åtgärda bristande jämställdhet, i tillämpliga fall.

Projektet riktar sig inte specifikt mot något kön. Den kan dock indirekt ha en positiv effekt på ojämlikheten mellan kvinnor och män eftersom äldre kvinnor generellt sett är en mer ekonomiskt sårbar grupp än äldre män.

Det finns också fler äldre kvinnor än män som har begränsade transportmöjligheter eftersom fler äldre kvinnor än män saknar körkort (se avsnittet ovan).

Tidsplanen för åtgärden

Projektperioden för projektet kommer att vara från kvartal 4 år 2027 och avslutas den 30 juni 2032.

Tidsplan

1. En detaljerad projektplan för att genomföra projektets mål. Start- och slutkvartal: Q4 2027–Q1 2028.
2. Offentlig upphandling av begäran om kollektivtrafik genom en offentlig upphandlingsprocess. Anbudsbegäran publiceras: Q1–2028. Undertecknande av avtal med tjänsteleverantör: Q2–2028.
3. Start av den av anropsstyrda trafiken senast under Q1 2029 genom den offentliga upphandlingsprocessen anges i punkt 2 ovan. Den anropsstyrda kollektivtrafiken ska vara i drift enligt projektplanen. Start- och slutkvartal: Q1 2029–Q4 2031. Om möjligt så ska trafiken kunna starta tidigare.
4. Utvärdering. Start- och slutkvartal: Q1–Q2 2032.

2.2.1.1.2 Inte orsaka någon betydande skada

Efterlevnad av principen "Do No Significant Harm" (DNSH-principen). Projektet är uppfyller DNSH-principen enligt artikel 17 i förordning(EU) 2020/852.

Question	Yes/No	Justification of the absence of significant harm, taking into account the foundations set out in Section 1.
Is the activity or asset in the list of excluded activities and assets of any sector-specific annex?	Nej	



<i>Climate change mitigation:</i> Is the activity or asset expected to lead to significant GHG emissions?	Nej	Ingen betydande skada
<i>Climate change adaptation:</i> Is the activity or asset expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	Nej	Ingen betydande skada
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the activity or asset expected to be detrimental: (i) to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or (ii) to the good environmental status of marine waters?	Nej	Ingen betydande skada.
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the activity or asset expected to: (i) lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or (ii) lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource ³⁰ at any stage of	Nej	Ingen betydande skada



its life cycle which are not minimised by adequate measures; or (iii) cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?		
<i>Pollution prevention and control:</i> Is the activity or asset expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?	Nej	Projektet förväntas inte öka utsläppen av växthusgaser. I stället möjliggör den en övergång från användning av fossilbaserade transporter i bil till fossilfri kollektivtrafik, vilket minskar utsläppen per passagerare. Tillgången till utsläppsfria taxibilar är god, medan tillgången till utsläppsfria minibussar är för närvarande begränsad, men den förväntas förbättras avsevärt under SCF:s livstid och mellan de finansieringsomgångar som genomförs inom fonden. De upphandlade leverantörerna av anropsstyrd kollektivtrafik kommer att vara skyldiga att använda fordon som drivs helt med förnybara drivmedel (så som el). I kommissionens DNSH-anvisning för den sociala klimatfonden (bilagan om transporter, punkt T4) anges att kraven på däck gäller anskaffning och användning av nya fordon. Kraven på däck i DNSH-anvisningen är alltför strikta med hänsyn till tillgången på däck som uppfyller kraven samt den administrativa börda som tillsynen förutsätter (se ovan stödet för anskaffning av tung materiel riktat till mikroföretag). Det är också oklart när ett fordon i bruk upphör att vara "nytt". Finlands ståndpunkt är därför att bestämmelserna om däck inte bör tillämpas i samband med dessa åtgärder.

<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the activity or asset expected to be: (i) significantly detrimental to the good condition³³ and resilience of ecosystems; or (ii) detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?	Nej	Ingen betydande skada.
---	------------	-------------------------------

2.2.1.1.3 Delmål, mål och tidsplan

Delmål 1: Tecknat avtal med en tjänsteleverantör efter en offentlig upphandling baserat på projektplanen (Q2/2028)

Beskrivning

Landskapsregeringen har tecknat ett avtal med en tjänsteleverantör efter landskapsregeringens offentliga upphandling av anropsstyrda kollektivtrafiklinjer. Upphandlingsdokumenten kommer att innehålla en detaljerad beskrivning av typen av anropsstyrd tjänst, servicenivån och utformningen av kollektivtrafiklinjerna i de utvalda kommunerna. Utformningen av de anropsstyrda kollektivtrafiklinjerna i de utvalda kommunerna kommer att ta hänsyn till tillgången till kollektivtrafik och geografisk lokalisering av områden med större andel låginkomsttagare.

Syftet med den offentliga upphandlingen är att teckna ett flerårigt avtal med en tjänsteleverantör som når de målgrupper som landskapsregeringen identifierar under projektplaneringen.

Mål 1: Transporttjänster för anropsstyrd kollektivtrafik driftsätts (Q4/2029)

Beskrivning

Anropsstyrd kollektivtrafik har inletts med minst tre anropsstyrda linjer för kollektivtrafik som trafikerar minst fem kommuner minst fem dagar i veckan och når de målgrupper som landskapsregeringen identifierat under projektplaneringen.

Mål 2: Transporttjänster för anropsstyrd kollektivtrafik har etablerats

Beskrivning

Att ha minst 200 unika användare (det vill säga personer som har provat linjen minst en gång) i tjänsten för anropsstyrd kollektivtrafik innan utgången Q4 2032.

Varför det specifika målet eller delmålet valdes

Milstolparna och målet valdes för att effektivt övervaka framstegen i genomförandet av projektet. Kollektivtrafiksystemet kommer att förbättras i områden på landsbygden med dålig eller obefintlig kollektivtrafik genom landskapsregeringens projekt för att upphandla anropsstyrda kollektivtrafiktjänster. Anledningen till att målet om minst 5 kommuner valdes beror på bedömningen att den norra delen av fasta Åland (kommunerna Sund, Saltvik, Finström, Geta och Vårdö) kommer att prioriteras för att etablera anropsstyrda kollektivtrafiklinjer på grund av befolkningsstorlek, geografi, inkomst och tillgänglighet till nuvarande kollektivtrafiklösningar. I den andra prioriteringsnivån hittas kommunerna Eckerö, Hammarland, Lemland och Lumparland, och i den tredje prioriteringsnivån hittas Jomala.

Tabell 5. Hushållsinkomster på Åland per kommun, 2023

Bostadshushållens inkomster efter år och kommun			
		Befolkning	Bruttoinkomst, medelvärde
2023	Brändö	417	77 614
	Eckerö	913	62 155
	Finström	2 559	68 686
	Föglö	480	68 849
	Geta	497	60 845
	Hammarland	1 606	66 864
	Jomala	5 644	81 181
	Kumlinge	285	58 650
	Kökar	221	54 871
	Lemland	2 093	82 542
	Lumparland	351	68 206
	Saltvik	1 745	67 748
	Sottunga	114	62 255
	Sund	971	62 862
	Vårdö	455	69 734
	Mariehamn	11 572	68 195
	Hela Åland	29 923	70 575
	Prioritet 1 = green		



	Prioritet 2 = yellow		
	Prioritet 3 = blue		

För information om disponibel inkomst enligt ålder på Åland, se tabell 3 ovan.

Skälet till att skärgårdskommunerna Föglö, Sottunga, Kökar, Kumlinge och Brändö undantas från det föreslagna projektet är att landskapsregeringen bedömer att det inte finns tillräckligt med kritisk befolkningsmassa eller tillräckligt med färjetrafik mellan öar och fasta Åland för att denna typ av anropsstyrd kollektivtrafik ska fungera effektivt i dessa kommuner och att det därför inte skulle vara ekonomiskt eller praktiskt genomförbart att ha denna tjänst i respektive skärgårdskommuner. I skärgårdskommunerna finns det för närvarande matartrafik till och från skärgårdsfärjor som är utformade som "semi"-anropsstyrd trafik (ansluter endast skärgårdsfärjorna om det finns ett behov).

Vad milstolpen (delmålen) eller målet mäter

Milstolpe 1 mäter slutet av projektplaneringsfasen, genomförande av upphandlingsprocessen och undertecknandet av ett kontrakt med en tjänsteleverantör och verifieras genom publicering av anbudsinfordran och kontraktet med tjänsteleverantören.

Mål 1 uppnås när den anropsstyrda kollektivtrafiken har etablerats, i form av minst tre servicelinjer, och erbjuds minst fem dagar i veckan i första hand de fem högst prioriterade kommunerna.

Mål 2 Målet är att och att ha nå minst 200 unika användare senast år Q4 2032.

Vilken metod och källa som kommer att användas och hur man objektivt kommer att kontrollera att delmålet eller målet uppnås korrekt

Se informationen ovan.

Vilken är utgångspunkten och vilken nivå ska uppnås?

Se informationen ovan. För närvarande finns ingen anropsstyrd kollektivtrafiklösning på fasta Åland.

När de slutliga delmålen eller målen kommer att uppnås

Q4 2031. Se även informationen ovan.

Vem och vilken institution ska ansvara för genomförande, mätning och rapportering

Ålands landskapsregering.

2.2.1.1.4 Finansiering och kostnader

Använd metod, underliggande antaganden och motivering av dessa antaganden

2027–2028

Det förväntas att perioden Q4 2027–Q1 2028 kommer att ägnas åt att etablera projektet och anställa en projektledare/utbildare/serviceperson. Kostnaden för en heltidsanställd person uppskattas till 65 000 euro per år. Tjänsten/tjänsterna och resursbehoven kan eventuellt delas på flera personer. Andra kostnader som behöver täckas är externa tjänster såsom planering och upphandling av trafik samt eventuella kringtjänster (t.ex. boknings- och informationssystem). Budgeten för detta är 120 800 euro för 2027 och 2028

2029–2031

Den årliga kostnaden per fordon (minibuss med eldrift) uppskattas till cirka 200 000–250 000 euro när tjänsten tillhandahålls alla dagar. Om möjligt, om de ekonomiska ramarna så tillåter, skulle tjänsten kunna göras tillgänglig även på helger. Med en årlig budget på cirka 850 000 euro för de tre verksamhetsåren (2029–2031) uppskattas att minst 3 anropsstyrda kollektivtrafiklinjer kan finansieras med ett fordon per linje eller 2 linjer med 2 fordon per linje. Utöver tillhandahållande av de anropsstyrda transporterna kommer tjänsteleverantörerna vara skyldiga att inkludera informationstjänster, digitala mobilitetstjänster och bokningstjänster som en del av planeringen och driften av den anropsstyrda kollektivtrafiken. Dessa åtgärder kan också inkludera marknadsföring och vägledning av tjänster och tillgänglighet. Intäkterna från biljetter är 100 000 euro över projektet baserat på en beräkning på 2,5 euro per resa (samma pris som en bussbiljett).

Utöver transportupphandling inkluderar de stödberättigande kostnaderna för projektet för att införa anropsstyrd kollektivtrafik på Åland personalkostnader, tjänsteköp, boknings- och informationssystem, material och förnödenheter. Upphandlingen av anropsstyrd kollektivtrafik kommer att täcka hela kostnaden den anropsstyrda kollektivtrafiktjänsten.

2032

Budgeten för 2032 kommer att täcka kostnaderna för att avveckla projektet och etablera en fortsättning på anropsstyrd kollektivtrafik integrerad i kollektivtrafiksystemet, inklusive slutrapport, redovisning och övergång av projektet till löpande verksamhet. Kostnaden beräknas till projektledarens lön i 5 månader för att slutföra slutrapporteringen.

Beräknade totala kostnader för åtgärden/projektet: 2 628 800 euro, varav

kostnader som begärs täckta av SCF: 1 896 800 euro,

- kostnader som ska täckas av Ålands landskapsregering: 632 000 euro samt



- kostnad täckt av passageraravgifter: 100 000 euro.

År	Årlig budget för projektet (euro)
2027	20 000
2028	120 800
2029	820 000
2030	820 000
2031	820 000
2032	28 000
Totalt	2 628 800

Den vägledande tidsplanen för när dessa kostnader förväntas uppstå

Tabellen nedan visar projektets totala budget med en årlig fördelning. Passageraravgifterna förväntas bli 100 000 euro. Totalt skulle 1 896 800 euro från SCF anslås till projektet (75 % av den totala finansieringen exklusive passageraravgifter), medan resterande 632 000 (25 %) tillhandahålls av Ålands landskapsregering som medfinansiering.

Measure	Period		Estimated costs to be funded (€)							
	From	Until	Total	Annual Breakdown						
Introduction of on-demand public transport in Åland					2027	2028	2029	2030	2031	2032
	1.10.2027-	30.6.2032								
Aprox. budget allocation per year			2 628 800		20000	120800	820 000	820 000	850 000	28 000

Information om det nationella bidraget till de totala kostnaderna för åtgärden eller investeringen

Beräknade totalkostnader: 2 628 800 euro, varav

Kostnader som begärs täckas av fonden: 1 896 800 euro

Kostnader som ska täckas av det nationella bidraget: 632 000 euro.

Kostnad täckt av passageraravgifter: 100 000 euro.

Eventuell information om vilken finansiering från andra unionsinstrument som är eller skulle kunna bli aktuell för samma åtgärd

Ingen annan EU-finansiering planeras för denna åtgärd.

Information om planerad finansiering från privata källor och vilken hävstångsnivå som eftersträvas, om relevant

Passageraravgifter.

Motivering av de uppskattade kostnadernas rimlighet och trovärdighet, där så är nödvändigt, med beaktande av nationella särdrag

Se informationen ovan.

Beräknade totala kostnader för åtgärden

2 628 800 €

2.2.1.1.5 Motivering för att gynna andra än utsatta grupper

Den primära målgruppen för åtgärden är huvudsakligen befolkningen över 65 år bosatta på landsbygden i de utvalda kommunerna, men detta hindrar inte, som anges ovan, att andra utsatta grupper och övriga från att använda tjänsten. Riktmärket (och utgångspunkten) är att tjänsten ska vara öppen för alla och ha samma villkor som annan kollektivtrafik under testperioden. Om målgruppen/målgrupperna drabbas av att tjänsten används av andra grupper kan villkoren behöva justeras för att tillgodose dessa fokusgrupper. Ett alternativ att överväga skulle vara att erbjuda reducerade eller gratis biljettpriser för den/de målgrupp/målgrupper som upplever transportfattigdom.

2.2.1.1.6 Additionalitet

Den föreslagna åtgärden är en ny transporttjänst på Åland som inte skulle vara möjlig utan medel från SCF. Den föreslagna anropsstyrda kollektivtrafiken ska rikta sig till områden och människor på fasta Åland (inklusive Vårdö) med minst tillgång till befintlig kollektivtrafik, och den kommer att fokusera på att knyta samman landsbygdsområden in målkommunerna med servicecentra och mer tätbefolkade områden i Godby och Mariehamn. Det finns ingen sådan tjänst idag och marknaden för denna typ av tjänster för glesbygd är för liten för något privat initiativ utan offentlig finansiering och stöd.

2.2.1.1.7 Förenlighet med EU:s regler för statligt stöd

Upphandlingar och subventioner för kollektivtrafik följer bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007, enligt vilken ersättningar som betalas till kollektivtrafikföretag anses förenliga med den inre marknaden och är undantagna från skyldigheten att anmäla detta till kommissionen i förväg enligt artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.



2.2.1.2 Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille

2.2.1.2.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Henkilöautojen keski-ikä on Suomen autokannassa korkea, lähes 14 vuotta. Vaihtoehtoisia käyttövoimia (joista 94 % sähköä, ml. ladattavat hybridit) käyttäviä autoja oli vuoden 2025 lopussa Suomen autokannassa 13,8 %.¹⁵

Liikennekäytössä olevista täyssähköautoista ja ladattavista hybrideistä huomattava osuus kuuluu ylimpiin tulodesiileihin lukeutuville auton haltijoille. Aiemmissa tulodesiileissä kokonaan tai osittain sähkökäyttöisiä henkilöautoja oli vuonna 2022 vain muutamia prosentteja, kun kahdessa ylimmässä tuloluokassa pelkästään täyssähköautojen osuus oli vuonna 2022 noin 20–36 %. Kaikkien yksityishenkilöillä liikennekäytössä olleiden henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat lähes 5 prosenttia pienemmät verrattuna alimpiin tulodesiileihin lukeutuvien henkilöiden omistamien autojen keskimääräisiin päästöihin.¹⁶

Pienituloisilla kotitalouksilla ajoneuvojen käytön osuus (polttoaineet, huolto, korjaus) liikenteen kulueristä on korkeampi kuin muilla: pienituloisimmalla 20 prosentilla ajoneuvojen käyttöön menee 63 prosenttia liikenteen kuluista, kun suurituloisimmalla 20 prosentilla vastaava osuus on 43 prosenttia. Polttoaineen hinnannousu kasvattaa ajoneuvojen käytön kuluja. Kuvaus arvioiduista ETS2:n vaikutuksista on luvussa 1.5. Vaikutukset riippuvat päästöoikeuden hinnasta ja ajokilometrien määrästä ja näistä riippuen arvio vuotuisen kustannuksen noususta vaihtelee 60–320 euron välillä, kun päästöoikeuden hinta on vähintään 30 ja korkeintaan 60 euroa CO₂-tonnilta.

Suomessa autoriippuvuutta esiintyy erityisesti siellä, missä työpaikan ja olennaisten palvelujen saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikko. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın valtakunnalliseen liikenne-ennustemallilla (VALMA¹⁷) tehdyn tarkastelun mukaan 2,8 % (noin 160 000 henkilöä) Suomen väestöstä asuu alueilla, joissa ei ole lainkaan joukkoliikenneyhteyksiä. 2,9–5 % väestöstä asuu alueilla, joilla yhteyksiä on hyvin vähän. Joukkoliikenteen puutosalueita on kaikkialla Suomessa, mutta erityisesti harvimminkin asutuilla seuduilla. Auton omistusaste joukkoliikennepuutosalueilla on noin 0,54 ajoneuvoa per kotitalous ja keskimäärin Suomessa 0,45 ajoneuvoa per kotitalous.

Myös keskimäärin hyvän joukkoliikennesaatavuuden alueilla harvemmin liikennöitynä vuorokauden aikoina (yöllä, varhain aamulla, myöhään illalla) joukkoliikenteen saatavuus voi olla huono ja johtaa auton käytön tarpeeseen, esimerkiksi hoito-, turvallisuus- ja rakennusaloilla työskentelevillä henkilöillä.

¹⁵ Tilastokeskus, Traficom.

¹⁶ Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018–2022, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2023.

<https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/T%C3%A4yss%C3%A4hk%C3%B6k%C3%A4ytt%C3%B6isten%20henkil%C3%B6autojen%20hankintatuen%20vaikuttavuus%20vuosina%202018-2022.pdf>

¹⁷ <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/liikenteen-ennusteet-ja-mallit/valma>



Vaasan yliopiston ja Teknologian tutkimuskeskus VTT:n maaseutualueiden liikenneköyhyyttä tarkastelleen MaaElli-hankkeen kyselytutkimuksessa yli puolet vastaajista totesi joukkoliikenteen puutteen haasteeksi liikkumisen kannalta. Tutkimuksen tarkasteluaikana olivat vuodet 2022–23. Erityisesti vuonna 2022 polttoaineen hinnat olivat korkealla ja yli puolet vastaajista kertoi, että autoilu on käytännössä ainoa vaihtoehto arjessa, mutta liikkumiseen ei ole entiseen tapaan varaa. Kulkemishaasteita oli osin ratkottu reittejä ja liikkumistarpeita suunnittelemalla (44 % vastaajista), mutta myös kulkemista säännöllisesti väliin jättämällä (25 %). Erityisesti harrastuksiin ja palveluihin kulkemista vähennettiin.

Pienituloisilla henkilöillä ajoneuvon uusiminen vaatii käytettävissä olevaan tuloon nähden huomattavia taloudellisia panostuksia. Uuden tai uudehkon (vuosien 2022–24 mallit) sähköauton hinta oli Suomessa vuoden 2024 elokuussa keskimäärin 44 000–66 000 euroa. Vastaavan ikäisten bensiiniautojen hinta oli keskimäärin 24 000–34 000 euroa.¹⁸ Sähköautoja on Suomessa toistaiseksi huomattavasti enemmän varakkaissa kuin pienituloisissa asutokunnissa. Suomessa on 2018–2022 ollut käytössä täyssähköautojen hankintatuki. Tätä tukea hakeneiden henkilöiden keskimääräiset ansiotulot valtion verotuksessa olivat 54 030 euroa ja käytettävissä olevat rahatulot 41 970 euroa.¹⁹ Tuki ei siis ole kohdentunut pienituloiseen tai alempaan keskituloiseen väestönosaan, mikä viittaa siihen, että uuden sähköauton hankintahinta on ollut näille ryhmille liian korkea hankintatuesta huolimatta.

Tulorajoitteinen romutuspalkkio edistää autokannan uusiutumista ja liikenteen päästövähennyksiä haavoittuvien kotitalouksien asema huomioiden. Tulorajoitteisella romutuspalkkiolla parannetaan pienituloisten henkilöiden mahdollisuutta vaihtaa fossiilista polttoainetta kuluttava, käyttöiän loppua lähestyvä autonsa täyssähköautoon. Romutuspalkkio myönnetään liikennekäytössä olevasta autosta, jolloin tuen voidaan katsoa kohdentuvan henkilöille, joilla on arjessaan tarvetta auton käyttöön. Näin voidaan vähentää haavoittuvuutta polttoaineen hinnannousulle ja mahdollistaa liikkumistarpeiden tyydyttämistä tilanteissa, jossa auton käytölle ei ole vaihtoehtoa. Mikäli pienituloisten siirtymää pois fossiilista polttoaineista käyttävistä ajoneuvoista ei edistetä, fossiilisen polttoaineen hinnannousun vaikutukset tulevat jatkossa entistä voimakkaammin kohdistumaan tähän ryhmään. Tämä voi kasvattaa liikenneköyhyyttä tai sen riskiä erityisesti tulevina vuosina, kun ETS2:n päästöoikeuksien katto alenee ja vaikutus fossiilisen polttoaineen hintaan voimistuu.

Jotta pienituloisilla kotitalouksilla olisi todellinen mahdollisuus siirtyä sähköautoon, on välttämätöntä, että tuki kattaa myös käytetyt täyssähköautot. Liikenteen käyttövoimamurroksen edetessä käytettyjen täyssähköautojen määrällisen saatavuuden, mallitarjonnan ja suorituskyvyn arvioidaan huomattavasti paranevan Suomessa 2020-luvun loppua kohti. Uusina hankittuja täyssähköautoja tulee yhä enemmän käytettyjen autojen markkinoille ja myös käytettynä maahantuotujen täyssähköautojen määrien odotetaan kasvavan. Maaliskuussa 2025 Suomen käytettyjen täyssähköautojen hintahaarukka markkinoilla on ollut suuri, 5 000–100 000 euroa. Sosiaalisesta ilmastorahastosta toteutettavalla romutuspalkkiolla hankittavien käytettyjen ajoneuvojen arvioidaan olevan pääasiassa korkeintaan 13 000 euron hintaisia. Traficom on arvioinut, että vuonna 2026 käytettyjen autojen markkinoilla olisi noin 4000 kappaletta enintään 13 000 euron hintaista käytettyä täyssähköautoa ja tämä määrä maltillisessa arviossa lähes viisinkertaistuisi

¹⁸ Tilastokeskus.

¹⁹ Traficom muistio 503581/04.04.06/2024.

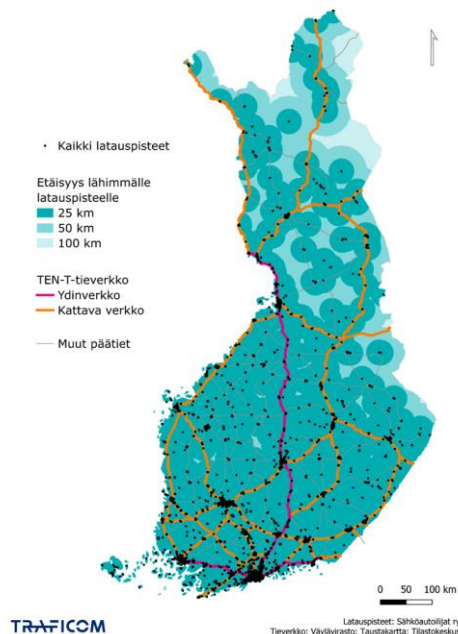


vuoteen 2032 tultaessa.²⁰ Edullisempia leasing-täyssähköautoja (300–400 eur/kk) on myös alkanut tulla Suomen markkinoille ja mikäli niiden saatavuus edelleen paranee, myös leasing voi olla varteenotettava vaihtoehto romutuspalkkion käyttämiselle.²¹

Sähköautojen avoimesti saatavilla oleva latausinfrastruktuuri on kehittynyt Suomessa hyvin vastaamaan sähköajoneuvojen määrän kehitystä. Julkinen latauspiste on saavutettavissa kaikkialla Suomessa 100 kilometrin säteellä ja pääosassa maata 50 km säteellä (kuva 6). Suurteholatauspisteitä on erityisesti kaupungeissa ja vilkkaimpien teiden varsilla ja niiden kattavuus on viime aikoina huomattavasti parantunut.

Kuva 6. Julkiset latauspisteet Suomessa vuoden 2025 lopussa. Lähde: liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Yleisesti saatavilla oleva latausverkosto 2025



Kotilatausmahdollisuudella on arvioitu olevan merkittävä, jopa ratkaiseva rooli sähköautoilulle.²² Noin 40 prosenttia suomalaisista asuu omakoti- tai paritaloissa, joissa sähköautojen latauksen järjestäminen omalla pihalla on yksinkertaisempaa kuin usean asunnon taloyhtiöissä ja tiiviisti rakennetuissa kaupunkikeskustoissa. Pientalovaltaisella haja-asutusalueella verrattain edullisesti toteutettavissa olevalla perustason kotilatauksella voidaan täyttää lataustarpeita, vaikka avoimesti saatavilla latausinfra on

²⁰ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on arvioinut ajoneuvojen saatavuuden kehitystä tarkastelemalla käytettyjen sähköautojen tarjontaa ja siinä tähän asti tapahtuneita muutoksia, käytettynä maahantuotujen sähköautojen määriä ja tarjonnan muutoksia ja sähköautojen ensirekisteröintien kehitystä.

²¹ Markkinapaikoilla ja autoliikkeissä tarjolla olevat leasingautot.

²² Autoalan Tiedotuskeskuksen ladattavien autojen käyttö- ja lataustapoja koskeva kyselytutkimus 2019–2020.

taajemmin liikennöityjä alueita harvemmassa.²³ Toisaalta sähköautojen määrän kasvu, jota romutuspalkkio osaltaan vauhdittaa eri puolilla Suomea, mahdollistaa paremmin latausinfraan markkinalähtöistä kehitystä Suomen eri osissa. Toistaiseksi maakuntakohtaiset erot vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen suhteellisissa osuuksissa Suomessa ovat suuria. Traficomin tilastotietokannan mukaan pienin osuus on Kainuussa (noin 6 %) ja suurin Uudellamaalla (noin 23 %).

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Kyseessä on romutettavaa polttomoottoriautoa vastaan maksettava täyssähköauton hankintatuki eli romutuspalkkio. Palkkion voi vaihtoehtoisesti käyttää sähköauton leasing-sopimukseen. Palkkion saamisen ehdot vahvistetaan romutuspalkkiota koskevassa lainsäädännössä. Vaikutusarvioinnin perusteella tuen saamisen ehdot ja mitoitusperusteet olisivat seuraavat:

Palkkion voi käyttää uuteen tai käytettyyn täyssähköautoon ja se maksetaan vähintään 10 vuotta vanhaa käytettyä polttomoottoriautoa vastaan. Leasingiin olisi sitouduttava 2–3 vuodeksi.

Palkkioon käytettävä määräraha on 28 miljoonaa euroa kunakin vuonna vuosina 2028–31 sekä 3 miljoonaa euroa tuen välittömään hallinnointiin (uudet tehtävät) liittyviin kuluihin. Ajoneuvokohtainen tuki on aluksi 6 000 euroa. Ajoneuvokohtainen tukisumma on aiemmin käytössä olleita romutuspalkkioita suurempi, jotta mahdollistetaan hankintojen tekemistä sosiaalirahaston kohderyhmälle. Tukisumma voi olla maksimissaan 70 % hankittavan ajoneuvon hinnasta. Ajoneuvokohtaista maksimitukea pienennettäisiin 4 000 euroon vuosiksi 2031–32. Kohtuuhintaisten täyssähköajoneuvojen tarjonnan ennakoidaan kehittyvän ja tulevan paremmin saavutettaviksi myös pienituloisille tulevien vuosien aikana.

Yksi henkilö voi käyttää palkkion hyödykseen vain kerran ja vain yhteen autoon suunnitelman keston aikana.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää romutuspalkkion kriteerit täyttävälle hakijoille hakemusta vastaan. Romutuspalkkiojärjestelmässä palkkion hakijoiden on esitettävä virallisen vastaanottopisteen romutustodistus omistamansa tai hallinnassaan liikennekäytössä olleen auton romutuksesta. Hakijoiden on myös esitettävä asiakirjat romutuspalkkion ehtoja vastaavan ajoneuvon hankinnasta tai pitkäaikaisvuokraussopimuksesta.

Vajaa puolet käytettyjen autojen kaupasta Suomessa on yksityishenkilöiden välistä kauppaa.²⁴ Täyssähköautojen osuus (9 % vuonna) käytettyjen autojen kaupasta Suomessa on suurempi kuin niiden osuus Suomen autokannasta (6 %)²⁵, mikä antaa olettaa, että suurin osa Suomessa myytävistä käytetyistä täyssähköautoista myydään autokauppojen kautta. Ruotsissa vuonna 2025 käytössä olevan käytetyn auton romutuspalkkion tavoin yksityishenkilöiden väliseen kauppaan on tarkoituksenmukaista säätää ehtoja, jotka

²³ Tilastokeskus, Asunnot talotyyppin, käytössäolon ja rakennusvuoden mukaan, 2021
https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__asas/statfin_asas_pxt_116f.px/table/tableViewLayout1/

²⁴ Autoalan tiedotuskeskus.

²⁵ Autoalan tiedotuskeskus.



kieltävät romutuspalkkion hyödyntämisen lähisukulaisten henkilökohtaiseen tai elinkeinotoimintaan käyttämän auton hankintaan.²⁶

Hakemusten käsittely sosiaalisen ilmaston rahaston käytön edellyttämine tulotietojen tarkistuksineen vaatii huomattavia hallinnollisia resursseja. Lisäksi, tuen ehtojen selkeään viestintään on kiinnitettävä erityistä huomioita, jotta ihmiset saavat realistisen kuvan tukikelpoisuudestaan ennen romutukseen ryhtymistä. Sitovia ennakkopäätöksiä viranomaisen ei voi tehdä, mutta tulorajojen ja romutettavan ja hankittavan ajoneuvon ominaisuuksista viestimiseen tulee panostaa. Teknisen avun käytöstä hallinnollisten kulujen kattamiseen kerrotaan tämän suunnitelman luvussa 2.4.

Kyseessä on uusi toimenpide. Suomessa on ollut vuosina 2018–22 hankintatuki uuden täyssähköauton hankintaan (2 000 eur/ajoneuvo), joka on ollut yleisesti yksityishenkilöiden haettavissa ilman tulorajaa. Suomessa on toteutettu myös autojen romutuspalkkiokampanjoita, viimeksi vuonna 2021 ja parhaillaan on käynnissä kampanja vuosille 2026–27, jossa alle 140 g / km CO₂ päästävän auton hankintaan voi saada 2000 euron ja nollapäästöisen auton hankintaan 2500 euron palkkion romutettaessa vähintään 10 vuotta vanha auto. Palkkio on yleisesti yksityishenkilöiden haettavissa, ilman tulorajoja. Romutuspalkkiota ei ole aiemmissa eikä nykyisessä kampanjassa ollut mahdollista käyttää käytetyn auton hankintaan.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toimenpide kohdennetaan liikenneköyhyydelle haavoittuviin ryhmiin asettamalla tuloraja romutuspalkkion saajalle ja tämän kotitaloudelle. Tulorajan määrittelyssä käytetään Suomessa käytössä olevia pienituloisuuden rajoja ja se vahvistetaan romutuspalkkiosta säädettyssä laissa.

Suomessa ei ole virallista pienituloisuuden määritelmää, mutta Tilastokeskus käyttää pienituloisuuden määritelmänä Euroopan unionin tilastolaitoksen Eurostatin suositusta, jonka mukaan pienituloisen tulot ovat 60 % mediaanitulosta. Tilastokeskuksen tulorekisteriin perustuvan tiedon mukaan palkka- ja palkkiotulojen mediaani kuukausitulo (brutto) oli vuoden 2025 maaliskuussa 3 234 euroa.²⁷ 60 % tästä olisi 1 940 e/kk eli vuodessa 23 284 euroa. Bruttotulot tulorekisteriin pohjaten kuitenkin vaihtelevat kuukausittain, esimerkiksi kesäisin ne ovat yleensä suuremmat lomarahojen maksun takia. Tukijärjestelmässä tulorajaksi asetettaisiin 60 % viimeisimmän julkaistun virallisen tilaston mukaisesta kokonaisansioden mediaanista.²⁸ Vuonna 2023 kokonaisansioden mediaani oli 3 564 e/kk (brutto). 60 % tästä on 2 138 e/kk ja vuositulo siitä laskettuna 25 660 euroa. Vuonna 2024 vastaavat tulot olivat 2 167 euroa kuukaudessa ja 25 999 euroa vuodessa.²⁹ Traficom on laskenut vuoden asuntokuntien 2023 tulotietojen (bruttotulo) perusteella, että kolmanneksi alimmassa tulodesiilissä yhtä täysi-ikäistä kohti tulot olisivat keskimäärin 24 000 euroa vuodessa. Edelleen Traficom on arvioinut Tilastokeskuksen ja

²⁶ Förordning om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil (SFS 2024:627), 6 §.

²⁷ https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/Kokeelliset_tilastot/Kokeelliset_tilastot__trek/koeti_trek_pxt_131w_fi.px/

²⁸ Kokoikäisten palkansaajien kokonaisansion mediaani sisältää peruspalkkojen lisäksi kaikki säännöllisesti maksettavat lisät sekä luontoisedut ja ylityökorvaukset, mutta eivät lomarahoja ja tulospalkkioita.

²⁹ Suomen virallinen tilasto (SVT): Palkkarakenne [verkkojulkaisu]. ISSN=1799-0076. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 4.6.2026]. Saantitapa: <https://stat.fi/fi/tilasto/pr>



Datahuoneen aineistojen sekä omien aikaisempien tarkastelujensa perusteella, että henkilökohtaisella bruttotulon rajalla 25 000 EUR (kotitalous 32 500 EUR³⁰) romutuspalkkio olisi noin 320 000:n kotitalouden saatavilla, ja kun otetaan huomioon kotitalouksien autot, noin 260 000:n kotitalouden saatavilla. Näissä kotitalouksissa on rekisteröitynä yhteensä noin 400 000 vähintään 10 vuotta vanhaa autoa.

Tuki olisi haettavissa koko Suomessa, jolloin arjessaan auton käytöstä riippuvaliset haavoittuvat kotitaloudet alueesta riippumatta olisivat sen piirissä ja voisivat hankkia käyttökustannuksiltaan edullisemman auton käytössään olevan auton tilalle. Tuki sidottaisiin vanhan ajoneuvon romuttamiseen, minkä avulla polttoainetta paljon kuluttavia, suuripäästöisiä autoja saadaan pois liikenteestä ja korvataan niitä nollapäästöisillä ja turvallisuusominaisuuksiltaan kehittyneemmillä ajoneuvoilla.

Suomessa toteutetuissa romutuspalkkiokampanjoissa ei aikaisemmin ole ollut ylärajaa hankittavan auton hinnalle. Täyssähköauton hankintatuessa hankittavan auton hinnan ylärajana oli 50 000 euroa, mikä on melko lähellä uuden sähköauton keskimääräistä hintaa Suomessa. Sosiaalisesta ilmastorahastosta toteutettavan romutuspalkkion saajien tulorajan oletetaan ohjaavan ajoneuvojen kysyntää edullisempiin (ml. käytettyihin) sähköautoihin ilman hankittavalle ajoneuvolle asetettua enimmäishintarajaa. Rajaamalla hankintahinnalle yläraja on kuitenkin mahdollisuus estää sosiaalisen ilmastorahaston epätarkoituksenmukaista käyttöä, minkä vuoksi max 50 000 euron ylärajan säätäminen hankittavan ajoneuvon hinnalle olisi perusteltua.

Toimenpiteellä arvioidaan mahdollistettavan 22 000 täyssähköisen ajoneuvon hankinta tai leasing ja vanhan auton romuttaminen. Kun I-III tulodesiileissä asuntokunnan keskimääräinen koko on 1,6 henkilöä (I desiilissä 1,42, II desiilissä 1,57 ja III desiilissä 1,8), hankittavan ajoneuvon voidaan laskennallisesti arvioida kohdistuvan noin 35 000 henkilön kotitalouteen. Ei kuitenkaan voida etukäteen tietää, hyödyntävätkö tukea enemmän yksi- ja useampijäseniset asuntokunnat. Tarvittava ajoneuvokohtaisen tuen suuruus riippuu tarjolla olevan ajoneuvokannan kehityksestä sekä tuen kysynnästä. Tuen suuruuden tarkoituksenmukaisuutta suhteessa kysyntään ja ajoneuvomarkkinan kehitykseen tulee arvioida säännöllisesti suunnitelman toimeenpanon edetessä.

Sähköauton hankkiminen tai pitkäaikaisvuokraus edellyttää tavanomaista korkeammasta tuesta huolimatta myös auton hankkijalta omaa rahoitusta. Etenkään pienituloisilla ei tällaisia varoja ole välttämättä valmiiksi käytettävissä. Suomessa useat rahoituslaitokset tarjoavat autorahoitusta (osamaksumahdollisuutta). Suomessa on myös mahdollista saada Euroopan investointirahaston lainantakausta energiaomavaraisuuden parantamista koskeviin lainoihin, tosin ainakin toistaiseksi tätä mahdollisuutta tarjoavat vain muutamat pankit ja se on heikosti tunnettu. Suomessa on myös sosiaalisen luototuksen järjestelmä (laki sosiaalisesta luototuksesta 1133/2022). Hyvinvointialue voi myöntää sosiaalisen luoton henkilölle, jolla ei ole pienituloisuutensa ja vähävaraisuutensa vuoksi mahdollisuutta saada kohtuuehtoista luottoa muulla tavoin, mutta jolla kuitenkin on kyky suoriutua luoton takaisinmaksusta.

³⁰ 30 % korotus henkilökohtaiseen tuloon kahden täysi-ikäisen kotitaloudessa vastaa Kelan asumistukien myöntämisperusteita.



Toimenpiteen arvioitu päästövähennysvaikutus on noin 11 kt CO₂ vuonna 2032 ja kumulatiivisesti vuosina 2028–2032 45 kt CO₂. Asiantuntija-arviona tehty laskelma sisältää epävarmuuksia, sillä romutuspalkkion vaikutukset käytettyjen autojen osto-myyntiketjuihin ovat monimutkaisempia kuin uusien autojen kohdalla.

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Palkkion saamisen ehdot vahvistetaan romutuspalkkiota koskevassa lainsäädännössä. Tuen saamiselle suunnitellut ehdot on esitetty yllä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntäisi romutuspalkkion kriteerit täyttävälle hakijalle hakemuksiin ja niiden yhteydessä toimitettuun dokumentaatioon perustuen. Palkkio myönnettäisiin kertakorvauksena niin hankinnan kuin pitkäaikaisvuokrauksenkin tapauksessa. Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää vielä mahdollisuuksia kohdentaa tukea suoraan leasingyhtiöiden kautta pienituloisille henkilöille ottaen huomioon EU:n valtiontukisäännöt.

Tuen hallinnoinnin edellyttämiin resursseihin osoitettaisiin rahaston teknistä apua.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Toimenpiteelle ei ole arvioitu tasa-arvovaikutuksia. Suomessa yhden hengen kotitalouksista miehet omistavat naisia enemmän autoja. Miehet myös liikkuvat naisia useammin auton kuljettajana kaikissa täysi-ikäisten ryhmissä.

Toimenpiteen aikataulu. Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan tuen osalta aikataulu tuen asteittaiseksi vähentämiseksi.

Romutuspalkkion hakeminen olisi mahdollista vuoden 2028 alusta (tai 2027 loppupuolelta) vuoden 2031 puoleen väliin ja palkkion maksaminen vuoden 2032 heinäkuun loppuun asti. Palkkion oltua käytössä korkeintaan kaksi vuotta arvioidaan romutuspalkkion kohdentumista ja vaikuttavuutta ja mahdollista tarvetta tehdä muutoksia tuen ehtoihin ja sosiaaliseen ilmastosuunnitelmaan. Muutokset voisivat koskea ajoneuvokohtaisen tukisumman suuruutta tuloajaa, mikäli tuen kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa tarkoituksenmukaisella tavalla.

2.2.1.2.2 Ei merkittävää haittaa

Nollapäästöiset henkilöautot ovat DNSH-kriteerien mukaisia, kun nollapäästöiset uudet ajoneuvot täyttävät sosiaalista ilmastorahastoa koskevan DNSH-ohjeen liikenteen liitteessä³¹ esitetyt renkaita koskevat kriteerit. Tämän mukaan hankittavien uusien ajoneuvojen renkaiden tulisi täyttää luokan A tai B vaatimukset polttoainetaloudellisuuden ja A-luokan vaatimukset vierintämelun suhteen. Mikäli romutuspalkkiota käytettäisiin uuteen (ei käytettyyn) autoon, näiden vaatimusten täyttämistä tulisi siten edellyttää

³¹ Annex 2

to the Commission Notice Technical Guidance on applying the "do no significant harm" principle under the Social Climate Fund Regulation, T3. Zero-emission vehicles of categories M1.

romutuspalkkiota myönnettäessä. On huomionarvioista, että ilmastorahaston renkaita koskevat kriteerit ovat kestävän rahoituksen taksonomian kriteerien yhteydessä määriteltyä tiukemmat: sen sijaan, että puhutaan ylimmästä luokasta, jossa on renkaita, on suoraan määritelty vaadittavat luokat.

Suomi hakee vapautusta renkaita koskevien vaatimuksien soveltamisesta romutuspalkkion yhteydessä, sillä:

Energiatehokkaat renkaat mahdollistavat pidemmän käyttömatkan yhdellä ajoneuvon latauksella, mikä voi kannustaa hankkimaan energiatehokkaita renkaita sähköautoihin. Renkaita, jotka täyttävät sekä energiatehokkuuden osalta A-B -luokkien vaatimukset sekä melun osalta A-luokan vaatimukset, on kuitenkin rajoitetusti tarjolla, eivätkä myynnissä olevat uudet sähköautot useinkaan täytä näitä vaatimuksia. Valikoimaa rajoittaa edelleen, jos ajo-olosuhteiden takia on tarpeen käyttää märkäpidon kannalta ylimpiin luokkiin kuuluvia renkaita. Huhtikuussa 2026 EPREL-tietokannassa vaatimukset täyttävien henkilöautorenkaiden (C1) valikoima oli seuraava:

	C1 kesärenkaat		yht.	C1 severe snow 3PMSF*		yht.	C1 M+S**		yht.
energiatehokkuus	A	B		A	B		A	B	
ulkoinen melu	A	A		A	A		A	A	
kpl	1568	2256	3824	11	432	443	0	27	27
osuus kaikista	1,1 %	1,6 %	2,8 %	0,0 %	0,6 %	0,6 %	0,0 %	4,5 %	4,5 %
kaikki kpl			137274			76360			594

*3PMSF=lumihiutalesymbolilla (3 Peak Mountain Snow Flake) merkityt renkaat, jotka ovat läpäisseet sertifioitun laboratorion testauksen talvipito-ominaisuuksien osalta. Pakollinen henkilöautojen kitka- ja muissa nastattomissa talvirenkaissa Suomessa (Tieliikennelaki (729/2028, 105 § ja määräys TRAFICOM/420043/03.04.03.00/2019, 2.1).

**M+S=mutaisessa ja lumisessa ympäristössä ajoon soveltuva rengas.

Suomessa ei ole tehty erillistä tutkimusta myynnissä olevien uusien autojen renkaista, mutta ruotsalaisen tutkimuksen (Mobility Sweden) mukaan alle 10 % sähköautoista myydään em. vaatimusten mukaisilla renkailla. Ei ole syytä olettaa, että Suomessa suhde olisi ainakaan tätä suurempi (sääolot ovat maissa samanlaiset ja Ruotsissa markkina Suomea suurempi). Asiasta ollaan vielä tekemässä tarkempaa selvitystä.

Valtaosassa tuella hankittavia uusia sähköautoja renkaat olisi siis vaihdettava autoon ennen niiden myymistä. Tämä ensinnäkin kasvattaisi kustannuksia (uusien renkaiden hinta veloitettaisiin ajoneuvon hankkijalta) eikä välttämättä johtaisi ympäristön kannalta parempaan lopputulokseen: käyttökelpoiset renkaat todennäköisesti siirrettäisiin toiseen autoon, jolloin ne tulisivat joka tapauksessa käyttöön tai jos renkaat hävitettäisiin, olisi kyse resurssien tuhlauksesta.

Rengasvaatimus olisi myös mahdollista välttää kokonaan rajaamalla tuki ainoastaan käytettyihin sähköautoihin. Tämä on ajoneuvokannan uusiutumisen kannalta epätoivottava ratkaisu. Hinnan vuoksi



kysyntä keskittyyneen muutoinkin enimmäkseen käytettyihin autoihin, mutta mikäli kohtuuhintaisten uusien sähköautojen markkinatarjonta kasvaa, olisi tarkoituksenmukaista, että tuki olisi käytettävissä myös niihin.

Tieliikennelain (729/2018) 105 §:n mukaan, marras-maaliskuun aikana on Suomessa käytettävä talvirenkaita, jos sää tai keli sitä edellyttää. Suosituin talvirengastyyppejä henkilöautoissa Suomessa on nastarengas. Autoliiton kyselytutkimuksessa (v. 2024) 80 % autoilijoista ilmoitti ajavansa talvella nastarenkailla, Oulun ja Lapin lääneissä yli 90 %. Sähköautoilijoista huomattavasti pienempi osa valitsi nastarenkaat, mutta nastarenkaiden osuus vastaajien autoissa oli kuitenkin 40 %. Tässä on huomioitava myös, että suurin osa sähköautoista on tähän mennessä hankittu Etelä-Suomeen.

Nastarenkaita rengasmerkintävaatimukset eivät koske. Pelkästään nastarenkaiden vapauttaminen tällä perusteella vaatimuksista ja samalla vaatimustenmukaisuuden edellyttäminen kitkarenkailla loisi hiukkas- ja melupäästöjen rajoittamista koskevien tavoitteiden kannalta epätoivottavan kannusteen valita nimenomaan nastarenkaat.

Myynnissä olevien autojen renkaista ei ole järjestelmällisesti tietoa saatavissa. Tuella hankittavien autojen renkaiden vaatimustenmukaisuuden valvonta aiheuttaisi suhteetonta hallinnollista taakkaa.

2.2.1.2.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite: Romutuspalkkion hakemusmenettelyn käynnistäminen

Kuvaus:

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkistaa romutuspalkkion hakemusmenettelyn avoimeksi vuoden 2028 ensimmäisen neljänneksen aikana.

Tavoite: Päästöttömien ajoneuvojen hankinnat

Kuvaus:

Romutuspalkkiolla on hankittu 31.12.2029 mennessä 5000 kpl täyssähköisiä autoja

Tavoite: Päästöttömien ajoneuvojen hankinnat

Kuvaus:

Romutuspalkkiolla on hankittu 31.7.2032 mennessä 22000 kpl täyssähköisiä autoja.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Ne ovat todennettavissa ja ne mittaavat toimenpiteen toteuttamista.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Välitavoite 1 varmistaa, että romutuspalkkion hakemismenettely on saatu käyntiin ja se on hakukriteerit täyttävien haettavissa ja tiedoksi saatavilla. Tavoite 1 ja 2 mittaavat rahaston tuella hankittujen päästöttömien ajoneuvojen lukumäärää.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdettä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Välitavoite 1 todennetaan Traficomin internetsivuilla julkaistusta hakuilmoituksesta. Tavoitteet 1 ja 2 todennetaan Traficomin kirjanpidon perusteella.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

Nolla kohdennetulla tuella hankittua autoa -> 22 000 hankittua autoa.

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Q2/2032

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

2.2.1.2.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Kustannus on laskettu tuen arvioidun kysynnän mukaan Traficomin asiantuntija-arvion perusteella maksimissaan 6 000 eur/ajoneuvo tukisummalla, joka alenisi tukikauden loppua kohti 4 000 euroon. Tuen kysynnän arvioidaan kasvavan vuotta 2031 kohti ajoneuvotarjonnan kasvun myötä. Tuen kohdentumista, menekkiä ja muutostarpeita arvioitaisiin ohjelman kuluessa kertyneen kokemuksen perusteella. Tuki pienituloisille on suurempi kuin aiemmat ajoneuvojen romutuspalkkiot/hankintatuet (1 000–2 500 eur), jotka ovat olleet kaikkien käytettävissä ja jotka ovat olleet käytettävissä vain uusien ajoneuvojen hankintoihin (myös vähäpäästöisiin polttomoottoriautoihin).

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

Tukea olisi vuosina 2028–31 käytettävissä 27,76 miljoonaa euroa vuosittain hankintatukeen ja 1,25 miljoonaa euroa tukeen välittömiin uusiin hallinnollisiin kuluihin. Vuonna 2032 tehtäisiin aiempina vuosina myönnettyjä, vielä maksamatta jääneitä maksatuksia, mutta uutta lisäistä rahoitusta ei enää tulisi käytettäväksi. Kokonaiskustannus on 111,05 + 1,25 miljoonaa euroa. Lisäksi käytettäisiin rahaston teknistä apua (ks. alempana).

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Toimenpiteen kansallinen osarahoitusosuus on 25 %, jolloin rahastosta kustannettavaksi tulisi 83,29 miljoonaa euroa ja kansallinen osarahoitus olisi 27,76 miljoonaa euroa. Investoinnista johtuviin välittömiin

hallinnollisiin kuluihin, joita virastolle ei ilman tätä toimenpidettä koituisi, kohdennettaisiin lisäksi 1,25 miljoonaa euroa. Toimenpiteeseen kohdennetaan myös teknistä apua (ks. alempana).

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu muuta unionin rahoitusta.

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei ole yksityistä rahoitusta ajoneuvon hankkijoiden omaa / heidän lainaamaansa rahoitusta lukuun ottamatta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Arvio perustuu asiantuntija-arvioon ajoneuvomarkkinan kehityksestä, kohderyhmän käytettävissä olevista tuloista ja niihin suhteessa olevasta kysynnästä.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

112,3 miljoonaa euroa

2.2.1.2.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Ei sovellu.

2.2.1.2.6 Lisäisyys

Vastaavaa, kohdennettua toimenpidettä ei ole ollut käytössä ja toimenpide on siten lisäinen. Haavoittuviin ryhmiin kohdentamaton uusien täyssähköautojen hankintatuki päättyi vuonna 2022 ja edellinen, samoin haavoittuviin ryhmiin kohdentamaton romutuspalkkiokampanja uuden auton hankintaan päättyi vuonna 2021. Parhaillaan käynnissä on henkilöauton romutuspalkkiokampanja uuden auton hankintaan, johon on kohdennettu vuosille 2026–27 yhteensä 20 miljoonaa euroa autokannan uudistamiseksi. Palkkiota maksetaan kyseisessä kampanjassa 2000–2500 euroa hankittavan auton käyttövoimasta riippuen. Esitykseen ei liity tuloarvoja tai muuta kohdentamista haavoittuviin ryhmiin. Romutuspalkkiota ei ole Suomessa aiemmin rajattu vain nollapäästöisiin ajoneuvoihin eikä niillä ole voinut hankkia käytettyä autoa.

2.2.1.2.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Tuki kohdentuu yksityishenkilöihin, eikä ole valtiontukea Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) art. 107(1) mielessä.

2.2.1.3 Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille

2.2.1.3.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Tieliikenteen henkilökuljetusten ja tieliikenteen tavarankuljetusten toimialoilla toimivien yritysten liiketoiminta perustuu pitkälti ajoneuvoliikenteelle. Siten näiden yritysten toiminnan tarkoitus synnyttää haavoittuvuutta ETS2:n aiheuttamalle polttoaineen hinnannousulle. Tämän suunnitelman valmistelua tukeneen teknisen tuen välineen (TSI) hankkeen mukaan ETS2:n aiheuttama hinnannousu vaikuttaa eniten tieliikenteen toimialan mikroyrityksiin. Yrityksen haavoittuvuutta lisäävät suuret polttoainekulut, vanhan ajoneuvokaluston suuri määrä, alhainen vaihtoehtoisia käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen osuus ja matala omavaraisuusaste.

TSI-hankkeen mukaan ETS2 kasvattaisi eniten tieliikenteen henkilökuljetusten kuluja, keskimäärin lähes 1 000 euroa vuodessa per ajoneuvo. Taksi- ja tavaraliikenteen (kaikki ajoneuvot) kulut kasvaisivat keskimäärin 350 euroa vuodessa per ajoneuvo. Tieliikenneintensiivisillä toimialoilla siis polttoainekulut kasvaisivat 3,5–10 -kertaisesti muihin yrityksiin verrattuna. Tavarankuljetuksessa lisäinen haavoittuvuustekijä taksiliikenteeseen verrattuna on ajoneuvokaluston huomattavasti korkeampi keskimääräinen ikä (13 vs. 4 vuotta). Raskaammassa kalustossa polttoaineen kulutus on myös suurempaa kuin kevyiden hyötyajoneuvojen ja sähköisten ja polttomoottoriajoneuvojen hintaerot suuremmat.³²

Tieliikenteen tavarankuljetus -toimialalla toimi Manner-Suomessa vuonna 2022 noin 7 900 mikroyritystä. Yritysten määrän arvioidaan olevan tällä hetkellä kutakuinkin sama tai hieman pienempi. Vuosien 2023–2025 tietoihin perustuen, tieliikenteen tavarankuljetusala -toimialan mikroyrityksistä noin 5 000 yrityksellä on omistuksessa tai hallinnassaan kuorma-autoja, yhteensä noin 16 000–17 000 kuorma-autoa. Tarkasteltaessa kymmenen vuoden aikasarjaa, toimialan mikroyritykset ovat ensirekisteröineet uusia kuorma-autoja vuosittain noin 500–1 000 kpl. Ajoneuvojen keskimääräinen ikä toimialan yrityksissä vuonna 2022 oli 13 vuotta. Alle viiden vuoden ikäisiä kuorma-autoja oli tuolloin noin 15 %:lla kaikista tieliikenteen tavarankuljetusten toimialalla toimivien yritysten omistuksessa tai hallinnassa olevista kuorma-autoista.

Valtaosa Suomen kuorma-autoista oli dieselkäyttöisiä vuoden 2025 lopussa. Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulki noin 1,5 % kuorma-autokannasta. Suosituin vaihtoehtoinen käyttövoima kuorma-autoliikenteessä oli biokaasu. Biokaasun etuja ovat ajoneuvojen muita vaihtoehtoisia käyttövoimia alempi, vaikkakin edelleen dieselajoneuvoja korkeampi hankintahinta, biometaanin verrattain edullinen hinta fossiilisiin käyttövoimiin verrattuna sekä teknologinen valmius myös pidemmille käyttömatkoille. Biokaasun käytön edistäminen raskaan liikenteen käyttövoimana ei sosiaalisen ilmastorahaston varoista ole kuitenkaan mahdollista, sillä sosiaalisesta ilmastorahastosta annetun asetuksen säännökset ja komission ei merkittävää haittaa - ohjeistukset mahdollistavat vain pakoputkenpäästä mitattuna nollapäästöisten ja, perustelluissa tapauksissa, ajoneuvojen hiilidioksidiraja-arvoja koskevien EU-asetusten mukaisesti vähäpäästöisten (eli käytännössä erittäin tehokkaiden hybridi-ajoneuvojen) tukemisen.

Suomessa oli vuoden 2025 lopussa kaikkiaan 220 sähkökuorma-autoa, mikä on noin 0,3 prosenttia koko kuorma-autokannasta. Tieliikenteen tavarankuljetusten toimialan mikroyritysten hallussa tai omistuksessa olevista kuorma-autoista voidaan olettaa olevan sähköisiä korkeintaan samassa suhteessa kuin koko

³² ks. myös luku 1.5.

kuorma-autokannassa, jolloin sähkökuorma-autoja olisi mikroyrityksillä alle 35 kpl (vuoden 2022 kokonaismäärästä laskettuna).

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n, maanteiden tavaraliikenteen ja logistisia palveluja tarjoavien yritysten edunvalvontajärjestön, Kuljetusbarometri-kyselyn mukaan vuonna 2024 alle 10 % järjestön jäsenyrityksistä harkitsi kalustohankinnoissaan muita käyttövoimia kuin dieseliä. Kiinnostus kaasuun ja sähköön on kuitenkin kasvanut viime vuosina. Kuljetusalan keskusliikkeiden ja logistiikkakonsernien omat ilmastotavoitteet voivat johtaa siihen, että ne suosivat mikroyrityksiltä tekemissään hankinnoissa päästötöntä kalustoa, jolloin mikroyritysten tulisi kilpailussa mukana pysyä voida vastata tähän kysyntään. Julkisille kuljetuksille koskeville hankinnoille asetetaan myös lainsäädännöllisiä vaatimuksia EU-direktiiviä täytäntöönpanevassa, ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetussa laissa (740/2021).

Sähkökuorma-autojen hinta on arvioitu³³ 1,9–2,6 -kertaiseksi dieselajoneuvojen hintaan nähden. Yksityiskohtaisia hinnastoja ei ole vastaavalla tavalla saatavilla kuin henkilöautoille. Sähköisen kuorma-autokaluston saatavuus on parantunut huomattavasti viimeisten vuosien aikana ja laajentunut yhä raskaampaan kalustoon. Pienemmissä kokoluokissa diesel- ja sähkökuorma-autojen hinnat ovat alkaneet lähestyä toisiaan.

Vuosien 2023–2025 tietoihin perustuen Suomessa noin 1 200 mikroyrityksellä oli omistuksessa tai hallinnassaan linja-autoja, yhteensä noin 5 000 linja-autoa. Uusia linja-autoja mikroyritykset ovat ensirekisteröineet vuosittain joitakin kymmeniä. Henkilöliikenneluvan haltijoita on viime vuosina ollut yhteensä noin 900 kpl, joista mikroyritykseksi voidaan arvioida noin 800 kpl.

Vuosina 2018–23 uusien linja-autojen rekisteröinti vähentyi erityisesti mikroyrityksissä, mahdollisesti mm. koronapandemian aiheuttaman linja-autoliikenteen kysynnän laskun vuoksi, ks. taulukko 6.

Taulukko 6. Linja-autojen rekisteröinti mikroyrityksissä ja muissa yrityksissä. Lähde: Traficom ja Datahuone. Vuoteen 2023 asti ja vuodesta 2024 alkaen tilastossa eri menetelmä, joten luvut eivät siltä osin ole vertailukelpoisia. Vuonna 2023 kaksi menetelmää. Vuoden 2023 ja 2024 välillä rekisteröintimäärät ovat kasvaneet molemmilla tilastointitavoilla.

Ensirekisteröinti- vuosi	Mikroyritysten rekisteröimät linja-autot	Mikroyritysten määrä, jotka ovat rekisteröineet linja-autoja	Muiden yritysten rekisteröimät linja-autot	Muiden yritysten määrä, jotka ovat rekisteröineet linja-autoja
2018	46	42	228	69
2019	25	24	309	40
2020	24	23	165	23

³³ The International Council on Clean Transportation, Autokalkulaattori.

2021	17	15	191	29
2022	15	3	207	20
2023	12 (23)	11 (19)	158 (201)	29 (48)
2024	43	37	397	73
2025	61	45	299	67

Kokonaisuudessaan sähkölinja-autojen osuus Suomessa linja-autojen ensirekisteröinneissä kasvanut vuodesta 2021 merkittävästi. Vuonna 2024 sähköbussit kattoivat yli puolet kaikista ensirekisteröinneistä. Sähköistyminen on kuitenkin tapahtunut käytännössä pelkästään kaupunkien paikallisliikenteessä ja koskee pääasiassa uusia kaupunkibusseja. Kaupunkien välisessä liikenteessä ja tilausliikenteessä käyttövoimamurros on vasta käynnistymässä.

Mikroyrityksiltä henkilöliikenteen kuljetuspalveluja voivat tilata mm. yksittäiset tilausliikenneasiakkaat, kunnat ja kuntayhtymät sekä Traficom (31.12.2025 saakka ELY-keskukset). Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten vuoden 2023 raporttien perusteella voidaan arvioida, että mikroyritykset tuottavat liikennepalveluita lähinnä keskiuurille tai pienille tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ja operoivat pääosin koululaiskuljetuksia, kutsujoukkoliikennettä tai yksittäistä joukkoliikenteen linjaa. ELY-keskusten järjestämässä joukkoliikenteessä, josta pääosa on kuntarajat ylittävää liikennettä, operoi vuoden 2023 vuosiraporttien perusteella kymmeniä mikroyrityksiä. Mikroyritysten kaluston uudistamisen mahdollistaminen liittyy tätä kautta jäljempänä esitettyihin toimenpiteisiin alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen sekä kutsuliikenteen tuesta.

Sähköisen linja-autokaluston saatavuus on vielä rajoitettua, mutta sen odotetaan lähivuosina paranevan, myös pienoislinja-autojen osalta. Nykytilanteessa sähkö sopii paremmin vakioajotehtäviin, joissa keskinopeus on maltillinen ja akkukapasiteetin koko ja lataustarpeet eivät rajoita liikennöintiä. Saatavuuden lisäksi haasteita aiheuttavat sähkölinja-autojen korkeammat investointikustannukset.

Toisaalta päästöttömien liikennepalveluiden kysyntä kasvaa ja mikroyritysten asiakkaat tulevat oletettavasti edellyttämään monissa liikennepalveluissa sähkökäyttöisten linja-autojen käyttöä. Julkisille liikennepalveluhankinnoille asetetaan myös lainsäädännöllisiä vaatimuksia EU-direktiiviä täytäntöönpanevassa, ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetussa laissa (740/2021).

Yleisesti saatavilla oleva vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentuminen raskaalle kalustolle on käynnistynyt. Toistaiseksi yritykset tukeutuvat pääasiassa lataukseen omissa tiloissaan. Latausmahdollisuudet myös tilaajayritysten järjestämänä ovat yleistymässä. Raskaan liikenteen tarpeisiin erikoistuneita yleisesti saatavilla olevia latausasemia oli vuoden 2025 lopussa 14 kappaletta ja niissä yhteensä 35 latauspistettä. Nämä asemat sijaitsevat pääasiassa eteläisemmässä Suomessa. Traficomien tietojen mukaan lisäksi parisenkymmentä muuta yleisesti saatavilla olevaa latausasemaa sopisi myös raskaan kaluston lataukseen.



Yleisesti saatavilla olevan raskaan kaluston latausinfraan rakentamiseen on vuosina 2024–25 ollut saatavilla valtion tukea. Myönteisiä tukipäätöksiä on saanut yhteensä 25 latauskenttähanketta. Myös Verkkujen Eurooppa -välineestä on myönnetty rahoitusta suomalaisille raskaan kaluston latausinfrahankkeille.

Mikroyrityksille kohdennetun hankintatuen tarkoitus on parantaa henkilö- ja tavarankuljetuksia tekevien mikroyritysten investointimahdollisuuksia nollapäästöiseen raskaaseen kalustoon. Hankintatuki kaventaa sähkökäyttöisten kuorma- ja linja-autojen hintaeroa dieselajoneuvoihin verrattuna, vaikka ei poistakaan eroa kokonaan. Hankintatuki helpottaisi mikroyritysten siirtymää pois ETS2-hinnannousulle alttiista fossiilisista polttoaineista ja aikaansaisivat mikroyrityksille säästöä ajoneuvojen käyttökustannuksissa.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Kyseessä on toimintansa luonteen vuoksi ETS2:n aiheuttamalle hinnannousulle haavoittuville mikroyrityksille kohdennettu hankintatuki uuteen sähköiseen raskaan kaluston ajoneuvoon. Käytettyjen ajoneuvojen tukea ei ajoneuvotarjonnan vähäisyyden vuoksi ole raskaan kaluston osalta suunnitteilla. Tuen voi vaihtoehtoisesti käyttää leasing-sopimukseen, johon olisi sitouduttava kolmeksi vuodeksi. Kuorma-autojen ensirekisteröinneissä omistukseen hankittujen ajoneuvojen osuus on Suomessa 2020-luvulla laskenut ja leasing-sopimuksista on tullut vallitseva hankintamenettely kuorma-autojen kohdalla. Leasingissä yritys merkitään rekisteriin ajoneuvon haltijaksi. Hankintatuen hakemisessa ja maksamisessa olisi Suomessa aiemmin toteutettuja tukiohjelmia koskeneen lainsäädännön tavoin käytössä samat menettelyt, oli kyseessä osto tai leasing (pitkäaikaisvuokraus).

Tuen myöntämisen ehdoista ja mitoituksista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Vaikutusarvioiden perusteella tuen ehdot ja mitoitusperusteet olisivat seuraavat:

Tukeen käytettävä määräraha on yhteensä 30 miljoonaa euroa sosiaalisen ilmastosuunnitelman keston ajalta. Tuen vuosittainen kokonaismäärä kasvaisi vuotta 2030 kohti, sillä ajoneuvojen tarjonnan ja sitä kautta tuen kysynnän odotetaan huomattavasti paranevan 2020-luvun kuluessa.

Tukikelpoisina kustannuksina pidetään ajoneuvon ostamisesta tai pitkäaikaisvuokraamisesta aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia eli käytännössä sähköajoneuvon ja dieselkäyttöisen ajoneuvon hinnanerotusta. Ajoneuvokohtainen enimmäistuki määritellään hankintatuessa annettavassa säädöksessä. Aiemmin käytössä olleen kuorma-auton hankintatuen enimmäismäärä on ollut 6 000–50 000 euroa ajoneuvon koon mukaan. Sosiaalisesta ilmastorahastosta maksettavien ajoneuvokohtaisten tukien enimmäismääriä mikroyrityksille nostettaisiin. Tämä on perusteltua mm. siksi, että aiemmissa kaikenkokoisille yrityksille saatavilla olleissa hankintatuissa sähköisten kuorma-autojen hankintatukea hyödynsivät erityisesti isot yritykset. Mikroyrityksille myönnettyjen tukien osuudeksi vuodesta 2022 alkaen koostetun tiedon perusteella arvioidaan alle kymmenen prosenttia, ja hankitut ajoneuvot painottuivat niillä pienempiin kokoluokkiin. Linja-autojen tuet olisivat kuorma-autojen tukien tavoin kokoluokkaporrastettuja. Tuki-intensiteetissä on noudatettava EU:n valtiontukilainsäädäntöä, jolloin tuki ei voi ylittää 60 %:a tukikelpoisista kustannuksista. Erityisesti tukikauden loppua kohti on mahdollista, että sähköajoneuvojen hintaero



dieselajoneuvoihin verrattuna laskee alle ajoneuvokohtaisen enimmäismäärän, jolloin tukea maksettaisiin enimmäismäärää vähemmän. Valtiontukilainsäädännön ns. ryhmäpoikkeusasetukseen on myös esitetty muutoksia, jotka voivat vaikuttaa tuen maksimimäärään.

Tukikelpoisia yrityksiä olisivat kuorma-autoja hankkivat tieliikenteen tavarankuljetusten toimialan mikroyritykset ja linja-autoja hankkivat henkilöliikenneluvalliset mikroyritykset. Yllä esitetyn perusteella arvio tukikelpoisten yritysten määrästä on 8 700 yritystä (7 900 kuorma-autoja ja 900 linja-autoja omistavaa/hallinnassaan pitävää yritystä). Yritysten lukumäärä ei kuitenkaan ole staattinen ja kiinnostusta uusien ajoneuvojen hankintaan on vain osalla yrityksistä. Traficom on arvioinut hankittavien ajoneuvojen määrää. Positiivisen kysynnän skenaariossa kuorma-autoja hankittaisiin eri kokoluokissa yhteensä vajaa 500 kpl sosiaalirahaston toiminnan aikana. Linja-autojen kysyntä olisi vastaavasti vajaa 200 kappaletta.

Aiemmissa kuorma-autojen hankintatuissa on ollut käytössä yrityskohtainen raja maksimissaan 5 tukea per yritys. Vaikka mikroyrityksissä ajoneuvojen määrä on oletettavasti pieni ja investointeja ei tehtäisi lukuisiin ajoneuvoihin per yritys, korkeintaan 5 kappaleen raja asetettaisiin myös tälle hankintatuelle.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää hankintatuen kriteerit täyttävälle hakijoille hakemusta vastaan. Hakemusten käsittely yrityskoko- ja toimialatarkistuksineen vaatii huomattavasti hallinnollisia resursseja. Teknisen avun käytöstä hallinnollisten kulujen kattamiseen kerrotaan tämän suunnitelman luvussa 2.4.

Kyseessä on uusi toimenpide. Suomessa on ollut vuosina 2018–24 vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien (kaasu, sähkö, vety) kuorma-autojen hankintatuki (ostoon / pitkäaikaisvuokraukseen), joka on ollut yleisesti yritysten haettavissa. Tukiraha tuli käytetyksi loppuun elokuussa 2024.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toimenpiteen tavoite on vähentää niiden mikroyritysten haavoittuvuutta, jotka ovat toimintansa luonteen vuoksi erityisen haavoittuvia ETS2:n aiheuttamalle polttoaineen hinnannousulle ja joiden siirtyminen vaihtoehtoisiin polttoaineisiin on vaikeaa korkeiden kustannusten vuoksi. Tuki kohdennetaan kuorma-autoja hankkiville tieliikenteen tavarankuljetusten toimialalla toimiville mikroyrityksille sekä henkilöliikenneluvallisille linja-autoja hankkiville mikroyrityksille kaikkialla Suomessa.

Nämä yritykset kuluttavat toimintansa luonteen vuoksi lähtökohtaisesti runsaasti polttoainetta (paljon ajokilometrejä, raskas kalusto). Vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkevien ajoneuvojen suhteellinen osuus on kaikkiaan erittäin pieni kuorma-autokannassa sekä muussa linja-autokalustossa kuin kaupunkiliikenteen kalustossa.

Toimialan/henkilöliikenneluvan lisäksi yritysten tukikelpoisuutta ei rajattaisi muilla kriteereillä. Kuten ylempänä (1.5) on kerrottu, tehtyjen selvitysten mukaan tieliikenneintensiivisillä toimialoilla polttoainekulut kasvaisivat 3,5–10 -kertaisesti muihin yrityksiin verrattuna. Eniten kasvaisivat kulut henkilökuljetuksissa, ja



raskaampaa kalustoa käyttävissä yrityksissä polttoaineen kulutus per ajoneuvo on suurempaa. Tavarankuljetuksessa kuorma-autokaluston keski-ikä on myös korkea, noin 13 vuotta. Yrityskohtaisista polttoainekuluista ei ole käytettävissä tilastotietoa ja tietojen tarkistaminen hankintatukien käsittelyn yhteydessä aiheuttaisi kohtuutonta hallinnollista taakkaa, mikäli se edes olisi luotettavasti todennettavissa. Myös muiden mittarien, kuten omavaraisuusasteen tuominen lisäkriteeriksi tukikelpoisuuteen olisi haastavaa. Omavaraisuusasteella ei pystytä suoraan todentamaan yritysten haavoittuvuutta, sillä alhainen omavaraisuusaste voi johtua myös esimerkiksi hiljattain tehdyistä investoinneista vieraalla pääomalla. Haavoittuvuuden todentamiseksi tarvittaisiin monikriteeristä analyysia, mikä johtaisi kohtuuttomaan hallinnolliseen taakkaan ja keinotekoisten raja-arvojen käyttämiseen haavoittuvuuden identifioimisessa. Tukia myönnettäessä on luonnollisesti myös huomioitava valtiontukisääntöjen esteet vaikeuksissa olevien yritysten tukemiselle.

Toimenpide edistää käyttövoimasiirtymää ja mahdollistaa ajoneuvojen edullisempia käyttökustannuksia raskaassa tieliikenteessä joukkoliikenne mukaan luettuna. Toimenpiteen arvioitu päästövähennysvaikutus on vuonna 2032 noin 16 kt CO₂ ja vuosina 2028–32 kumulatiivisesti 43 kt CO₂. Mikäli huomioidaan ajoneuvojen koko elinkaari, päästövähennysvaikutukset ovat vuosina 2028–32 hankituilla ajoneuvoilla kumulatiivisesti noin 200 kt CO₂.

Puhtaiden kuorma-autojen hankintatuki on verrattain kustannustehokas keino edistää käyttövoimasiirtymää. Saavutettavien päästövähennysten määrä on moniin muihin liikenteen toimiin nähden verrattain suuri. Päästövähennyksen hinta, kun huomioidaan kustannuksina ainoastaan myönnetyt tuet ja päästövähennyksenä tuen aikaansaama päästövähennys hankittujen ajoneuvojen koko käyttöiältään, olisi noin 130 €/t kuorma-autoilla ja 150 €/t linja-autoilla. Mittari on kuitenkin puutteellinen eikä huomioi yhtäältä kaikkia kustannuksia ja toisaalta kaikkia kustannussäästöjä.

Suomessa aiemmin toteutettuja kuorma-autojen hankintatukia (linja-autotukia ei ole toteutettu) koskevan haastattelututkimuksen perusteella on selvitetty, että pienemmissä yrityksissä hankintatuen merkitys puhtaan käyttövoiman valitsemiselle on ollut selvästi suurempi kuin keskisuurissa. Tuki voi pienessä yrityksessä olla ratkaiseva tekijä käyttövoimaa vaihdettaessa. Hankintatuet voivat myös synnyttää epäsuoria vaikutuksia, kun lisääntynyt vaihtoehtoisten käyttövoimien ajoneuvokanta vaikuttaa positiivisesti lataus- ja tankkausinfraan kehittymiseen ja se edelleen kannustaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla ajoneuvojen hankintaan. Tuet voivat myös kannustaa käyttövoimasiirtymään kokemusten kertymisen, asian julkisen näkyvyyden ja uusien käyttövoimien käyttöön perustuvan ekosysteemin kehittymisen kautta.³⁴

Uuteen ajoneuvoon investointi voi tuesta huolimatta olla mikroyrityksille haasteellista, erityisesti vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävään ajoneuvoon, sillä tuki ei voi EU:n valtiontukien yleistä ryhmäpoikkeusasetusta sovellettaessa kattaa vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävän ajoneuvon ja dieselajoneuvon hankintahinnan erotusta kokonaisuudessaan. Suomessa on mahdollista saada Euroopan investointirahaston lainantakausta energiaomavaraisuuden parantamista koskeviin lainoihin, tosin ainakin

³⁴ Selvitys vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien vaikuttavuudesta, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 22/2023.

toistaiseksi tätä mahdollisuutta tarjoavat vain muutamat pankit, eikä mahdollisuutta käytetä laajasti mikroyritysten ajoneuvohankintoihin.

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Hankintatuen myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Tuen saamiselle suunnitellut ehdot on esitetty yllä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntäisi tuen kriteerit täyttävälle hakijoille hakemuksiin ja niiden yhteydessä toimitettuun dokumentaatioon perustuen. Tuki myönnettäisiin kertakorvauksena niin hankinnan kuin pitkäaikaisvuokrauksenkin tapauksessa. Tuen myöntöprosessi on kaksivaiheinen sisältäen myöntöpäätöksen tilausta/kauppasopimusta vastaan ja varsinaisen tuen maksamisen, kun ajoneuvo on rekisteröity hakijan nimiin. Tuen hallinnoinnin edellyttämiin resursseihin osoitettaisiin rahaston teknistä apua.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Toimenpiteellä ei arvioida olevan erityisiä tasa-arvovaikutuksia.

Toimenpiteen aikataulu. Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan tuen osalta aikataulu tuen asteittaiseksi vähentämiseksi.

Hankintatuki olisi haettavissa vuoden 2028 alusta vuoden 2031 puoliväliin. Tuen vaikuttavuutta ja muutostarpeita arvioitaisiin noin kahden vuoden kuluttua tuen käynnistämisestä.

2.2.1.3.2 Ei merkittävää haittaa

Nollapäästöiset kuorma- ja linja-autot ovat DNSH-kriteerien mukaisia, kun nollapäästöiset uudet ajoneuvot täyttävät sosiaalista ilmastorahastoa koskevan DNSH-ohjeen liikenteen liitteessä³⁵ esitetyt renkaita koskevat kriteerit. Tämän mukaan hankittavien uusien ajoneuvojen renkaiden tulisi täyttää luokan A tai B vaatimukset polttoainetaloudellisuuden ja A-luokan vaatimukset vierintämelun suhteen. On huomionarvioista, että ilmastorahaston renkaita koskevat kriteerit ovat kestäväen rahoituksen taksonomian kriteerien yhteydessä määriteltyä tiukemmat (sen sijaan, että puhutaan ylimmästä luokasta, jossa on renkaita, on suoraan määritelty vaadittavat luokat).

35

Annex 2 to the Commission Notice Technical Guidance on applying the "do no significant harm" principle under the Social Climate Fund Regulation. T4. Zero-emission vehicles of categories M2 (e.g. minibus), M3 (e.g. intercity coaches), N2 (e.g. delivery trucks) and N3 (e.g. articulated lorries and construction trucks), including those designed for a special purpose (e.g. mobile library, mobile clinic, refrigerator truck, recovery truck).

Suomi hakee vapautusta renkaita koskevien vaatimuksien soveltamisesta hankintatukien yhteydessä, sillä:

Energiatehokkaat renkaat mahdollistavat pidemmän käyttömatkan yhdellä ajoneuvon latauksella, mikä voi kannustaa hankkimaan energiatehokkaita renkaita sähköajoneuvoihin. C3-luokan renkaissa DNSH-ohjeen vaatimukset täyttävien renkaiden saatavuus on hyvin heikkoa. Huhtikuussa 2026 EPREL-tietokannassa A (vierintämelu) + A (polttoainetaloudellisuus) -luokan kesärenkaita oli 0,3 % kaikista renkaista ja A + B -luokkien renkaita 1,3 % kaikista raskaissa ajoneuvoissa käytetyistä renkaista (C3):

	C3 kesärenkaat		yht.	C3 severe snow 3PMSF		yht.	C3 M+S -renkaat		yht.
energiatehokkuus	A	B		A	B		A	B	
ulkoinen melu	A	A		A	A		A	A	
kpl	26	100	126	159	598	757	2	23	25
osuus kaikista	0,3 %	1,3 %	1,6 %	1,1 %	4,0 %	5,1 %	0,4 %	4,8 %	5,2 %
kaikki			7901			14784			481

*3PMSF=lumihiutalesymbolilla (3 Peak Mountain Snow Flake) merkityt renkaat, jotka ovat läpäisseet sertifioitun laboratorion testauksen talvipito-ominaisuuksien osalta. Pakollinen kuorma-autojen, linja-autojen ja luokittelumassaltaan yli 3500 kg olevien henkilö- tai erikoisautojen muissa talvirenkaissa kuin nastarenkaissa ja ensisijaisesti maastokäyttöön hyväksytyissä POR-merkityissä renkaissa. (Tieliikennelaki (729/2028, 105 § ja määräys TRAFICOM/420043/03.04.03.00/2019, 2.2).

**M+S=mutaisessa ja lumisessa ympäristössä ajoon soveltuva rengas

Tieliikennelain (729/2018) 105 §:n mukaan marras-maaliskuun aikana on Suomessa kuorma- ja linja-autoissa käytettävä vetävillä akseleilla (pl. vetävät ohjaavat akselit) talvirenkaita, jos sää tai keli sitä edellyttää. Talvirenkaissa vaativien lumisolosuhteiden (3PMSF) renkaita on EPREL-tietokannassa 1,1 % (A+A) ja 4 % (A+B). Joissakin tehtävissä käytetään raskaassa kalustossa nastarenkaita, joita rengasmerkintävaatimukset eivät koske.

Edellä kuvatuilla osuuksilla todennäköisyys sille, että myytävissä ajoneuvoissa olisi valmiiksi asennettuna vaatimuksenmukaiset renkaat, on hyvin pieni. Tuella hankittaviin rekkoihin tai busseihin olisi siis vaihdettava renkaat ennen myymistä. Tämä ensinnäkin kasvattaisi kustannuksia (uusien renkaiden hinta veloittettaisiin ajoneuvon hankkijalta) eikä välttämättä johtaisi ympäristön kannalta parempaan lopputulokseen: käyttökelpoiset renkaat todennäköisesti siirrettäisiin toiseen autoon, jolloin ne tulisivat joka tapauksessa käyttöön tai jos renkaat hävitettäisiin, olisi kyse resurssien tuhlauksesta.

Myynnissä olevien ajoneuvojen renkaista ei ole järjestelmällisesti tietoa saatavissa. Tuella hankittavien autojen renkaiden vaatimustenmukaisuuden valvonta aiheuttaisi suhteetonta hallinnollista taakkaa.



2.2.1.3.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite: Hankintatuen hakemusmenettelyn käynnistäminen

Kuvaus:

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkistaa romutuspalkkion hakemusmenettelyn avoimeksi vuoden 2028 ensimmäisen neljänneksen aikana.

Tavoite: Päästöttömien ajoneuvojen hankinnat

Kuvaus:

Hankintatuella on hankittu 31.12.2029 mennessä 150 kpl täyssähköisiä ajoneuvoja.

Tavoite: Päästöttömien ajoneuvojen hankinnat

Kuvaus:

Hankintatuella on hankittu 31.7.2032 mennessä 600 kpl täyssähköisiä ajoneuvoja. Arvio maksettavien tukien määristä on maksimissaan 150 linja-autojen ja 450 kuorma-autojen tukia.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Ne mittaavat toimenpiteen toteuttamista ja ovat todennettavissa.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Välitavoite 1 varmistaa, että tuen hakemismenettely on saatu käyntiin ja se on hakukriteerit käyttävien haettavissa ja tiedoksi saatavilla. Tavoitteet 1 ja 2 mittaavat rahaston tuella hankittujen päästöttömien ajoneuvojen lukumäärää.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdettä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Välitavoite 1 todennetaan Traficom internetsivuilla julkaistusta hakuilmoituksesta. Tavoitteet 1 ja 2 todennetaan Traficom kirjanpidon perusteella.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

0 mikroyrityksille kohdennetulla tuella hankittua ajoneuvoa -> 150 hankittua linja- ja 450 hankittua kuorma-autoa

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Q2/2032

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

2.2.1.3.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Kustannus on laskettu tuen arvioidun kysynnän mukaan Traficomin asiantuntija-arvion perusteella. Arvioinnissa on käytetty ajoneuvokohtaisia tuen enimmäismääriä ja hyödynnetty tietoja aiemmista hankintatuista. Traficomin laatimassa vaikutusarviossa, jota käytetään tuen suunnittelun ohjeena, tuen maksimimäärät ovat ajoneuvoluokittain seuraavat:

Kuorma-autot

- 6 000 €, kun ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on yli 3,5 t
- 24 000 €, kun ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 t
- 36 000 €, kun ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 t
- 50 000 €, kun ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 t
- 80 000 €, kun ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 t ja yhdistelmämassa vähintään 40 t, tai ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 t
- 100 000 €, kun ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 t ja yhdistelmämassa vähintään 60 t
- 20 000 €, kun kyseessä on perävaunu.

Linja-autojen osalta:

- 20 000 € M2-luokan ajoneuvot
- 40 000 € M3-luokan 2-akseliset ajoneuvot
- 60 000 € M3-luokan 3-akseliset ajoneuvot

Arvioinnissa on otettava huomioon EU:n valtiontukien ryhmäpoikkeusasetuksen reunaehdot, jotka asettavat ylärajan tuen suuruudelle. Tuen kysynnän arvioidaan kasvavan vuotta 2031 kohti ajoneuvotarjonnan kasvun myötä. Ajoneuvotarjonnan myötä sähköisen kaluston ja dieselkaluston hinnaneron odotetaan pienenevän. Mikäli sähköisten ja dieselkaluston hinnan erotus laskee alle valtiontukisääntelyn salliman

enimmäismäärän, tukea voidaan maksaa korkeintaan sallittu määrä. Näin on oletettu arviossa käyvän asteittain alkaen vuodesta 2028.

Kokonaiskustannus on 30 miljoonaa euroa. Se on arvioitu tuen positiivisen kysynnän skenaarion perusteella, jolloin hankittujen ajoneuvojen määrät olisivat vajaa 500 kpl (kuorma-autot) ja vajaa 200 kpl (linja-autot). Arvioon liittyy huomattavia epävarmuuksia ja välitavoitteiden ja tavoitteiden toteutumista tulee arvioida säännöllisesti suunnitelmakauden edetessä.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

Tukea olisi vuosina 2028–31 käytettävissä 7,5 miljoonaa euroa kunakin vuonna. Vuonna 2032 tehtäisiin aiempina vuosina myönnettyjä, vielä maksamatta jääneitä maksatuksia, mutta uutta lisäistä rahoitusta ei enää tulisi käytettäväksi.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Toimenpiteen kansallinen osarahoitusosuus on 25 %, jolloin rahaston osuudeksi kokonaisrahoituksesta tulee 22,5 miljoonaa euroa.

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu muuta unionin rahoitusta.

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu yksityistä rahoitusta ajoneuvojen hankkijoiden omaa /lainarahoitusta lukuun ottamatta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Kyseessä on ajoneuvomarkkinan ja tukien kysynnän kehitykseen perustuva asiantuntija-arvio.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

30 miljoonaa euroa.

2.2.1.3.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Ei sovellu.



2.2.1.3.6 Lisäisyys

Toimenpide on tällaisenaan, mikroyrityksiin kohdennettuna uusi toimenpide. Suomessa on ollut vaihtoehtoisia käyttövoimia (kaasu, sähkö, vety) käyttävien paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki kaikille yrityksille käytössä vuosina 2018–24. Tukia sääntelevän määräaikaisen lain voimassaolo loppui 31.12.2024 ja kuorma-autoihin osoitettu rahoitus päättyi elokuussa 2024. Vastaavia linja-autojen hankintaan osoitettuja tukia yrityksille ei ole ollut käytössä.

2.2.1.3.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Komission asetuksen 651/2014 (nk. yleinen ryhmäpoikkeusasetus) 36 artiklan kohdan mukaan investointituki, jonka ansiosta yritykset voivat ylittää ympäristönsuojelua koskevat unionin normit tai unionin normien puuttuessa parantaa ympäristönsuojelun tasoa, on perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvaa, ja se vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että se täyttää asetuksen 36 artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset. 36 artiklan 5 kohdan mukaan tukikelpoisia ovat ylimääräiset investointikustannukset, jotka ovat tarpeen sovellettavien unionin normien ylittämiseksi tai ympäristönsuojelun tason parantamiseksi unionin normien puuttuessa. 6 alakohdan mukaan tuki-intensiteetti saa olla enintään 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. 7 alakohdan mukaan tuki-intensiteettiä voidaan korottaa 20 prosenttiyksikköä, kun on kyse pienille yrityksille myönnettävästä tuesta.

Mikroyrityksille myönnettävä tuki tässä toimenpiteessä ei ylittäisi 60 prosenttia dieselajoneuvon ja vastaavan sähköajoneuvon hankintahinnan erotuksessa ja täyttäisi em. edellytykset.

Komissio on ehdottanut muutoksia ryhmäpoikkeusasetukseen ja ne voivat aiheuttaa muutoksia tukien jakamisen ehtoihin 1.1.2027 alkaen.

2.2.1.4. Alueellisen joukkoliikenteen tuki

2.2.1.4.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Pienituloiset kotitaloudet käyttävät muita suuremman osuuden tuloistaan matkustajien kuljetuspalveluihin (joukkoliikenteeseen) kuin suurituloisemmat. Pienituloisimmalla 20 %:lla kotitalouksista näiden kulujen osuus liikenteeseen käytetyistä kuluista on 20 %, kun suurituloisimmalla 20 %:lla se on 9 %.³⁶

Joukkoliikenne, mikäli sitä on saatavilla, on käytettävissä lähes kaikille – myös niille, joilla ei ole autoa tai ajokorttia esimerkiksi pienituloisuudesta tai iästä johtuen tai mahdollisuutta matkojen taittamiseen polkupyörällä tai kävellen esimerkiksi pitkien välimatkojen tai liikkumisesteen vuoksi. Ajokortittomat tekevät kaikissa ikäluokissa matkansa enemmän jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä kuin ajokortilliset.³⁷

³⁶ Tilastokeskus, kotitalouksien kulutustilasto.

³⁷ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, 2021.



Vuoden 2023 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 76 %. Suhteutettaessa ajokorttimäärä ikäryhmän väestömäärään, kasvaa ajokortin omistamisen yleisyys melko tasaisesti 17-vuotiaasta lähtien miehillä aina 65–69-vuotiaiden ikäryhmään ja naisilla 50–54-vuotiaiden ikäryhmään saakka. Tämän jälkeen ajokortista luopumiset alkavat näkyä tilastoissa ja osuudet kääntyvät laskuun. Etenkin yli 70-vuotiailla naisilla ajokortin yleisyys laskee voimakkaasti iän kasvaessa.³⁸

Suuri osa joukkoliikenteen puutosalueista (ks. kuva 7 ja taulukko 7) sijaitsee alueilla, jossa väestötiheys on hyvin harva, vain maksimissaan yksi henkilö neliökilometriä kohden. Näillä alueilla liikkumistarpeiden tyydyttäminen joukkoliikenteellä on vaikeaa. Liikenneviraston ohjeistuksen (3/2015) kuljetusten järjestäminen joukkoliikennepalveluina on harvoin tarkoituksenmukaista, mikäli keskikuorma jää alle neljän henkilön. Joukkoliikenteen puutosalueita on kuitenkin harvaan asuttujen seutujen lisäksi myös tiheämmin asutuilla alueilla (ks. kuva 8).

Tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset voivat järjestää joukkoliikennettä omalla toimivalta-alueellaan EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007/EY) mukaisesti silloin, kun markkinaehtoisesti toimivat palvelut eivät täytä liikkumistarpeita alueella. ELY-keskukset ovat 31.12.2025 saakka olleet Suomessa tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista niiden kaupunkien ja kaupunkiseutujen, joissa joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on kuntayhtymä tai kaupunki/kaupunkiseutu³⁹, ulkopuolella. ELY-keskusten järjestämä joukkoliikenne on turvannut välttämättömiä työ-, opiskelu- ja asiointiyhteyksiä joko kokonaan tai täydentäen markkinaehtoisesta liikenteen palvelutasoa. ELY-keskusten järjestämä joukkoliikenne on perustunut yritysten tuottamiin palveluihin, jotka hankitaan kilpailuttamalla. Valtion aluehallinnon uudistushankkeessa ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyivät Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin 1.1.2026 alkaen.

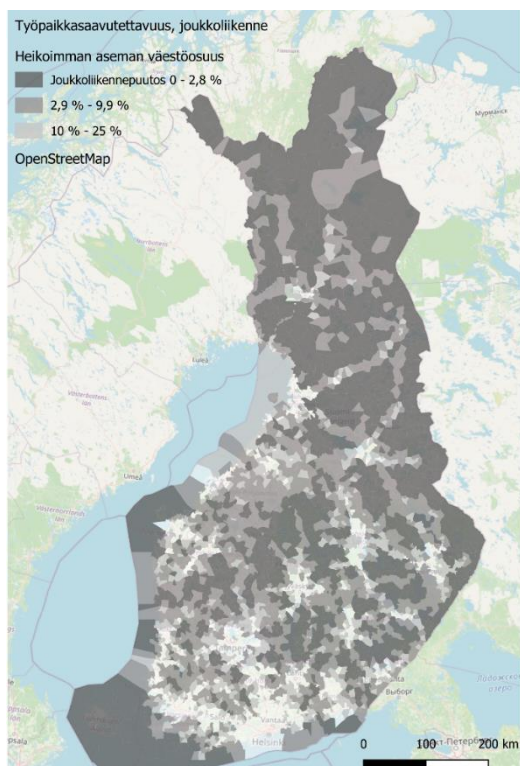
ELY-keskusten (jatkossa Traficomin) järjestämään joukkoliikenteeseen on kohdennettu 30,8–33,5 miljoonaa euroa⁴⁰ vuosittain valtion talousarvioissa vuosina 2013–2026. Traficom on kiintiöinyt ELY-keskusten määrärahat lähtökohtana määrärahojen vaikuttavuus ja joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaaminen alueelliset erityispiirteet huomioiden. Määrärahan käytön tehokkuus ohjaa järjestämään palveluita siellä, missä niille on eniten kysyntää ja vaikuttavuus siten suurinta. ELY-keskukset ovat käyttäneet Traficomin kiintiöimän määrärahan pääosin alueensa kuntien välisen liikenteen ostoihin.

³⁸ Traficom, Tilastokeskus.

³⁹ HSL-kuntayhtymä, Oulun, Tampereen, Turun, Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kotkan, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Vaasan ja Porin kaupunkiseudut, Hyvinkään, Kajaanin, Kokkolan, Kouvolan, Mikkelin, Raaseporin, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan ja Seinäjoen kaupungit sekä Meri-Lappi.

⁴⁰ Eivät sisällä covid-19-pandemiatilanteen vuoksi julkisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen myönnettyjä lisämäärärahoja vuosina 2020–2023. Osa lisämäärärahasta osoitettiin ELY-keskusten hankkimaan joukkoliikenteeseen.

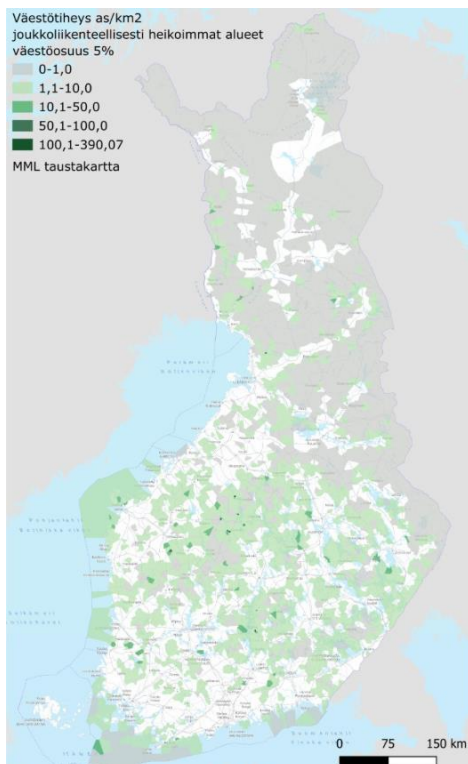
Kuva 7. Työpaikkasaavutettavuus joukkoliikenteellä Suomen eri alueilla. 2,8 % väestöstä asuu alueilla (tumma harmaa), joissa joukkoliikennettä ei ole lainkaan. Vaaleammilla harmaan sävyillä on kuvattu erittäin heikon saavutettavuuden ja huonon saavutettavuuden alueet. Valkoisilla alueilla joukkoliikenteen saatavuus mahdollistaa työpaikkojen saavuttamisen. Joukkoliikenteen tarjontatiedot vuodelta 2025.



Taulukko 7. Joukkoliikenteen saatavuus liikenne-ennustemallin perusteella tehdyssä arvioinnissa. Saavutettavuuden mittayksikkönä on analyysissä käytetty logsum-mittayksikköä.

Saavutettavuus	Joukkoliikenteen saatavuus	Osuus Suomen väestöstä alueella
joukkoliikenteen puutosalue	ei joukkoliikenneyhteyksiä	2,8 %
erittäin heikon saavutettavuuden alue	joukkoliikenneyhteyksiä on hyvin vähän	2,9-10 %
huonon saavutettavuuden alue	joukkoliikenneyhteydet voivat mahdollistaa jossain määrin työpaikkasaavutettavuutta	10,1-25 %

Kuva 8. Väestötiheys heikoimman joukkoliikennesaatavuuden alueella Suomessa. Mitä tummempi vihreä väri, sitä suurempi väestötiheys joukkoliikenteen saatavuuden kannalta heikolla alueella. Karttadata perustuu valtakunnallisella liikenne-ennustemallilla tehtyihin saavutettavuustarkasteluihin.



Julkisen rahoituksen rajallisuuden vuoksi väestötiheydeltään joukkoliikenteen järjestämisen kannalta tarkoituksenmukaisiakin alueita jää käytännössä ilman joukkoliikenneyhteyksiä nykytilassa (kuva 8). Tämän rinnalla joukkoliikenteen 2020-luvulla kasvanut ja ETS2:n myötä edelleen kasvava kustannustaso aiheuttaa painetta palvelutason leikkauksiin. Sosiaalisen ilmastosuunnitelman valmistelua tukeneen TSI-hankkeen arvion mukaan ETS2 kasvattaisi eniten tieliikenteen henkilökuljetuksia tekevien mikroyritysten⁴¹ kuluja, keskimäärin lähes 1000 euroa vuodessa per ajoneuvo. Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2022 tilaaman arvioinnin mukaan tieliikenteen päästökauppa lisäisi linja-autojen vuotuisia käyttökustannuksia 1 855 euroa, jos CO2-tonnin hinta olisi 50 euroa.⁴²

Yleinen kustannustason nousu on 2020-luvulla heikentänyt joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia ja yritysten investointikapasiteettia.⁴³ Linja-autoliikenteen kustannusindeksi lähi- ja seutuliikenteessä on vuodesta 2020 vuoteen 2024 noussut 19,1 prosenttia. Linja-autoliikenteen kustannusindeksissä polttoaine- ja voiteluainekustannukset muodostavat 14,5 prosenttia lähi- ja seutuliikenteen

⁴¹ toimialaluokat 4931 paikallisliikenne, 4939 muu luokittelematon maaliikenteen henkilöliikenne, 7912 matkanjärjestäjien toiminta; ei taksiliikenne.

⁴² <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/84dc91cc-4554-448c-bb15-e9d5063a213c/content>

⁴³ Joukkoliikennepalveluita tuottavien mikroyrityksien siirtymää sähköiseen kalustoon helpotettaisiin erikseen tämän suunnitelman raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille -toimenpiteellä.



kokonaiskustannuksista. ETS2:n aiheuttamat joukkoliikennelippujen hinnannousupaineet kohdistuvat erityisesti sellaiseen linja-autoliikenteeseen, jossa käyttövoimasiirtymään tarvittavia investointeja ei ole vielä tehty. Linja-autoliikenteen sähköistyminen on edennyt Suomessa ripeästi kaupunkien paikallisessa linja-autoliikenteessä, mutta pidempimatkaisille kaupunkien välisille reiteille on ollut toistaiseksi heikosti sähköistä kalustoa saatavilla.

Korotukset lippujen hintoihin olisivat merkittäviä, jos kustannusten nousu siirrettäisiin suoraan matkalippujen hintoihin, koska lipputulot kattavat vain osan (30–50 %) julkisesti järjestetyn liikenteen kustannuksista. Kohonneiden kustannusten ohjaaminen täysimääräisesti lippujen hintoihin voisi vaikuttaa joukkoliikenteen kysyntään negatiivisesti, mikä vaikeuttaisi kasvaneiden kulujen kattamista lipputuloilla. Lisäksi lipunhintojen nosto kasvattaisi edelleen niiden ihmisten joukkoliikennekustannuksia, joille oman auton käyttö ei ole vaihtoehto. Uusien pienituloisille kohdennettujen lipunhintojen alennusten käyttöönotto puolestaan monimutkaistaisi nykyisiä järjestelmiä, joissa esimerkiksi lapset, opiskelijat ja eläkeläiset ovat jo oikeutettuja lipunhintojen alennuksiin. On myös huomattava, että näille em. ryhmille kohdistetut lippujen hintojen alennukset ovat yleensä prosentuaalisia osuuksia täysihintaisen lipun hinnasta, joten näidenkin lippujen hinnat nousevat hintoja korotettaessa.

Joukkoliikennepuutosalueilla asuvien ihmisten tulojakaumat eroavat jonkin verran paremman saavutettavuuden alueilla asuvien ihmisten tulojakaumasta. Kahta alinta tuloluokkaa on joukkoliikennepuutosalueilla yhteensä 51 % väestöstä, kun paremmin saavutettavilla alueita tähän ryhmään kuuluvia on 49 % kaikista. Joukkoliikenteen puutosalueilla myös yli 65-vuotiaita asuu enemmän (34 % asukkaista) kuin Suomessa keskimäärin (23 %).

Joukkoliikenteen puutosalueilla ja heikon saavutettavuuden alueilla joukkoliikenteen saatavuuden haasteita ei pystytä ratkaisemaan suoraan joukkoliikenteen käyttäjälle kohdistetulla tuella, esimerkiksi joukkoliikennelipun hankinnan mahdollistavalla palvelusetelillä. Palvelusetelien ei voida etenkin tiheimmin asuttujen seutujen ulkopuolella olettaa synnyttävän puuttuvaa joukkoliikennetarjontaa. Mikäli joukkoliikennettä ei ole tai se on niin harvaa, että se ei täytä liikkumistarpeita, ainoa tapa edistää joukkoliikenteen saatavuutta liikenneköyhyyden riskissä oleville on tukea toimivaltaisen viranomaisen julkisesti järjestämää joukkoliikennettä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että joukkoliikenneviranomainen (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) hankkii tarjouskilpailun perusteella yrityksiltä liikennettä tarjouspyynnöissä määritellyille yhteysväleille. Lisäksi toteutettaisiin kutsuperustaista joukkoliikennettä seuraavassa luvussa esitetyllä toimenpiteellä.

Palveluntarjoajat joukkoliikenteen toimenpiteissä voivat olla ETS2:lle haavoittuvia mikroyrityksiä tai muita joukkoliikenteen palveluja tarjoavia yrityksiä. Sosiaalisen ilmaston rahaston rahoituksella hankitaan liikennettä, josta hyötyvät sosiaalisesta ilmaston rahastosta annetun asetuksen (EU/2023/955) 9 artiklan edellyttämällä tavalla haavoittuvat liikenteen käyttäjät. Myös haavoittuvat mikroyritykset voivat hyötyä rahoituksesta, siltä osin kuin niiltä tilataan kilpailutusten perusteella liikennettä, joka ilman sosiaalista ilmaston rahastoa ei toteutuisi.

Toimenpiteen tarkoituksena on mahdollistaa arjen matkoja kohtuuhintaisella joukkoliikenteellä nykyisen heikon tai olemattoman joukkoliikennesaatavuuden alueella, jossa joukkoliikenteen järjestäminen

on kuitenkin väestötiheyden näkökulmasta perusteltua. Toimella parannettaisiin valtion hankkiman liikenteen palvelutasoa kuntien välisessä liikenteessä.⁴⁴ Jotta toimenpide kohdentuisi mahdollisimman hyvin liikenneköyhyydelle haavoittuviin ryhmiin, tiedot heikosta joukkoliikennesaavutettavuudesta yhdistetään tietoon pienituloisten asukkaiden osuudesta kunnassa. Joukkoliikenneviranomaisen (1.1.2026 alkaen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) kohdentaa tuen siten, että siitä hyötyvät alueet, jotka kärsivät joukkoliikenteen puutteesta tai joissa joukkoliikenteen saavutettavuus on heikko (ks. edellä), ja joissa pienituloisten asukkaiden osuus on suurempi kuin Suomen kunnissa keskimäärin (vuonna 2024 14,2 %⁴⁵). Näiden tietojen perusteella Liikenne- ja viestintävirasto Traficom suunnittelee ja hankkii sosiaalisen ilmastorahaston rahoituksella toteutettavan liikenteen.

Toimenpide vähentää niiden ryhmien liikenneköyhyiden riskiä, joilla ei ole taloudellisista, ikään liittyvistä tai muista syistä johtuvaa mahdollisuutta oman auton käyttöön. Samalla mahdollistetaan siirtymää kestäviin kulkumuotoihin ja voidaan vähentää liikenteen päästöjä. Yritysten siirtymää puhtaisiin ajoneuvoihin edistetään mikroyritysten raskaan kaluston hankintatuki -toimenpiteellä.

Parantunut joukkoliikenteen saatavuus mahdollistaa liikkumistottumusten muutosta ja joukkoliikenteen käyttäjäkunnan ylläpitoa ja luomista, mikä edistää näiden toimien jatkumista myös sosiaalisen ilmastosuunnitelman päättymisen jälkeen muulla rahoituksella ja parantaa myös liikenteen markkinalähtöisen kehittymisen edellytyksiä.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Kyseessä on valtion tekemiin joukkoliikenteen hankintoihin käytettävä lisäinen määräraha. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tekee hankinnat kriteerien perusteella, jotka huomioivat joukkoliikenteen nykyisen saatavuuden, alueiden väestötiheyden sekä pienituloisuusasteen.

Tukeen käytettävä määräraha on 12 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2027–31. Viimeisenä vuonna 2032 määräraha olisi 5 miljoonaa euroa, jotta hankinnat ja niiden maksatukset voidaan toteuttaa ilmastorahaston voimassaolon puitteissa ja siirtää joukkoliikenteen palvelut hallitusti toteuttavaksi muulla rahoituksella.

Liikenne- ja viestintävirasto tekee hankinnat tarvearviointiin perustuen. Hankittava liikenne käynnistyi pääosin arviolta vuoden 2029 aikana. Viimeiset sopimukset päättyisivät vuoden 2032 alkupuolella ja kaikki sopimusten perusteella tehtävät korvaukset maksettaisiin heinäkuun 2032 loppuun mennessä.

Tuki toteutetaan pääsääntöisesti nykyisten rakenteiden puitteissa, ELY-keskusten tehtävien siirtyminen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille 1.1.2026 huomioiden. Määrärahan lisäyksen perusteella tehtävät hankinnat ja niiden kohdentaminen ilmastorahaston kohderyhmiin aiheuttaa hallintokulujen kasvua

⁴⁴ Ks. lisää kohta lisäisyys.

⁴⁵ Tilastokeskus. [Tulotaso, tuloerot, pienituloiset ja perusturvan varassa olevat asuntoväestössä muuttujina Alue, Tiedot ja Vuosi](#). PxWeb



toimeenpaneavassa viranomaisessa. Teknisen avun käytöstä hallinnollisten kulujen kattamiseen kerrotaan tämän suunnitelman luvussa 2.4.

Kyseessä on nykyisten alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen tuen laajennus (rahoituksen lisäys) ja kohdennus sosiaalisen ilmastorahaston kohderyhmiin.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toimenpiteen tavoite on edistää olennaisten palvelujen saavutettavuutta kohtuuhintaisella joukkoliikenteellä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom suunnittelisi joukkoliikennelinjat, jotka palvelisivat alueita, missä olennaisten palvelujen saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikko tai olematon. Tuen kohdentamisessa (liikenteen suunnittelussa) huomioitaisiin kunnan asukkaiden keskimääräinen tulotaso (kunnan pienituloisuusaste). Näin tavoitettaisiin mahdollisimman hyvin liikenneköyhyyden kolmen ulottuvuuden (saatavuus, saavutettavuus, kustannukset) suhteen haavoittuvia ryhmiä. Liikenteen suunnittelussa käytetään ulkopuolista asiantuntijaa, jotta toimenpide voidaan käynnistää mahdollisimman pian suunnitelman hyväksymisen jälkeen. Liikenne- ja viestintävirasto käynnistää hankinnat liikenteen suunnittelun perusteella. Hankinnat toteutetaan kilpailuttamalla.

Toimenpide mahdollistaa siirtymää kestäviin liikennemuotoihin ja sitä kautta päästöjen vähentämistä. Päästövähennysvaikutus arvioidaan kuitenkin vähäiseksi, sillä Traficom on toisessa yhteydessä arvioinut suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen vaikutukseksi 1 kt CO₂ vuoden 2030 tasossa, ja päästövähennysvaikutus on ko. taajaan asutuilla seuduilla suurempi kuin harvempaan asutuilla seuduilla, jotka ovat sosiaalisen ilmastorahaston rahaston käytön kohteina. Yhdistettynä edellisessä luvussa esitettyyn toimenpiteeseen, jossa joukkoliikennepalveluja tarjoavat mikroyritykset vähitellen siirtyvät sähköiseen kalustoon, toimenpiteen päästövähennysvaikutus kasvaa. Hankintojen pisteytyskriteereillä edistettäisiin nollapäästöisen kaluston käyttöä. Hankituista joukkoliikenteen palveluista voi maksaa korkeamman hinnan, jos se toteutetaan nollapäästöisellä kalustolla. Siirtyminen sähköön mahdollistaa myös joukkoliikenteen kustannusten nousun hidastumista ja pidemmällä aikavälillä mahdollistaa kannattavampaa liikennettä, mikä osaltaan voi edistää joukkoliikenteen jatkuvuutta sosiaalisen ilmastorahaston käytön päättymisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimivalta-alueella sijaitsevista kunnissa niillä alueilla, joilla on joukkoliikennepuutos ja erittäin heikko saavutettavuus joukkoliikenteellä, on yhteensä 268 000 asutokuntaa, joista 44 000 on pienituloisia asutokuntia. Hankinnat suunnitellaan siten, että niistä hyötyy mahdollisimman moni pienituloinen kotitalous, mutta vaikutusalue tulee rajautumaan vasta hankintojen tarkemmassa suunnittelussa. Traficom kulkutapaseurannan perustella joukkoliikenteen osuus päivittäisistä matkoista on ollut 9 % syksyllä 2022. Keskimääräisellä suomalaisen asutokunnan koolla (2 henkilöä) voidaan karkeasti arvioida toimenpiteen potentiaalisesti hyödyttävän noin 8 000:ta pienituloisuuden perusteella haavoittuvaa asutokuntaa. Tarkastelu huomioi vain joukkoliikenteen puutosalueet ja erittäin heikon saavutettavuuden alueet.

Selontekona eduskunnalle joulukuussa 2025 luovutetussa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa alueellisen ja paikallisen liikenteen järjestämiseen on suunniteltu lisärahoitusta nykyiseen reilun 30 miljoonan euron rahoitustasoon vuodesta 2030 alkaen. Liikenne 12 -suunnitelman täytäntöönpano edellyttää erillisiä päätöksiä talousarvioprosessissa. Kyseessä on sosiaalisen ilmastorahaston toteutuksesta ja rahoituksesta erillinen lisärahoitus, joka on suunniteltu joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämiseksi ja alueiden sisäisen saavutettavuuden parantamiseksi. Kyseisen lisärahoituksen suunnitteluperusteet eivät ole identtiset sosiaalisen ilmastorahaston toimien kanssa, mutta se voisi kuitenkin toteutuessaan mahdollistaa palvelutason ylläpitoa sosiaalisen ilmastorahaston päättymisen jälkeen erityisesti siellä, missä on osoittautunut olevan kysyntää palveluille.

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Joukkoliikenneviranomainen (1.1.2026 alkaen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) kohdentaa rahoituksen hankkimalla liikennettä kriteereihin parhaiten vastaaviin kohteisiin.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Toimenpiteen sukupuolivaikutuksia ei ole erikseen arvioitu, mutta tilastotiedot kertovat naisten käyttävän julkista liikennettä miehiä enemmän:

Vuoden 2023 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 76 % (lähteet: Traficom, Tilastokeskus). Yli 70-vuotiailla naisilla ajokortteja on huomattavan vähän verrattuna muihin ryhmiin.

Suomessa 35 %:lla naisista ei ole autoa käytettävissään, kun miehillä vastaava osuus on 11 %. 20 %:lla yksinhuoltajanaيسista ei ole autoa käytettävissään.

Naiset liikkuvat joukkoliikenteellä enemmän kuin miehet kaikissa ikäryhmissä (lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, 2021).

Toimenpiteen aikataulu. Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan tuen osalta aikataulu tuen asteittaiseksi vähentämiseksi.

Joukkoliikenteen palvelujen hankinnat ja sopimusten alkaminen ajoittuisivat vuosille 2028–2030. Sopimuskorvaukset palveluhankinnoista maksettaisiin vuosina 2028–2032.

2.2.1.4.2 Ei merkittävää haittaa

Kysymys	Kyllä/Ei	Perustelu merkittävän haitan poissulkemiselle
Sisältyykö toiminta tai varallisuuserä minkä tahansa toimialakohtaisen liitteen poissuljettujen toimintojen ja varojen luetteloon?	Ei	



Ilmastonmuutoksen hillintä: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti merkittäviin kasvihuonekaasupäästöihin?	Ei	Toimenpiteen ei odoteta kasvattavan kasvihuonekaasupäästöjä. Sillä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pitkän matkan linja-autojen, joita kuntien välisessä liikenteessä tarvitaan, rajoitettu saatavuus toistaiseksi estää sitovien nollapäästöisyyskriteerien asettamisen kuntien välisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen palvelujen hankinnoissa. Nollapäästöisen kaluston käyttöä edistetään kuitenkin muun muassa antamalla tarjouskilpailussa lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Tarjoajia myös edellytetään sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa hankittavan liikenteen toteuttamiseksi.
Ilmastonmuutokseen sopeutuminen: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti nykyisen tai tulevan ilmaston haitallisen vaikutuksen lisääntymiseen toimenpiteeseen itseensä tai ihmisiin, luontoon tai varoihin?	Ei	Toimenpiteen ei odoteta kasvattavan haitallisia ilmastovaikutuksia nyt tai tulevaisuudessa. Sillä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pitkän matkan linja-autojen, joita kuntien välisessä liikenteessä tarvitaan, rajoitettu saatavuus toistaiseksi estää sitovien nollapäästöisyyskriteerien asettamisen kuntien välisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen palvelujen hankinnoissa. Nollapäästöisen kaluston käyttöä edistetään kuitenkin muun muassa antamalla tarjouskilpailussa lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Tarjoajia myös edellytetään sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa hankittavan liikenteen toteuttamiseksi.
Vesivarojen ja meriympäristön kestävä käyttö ja suojelu: Onko toiminta tai varallisuuserä odotettavasti haitallinen: (i) pintavesien tai pohjavesien hyvän tilan tai hyvän ekologisen potentiaalin saavuttamiselle; tai (ii) meriympäristön hyvän tilan saavuttamiselle?	Ei	Toimenpiteen ei odoteta olevan haitallinen pinta- tai pohjavesien hyvän tilan/hyvän ekologisen potentiaalin saavuttamiselle tai meriympäristön hyvän tilan saavuttamiselle. Liikenne korvautuu yksityisautoilla ajettavia matkoja. Sosiaalista ilmastorahastoa koskevassa komission DNSH-ohjeessa (liikenteen liite, kohta T4) esitetyt renkaita koskevat vaatimukset koskevat uusien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä. DNSH-ohjeessa renkaille esitetyt vaatimukset ovat liian tiukkoja täyttävien renkaiden saatavuuteen sekä valvonnan edellyttämään hallinnolliseen taakkaan nähden (ks. yllä mikroyrityksille kohdennettu raskaan kaluston hankintatuki). On myös epäselvää, milloin käytössä oleva auto lakkaa olemasta "uusi". Suomen näkemys sen vuoksi on, että renkaita koskevia määräyksiä ei tulisi soveltaa näiden toimenpiteiden yhteydessä.
Siirtymä kiertotalouteen, mukaan lukien jätteen ehkäisy ja kierrätys:	Ei	Toimenpiteellä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pitkän



Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti: (i) merkittävään jätteen syntymisen, polton tai loppusijoituksen lisääntymiseen (lukuun ottamatta vaarallisen jätteen, jota ei voida kierrättää, polttoa); tai (ii) merkittäviin tehottomuuksiin luonnonvarojen (energia, materiaalit, metallit, vesi, biomassa, ilma ja maa) suorassa tai epäsuorassa käytössä elinkaarensa aikana, joita ei ole minimoitu riittävillä toimenpiteillä; tai (iii) merkittävään ja pitkäaikaiseen haittaan ympäristölle kiertotalouden näkökulmasta?		matkan linja-autojen, joita kuntien välisessä liikenteessä tarvitaan, rajoitettu saatavuus toistaiseksi estää sitovien nollapäästöisyyskriteerien asettamisen kuntien välisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen palvelujen hankinnoissa. Nollapäästöisen kaluston käyttöä edistetään kuitenkin antamalla tarjouskilpailussa lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Tarjoajia myös edellytetään sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa hankittavan liikenteen toteuttamiseksi.
Saastumisen ehkäisy ja hallinta: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti merkittävään saasteiden (ilmaan, veteen tai maaperään) päästöjen lisääntymiseen?	Ei	Toimenpiteellä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pitkän matkan linja-autojen, joita kuntien välisessä liikenteessä tarvitaan, rajoitettu saatavuus toistaiseksi estää sitovien nollapäästöisyyskriteerien asettamisen kuntien välisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen palvelujen hankinnoissa. Nollapäästöisen kaluston käyttöä edistetään kuitenkin antamalla tarjouskilpailussa lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Tarjoajia myös edellytetään sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa hankittavan liikenteen toteuttamiseksi. Sosiaalista ilmastorahastoa koskevassa komission DNSH-ohjeessa (liikenteen liite, kohta T4) esitetyt renkaita koskevat vaatimukset koskevat uusien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä. DNSH-ohjeessa renkaille esitetyt vaatimukset ovat liian tiukkoja täyttävien renkaiden saatavuuteen sekä valvonnan edellyttämään hallinnolliseen taakkaan nähden (ks. yllä mikroyrityksille kohdennettu raskaan kaluston hankintatuki). On myös epäselvää, milloin käytössä oleva auto lakkaa olemasta ”uusi”. Suomen näkemys sen vuoksi on, että renkaita koskevia määräyksiä ei tulisi soveltaa näiden toimenpiteiden yhteydessä.
Luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelu ja ennallistaminen: Onko toiminta tai varallisuuserä odotettavasti: (i) merkittävästi haitallinen ekosysteemien hyvälle tilalle ja palautumiskyvylle; tai (ii) haitallinen elinympäristöjen ja	Ei	Toimenpiteen ei odoteta olevan merkittävästi haitallinen ekosysteemien hyvälle tilalle tai palautumiskyvylle tai haitallinen elinympäristöjen ja lajien, mukaan lukien unionin kannalta merkittävien, suojelutasolle. Liikenne korvaisi yksityisautoilla ajettavia matkoja. Hankkeessa ei rakenneta infrastruktuuria.



lajien, mukaan lukien unionin kannalta merkittävien, suojelutasolle?		
--	--	--

2.2.1.4.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite: Joukkoliikenteen linjoja koskevan ensimmäisen tarjouskilpailun käynnistäminen

Kuvaus:

Liikenne- ja viestintävirasto on käynnistänyt ensimmäisen kilpailutuksen joukkoliikenteen linjojen palvelusopimukse[*i*]sta.

Tavoite: Joukkoliikennelinjojen käynnistäminen

Kuvaus:

Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt liikennöintisopimukset 42 joukkoliikenteen linjasta.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Ne mittaavat toimenpiteen toteuttamista ja ovat todennettavissa. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan käynnistämällä 42 joukkoliikennelinjaa, jotka palvelevat käyttäjiä puutteellisen saavutettavuuden alueilla pienituloisuusasteeltaan korkeissa kunnissa.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Välitavoite mittaa, että hankintamenettely on käynnistynyt. Tavoite todentaa ensimmäisen tarjouskilpailun etenemistä liikennöinnistä tehdyiksi sopimuksiksi ja se mittaa joukkoliikenteen palvelutason parantumista.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdetä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Välitavoite todennetaan Traficomin julkaisemista tarjouspyyntöasiakirjoista. Tavoite todennetaan linjoista tehdyistä sopimuksista.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

0 kohdennetuilla sopimuksilla hankittua liikennekohdetta -> 42 linjaa

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Q2/2032

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom



2.2.1.4.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Liikennepalvelut, joilla parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa, järjestetään hankkimalla ne yrityksiltä kilpailuttamismenettelyllä. Kustannusten arviointi perustuu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien käytettävissä oleviin tietoihin linja-autoliikenteen aiempien hankintojen kustannustasosta.

Kustannukset tarkentuvat hankintojen tarkemmassa suunnittelussa ja lopulliset kustannukset ovat selvillä, kun yrityksiltä on saatu tarjoukset tarjouspyyntöihin ja sopimukset on tehty.

Liikenteen kustannukset riippuvat muun muassa hankittavan reitin pituudesta, liikennöintipäivistä ja aikataulusta. Tuotantokustannusten ja lipputulojen välinen erotus on keskeinen tekijä julkisen tuen määrän kannalta. Joukkoliikennepuutosalueilla on yleisesti ottaen suhteellisen matala väestötiheys ja pitkät välimatkat, minkä vuoksi julkisen tuen tarve on keskimääräistä suurempi.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

Liikenteen suunnittelutyöhön käytetään 0,1 miljoonaa euroa vuonna 2027 ja liikenteen ostoihin käytetään 0,9 miljoonaa vuonna 2028, 16,2 miljoonaa euroa/vuosi vuosina 2029-2031, sekä 4 miljoonaa euroa vuonna 2032.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Kokonaiskustannukset ovat 53,6 miljoonaa euroa, josta kansallinen omarahoitusosuus on 25 %. Rahastosta kustannettavaksi tulisi 40,2 miljoonaa euroa. Lisäksi hallinnollisiin kuluihin osoitetaan rahaston teknistä apua.

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu muuta unionin rahoitusta.

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu yksityistä rahoitusta matkalippujen myynnistä kerättävää rahoitusta lukuun ottamatta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Laskelma on asiantuntija-arvio, joka perustuu tietoon kustannustasosta.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

53,6 miljoonaa euroa



2.2.1.4.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Kyseessä on joukkoliikenteen saatavuutta lisäävä toimi. Joukkoliikenteen käyttöä ei rajoiteta vain tietyille käyttäjäryhmille, mutta edellä esitetyillä kohdistamistoimilla varmistetaan toimen tuloa erityisesti haavoittuvien ryhmien käyttöön. Myös haavoittuvien ryhmien kannalta on perusteltua, että joukkoliikenteen käyttö on mahdollisimman laajaa. Laajan käyttäjäryhmän tuomat lipputulot mahdollistavat jatkuvuutta joukkoliikenteessä. Samalla päästövähennysvaikutus on sitä voimakkaampi, mitä laajempi ryhmä käyttää joukkoliikennettä yksityisauton sijaan.

Tuki kohdennetaan joukkoliikennettä järjestävälle viranomaiselle (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom). Traficom järjestää tuella joukkoliikennettä ennalta määriteltyjen kriteerien mukaan alueilla, joilla liikenneköyhyiden riskitekijät (saatavuus, saavutettavuus, tulot) ovat muita alueita suurempia, mutta joilla väestöntiheys mahdollistaa joukkoliikenteen järjestämisen.

2.2.1.4.6 Lisäisyys

Toimenpide on nykyisin käytössä olevan toimenpiteen pohjalta suunniteltu, sosiaalisen ilmastorahaston kohderyhmään osoitettu toimi, joka ei korvaa toistuvia budjettimenoja.

Alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen on kohdennettu vuosittain 32,329 miljoonan euron määräraha valtion talousarviossa. Alueellisen ja paikallisen liikenteen tuki päätetään vuosittain eduskunnan käsitellessä budjettia. Rahoitus ei ole esimerkiksi sopimukseen perustuva, eikä tässä mielessä toistuva budjettimeno, vaikka rahoitusta on osoitettu tähän kohteeseen vastaavan suuruisena jo hyvin pitkään. Määrärahan puitteissa valtio (nykyisin Traficom) hankkii toimivalta-alueellaan julkista liikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla. Joukkoliikenteen nousevat kustannukset aiheuttavat painetta sopeuttaa valtion hankkiman joukkoliikenteen palvelutasoa. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037 on esitetty 10 miljoonan euron vuosittaista korotusta alueellisen ja paikalliseen liikenteeseen vuodesta 2030 eteenpäin kohonneisiin kustannuksiin vastaamiseksi.

Sosiaalisen ilmastosuunnitelman toimenpide olisi lisäinen edellä kuvattuun rahoitukseen nähden ja se kohdennettaisiin sosiaalisen ilmastorahaston kriteerien täyttämiseksi pienituloisuusasteen perusteella haavoittuviin kuntiin, jossa olisi joukkoliikennepuutos tai erittäin heikko/huono palvelutaso ilman sosiaalisen ilmastorahaston toimia.

2.2.1.4.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Joukkoliikenteen hankinnoissa ja avustuksissa noudatetaan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 säännöksiä, jolloin julkisen liikenteen harjoittajille maksettavien korvausten katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapautetaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta velvoitteesta antaa komissiolle ennakkoilmoitus.



2.2.1.5 Kutsuliikenteen tuki

2.2.1.5.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Kuten alueellinen joukkoliikenne -toimenpiteen kohdalla todettiin, kohtuuhintainen joukkoliikenne, siellä missä sitä on saatavissa, mahdollistaa liikkumistarpeiden toteuttamista myös niille ihmisille, joilla ei ole taloudellisista, terveydellisistä, ikään liittyvistä tai muista syistä omaa autoa käytettävissä.

Kutsuohjattu joukkoliikenne voi kunnissa ja kylissä tarjota esteettömämpiä ja houkuttelevampia liikenteen palveluita verrattuna perinteiseen joukkoliikenteeseen, erityisesti kuntien sisäisessä liikenteessä. Kutsuliikenne mahdollistaa joustavaa ja käyttäjälähtöistä, palvelutarpeisiin mukautuvaa joukkoliikennettä. Kutsuliikenne tarjoaa myös lisämahdollisuuksia huomioida esteettömän liikenteen tarpeita. Ovelta ovelle kulkeva kutsuliikenne palvelee liikuntarajoitteisia käyttäjiä usein perinteistä joukkoliikennettä paremmin varsinkin, jos matkat pysäkeille ovat pitkiä. Suomessa on esimerkkejä toimivista kutsuliikennejärjestelmistä, mutta toisaalta myös tapauksia, joissa lyhytaikaisten kokeilujen päätyttyä kutsuliikennettä ei ole kunnissa jatkettu. Kutsuliikennepalvelujen kehittämistä on suositeltu useissa selvityksissä, muun muassa selvityksessä maaseutualueiden liikenne- ja energiaköyhyydestä.⁴⁶

Liikkumisen palvelujen valtionavustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (509/2018) perusteella kuntien ja kylien kutsuliikennekokeiluja voidaan tukea liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella. Avustusta voidaan myöntää kunnalle, kuntayhtymälle ja muulle voittoa tavoittelemattomalle yhteisölle enintään 75 prosenttia liikkumisen ohjaamisen, suunnittelun, projektinhallinnan ja siihen liittyvän muun toiminnan kustannuksista. Liikkumisen ohjaukseen kohdistettu määrä valtion budjetissa on nykyisin 600 000 euroa vuodessa. Liikkumisen ohjauksen määrärahalla tuetaan hankkeita, joilla liikkumisen ohjauksen keinoin voidaan lisätä joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden sekä kävelyn ja pyöräilyn käyttöä. Aiempina vuosina liikkumisen ohjauksen valtionavustusta on myönnetty muun muassa kutsuliikennepalveluita tukeviin liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin.

Joukkoliikenteen puutosalueilla ja heikon saavutettavuuden alueilla joukkoliikenteen saatavuuden haasteita ei pystytä ratkaisemaan suoraan joukkoliikenteen käyttäjälle kohdistetulla tuella, esimerkiksi kutsuliikenteen käyttöön osoitetulla palvelusetelillä. Palvelusetelien ei voida etenkään tiheimmin asuttujen seutujen ulkopuolella olettaa synnyttävän puuttuvaa joukkoliikennetarjontaa. Mikäli joukkoliikennettä ei ole tai se on niin harvaa, että se ei täytä liikkumistarpeita, tapa edistää joukkoliikenteen saatavuutta liikenneköyhyyden riskissä oleville on tukea joukkoliikenteen järjestämistä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että joukkoliikennettä järjestävä taho hankkii linjaliikennettä (ks. edellinen toimenpide) tai kutsuperustaista joukkoliikennettä tarjouskilpailun perusteella yrityksiltä tarjouspyynnössä määritellyille palvelualueille.

Palveluntarjoajat joukkoliikenteen toimenpiteissä voivat olla ETS2:lle haavoittuvia mikroyrityksiä tai muita joukkoliikenteen palveluja tarjoavia yrityksiä. Sosiaalisen ilmastonrahaston rahoituksella hankitaan

⁴⁶ Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiöinä. / Vestinen, Jenni; Siirilä, Heli; Correia, Suvisanna. VTT Technical Research Centre of Finland, 2025. 58 p. (VTT Research Report; No. VTT-R-00103-25).



liikennettä, josta hyötyvät sosiaalisesta ilmastorahastosta annetun asetuksen (EU/2023/955) 9 artiklan edellyttämällä tavalla haavoittuvat liikenteen käyttäjät. Myös haavoittuvat mikroyritykset voivat hyötyä rahoituksesta siltä osin kuin niiltä tilataan kilpailutusten perusteella liikennettä, joka ilman sosiaalista ilmastorahastoa ei toteutuisi.

Toimella toteutetaan kutsuliikennettä kunnissa kutsuliikenteelle soveltuvilla alueilla. Toimenpiteen tarkoituksena on mahdollistaa arjen matkoja kohtuuhintaisella joukkoliikenteellä nykyisen heikon tai olemattoman joukkoliikennesaatavuuden alueella, jossa joukkoliikenteen järjestäminen on kuitenkin väestötiheyden näkökulmasta perusteltua. Jotta toimenpide kohdentuisi mahdollisimman hyvin liikenneköyhyydelle haavoittuviin ryhmiin, tiedot heikosta joukkoliikennesaavutettavuudesta (ks. alueellinen joukkoliikenne -toimenpide) yhdistetään tietoon pienituloisten asukkaiden osuudesta kunnassa.

Toimenpide vähentää niiden ryhmien liikenneköyhyyden riskiä, joilla ei ole taloudellisista, ikään liittyvistä tai muista syistä johtuvaa mahdollisuutta oman auton käyttöön. Samalla mahdollistetaan siirtymää kestäviin kulkumuotoihin ja voidaan vähentää liikenteen päästöjä. Joukkoliikennetoimijoiden (ml. kutsuliikenteen tarjoajat) siirtymää puhtaisiin ajoneuvoihin edistetään mikroyritysten raskaan kaluston hankintatuki -toimenpiteellä.

Aiemmin Suomessa toteutetut kutsuliikennepalvelukokeilut ovat olleet pääasiassa lyhytaikaisia. Sosiaalisen ilmastorahaston toimenpiteellä tuettaisiin pidempiaikaisten kutsuliikennepalvelujen toteuttamista (hankkeiden kesto arviolta noin 3 vuotta), mikä tukee palvelun vakiintumista ja käyttäjien löytämistä. Kutsuliikennepalvelun kehittämisen ja toteuttamisen lisäksi tuettaisiin liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä, kuten neuvonta ja markkinointi, millä vaikutetaan liikkumistapatottumuksiin. Kutsuliikenteen käyttöön tottuminen mahdollistaa liikkumistottumusten muutosta ja käyttäjäkunnan luomista, mikä edistää näiden toimien jatkumista myös sosiaalisen ilmastosuunnitelman päättymisen jälkeen.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Kyseessä on kutsuliikenteeseen kohdennettu valtionavustus, jota voisivat hakea kunnat ja kuntayhtymät. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää valtionavustukset harkinnanvaraisesti hakuilmoituksessa ilmoitettuun määräaikaan mennessä lähetettyjen hakemusten perusteella hankkeisiin hakukriteerit täyttävissä kunnissa. Avustuksen saajat vastaavat kutsuliikennepalvelun yksityiskohtaisesta suunnittelusta ja toteuttamisesta.

Avustusta voisi hakea kutsuliikennepalvelujen kehittämiseen ja toteuttamiseen. Osana kutsuliikennepalvelun kehittämistä ja järjestämistä edellytetään liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Toimenpiteet voivat liittyä palveluihin liittyvään markkinointiin ja opastukseen sekä saavutettavuus- ja esteettömyysasioihin (ml. digitaalinen saavutettavuus).

Rahoitus kutsuliikenteen tukeen olisi yhteensä 30,7 miljoonaa euroa rahaston toiminnan aikana. Avustusta voisi saada kutsuliikenteen suunnitteluun, sekä tilauskeskuksen, asiakaspalvelun ja matkustajasovelluksen



kehittämiseen ja ylläpitoon ja liikenteen hankintaan sekä kutsuliikenteen markkinointiin ja opastukseen, huomioiden myös saavutettavuutta ja esteettömyyttä parantavat toimenpiteet. Hakijoiden on osoitettava hankkeisiin omarahoitusta 25 % hankkeen arvosta.

Tuki toteutetaan pääsääntöisesti nykyisten rakenteiden ja olemassa olevien valtionavustusprosessien puitteissa. Tuen toteuttaminen ei edellyttäisi uutta lainsäädäntöä, vaan olemassa olevaan liikkumisen ohjauksen valtionavustukseen luotaisiin oma teemahaku sosiaalisen ilmaston rahaston kriteerit täyttävillä hankkeilla. Määrärahan lisäyksen perusteella tehtävät avustusten hallinnointi ja niiden kohdentaminen sosiaalisen ilmaston rahaston kohderyhmiin aiheuttaa hallintokulujen kasvua toimeenpaneavassa viranomaisessa. Teknisen avun käytöstä hallinnollisten kulujen kattamiseen kerrotaan tämän suunnitelman luvussa 2.4.

Kyseessä on liikkumisen ohjauksen tuen laajennus (rahoituksen lisäys) kohdennettuna sosiaalirahaston kohderyhmiin.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toimenpiteen tavoite on edistää olennaisten palvelujen saavutettavuutta kohtuuhintaisella joukkoliikenteellä. Tuki kohdennettaisiin alueille, jossa olennaisten palvelujen saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikko tai olematon. Tuen kohdentamisessa huomioitaisiin kunnan asukkaiden tulotaso. Näin tavoitettaisiin mahdollisimman hyvin liikenneköyhyyden kolmen ulottuvuuden (saatavuus, saavutettavuus, kustannukset) suhteen haavoittuvia ryhmiä.

Avustusta voisi hakea kutsuliikennepalvelujen kehittämiseen ja toteuttamiseen kunnissa, jotka kärsivät joukkoliikenteen puutteesta tai joissa saavutettavuus joukkoliikenteellä on puutteellinen (ks. karttatarkastelut alueellinen joukkoliikenne –toimenpiteen kohdalla), ja joissa pienituloisten asukkaiden osuus on suurempi kuin Suomen kunnissa keskimäärin (vuonna 2024 14,2 %⁴⁷). Toimenpiteet rajataan pienempiin ja keskisuuriin, alle 100 000 asukkaan kuntiin. Vuonna 2024 pienituloisia oli Suomessa 14,2 % väestöstä. Heistä noin 54 % asui alle 100 000 asukkaan kunnissa.⁴⁸ Suomessa on yhdeksän yli 100 000 asukkaan kaupunkia. Suurimmilla kaupunkiseuduilla valtio tukee kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä erikseen solmittavilla neljän vuoden välein päivitettävillä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksilla.

Jotta kohdentumista voidaan arvioida, valtionavustushaussa hakijoiden tulee osoittaa esittämiensä kutsuliikennehankkeiden kohdentuminen seuraaviin kriteereihin perustuen:

Pienituloisten kotitalouksien tai väestön osuus hankealueella postinumerotasolla (tai muulla perustellulla jaotellulla) suhteessa maan keskimääräiseen tasoon. Tällä kriteerillä varmistetaan, että tuesta hyötyvät

⁴⁷ Tilastokeskus. [Tulotaso, tuloerot, pienituloiset ja perusturvan varassa olevat asuntoväestössä muuttujina Alue, Tiedot ja Vuosi. PxWeb](#)

⁴⁸ Tilastokeskus. [Tulotaso, tuloerot, pienituloiset ja perusturvan varassa olevat asuntoväestössä muuttujina Alue, Tiedot ja Vuosi. PxWeb](#)



kunnan sisällä haavoittuvilla alueilla asuvat. Hankkeet eivät kuitenkaan ole rajoitettuja sen alueen sisälle, joissa pienituloisia asuu, vaan olennaista on osoittaa palvelujen saavutettavuuden paraneminen.

Lisäksi hakijan tulee esittää arvio siitä, miten hanke vaikuttaa muulla tavoin haavoittuvien väestöryhmien edellytyksiin liikkua ja saavuttaa arjen kannalta keskeiset palvelut. Hankealueen haavoittuvuutta voidaan kuvata seuraavilla indikaattoreilla: pienituloisten autottomien kotitalouksien osuus hankealueen väestöstä, ikääntyneiden sekä lasten ja nuorten osuus kunnan väestöstä, peruspalvelujen saavutettavuus ilman autoa tai joukkoliikenteellä. Tätä arviota käytetään toissijaisena hankkeiden arviointikriteerinä.

Peruspalveluita, esim. sosiaali- ja terveystalvaeluita, toteutetaan Suomen kunnissa myös kuntien yhteisinä palveluina. Esimerkiksi tällaisissa tapauksissa kutsuliikennepalvelu voitaisiin toteuttaa useamman kunnan alueella, jotta kutsuliikennepalvelu vastaisi arjen liikkumisen tarpeisiin.

Toimenpide mahdollistaa siirtymää kestäviin liikennemuotoihin ja sitä kautta päästöjen vähentämistä. Päästövähennys arvioidaan kuitenkin vähäiseksi, sillä Traficom on toisessa yhteydessä arvioinut suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen vaikutukseksi 1 kt CO₂ vuoden 2030 tasossa ja päästövähennysvaikutus on ko. taajaan asutuilla seuduilla suurempi kuin harvaan asutuilla seuduilla, jotka ovat sosiaalisen ilmastorahaston rahaston käytön kohteina. Yhdistettynä ylempänä esitettyyn hankintatuki-toimenpiteeseen, jossa joukkoliikennepalveluja tarjoavat mikroyritykset vähittäin siirtyvät sähköiseen kalustoon, toimenpiteen päästövähennysvaikutus kasvaa. Valtionavustuksen ehtona edellytettäisiin nollapäästöisten kaluston huomioimista palvelujen hankinnan pisteytyskriteereissä. Siirtyminen sähköön mahdollistaa myös joukkoliikenteen kustannusten nousun hidastumista ja pidemmällä aikavälillä mahdollistaa kannattavampaa joukko- ja kutsuliikennettä ja edistää sen markkinalähtöistä järjestämistä.

Viimeaikaisissa Suomessa toteutetuissa kutsuliikennekokeiluissa tai -palveluissa on ollut keskimäärin 570 käyttäjää vuodessa ja matkoja on tehty keskimäärin 7 900 vuodessa. Palveluiden käyttäjä- ja matkamäärissä on suurta vaihtelua, johon vaikuttaa mm. palvelualueen laajuus. Perustuen tietoihin toteutetuista palveluista ja kohdealueen pienituloisuusasteesta (keskimäärin 16,9 %), toimenpiteellä voitaisiin vaikuttaa keskimäärin noin 2 800 pienituloisuuden perusteella haavoittuvaan liikenteen käyttäjään vuositason olettaen, että toimenpiteellä rahoitetaan 29 kutsuliikennekokeilua.

Rahoitettavien kutsuliikennepalvelujen ajallinen kesto tulee olla riittävän pitkä (noin 3 v.), jotta palvelu ei jää vain kokeiluksi. Useamman vuoden kestävä kutsuliikennepalvelukokeilu, johon sisältyy myös markkinointitoimenpiteitä ja tiedollista ohjausta, mahdollistaa muutoksia kulkutavoissa ja vakiintuneen käyttäjäkunnan luomisen palveluille. Rahoituskauden päätyttyä kunta voisi mahdollisuuksien mukaan jatkaa toimintaa. Riittävän pitkä palvelun kesto mahdollistaa myös liikenteen palvelun tarjoajien kalustoinvestointeja ja muodostaa kilpailutettavasta kokonaisuudesta riittävän houkuttelevan.

Kunnat saavat avustusten mahdollistamien pitkäaikaisten kokeilujen avulla mahdollisuuden kerätä kokemuksia ja luoda käyttäjäkuntaa kutsuliikenteelle, mikä tukee päätöksentekoa kutsuliikenteen jatkamisesta sosiaalisen ilmastosuunnitelman toimenpiteen jälkeen. Hankkeen yhteydessä on myös mahdollista edistää kuntien välistä tiedonvaihtoa kutsuliikenteen onnistumisista ja haasteista.



Yhdeksi keinoksi edistää kutsuliikennepalveluita Suomessa on tunnistettu lakisääteisten henkilökuljetusten ohjaaminen kaikille avoimeen kutsuliikenteeseen sen sijaan, että kuljetuksissa käytetään takseja. Erityisesti alueilla, joissa taksien saatavuus on heikko, kutsuliikenne voisi tarjota kokonaisvaltaisen ratkaisun eri käyttäjäryhmien tarpeisiin. Kutsuliikennepalvelujen tarjoaminen ja palvelutason kehittäminen luo osaltaan pohjaa kutsuliikenteen laajemmalle hyödyntämiselle sosiaalihuolto-, vammaispalvelu- ja terveydenhuoltolain mukaisten kuljetusten järjestämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistämänä on parhaillaan meneillään hanke, jossa kootaan sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksia koskevaa tietoa paremman kuvan saamiseksi kuljetusten järjestämisestä. Kuljetuksista kerättävän tiedon pohjalta arvioidaan kuljetusten yhdistämispotentiaalia sekä mahdollisuuksia kutsu- ja joukkoliikenteen parempaan hyödyntämiseen sosiaali- ja terveystoimen lakisääteisissä kuljetuksissa. Hanke on käynnissä vuoteen 2028 asti. Hankkeessa kerättyä tietoa on mahdollista hyödyntää kutsuliikennepalvelujen kehittämisessä.

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Traficom myöntää valtionavustuksen avustuskriteerit täyttävälle kunnille tai kuntayhtymille hakemusten perusteella. Kutsuliikenteeseen kohdennettuja avustushakuja toteutettaisiin vähintään yksi. Mahdollisesti järjestettävässä jälkimmäisessä haussa voitaisiin tehdä tarvittaessa uudelleenkohdennuksia hakukriteereihin ensimmäisestä avustushausta saatujen kokemusten perusteella.

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Toimenpiteen sukupuolivaikutuksia ei ole erikseen arvioitu, mutta tilastotietojen mukaan naiset käyttävät julkista liikennettä miehiä enemmän:

Vuoden 2023 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 76 % (lähteet: Traficom, Tilastokeskus). Yli 70-vuotiailla naisilla ajokortteja on huomattavan vähän muihin verrattuna.

Suomessa 35 %:lla naisista ei ole autoa käytettävissään, kun miehillä vastaava osuus on 11 %. 20 %:lla yksinhuoltajanaيسista ei ole autoa käytettävissään.

Naiset liikkuvat joukkoliikenteellä enemmän kuin miehet kaikissa ikäryhmissä (lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, 2021).

Toimenpiteen aikataulu. Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan tuen osalta aikataulu tuen asteittaiseksi vähentämiseksi.

Kutsuliikennehankkeisiin avataan ainakin yksi valtionavustushaku, alustavasti vuonna 2028. Kokeilujen kesto olisi noin 3 vuotta, mikä mahdollistaa kulkutapasiirtymää ja liikkumistottumusten muutoksia sekä muodostaa kannusteen palveluja tarjoavien yritysten investoinneille puhtaaseen kalustoon. Riittävän pitkät sopimuskaudet ovat edellytyksiä toiminnan jatkuvuudelle ja vakiintumiselle sekä sille, että kuljetuspalveluja tarjoavat yritykset voivat investoida ja saada mahdollisesti tarvitsemaansa lainaa puhtaan kaluston



hankinnoille. Mikroyritysten on lisäksi mahdollista hakea myös ylempänä esitetyn toimenpiteen mukaista osan puhtaan kaluston hankintakustannuksista kattavaa tukea.

2.2.1.5.2 Ei merkittävää haittaa

Kysymys	Kyllä/ Ei	Perustelu merkittävän haitan poissulkemiselle
Sisältyykö toiminta tai varallisuuserä minkä tahansa toimialakohtaisen liitteen poissuljettujen toimintojen ja varojen luetteloon?	Ei	
Ilmastomuutoksen hillintä: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti merkittäviin kasvihuonekaasupäästöihin?	Ei	Toimenpiteen ei odoteta kasvattavan kasvihuonekaasupäästöjä. Sillä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pienoislinja-autojen saatavuus on toistaiseksi rajattua, mutta sen odotetaan paranevan huomattavasti sosiaalisen ilmastorahaston keston aikana ja sosiaalisella ilmastorahastolla toteutettavien avustushakukierrosten välillä. Avustuksensaajia edellytetään edistämään nollapäästöisen kaluston käyttöä muun muassa antamalla lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Palveluntarjoajia tulee myös edellyttää sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa kutsuliikenteen toteuttamiseksi.
Ilmastomuutoksen sopeutuminen: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti nykyisen tai tulevan ilmaston haitallisen vaikutuksen lisääntymiseen toimenpiteeseen itseensä tai ihmisiin, luontoon tai varoihin?	Ei	Toimenpiteen ei odoteta kasvattavan haitallisia ilmastovaikutuksia nyt tai tulevaisuudessa. Sillä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pienoislinja-autojen saatavuus on toistaiseksi rajattua, mutta sen odotetaan paranevan huomattavasti sosiaalisen ilmastorahaston keston aikana ja sosiaalisella ilmastorahastolla toteutettavien avustushakukierrosten välillä. Avustuksensaajia edellytetään edistämään nollapäästöisen kaluston käyttöä muun muassa antamalla lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Palveluntarjoajia tulee myös edellyttää sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa kutsuliikenteen toteuttamiseksi.
Vesivarojen ja meriympäristön kestävä käyttö ja suojele: Onko toiminta tai varallisuuserä odotettavasti haitallinen: (i) pintavesien tai pohjavesien hyvän tilan tai hyvän ekologisen potentiaalin saavuttamiselle; tai	Ei	Toimenpiteen ei odoteta olevan haitallinen pinta- tai pohjavesien hyvän tilan/hyvän ekologisen potentiaalin saavuttamiselle tai meriympäristön hyvän tilan saavuttamiselle. Liikenne korvaisi yksityisautoilla ajettavia matkoja. Sosiaalista ilmastorahastoa koskevassa komission DNSH-ohjeessa (liikenteen liite, kohta T4) esitetyt renkaita koskevat vaatimukset koskevat uusien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä. DNSH-ohjeessa renkaille esitetyt vaatimukset ovat liian tiukkoja täyttävien renkaiden saatavuuteen sekä valvonnan edellyttämään hallinnolliseen taakkaan nähden (ks. yllä mikroyrityksille kohdennettu raskaan kaluston hankintatuki). On myös epäselvää, milloin käytössä oleva auto lakkaa olemasta ”uusi”. Suomen kanta sen vuoksi on, että renkaita koskevia määräyksiä ei tulisi soveltaa näiden toimenpiteiden yhteydessä.



(ii) meriympäristön hyvän tilan saavuttamiselle?		
Siirtymä kiertotalouteen, mukaan lukien jätteen ehkäisy ja kierrätys: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti: (i) merkittävään jätteen syntymisen, polton tai loppusijoituksen lisääntymiseen (lukuun ottamatta vaarallisen jätteen, jota ei voida kierrättää, polttoa); tai (ii) merkittäviin tehottomuuksiin luonnonvarojen (energia, materiaalit, metallit, vesi, biomassa, ilma ja maa) suorassa tai epäsuorassa käytössä elinkaarensa aikana, joita ei ole minimoitu riittävästi toimenpiteillä; tai (iii) merkittävään ja pitkäaikaiseen haittaan ympäristölle kiertotalouden näkökulmasta?	Ei	Joukkoliikenne on kiertotalouden mukainen toimi lisäten resurssien yhteiskäyttöä.
Saastumisen ehkäisy ja hallinta: Johtaako toiminta tai varallisuuserä odotettavasti merkittävään saasteiden (ilmaan, veteen tai maaperään) päästöjen lisääntymiseen?	Ei	Toimenpiteellä mahdollistetaan siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen ja siten pienempiin päästöihin matkustajaa kohti. Nollapäästöisten pienoislinja-autojen saatavuus on toistaiseksi rajattua, mutta sen odotetaan paranevan huomattavasti sosiaalisen ilmaston kehityksen aikana ja sosiaalisella ilmaston kehityksellä toteutettavien avustushakukierrosten välillä. Avustuksensaajia edellytetään edistämään nollapäästöisen kaluston käyttöä muun muassa antamalla lisäpisteitä liikennettä nollapäästöisellä kalustolla tarjoaville. Palveluntarjoajia tulee myös edellyttää sitoutumaan olemaan hankkimatta uutta ainoastaan fossiilisia polttoaineita käyttävää kalustoa kutsuliikenteen toteuttamiseksi. Sosiaalista ilmaston kehitystä koskevassa komission DNSH-ohjeessa (liikenteen liite, kohta T4) esitetyt renkaita koskevat vaatimukset koskevat uusien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä. DNSH-ohjeessa renkaille esitetyt vaatimukset ovat liian tiukkoja täyttävien renkaiden saatavuuteen sekä



		valvonnan edellyttämään hallinnolliseen taakkaan nähden (ks. yllä mikroyrityksille kohdennettu raskaan kaluston hankintatuki). On myös epäselvää, milloin käytössä oleva auto lakkaa olemasta ”uusi”. Suomen kanta sen vuoksi on, että renkaita koskevia määräyksiä ei tulisi soveltaa näiden toimenpiteiden yhteydessä.
Luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelu ja ennallistaminen: Onko toiminta tai varallisuuserä odotettavasti: (i) merkittävästi haitallinen ekosysteemien hyvälle tilalle ja palautumiskyvylle; tai (ii) haitallinen elinympäristöjen ja lajien, mukaan lukien unionin kannalta merkittävien, suojelutasolle?	Ei	Toimenpiteen ei odoteta olevan merkittävästi haitallinen ekosysteemien hyvälle tilalle tai palautumiskyvylle tai haitallinen elinympäristöjen ja lajien, mukaan lukien unionin kannalta merkittävien, suojelutasolle. Liikenne korvaisi yksityisautoilla ajettavia matkoja. Hankkeessa ei rakenneta infrastruktuuria.

2.2.1.5.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite:

Kutsuliikenteeseen kohdistetun valtionavustushaun käynnistäminen

Kuvaus:

Liikenne- ja viestintävirasto on avannut kutsujoukkoliikenteeseen kohdistetun liikkumisen ohjauksen valtionavustushaun.

Tavoite: Kysyntään perustuvaa liikkumista koskevat lisäratkaisut (yksiköt)

Kuvaus:

Tavoite on, että toteutetaan 29 kutsuliikennepalvelua, johon Traficom myöntää valtionavustuksen.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Välitavoitteella ja tavoitteella mitataan toimeenpanon etenemistä ja ne ovat todennettavissa.

Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan Traficominn kunnille myöntämällä avustuksella kutsuliikennepalveluhankintoihin.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Välitavoite mittaa, että hakumenettely on lähtenyt käyntiin. Tavoite mittaa joukkoliikenteen palvelutason parantumista.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdetä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Välitavoite todennetaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin julkaisemasta hakuilmoituksesta. Tavoite todennetaan valtionavustuspäätöksillä.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

0 kysyntään perustuvaa lisäratkaisua (yksiköt) -> 29 kysyntään perustuvaa lisäratkaisua (yksiköt)

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Q1/2029

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

2.2.1.5.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Kutsuliikenteen kustannusten arvioidaan olevan n. 350 000 euroa vuodessa, kun palvelua tarjotaan arkipäivisin kahdella ajoneuvolla ja toteutetaan palvelun käyttöä edistäviä liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Esitetyllä rahoituksella voitaisiin rahoittaa arviolta 29 alueellista kokeilua, joissa käytössä on kaksi ajoneuvoa. Aiemmin toteutuneiden hankkeiden perusteella voidaan todeta, että kutsuliikenteessä vuosikustannukset vaihtelevat merkittävästi. Kustannusvaihteluun vaikuttavat muun muassa palvelualueen laajuus, palveluaika ja kutsuliikenteessä käytettävien ajoneuvojen määrä. Kustannusarvio on tehty toimenpiteelle asetettujen tavoitteiden määrittämisen tueksi. Tehty kustannusarvio ei vaikuta valtionavustushaun kriteereihin, eikä se muodosta avustuksen vähimmäis- tai enimmäismäärää. Rahoitettavat hankkeet voivat olla laajuudeltaan pienempiä, tai suurempia (myös kutsuliikennepalvelun palveluaika ja ajoneuvojen määrä).

Liikenteen hankintojen lisäksi kokeiluissa edellytetään liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä osana liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Nämä toimenpiteet voivat liittyä palveluihin liittyvään markkinointiin ja opastukseen sekä saavutettavuus- ja esteettömyysasioihin (ml. digitaalinen saavutettavuus). Liikenteen hankintojen lisäksi hyväksyttäviä kustannuksia olisivat mm. henkilöstökustannukset, palveluiden ostot sekä aineet, tarvikkeet ja tavarat. Vuosikustannusarviossa on otettu huomioon kaikki hankkeen kustannukset. Tavoitteena on rahoittaa 29 kolmivuotista hanketta.

Kutsuliikenteeseen kohdistettu valtionavustus voi olla korkeintaan 75 prosenttia kustannuksista. Hakijan (kunta tai kuntayhtymä) on katettava vähintään 25 prosenttia kustannuksista. Kutsuliikennehankkeita avustettaisiin korkeimman mahdollisen avustusprosentin mukaan (75) ja avustusta myönnettäisiin myös liikenteen hankintaan, kun yleensä liikkumisen ohjauksen hankkeissa valtionavustuksen osuus on ollut 50 prosenttia, eikä avustusta ole myönnetty liikenteen hankintaan.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntymiselle

6,8 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2028–31 ja 3,4 miljoonaa euroa vuonna 2032.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Kokonaiskustannukset ovat 30,7 miljoonaa euroa, josta 23 miljoonaa euroa (75 %) sosiaalirahaston rahoitusta ja 7,7 miljoonaa euroa (25 %) olisi kuntien omarahoitusosuutta.

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu muuta unionin rahoitusta.

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei ole yksityistä rahoitusta matkalippujen myynnistä kerättävää rahoitusta lukuun ottamatta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Laskelma perustuu kutsuliikenteen järjestämisen kustannuksiin pohjaavaan asiantuntija-arvioon.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

30,7 miljoonaa euroa.

2.2.1.5.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Kyseessä on joukkoliikenteen saatavuutta lisäävä toimi. Kutsuliikennepalvelun käyttöä ei rajoiteta vain tietyille käyttäjäryhmille, mutta edellä esitetyillä kohdistamistoimilla varmistetaan toimen tuloa erityisesti haavoittuvien ryhmien käyttöön. Myös haavoittuvien ryhmien kannalta on perusteltua, että joukkoliikenteen käyttö on mahdollisimman laajaa. Laajan käyttäjäryhmän tuomat lipputulot mahdollistavat jatkuvuutta joukkoliikenteessä. Samalla päästövähennysvaikutus on sitä voimakkaampi, mitä laajempi ryhmä käyttää joukkoliikennettä yksityisauton sijaan.

2.2.1.5.6 Lisäisyys

Toimenpide on nykyisin käytössä olevan valtionavustustoimen pohjalta suunniteltu, sosiaalisen ilmastonrahaston kohderyhmään osoitettu toimi, joka ei korvaa toistuvia budjettimenoja.

Liikkumisen ohjaukseen on kohdennettu vuosittain 600 000 euron määräraha valtion talousarviossa. Liikkumisen ohjauksen määräraha päätetään vuosittain eduskunnan käsitellessä budjettia. Rahoitus ei ole esimerkiksi sopimukseen perustuva, eikä tässä mielessä toistuva budjettimenot. Liikkumisen ohjauksen



rahoitusta käytetään Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien myöntämiin valtionavustuksiin. Liikkumisen ohjauksen avustuksella tuetaan hankkeita, joiden tarkoituksena on ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen tiedollisen ohjauksen, markkinoinnin sekä palvelujen kokeilun ja kehittämisen kautta. Lisäksi tuetaan hankkeita, joilla saadaan aikaan liikkumisen ohjauksen toiminta- ja yhteistyömuotoja kohdepaikkakunnilla ja -seuduilla. Traficom järjestää vuosittain valtionavustushaun liikkumisen ohjauksen hankkeisiin. Valtionavustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037 on esitetty 600 000 euron vuosittaista määrärahaa liikkumisen ohjauksen valtionavustuksiin.

Sosiaalisen ilmastosuunnitelman rahaston toimenpide olisi lisäksi edellä kuvattuun rahoitukseen nähden ja se kohdennettaisiin sosiaalisen ilmastorahaston kriteerien täyttämiseksi pienituloisuusasteen perusteella haavoittuviin kuntiin, jossa olisi joukkoliikennepuutos (tai erittäin heikko palvelutaso) ilman sosiaalisen ilmastorahaston toimia. Liikkumisen palvelujen valtionavustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (509/2018) mukaan valtionavustus voi olla korkeintaan 75 % hankkeen kokonaiskustannuksista. Toimenpiteessä sovellettaisiin vakiintunutta liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen matalampaa kuntien vastinrahoitusosuutta (25 % hankkeen kokonaiskustannuksista nykyisen 50 %:n sijaan). Korkeamman tukiprosentin avulla pyritään mahdollistamaan taloudellisesti haastavassa asemassa olevien kuntien osallistuminen. Avustusta myönnettäisiin myös kutsuliikennepalvelun hankintaan. Aiemmin liikkumisen ohjauksen valtionavustusta ei ole myönnetty liikennepalvelun hankintaan rahoituksen rajallisuuden vuoksi.

2.2.1.5.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Joukkoliikenteen hankinnoissa ja avustuksissa noudatetaan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 säännöksiä, jolloin julkisen liikenteen harjoittajille maksettavien korvausten katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapautetaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta veloitteesta antaa komissiolle ennakkoilmoitus.

2.2.1.6 Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit

2.2.1.6.1 Toimenpiteen kuvaus

Analyysi olemassa olevista haasteista sekä siitä, miten toimenpiteet ja investoinnit vastaavat niihin

Kävely ja pyöräily ovat ilmaisia tai muihin liikkumismuotoihin nähden erittäin edullisia tapoja liikkua. Ne ovat autolla ajamista korvaavia liikkumismuotoja arjen välttämättömien toimintojen ja palvelujen saavuttamisessa, jos välimatkat ja olosuhteet sen mahdollistavat.

Suomessa pyöräily on yleisintä maaseudun paikalliskeskuksissa, sisemmillä kaupunkiseuduilla ja ulommilla kaupunkialueilla. Kävelen ja pyörällä tehtävien matkojen suurin potentiaali on lyhyemmillä matkoilla. Potentiaalia pyöräliikenteen lisäämiseen on erityisesti alle viiden, mutta myös alle 10 kilometrin matkoilla. Suomessa tehdään melko paljon lyhyitä matkoja kaikilla liikkumistavoilla. Esimerkiksi kaikista vuonna 2021 tehdyistä matkoista 54 % oli alle viiden kilometrin mittaisia ja 71 % alle 10 kilometrin mittaisia.⁴⁹

⁴⁹ Henkilöliikennetutkimus 2021: Pyöräliikenteen potentiaali – faktakortti.

Vuonna 2021 kaikista pyörämatkoista 82 prosenttia oli alle viiden kilometrin ja 95 prosenttia alle 10 kilometrin pituisia.⁵⁰ Alle kolmen kilometrin pituisista matkoista 47 prosenttia tehtiin kävelen ja 12 prosenttia pyörällä. Yhdessä joukkoliikenteen ja liikenteen muiden palveluiden kanssa kävely ja pyöräily voivat korvata henkilöauton käyttöä myös pidemmällä matkoilla. Kävely ja pyöräily ovat tärkeitä joukkoliikenteeseen perustuvien kestävien matkaketjujen osia siellä, missä joukkoliikennettä on tarjolla.

Puutteet kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurissa vähentävät kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Esimerkiksi turvallisuuspuutteet ja kävelyn ja pyöräilyn koettu turvallisuus vaikuttavat mahdollisuuksiin ja halukkuuteen liikkua matkoja kävelen ja pyöräillen, erityisesti lasten, naisten ja ikäihmisten kohdalla.⁵¹ Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin laadun tulisi mahdollistaa sujuvat, turvalliset ja terveelliset matkat.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteiden parantaminen tarjoaa tasavertaisemmat mahdollisuudet arjen matkojen tekoon kaikille taloudellisesta asemasta, väestöryhmästä, iästä, sukupuolesta tai muista tekijöistä riippumatta. Yhtäältä kävely ja pyöräily mahdollistavat taloudelliset säästöt korvaamalla automatkajalyhyillä matkoilla. Toisaalta ne mahdollistavat liikkumisen niille, joilla ei ole ajokorttia tai autoa käytössään. Vuoden 2023 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti.

Lisääntynyt aktiivinen liikkuminen vähentää riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden käytöstä, auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja tukee väestön fyysistä aktiivisuutta.

Toimenpiteen tavoitteena on kehittää kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria ja mahdollistaa näiden edullisten ja päästöttömien liikkumismuotojen käytettävyys arjen matkoilla taloudellisista syistä (korkeat polttoainekulut) tai muista syistä haavoittuville ryhmille. Toimenpiteellä pyritään lisäämään liikenneköyhien ja liikenneköyhyiden riskissä olevien mahdollisuuksia saavuttaa turvallisesti välttämättömät peruspalvelut ja tukea riippumattomuutta autosta. Olosuhteiden parantaminen luo mahdollisuuksia tehdä osa arjen matkoista kävelen tai pyörällä, vaikka osalla matkoista tarvittaisiinkin autoa. Näin voidaan kohtuullistaa liikkumisen kustannuksia niidenkin osalta, joilla auton käyttö osalla matkoista on välttämättömyys.

Suomessa kuntien omistamaa kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuria on tuettu osana liikennejärjestelmän kokonaisrahoitusta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) luonnoksen mukaan rahoitustaso on vuosina 2026–2029 laskennallisesti 1,8 miljoonaa euroa vuodessa, ja vuodesta 2030 alkaen esitetään kahden miljoonan euron vuotuista korotusta. Vuodelle 2026 rahoitus on 3 miljoonaa euroa, vastaavasti vuodelle 2027 rahoitusta ei olisi käytettävissä. Tuki on kaikkien kuntien haettavissa, ja se voidaan kohdentaa hakukohtaisista painotuksista riippuen joko infrastruktuurihankkeisiin tai muihin kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin. Sosiaalirahaston toimenpide olisi lisäinen tähän rahoitukseen verrattuna ja se olisi kohdennettu pienituloisuusasteen perusteella haavoittuviin kuntiin ja ainoastaan infrastruktuurin parantamishankkeisiin kuntien katuverkolla. Kuntien omarahoitussuosus olisi myös tavanomaista matalampi. Valtion väyläverkolla kävelyn ja pyöräilyn

⁵⁰ Henkilöliikennetutkimus 2021 (HLT_2021_pääraportti.pdf).

⁵¹ Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet 2021.



kehittämistä rahoitetaan perusväylänpidon ja kehittämisen määrärahoista ilman kiinteää vuosittaista rahoitusta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen sujuvuus ja houkuttelevuus perustuvat jatkuviin ja toisiinsa kytkeytyviin reittikokonaisuuksiin sekä eri kulkumuotojen yhteensovittamiseen. Siksi rahoituksella tulisi nykyistä vahvemmin tukea verkollisten kokonaisuuksien kehittämistä. Yhtenäinen ja saumaton verkko mahdollistaa toimivan, turvallisen ja houkuttelevan arjen liikkumisen.

Toimenpiteen tai investoinnin luonne, tyyppi ja mittakaava. Selvitys siitä, onko kyseessä uusi vai jo olemassa oleva toimenpide tai investointi, jota on tarkoitus laajentaa rahaston tuella.

Toimenpide on kunnille osoitettu tuki katuverkon kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen uutta korkealaatuista kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria rakentamalla. Toimenpiteeseen osoitetaan rahastosta yhteensä 52,5 miljoonaa euroa vuosina 2028–2030. Kuntien tulee osoittaa toimenpiteeseen omaa vastinrahoitusta 25 % hankkeen arvosta.

Tuen jakaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hakukriteerit täyttävien kuntien hakemuksia vastaan.

Tuki toteutetaan pääsääntöisesti nykyisten rakenteiden ja olemassa olevien valtionavustusprosessien puitteissa. Määrärahan lisäyksen perusteella tehtävät avustushaut ja niiden kohdentaminen ilmastorahaston kohderyhmiin aiheuttaa uusia hallintokuluja toimeenpaneavassa viranomaisessa. Teknisen avun käytöstä hallinnollisten kulujen kattamiseen kerrotaan tässä suunnitelmassa erikseen.

Kyseessä on nykyisen kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusprosessin laajennus (rahoituksen lisäys) ja kohdennus sosiaalirahaston kohderyhmiin. Toimenpiteessä sovellettaisiin vakiintunutta kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusta matalampaa kuntien vastinrahoitusosuutta (25 % hankkeen kokonaiskustannuksista nykyisen 50 %:n sijaan). Korkeamman tukiprosentin avulla pyritään mahdollistamaan taloudellisesti haastavassa asemassa olevien kuntien osallistuminen ja madaltamaan investointikynnystä.

Tiedot toimenpiteen tai investoinnin tavoitteesta sekä siitä, kehen ja mihin se kohdistuu. Selvitys siitä, miten toimenpide ja investointi edistävät tehokkaasti rahaston tavoitteiden saavuttamista osana jäsenvaltion poliittista kokonaisuutta ja miten ne vähentävät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toimenpiteen tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria ja laatua, parantaa näiden kulkumuotojen käytettävyyttä arjen matkoilla sekä edistää taloudellisista tai muista syistä haavoittuvien kohderyhmien riippumattomuutta auton käytöstä. Avustuksia myönnetään korkealaatuisiin hankkeisiin, joilla rakennetaan yhteyksiä sekä lisätään ja parannetaan kävelen ja pyörällä liikkumisen mahdollisuuksia. Hankkeiden avulla edistetään osallistumista erilaisiin arkielämän toimintoihin vähäisin liikkumisen kustannuksin. Avustettavissa hankkeissa alueiden väliset yhteydet (esim. kaupunkikeskustojen saavutettavuus) ovat keskeisiä kehittämiskohteita. Esimerkiksi joukkoliikenneasemien pyöräpysäköintihankkeilla voidaan tukea pyöräilyä osana kestäviä matkaketjuja.



Toimenpiteen kohteena ovat kunnat, joiden pienituloisuusaste (pienituloisten⁵² asukkaiden osuus asukkaista) on suurempi kuin Suomen kunnissa keskimäärin ja saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikko (vrt. karttatarkastelut alueellisen joukkoliikenteen toimenpiteen kohdalla). Toimenpiteet rajataan pienempiin ja keskisuuriin, alle 100 000 asukkaan kuntiin. Ajantasainen hakukelpoisten kuntien lista julkaistaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin hakuilmoituksen yhteydessä.

Vuonna 2024 pienituloisia oli Suomessa 14,2 % väestöstä. Heistä noin 54 % asui alle 100 000 asukkaan kunnissa.⁵³ Suomessa on yhdeksän yli 100 000 asukkaan kaupunkia. Suurimmilla kaupunkiseuduilla valtio tukee kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä, ml. kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä erikseen solmittavilla neljän vuoden välein päivitettävillä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksilla. Kaikki kunnat ovat lisäksi hakukelpoisia hakemaan vakiintunutta kävelyn ja pyöräliikenteen valtionavustusta, jota Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää.

Jotta sosiaalisesta ilmastorahastosta tuettavien hankkeiden kohdentumista taloudellisten syiden vuoksi haavoittuviin ryhmiin voidaan arvioida, kuntien tulee osoittaa kohdentuminen hakuvaiheessa seuraaviin kriteereihin perustuen:

Kunnan tulee osoittaa pienituloisten kotitalouksien tai väestön osuus hankealueella postinumerotasolla (tai muulla perustellulla jaottelulla) suhteessa maan keskimääräiseen tasoon. Tällä kriteerillä varmistetaan, että tuesta hyötyvät kunnan sisällä haavoittuvilla alueilla asuvat. Hankkeet eivät kuitenkaan ole rajoitettuja sen alueen sisälle, joissa pienituloisia asuu, vaan olennaista on osoittaa palvelujen saavutettavuuden paraneminen.

Lisäksi kunnan tulee esittää arvio siitä, miten hanke vaikuttaa muulla tavoin haavoittuvien väestöryhmien edellytyksiin liikkua ja saavuttaa arjen kannalta keskeiset palvelut. Hankealueen haavoittuvuutta voidaan kuvata seuraavilla indikaattoreilla: pienituloisten autottomien kotitalouksien osuus hankealueen väestöstä, ikääntyneiden sekä lasten ja nuorten osuus kunnan väestöstä, peruspalvelujen saavutettavuus ilman autoa tai joukkoliikenteellä. Tätä arviota käytetään toissijaisena hankkeiden arviointikriteerinä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom voi esittää hakuilmoituksen yhteydessä muita kävelyn ja pyöräliikenteen valtionavustushaussa käytettyjä vakiintuneita arviointikriteereitä, jotta hakemuksia voidaan arvioida keskenään riittävällä tarkkuustasolla.

Toimenpide vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista mahdollistamalla matkojen taittamista päästöttömillä kulkumuodoilla sekä joukkoliikenteeseen perustuvilla matkaketjuilla. Arvioitu päästövähennysvaikutus on 3–4 kt CO₂ vuonna 2032.

Toimenpiteen vaikutuksia haavoittuvien kävelyn ja pyöräliikenteen käyttäjiin voidaan arvioida yhdistämällä tietoja pienituloisten määrästä ja valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa todetuista

⁵² Euroopan unionin tilastolaitos Eurostat määrittelee pienituloisiksi henkilöt, joiden kotitalouden käytettävissä olevat tulot jäävät alle 60 % kaikkien kotitalouksien mediaanituloista

⁵³ Tilastokeskus. [Tulotaso, tuloerot, pienituloiset ja perusturvan varassa olevat asuntoväestössä muuttujina Alue, Tiedot ja Vuosi. PxWeb](#)



kulkumuotojakaumista. Kohderyhmän arvioinnissa on hyödynnetty toimenpiteen rajausta: alle 100 000 asukkaan kunnat, joissa pienituloisuus on keskimääräistä suurempaa ja joissa on joukkoliikenteen saavutettavuuden puutteita. Näissä kunnissa pienituloisia ja liikenneköyhiä on yhteensä noin 223 000 henkilöä. Henkilöliikennetutkimuksen perusteella harvemman asutuksen alueilla ja niiden paikalliskeskuksissa kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkumuoto-osuus arjen matkoilla on keskimäärin 19,5 %.⁵⁴ Soveltamalla kulkumuoto-osuutta (19,5 %) pienituloisten ja liikenneköyhien määrään (222 726 henkilöä) saadaan arvioksi, että noin 43 000 haavoittuvaa henkilöä kulkee arjen matkoja kävellen tai pyörällä.

Korkeatasoisten kävely- ja pyöräilyliikenteen rakentamisen arvioidaan lisäävän uusien matkojen määrää uudella tai parannetulla väylällä 20 %.⁵⁵ Nykytila-arvioon perustuen toimenpiteellä arvioidaan saavutettavan noin 8 700 uutta käyttäjää kohdealueilla. Uusilla käyttäjillä tarkoitetaan henkilöitä, joiden haavoittuvuus liikkumisessa vähenee infrastruktuurin parantuessa. 8 700 uutta käyttäjää vastaa noin 20 %:n vähenemää haavoittuvassa käyttäjäryhmässä.

Toimenpiteeseen esitettävällä määrärahalla voidaan toteuttaa arviolta 50 kilometriä uutta korkealaatuista kävely- ja pyörätietä. Katukilometrien lisäksi toteutetaan muita kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantavia hankkeita. Koko toimenpiteen arvioidaan tuovan lisäystä noin 8 700 uudella matkalla, mikä tarkoittaa toteutettaviin kilometreihin suhteutettuna noin 174 uutta käyttäjää kilometriä kohden (bruttolisäys jaettuna kilometrimäärällä). Haavoittuvien käyttäjien rinnalla toimenpiteen vaikutukset ulottuvat myös muuhun väestöön.

Myös komission teknisen tuen hankkeessa on arvioitu haavoittuvien liikenteen käyttäjien määrää sekä toimenpiteillä saavutettavaa kasvua. Arvion mukaan laadukkaasti toteutettu kilometri voi tuottaa jopa 250 uutta käyttäjää, jolloin vaikutukset olisivat edellä esitettyä arviota suuremmat. Eroja arvioiden välillä voi syntyä käytetystä aineistosta ja taustakirjallisuudesta riippuen. Infrastruktuuria ei voida suoraan rajata tietyn väestöryhmän käyttöön, jolloin tarkkaa lisäystä kohderyhmäkohtaisesti voidaan vain arvioida. Todellinen käyttäjämäärän kasvu koko väestössä on siten todennäköisesti esitettyjä arvioita suurempi.

Kuvaus toimenpiteen toteuttamisesta (toteutuskeinot), huomioiden jäsenvaltion hallinnollisen kapasiteetin keskus-, sekä tarvittaessa alueellisella ja paikallisella tasolla. Selitys siitä, miten varat käytetään oikea-aikaisesti ja miten ne ohjataan alemman hallintotason toimijoille tarvittaessa.

Traficom jakaa avustuksen hakemuksien perusteella hakukriteerit täyttävälle kunnille (koko, joukkoliikenteen heikko saatavuus, pienituloisten osuus kunnan asukkaista, alueen sisäinen kohdennus). Avustusta hakeneiden hankkeiden arvioinnissa huomioidaan kohdentuminen kuntien sisällä liikenneköyhyydelle haavoittuviin ryhmiin.

⁵⁴ HLT_2021_pääraportti.pdf, s. 58: kotimaanmatkojen osuudet kulkutavoittain kaupunki-maaseutuluokituksen mukaisesti

⁵⁵ Arvio perustuu Väyläviraston ja Trafikverketin arvioihin pyöräliikenteen määristä ja uusien liikkujien määristä: [Kävely ja pyöräliikenne liikenneinvestointien hankearvioinnissa; Effektsamband cykling](#)

Selvitys siitä, miten toimenpiteellä tai investoinnilla pyritään edistämään sukupuolten tasa-arvoa, mikäli sovellettavissa.

Toimenpiteen sukupuolivaikutuksia ei ole erikseen arvioitu. Tilastotiedot osoittavat, että naisilla on miehiä vähemmän ajokortteja ja autoja käytössään ja he liikkuvat miehiä enemmän kävellen ja yli 35-vuotiaiden ikäryhmässä myös pyöräilevät miehiä enemmän.

Vuoden 2023 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 76 % (lähteet: Traficom, Tilastokeskus). Yli 70-vuotiailla naisilla ajokortteja on huomattavan vähän verrattuna muihin ryhmiin.

Suomessa 35 %:lla naisista ei ole autoa käytettävissään, kun miehillä vastaava osuus on 11 %. 20 %:lla yksinhuoltajanaيسista ei ole autoa käytettävissään.

Naiset liikkuvat keskimäärin enemmän kävellen kuin miehet kaikissa ikäryhmissä. Kävely on yleistä erityisesti yli 65-vuotiaiden naisten joukossa. Toisaalta liikkumattomuus on vuoteen 2016 verrattuna lisääntynyt erityisesti yli 65-vuotiaiden ikäryhmässä (lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, 2021). Alle 35-vuotiaat miehet pyöräilevät vastaavan ikäisiä naisia enemmän, mutta yli 35-vuotiaat naiset pyöräilevät vastaavan ikäisiä miehiä enemmän.

Toimenpiteen aikataulu. Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan tuen osalta aikataulu tuen asteittaiseksi vähentämiseksi.

Traficom toteuttaa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointien avustushaut vuosina 2028–2030. Avustukset maksetaan vuoden 2032 puoliväliin mennessä.

Infrastruktuuri-investointien avustushakuja avataan alustavasti yhteensä kolme kertaa vuosina 2028–2030. Ensimmäinen haku järjestetään alkuvuoteen 2028 mennessä. Seuraavat hakukierrokset toteutetaan vastaavasti vuoden ensimmäisten kvartaalien aikana. Avustukset kohdennetaan edellä esitettyjen rajausten mukaisesti.

2.2.1.6.2 Ei merkittävää haittaa

Liikenteen liitteessä (T13, infrastructure for zero-emission mobility) Euroopan komission ohjeeseen sosiaalisen ilmastonrahaston yhteydessä sovellettavista DNSH-kriteereistä todetaan, että nollapäästöisen henkilökohtaisen liikenteen toimet ovat DNSH-kriteerien mukaisia, kun ne täyttävät tapaukseen soveltuvan lainsäädännön kriteerit.



2.2.1.6.3 Välitavoitteet, tavoitteet ja aikajana

Toimenpiteen välitavoitteet, tavoitteet ja niiden saavuttamisen aikataulu

Välitavoite:

Ensimmäisen kohdennetun valtionavustushaun käynnistäminen

Kuvaus:

Avustushaku julkaistaan vuoden 2028 ensimmäisen kvartaalin aikana (Q1-Q2) verkkopalvelussa.

Tavoite: Tuen piiriin kuuluvat jalkakäytävät ja pyörätiet

Kuvaus:

Valtionavustushaun kriteerit täyttäviä kävely- ja pyörätiehankkeita on toteutettu vähintään 20 km.

Tavoite: Tuen piiriin kuuluvat jalkakäytävät ja pyörätiet

Kuvaus:

Valtionavustushaun kriteerit täyttäviä kävely- ja pyörätiehankkeita on toteutettu vähintään 50 km.

Perustelu sille, miksi juuri kyseiset välitavoitteet tai tavoitteet on valittu

Ne mittaavat toimenpiteen toimeenpanon etenemistä ja ovat todennettavissa.

Mitä välitavoitteilla ja tavoitteilla mitataan

Välitavoite mittaa avustushakujen käynnistymistä, mikä on edellytys hankkeiden käynnistymiselle. Tavoitteet mittaavat edistystä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisessa.

Mitä menetelmää ja tiedonlähdettä käytetään, sekä miten välitavoitteiden tai tavoitteiden toteutuminen todennetaan

Välitavoite todennetaan Traficomien julkaisemasta hakuilmoituksesta. Tavoitteet todennetaan raporteilla toteutuneista hankkeista.

Mikä on lähtötaso ja mikä on saavutettava taso tai konkreettinen tavoitetilä

0 kohdennetulla haulla toteutettua kilometriä -> 50 kilometriä

Milloin lopulliset välitavoitteet tai tavoitteet saavutetaan

Tavoite 1 31.12.2030 mennessä. Tavoite 2 31.7.2032 mennessä.

Q2/2032

Mikä organisaatio vastaa toteutuksesta, mittaamisesta ja raportoinnista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom



2.2.1.6.4 Rahoitus ja kustannukset

Käytetty menetelmä, taustaoletukset sekä näiden oletusten perustelut

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien selvityksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn valtionavustushakujen (2018–2025) kautta ilmi tulleet kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistarpeet niissä kunnissa, joissa asukasluku on alle 100 000 ja kunnan pienituloisuusaste keskimääräistä suurempaa, on ollut keskimäärin 12,5 miljoonaa euroa vuositasolla. Yhden kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämishankkeen hankekoko oli keskimäärin noin 480 000 euroa. Laadukkaiden pyörätie- ja jalkakäytävähankkeiden kustannus on keskimäärin 1,13 miljoonaa euroa kilometriä kohden. Tämä kilometrikustannus perustuu Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman 2024–2026 hakemusten tietoihin, joissa hankekoko oli keskimäärin 560 000 euroa.

70 miljoonan euron valtion ja kuntien yhteisrahoituksella (SCF-rahoituksella kustannettava valtion osuus 52,5 milj. euroa) voidaan toteuttaa noin 124 hanketta, joissa toteutetaan korkealaatuista jalankulku- ja pyörätieinfrastruktuuria. Rahoituksesta noin 80 % osoitetaan kävelyn ja pyöräliikenteen väylien toteuttamiseen ja noin 20 % muihin kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuutta ja olosuhteita parantaviin toimenpiteisiin, kuten pyöräpysäköintiin, kävelyn ja pyöräliikenteen ylityspaikkoihin, alikulkuihin, turvallisuutta parantaviin liittymäparannuksiin sekä rakennussuunnitelmiin. Rahoituksella toteutetaan noin 50 km⁵⁶ korkealaatuista jalankulku- ja pyörätieinfrastruktuuria. Toimenpiteeseen ei ole suunniteltu rahoitusta muista unionin välineistä tai yksityisistä lähteistä.

Ohjeellinen aikataulu kustannusten syntyemiselle

Avustukset haetaan ja myönnetään vuosina 2028–2030. Hankkeet valmistuvat ja maksetaan vuoden 2032 puoliväliin mennessä. Vuosina 2028–29 rahoitus on 26,7 M€ kumpanakin vuonna ja vuonna 2030 16,6 M€.

Toimenpiteen kokonaiskustannuksiin sisältyvä kansallinen rahoitusosuus

Sosiaalisen ilmastonrahaston varoilla rahoitettava valtionavustus on enintään 75 % kustannuksista (yht. 52,5 miljoonaa euroa). Kuntien on katettava vähintään 25 % (yht. 17,5 miljoonaa euroa) kustannuksista.

Muista EU:n rahoitusinstrumenteista saatava tai mahdollisesti saatava rahoituksesta samaan toimenpiteeseen

Toimenpiteeseen ei kohdenneta muuta unionin rahoitusta.

Suomessa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria on rahoitettu Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR) osana *Uudistuva ja osaava Suomi 2021–2027*-ohjelmaa. Ohjelman julkinen rahoitus on 3,159 miljardia euroa, joista 1,935 miljardia EU-rahoitusta ja 1,224 miljardia kansallista vastinrahoitusta. Ohjelma käsittää seitsemän ohjaavaa toimintalinjaa, joista *saavutettavampi Suomi* -toimintalinjan kautta tuetaan tieliikenneinvestointeja Itä- ja Pohjois-Suomessa. Toimintalinjan rahoituksella tuetaan mm. pk-yritysten kasvuun ja investointeihin vaikuttavia maantieliikenteen- ja logistiikan investointeja, ml. kävelyn ja pyöräilyn

⁵⁶ 80 % (56 milj. euroa) myönnetystä avustuksesta kohdistuu kävely- ja pyöräteiden toteuttamiseen. Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman 2024–2026 hakemusotokseen perustuva keskimääräinen kilometrikustannus on 1,13 milj. euroa. Rahoituksella voidaan toteuttaa arviolta n. 50 km (56 milj. euroa / 1,13 milj. euroa per km = 49,6 km).

yhteydet. Pyöräilyinfrastruktuurin varaus osana tieliikenteen infrastruktuuritoimien kokonaisuutta on pieni, noin 6,5 miljoonaa euroa kaudella 2021–2027.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta toteutettavan tuen rajausta, kohdentumiskriteerit ja tavoitteet eroavat *saavutettavampi Suomi* -toimintalinjan EAKR-rahoituksesta, joka on alueellisesti ja sisällöllisesti rajattu Itä- ja Pohjois-Suomeen, valtion tieverkolle ja kuntien katuverkolle, ja jonka ensisijaisena tavoitteena on elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen. Kohdennuksen, tukikohteiden ja tavoitteiden selkeän eroavuuden perusteella tätä rahoitusta ei voida pitää päällekkäisenä EAKR-rahoituksen kanssa. Tulevan ohjelmakauden rahoitusta ei vielä tiedetä.

Yksityisistä rahoituslähteistä saatava tai suunniteltu rahoitus sekä tavoiteltu vipuvaikutus (tarvittaessa)

Toimenpiteeseen ei kohdistu yksityistä rahoitusta.

Perustelut arvioitujen kustannusten uskottavuudelle ja kohtuullisuudelle, tarvittaessa ottaen huomioon kansalliset erityispiirteet

Laskelma perustuu aiemmista kävelyn ja pyöräilyn hankkeista kertyneeseen tietoon.

Toimenpiteen/investoinnin arvioidut kokonaiskustannukset

70 miljoonaa euroa.

2.2.1.6.5 Perustelut muiden kuin haavoittuvien ryhmien hyötymiselle toimenpiteestä

Kyseessä on infrastruktuuritoimi. Infrastruktuurin käyttöä ei rajoiteta vain tietyille käyttäjäryhmille, mutta edellä esitetyillä kohdistamistoimilla varmistetaan toimen kohdistumista erityisesti haavoittuville ryhmille. Myös rakentamiseen käytettyjen resurssien tehokas käyttö edellyttää, että infrastruktuurin käyttö on mahdollisimman laajaa. Samalla päästövähennysvaikutus on sitä voimakkaampi, mitä laajempi määrä ihmisiä kävelee ja pyöräilee autoilun sijaan.

Tuki kohdennetaan infraa rakentaville kunnille ennalta määriteltujen kriteerien mukaan (koko, pienituloisten osuus). Lisäksi hankkeissa todennetaan, että ne kohdistuvat taloudellisesti ja muiden syiden vuoksi liikenneköyhyyden riskissä oleviin ryhmiin.

2.2.1.6.6 Lisäisyys

Toimenpide on lisäinen (lisärahoitus, kohdentaminen) nykyiseen kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin tukeen nähden.

Suomessa kuntien omistamaa kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuria on tuettu osana liikennejärjestelmän kokonaisrahoitusta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) luonnoksen mukaan rahoitustaso on vuosina 2026–2029 laskennallisesti 1,8 miljoonaa euroa vuodessa, ja



vuodesta 2030 alkaen esitetään kahden miljoonan euron vuotuista korotusta. Vuodelle 2026 rahoitus on 3 miljoonaa euroa, vastaavasti vuodelle 2027 rahoitusta ei olisi käytettävissä. Tuki on kaikkien kuntien haettavissa, ja se voidaan kohdentaa hakukohtaisista painotuksista riippuen joko infrastruktuurihankkeisiin tai muihin kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin. Sosiaalirahaston toimenpide olisi lisäinen tähän rahoitukseen verrattuna ja se olisi kohdennettu pienituloisuusasteen perusteella haavoittuviin kuntiin ja ainoastaan infrastruktuurin parantamishankkeisiin kuntien katuverkolla. Kuntien omarahoitusosuus olisi myös tavanomaista matalampi. Valtion väyläverkolla kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä rahoitetaan perusväylänpidon ja kehittämisen määrärahoista ilman kiinteää vuosittaista rahoitusta.

2.2.1.6.7 EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuus

Toimenpiteessä ei ole kyse taloudellisen toiminnan tukemisesta.

2.2.2. Skenaario päästökaupan myöhemmän käyttöönoton tapauksessa

Mikäli rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppa lykkääntyisi päästökauppadirektiivin (2003/87/EC) artiklan 30 k mukaisesti (nk. hätäjarrumekanismi direktiivissä määritellyn polttoaineen liiallisen hinnannousun johdosta), pieneni Suomen kokonaissaanto sosiaalisesta ilmastorahastosta 347,44 miljoonasta eurosta 291,74 miljoonaan euroon eli noin 16 %. Tässä tapauksessa omarahoitusosuutta ja kunkin toimenpiteen rahoitusta pienennettäisiin samassa suhteessa.

2.3 Suora tulotuki

Ei sovelleta Suomessa.

2.4 Tekninen apu

Laajan rahoituskokonaisuuden vaikuttava ja sääntöjenmukainen toimeenpano edellyttää selkeää hallinnollista rakennetta ja riittäviä resursseja. Hallinnollisen osion tavoitteena on varmistaa, että Suomen ilmastotoimien sosiaalisen suunnitelman ja siihen sisältyvien toimenpiteiden ja investointien valmistelu, toteutus, raportointi, maksatukset ja valvonta etenevät sujuvasti ja läpinäkyvästi sekä asetettujen tavoitteiden ja kansallisten ja Euroopan komission vaatimusten mukaisesti.

Hallinnollisen avun toimenpiteestä vastaavat kokonaisuuden hallinnollisena viranomaisena toimiva ministeriö, Valtiokonttori, Valtiovarainministeriön controller-toiminto sekä toimenpiteiden hallinnoijat Traficom ja VARKE. Hallinnollisen avun toimenpiteen kokonaiskustannukset ovat 11,7 miljoonaa euroa ja jakautuvat seuraavasti:

- Toimenpiteiden hallinnoijat 5,4
- Valtiokonttori 2,9



- Hallinnollinen viranomainen 3,0
- Valtiovarainministeriön controller-toiminto 0.5

Hallinnolliset resurssit kohdistuvat muun muassa toimenpiteiden hallinnointiin (valmistelu, avustukset, hankinnat), kokonaisuuden koordinointiin (ohjaus, viranomaisyhteistyö ja yhteydenpito komission kanssa), maksatuksen edellyttämiin tehtäviin (mm. maksupyyntöjen valmistelu), seurantaan ja raportointiin, valvontaan ja tarkastukseen sekä riskienhallinnan ja petosten torjunnan edellyttämiin tehtäviin.

2.5 Suunnitelman arvioidut kokonaiskustannukset

Suunnitelman kokonaiskustannukset ovat 463,2 miljoonaa euroa, josta komission SCF-rahoitus on 348,4 miljoonaa euroa ja kansallinen rahoitus 114,8 miljoonaa euroa.

Kustannukset	M€
Suunnitelman arvioidut kokonaiskustannukset	463,2
Komission SCF-rahoitus	348,4
Kansallinen rahoitus	114,8

Toimenpiteiden, niiden hallinnoinnin sekä yleishallinnon kustannukset jakautuvat seuraavasti (investointien kustannukseen sisältyy niihin osoitettavan teknisen avun kustannukset):

Toimenpide	M€
Rakennusten energianeuvonta	30,0
Rakennusten energiatehokkuusavustukset	123,6



Anropsstyrd kollektivtrafik på Åland	2,5
Romutuspalkkio yksityishenkilöille	114,1
Mikroyritysten raskaan kaluston hankintatuki	31,1
Alueellinen joukkoliikenne	54,0
Kutsuliikenne	31,1
Kävelyn ja pyöräilyn infra	70,4
Valtiokonttori	2,9
Hallinnollinen viranomainen	3,0
Valtiovaraincontroller	0,5
Tot.	463,2

3. Analyysi ja kokonaisvaikutus

3.1 Suunniteltujen toimenpiteiden ja investointien ennakoitu vaikutus

3.1.1 Metodologia

Haavoittuvien kotitalouksien ja liikenteen käyttäjien määrän muutosta arvioitiin teknisen tuen välineen (TSI) sosiaalisen ilmastorahaston valmisteluun tarkoitettussa tukihankkeessa metodilla, jossa arvioitiin ensin hyödynsaajien kokonaismäärä ja sen jälkeen haavoittuvien hyödynsaajien määrä. Oletus haavoittuvien osuudesta yksilöllisissä toimenpiteissä oli 100 %, kollektiivisissa 75 %. Vaikuttavuuden arviointi perustui asiantuntija-arvioihin. Kullekin toimenpidetyypille määriteltiin vaikuttavuusprosentti ja sen perusteella



arvioitiin, kuinka suuri osa haavoittuvista pääsee pois haavoittuvuudesta toimenpiteen ansiosta. Lopuksi määritettiin muutos (%) haavoittuvissa ryhmissä verrattuna lähtötasoon. Lähtötason indikaattoreina käytettiin EU-tason tilastoja ja kyselyitä. Tuloksiin vaikutti se, kuinka paljon päällekkäisyyttä arvioitiin olevan liikenne-/energiaköyhien ja niiden kotitalouksien välillä, joihin ETS2 merkittävästi vaikuttaa. Jos päällekkäisyys on suuri, toimenpiteiden aiheuttama muutos haavoittuvien kotitalouksien määrään on pienempi kuin silloin, kun päällekkäisyyttä on vähän.

Toimenpiteillä yhteensä aikaansaatu kasvihuonekaasupäästöjen vähennys laskettiin TSI-hankkeessa energiansäästön perusteella vertaamalla kotitalouksien arvioitua energiankulutusta ennen ja jälkeen toimenpiteen. Teknologiaa koskevat oletukset, kuten energiatehokkuus, määrittävät menetelmässä toimenpiteen toteuttamisen jälkeisen energiankulutuksen. Päästövähennykset laskettiin energiankulutuksen muutoksen ja päästötekijän avulla.

Rakentamiseen liittyvien toimenpiteiden arviointi perustuu EU-lainsäädännön velvoitteisiin sekä kansallisiin strategioihin. Arviointimetodologia rakentuu suhteessa ilmastolakiin, kansalliseen energia- ja ilmastosuunnitelmaan, rakennusten perusparannussuunnitelmaan (EPBD) ja koheesiopolitiikkaan. Vaikutukset arvioidaan energiatehokkuuden paranemisena, päästövähennyksinä ja energiaköyhyyden vähenemisenä huomioiden muun muassa erilaisten lämmitysjärjestelmien vaikutukset (esimerkiksi öljylämmitys), energiankulutuksen vaihtelu erilaisessa asuntokannassa ja haja-asutusalueiden korjausvelka.

Rakentamisen toimenpiteiden vaikutuksia arvioitiin kohdennetusti erillisessä vaikutusarvioinnin konsulttihankeessa. Siinä energianeuvonnan kustannukset arvioitiin Alueellinen energianeuvonta - Seurantatulokset kevät 2025 -selvityksen perusteella huomioiden sosiaalisen ilmastorahaston kohderyhmän erityispiirteet. Rakennusteknisten toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa hyödynnettiin SCF-laskentatyökalua ja päivitettiin lähtötietoina käytetyt muuttujat (toimenpiteiden yksikkökustannukset, vaikutukset energiankulutukseen, vaikutukset CO₂ekv -päästöihin) vastaamaan suomalaisen asuinkerrostalon ja rivitalon tyypillisiä energiatehokkuuden parannustoimenpiteitä. Päästövähennysten arvioinnissa otettiin huomioon alueelliset erityispiirteet, tietolähteinä energiateollisuuden kaukolämmön päästöjen tietokanta ja Hiilineutraali Suomi sivuston tietokanta.

Kotitalouksille ja mikroyrityksille suunnatun neuvonnan vaikutukset arvioitiin Suomen alueellisen neuvonnan panostusten ja tulosten perusteella huomioiden erot neuvonnan kohteiden välillä. Vertailukohtana olleessa alueellisessa neuvonnassa painottuivat tekniset energiasäästökeinot ja pientalot, sosiaalisen ilmarahaston kohteena ovat henkilökohtaiset kulutustottumukset, usean asunnon rakennukset ja mikroyritykset.

Energia-avustusten vaikuttavuuden arvioinnissa huomioitiin asunto-osakeyhtiöiden ja valtion tukemien asuntoyhteisöjen eri tyyppisten korjausten, lämmitystavan ja sijainnin vaikutukset. Vuosina 2020-2023 Suomessa myönnettiin energia-avustusta näille samoille kohderyhmille. Rahoituspäätösten perusteella muodostettiin kolme tyypillistä rakenteellisten korjausten toimenpidepakettia ja kolme tyypillistä uusiutuvan energian toimenpidepakettia. Näiden kustannukset vaihtelevat 80-320 €/m². Rakenteelliset toimenpidepaketit tuottavat 10-20 % energiansäästön ja lämpöpumpuilla hyödynnetyn uusiutuvan energian toimenpidepaketit 30-50 % energiansäästön. Asunto-osakeyhtiöt ja valtion tukemat energiayhteisöt omistavat kerros- ja rivitaloja, joissa kaukolämmöllä on asumisen energiakulutustilaston mukaan merkittävä



markkinaosuus. Kaukolämmön osuus ostetusta lämmitysenergian kulutuksesta on kerrostaloissa 87 % ja rivitaloissa 56 %. Kerrostalojen lämmityksestä 99 % ja rivitalojen lämmityksestä 95 % on jo ETS1 piirissä. Suomessa kaukolämpöä tuottavat Energiategollisuus ry:n jäsenyritykset ja kunnalliset aluelämpölaitokset. Koska sosiaalisesta rahastosta myönnettävä tuki myönnetään haavoittuvimmille postinumeroalueille, vaikutusarvioinnissa käytetty kaukolämmön CO₂ekv päästökerroin määritettiin näiden alueiden tuotantolaitosten päästökerrointen mediaanina, joka on 70 g/kWh. Sähkön päästökertoimenä käytettiin valtakunnallista arvoa 26 g/kWh.

Energiategohokkuuden parannusten lähtötilanne kerrostalossa vastaa kantaa, joka on rakennettu ennen Suomen ensimmäisiä koko uudisrakentamista koskeneita energiategohokkuusvaatimuksia, joten energialuokka on tyypillisesti G. Se on Suomen energiatodistusten heikoin energialuokka. Lämmitysjärjestelmä muodostuu vesikeskuslämmityksestä, johon lämpöenergia ostetaan kaukolämpölaitokselta. Rivitaloja on Suomessa alettu rakentaa suuremmassa määrin vasta 1970-luvulla. 1970-luvulla valmistuneiden rivitalojen alkuperäinen lämmitysjärjestelmä on useimmiten vesikiertoinen keskuslämmitys, johon lämpö tuotetaan öljykattilalla. 1980-luvulla valmistuneissa rivitaloissa on tyypillisesti huonekohtainen suora sähkölämmitys. Molemmissa tapauksissa energialuokka on E.

Toimenpiteiden vaikutuksesta haavoittuvien liikenteen käyttäjien vähenemiseen on tehty toimenpidekohtaisia arvioita liikenne- ja viestintäministeriössä ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa. Toimenpidekohtaisia päästövaikutusarvioita on tehty Traficomissa.

Romutuspalkkiossa sähköauton hankinta auttaa kotitaloutta välttämään haavoittuvuuden ETS2:n aiheuttamalle hinnannousulle. Kun tukikelpoisuus on rajattu tulojen perusteella haavoittuviin, voidaan olettaa hankittujen ajoneuvojen määrän vastaavan haavoittuvien henkilöiden määrän vähenemistä. Kyseessä on maksimimäärä, sillä osassa kotitalouksia tarpeen voi olla useampi auto esimerkiksi eri suuntiin kohdistuvien työmatkojen vuoksi, jolloin yhdellä romutuspalkkiolla hankitulla autolla ei pystytä kattamaan kaikkia olennaisia autolla liikkumisen tarpeita. Toimista hyötyvien mikroyrityksien osalta arvioinnin epävarmuutta lisää se, että sama yritys voi suunnitelma-ajanjaksolla hankkia useamman kuin yhden ajoneuvon.

Alueellisen ja paikallisen liikenteen toimen vaikutusta arvioitiin heikosti saavutettavien alueiden pienituloisten asukkaiden määrän, keskimääräisellä joukkoliikenteellä kuljettujen matkojen osuuden (valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus) sekä kotitalouden keskikoon perusteella. Kutsuliikenteen osalta arvioissa hyödynnettiin aiempien Suomessa toteutettujen kutsuliikennekokeilujen käyttäjä- ja matkamääriä sekä toimenpiteellä rahoitettavien kutsuliikennekohteiden määrää. Haavoittuvien käyttäjien osuus arvioitiin kohdealueen pienituloisuusasteen perusteella.

Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteen vaikutuksia haavoittuviin liikenteen käyttäjiin arvioitiin yhdistämällä tietoja pienituloisuudesta kunnissa, joissa joukkoliikenteen saavutettavuus on heikko, henkilöliikennetutkimuksen tietoihin kävelyä tai pyöräilyä arjen matkoihin käyttävien osuudesta. Lisäksi käytettiin tutkimuskirjallisuuden tietoja infrastruktuurin parantamisen vaikutuksista liikkumiskäyttäytymiseen.

Henkilöautojen romutuspalkkion kasvihuonekaasupäästövähennysvaikutuksia on tarkasteltu asiantuntija-arviona muodostettujen käyttötapauksen kautta. Niiden avulla on hahmotettu romutuspalkkion



hyödyntämisen erilaisia vaihtoehtoja suhteessa siihen, mitä olisi tapahtunut ilman kampanjaa. Käyttötapaaukset sisältävät oletuksia sekä romutuspalkkion hyödyntäjän valinnoista että muista muutoksista, joita tapahtuu koko Suomen autokannassa kampanjan ansiosta, kuten omistajavaihdokset käytetyn auton markkinassa Suomessa, käytettyjen autojen maahantuonti ja ensirekisteröinnit. Käyttötapauskuvaukset ja niiden osuudet perustuvat soveltuvien osin määrälliseen tietoon, joita ovat mm. aiemman romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus ja tilastot käytettynä maahantuoduista autoista ja ensirekisteröinneistä. Analyysi perustuu edelleen aiemmassa analyysissä käytettyyn 2023 tilastotietoon ensirekisteröintien ja käytettynä maahantuotujen henkilöautojen määrän suhteesta (70:30). Kun käytetyn autonsa myynyt henkilö hankkii tilalle toisen auton, autokantaan tulevien autojen oletetaan noudattelevan tätä suhdetta. Vuosina 2024 ja 2025 suhde on muuttunut (ollen nyt n. 65:35) lähinnä hyvin alhaisten ensirekisteröintimäärien vuoksi. Laskennassa on oletettu ensirekisteröintien palaavan noin vuoden 2023 tasolle.

Koska suunniteltu palkkio mahdollistaa myös käytettyjen autojen hankinnan ja uusien täyssähköautojen korkean hinnan vuoksi on oletettavaa, että kysyntä kohdistuu pääasiassa käytettyihin autoihin, poikkeaa osto-myyntiketjujen perusteella syntyvä vaikutusmekanismi tavanomaisista uusiin ajoneuvoihin kohdistuvista kampanjoista. Kokonaispäästövaikutusta laskiessa on oletettu romutuspalkkion vaikuttavan ajoneuvokantaan ja suoritteisiin rajatun ajan, 2–4 vuotta. Oletuksena on, että ko. ajan kuluttua olisi keskimäärin tapahtunut ilmentävän romutuspalkkiota vastaavanlainen ajoneuvokanta- ja suoritemuutos. Käytetyn auton myynnissä ajoneuvokanta ei suoraan muutu, toisin kuin uuden auton hankinnan tuessa. Romutuspalkkion vaikutus siihen, miten romutuspalkkiolla hankittavan ajoneuvon myyjä ajoittaa käytetyn auton myynnin, on epävarma.

Raskaiden ajoneuvojen hankintatukien kasvihuonekaasupäästövähennysvaikutuksia on arvioitu tuen pienemmän ja suuremman menekin skenaarioilla. Menekin arvioinnin taustana on tarkasteltu muun muassa mikroyritysten ensirekisteröintitilastoja ja aiemmin myönnettyjä hankintatukia sekä pohdittu toimenpiteen kannustevaikutusta vertailutilanteeseen. Lisäksi on huomioitu ajoneuvokanta- ja käyttövoimaennusteet sekä käyttövoimasiirtymän varhainen vaihe.

Raskaan ajoneuvon hankinnan päästövähennyksen laskentatavassa 1 päästövähennykset lasketaan kunkin tukivuoden aikana toteutuvina päästövähennyksinä. Tällöin tehdään oletus kunkin tukivuoden aikana hankittujen nollapäästöisten ajoneuvojen käytössä olemisen pituudesta ko. vuotena, sekä huomioidaan edeltävinä tukivuosina hankittujen ajoneuvojen käyttö kyseisenä vuonna. Tästä lasketaan kyseisenä vuonna toteutuva päästövähennys. Kumulatiivinen vaikutus vuoteen 32 mennessä saadaan laskemalla yhteen kunakin aikavälille sijoittuvana vuonna toteutuneet päästövähennykset. Laskentatavassa 2 päästövähennykset lasketaan kunakin vuonna hankintatuella ostettujen ajoneuvojen koko käyttöikä huomioiden. Rahaston tuella hankittujen ajoneuvon vaikutuksen on tässä laskelmassa oletettu jatkuvan aina vuoteen 2048 asti.

Joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn päästövaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin vaikutuksia ajoneuvosuoritteisiin ja sitä kautta päästöihin. Arvioinnissa hyödynnettiin tausta-aineistona aikaisempia vaikutusarviointoja, liikennemallitarkasteluja ja selvityksiä. Päästövähennysten mekanismiksi oletettiin, että joukkoliikenteen tarjonnan lisääminen ja kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin tuet kasvattavat

joukkoliikenteellä ja kävellen ja pyöräillen tehtyjen matkojen määriä ja että osa matkoista on siirtymää autoilusta.

Kävelyn ja pyöräilyn vaikutuslaskelman lähtöoletuksia ovat seuraavat: uusista pyörämatkoista 50 % on oletettu olevan siirtymää henkilöautoilusta ja korvaavan vastaavan pituisen henkilöautomatkan. Nykyisen maarakennusindeksin mukaisella kustannustasolla laskettuna yhden siirtyvän automatkan hinta on 2,57 euroa. Laskelmassa on käytetty henkilöautomatkan keskiukuormituksena 1,3 henkilöä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan henkilöauton keskiukuormitus on 1,6 henkilöä, matkustajien tapauksessa joukkoliikennematka vähentää päästöjä vain, jos automatka on tehty matkustajan kyyditsemiseksi. Henkilöautojen ajosuoritteen (ajokilometrien) muutos on laskettu matkamäärien muutoksen sekä valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaisen pyöräliikenteen keskimääräisen matkanpituuden kautta. Laskelmissa pyöräliikenteen matkan keskipituus on 3,33 km. Tarkasteluvuosi oli vuosi 2030, mutta suuruudeltaan avustus vastaa sosiaaliseen ilmastosuunnitelmaan esitettyä.

Joukkoliikenteen osalta laskenta perustuu joustokertoimiin, jotka kuvaavat matkustajamäärien muutoksen suhdetta hinnan tai tarjonnan muutoksiin. Laskelmien lähtötietoina ovat joukkoliikenteen suoritetilaston v. 2019 matkustajamäärä-, suorite- ja kustannustiedot. Poikkeuksellisen korona-ajan vuoksi vuosien 2020–2022 luvut eivät ole käyttökelpoisia lähtötietoja. Ostoliikenteen hinnat on indeksikorjattu vuoden 2023 tasolle. Traficom on arvioinut alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen tukea vain Liikenne 12 -suunnitelmassa 2029 alkaen suunnitellun lisärahoituksen osalta, ei vuosille 2026–32 suunnittelun SCF-tuen osalta. Lisäksi Traficom on arvioinut keskisuurten ja suurten kaupunkien (ei SCF-tuki) joukkoliikenteen tuen vaikutuksia. Päästöjen vähentämisen näkökulmasta kaupunkiseuduille kohdistettu tuki on tehokkaampi kuin haja-asutusalueen joukkoliikennepalvelujen lisääminen, koska joukkoliikenteellä korvattuja henkilöautomatkoja syntyy enemmän.

3.1.2 Odotetut vaikutukset

3.1.2.1 Energiatehokkuus

Rakentamisen toimenpiteiden odotettavia vaikutuksia ovat rakennusten energiankulutuksen pieneneminen, suurempi määrä energiatehokkuusremontteja (lämmöneristys, ilmanvaihto, ikkunat, energiatehokkaat laitteet), öljylämmityksestä luopuminen ja siirtyminen lämpöpumppujärjestelmiin, rakennusten pienentyneet hiilidioksidipäästöt ja päästövähennystavoitteiden tukeminen. Toimenpiteet parantavat myös kotitalouksien valmiuksia hallita energiankäyttöä ja pienentää energiakustannuksiaan.

Ulkopuolisen vaikutusarvioinnin mukaan sosiaalisen ilmastorahaston tuella tehtävillä energiatehokkuuden parannuksilla vähennetään ensisijaisesti energiankulutusta sekä kotitalouksien ja mikroyritysten energialaskuja. Päästöjen vähennykset ovat rajallisia siksi, että ETS1 kannustamana Suomessa on paljolti luovuttu fossiilisista polttoaineista. Rakennukset ovat kuitenkin merkittävä päästökohde lämmityksen kautta, joten toimenpiteiden vaikutukset energiatehokkuuteen ovat rakenteellisia ja pitkäaikaisia.

Rakennusten energiatehokkuuteen vaikuttavat rakenteelliset parannukset (ikkunoiden tiivistäminen, uudet ikkunat, lisälämmöneristys) sekä ilmanvaihdon ja lämmityksen älykkäät ohjausjärjestelmät. Lämpöpumppujen korvataan fossiilisten energialähteiden käyttöä ja lisätään uusiutuvan ilmaisenergian

hyödyntämistä (ilma-vesilämpöpumput ja ilmalämpöpumput) sekä tehostetaan ostetun energian hyödyntämistä (poistoilmalämpöpumppu). Vaikutusarvioinnin mukaan näiden tehostustoimenpiteiden avulla vähennetään energiankulutusta 296.6 GWh.

Suoraa taloudellista tukea saavien hankkeiden lisäksi tuotetaan tietoa ja annetaan henkilökohtaista neuvontaa. Neuvonnan odotetaan tuottavan 8.5 GWh energiankäytön tehostumisen.

Tämä yhteensä 306 GWh/vuosi (2650 GWh 10 vuodessa) energiankulutuksen lasku (Taulukko 5) vähentää rakennuksissa asuvien pienituloisten kotitalouksien energiakustannuksia, valtion tukemien asuntoyhteisöjen vuokran korotuspaineita ja mikroyritysten liiketoimintakuluja.

Rakentamisen toimenpiteiden sosiaalisia vaikutuksia ovat energiaköyhyyden väheneminen, pienituloisten kotitalouksien energiakustannusten lasku, asumisen kohtuuhintaisuuden paraneminen, sosiaalisen asuntokannan energiatehokkuuden parantuminen ja energiaköyhyyden lieveneminen. Investoinnit energiatehokkuuteen luovat myös kysyntää rakentamis- ja energiasektorille, parantavat paikallista työllisyyttä ja tuovat säästöjä kotitalouksille ja julkiselle sektorille.

Teknisen tuen hankkeessa arvioitiin liikenteen toimenpiteille seuraavat vaikutukset: 153 GWh energiasäästö vuonna 2032 ja 324 GWh kumulatiivisesti suunnitelman aikana. Haavoittuvien kotitalouksien vähenemisen vaihteluväliksi saatiin 25 000–136 000 kotitaloutta. Hankkeen lähtöoletukset ja metodit poikkeavat osin niistä, joita kansallisissa (Traficom) arvioissa on käytetty. Toimenpiteiden vaikutuksissa haavoittuviin kotitalouksiin on huomioitava, että samaan kotitalouteen voi vaikuttaa useampi toimenpide, jolloin toimenpiteistä yhteensä hyötyvien kotitalouksien määrä on todellisuudessa pienempi kuin yksittäisille toimenpiteille lasketut arviot yhteenlaskettuna.

3.1.2.2 Rakennusten remontit

Suomen rakennusten korjaustarpeista tehtyjen tutkimusten perusteella korjausinvestointeja tulisi tehdä enemmän. Rakennusten korjausvelka on ollut kasvussa ja fossiilista polttoaineista luopumiseen liittyneet investoinnit, uusiutuvan energian vaihteleva saatavuus ja sähkön jakeluverkkojen maakaapelointi ovat nostaneet energianhintoja. Sosiaalisen ilmastonrahaston kohderakennuskanta sijoittuu alueille, joissa lainana saaminen korjauksiin on vaikeaa rakennusten matalan vakuusarvon takia.

Sosiaalisesta ilmastonrahastosta myönnettävillä avustuksilla edistetään Euroopan unionin yhteisten tavoitteiden saavuttamista Suomen osalta, koska kohteena ovat pääosin sellaisten rakennusten energiatehokkuuden parannushankkeet, jotka kuuluvat asuinrakennuskannan heikoimpien 43 % joukkoon ja joilta odotetaan 55 % osuutta korjausrakentamisella tuotettavasta energiatehokkuuden parannuksesta.

Sosiaalisesta ilmastonrahastosta rakentamisen energia-avustuksiin myönnettävä tuki kertaantuu Suomen vastinrahoituksen ja tuen saajien omarahoituksen sekä rahoituslaitosten rahoituksen johdosta noin 383 M€ investoinniksi. Koko rakentamisen jalostusketju huomioiden se tarkoittaa yhteensä 5300 henkilötyövuotta korjausrakentamisen palveluiden, rakennustuoteteollisuuden ja työmaatoiminnoissa. Koska sosiaalisen ilmastonrahaston tuet suunnataan taloudellisesti heikoille, tyypillisesti korkeasta työttömyydestä kärsiville



alueille, investoinneilla on merkittävä työllistävä, työvoiman osaamista parantava ja paikallistaloutta kohentava vaikutus.

3.1.2.3 Nollapäästöinen liikenne

Kansallisen arvion perusteella tuella hankittaisiin 22 000 päästötöntä henkilöautoa. Maksimissaan 700 kuljetusalan yritystä hyödyntäisi raskaan kaluston hankintatukea. Alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen tuen ja kutsuliikennetoimen arvioidaan hyödyttävän vajaa 10 000 haavoittuvaa kotitaloutta. Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteen arvioidaan hyödyttävän vajaa 9 000 haavoittuvaa liikenteen käyttäjää. Teknisen tuen hankkeessa arvioitiin liikenteen toimenpiteiden ansiosta vähentyvien haavoittuvien kotitalouksien määrän vaihteluväliksi 25 000–136 000 kotitaloutta.

3.1.2.4 Kasvihuonekaasupäästöjen vähennykset

Rakentamisen toimenpiteisiin sisältyvä energia-avustus kohdistuu asunto-osakeyhtiöihin ja valtion tukemiin vuokra-asuntoyhtiöihin. Nämä kerros- ja rivitalot ovat usean asunnon rakennuksia, jotka suomalaisen rakentamistavan mukaisesti on varustettu keskuslämmityksellä. Kotitaloudet eivät osta itse lämmitysenergiaa, vaan asunto-osakeyhtiö tai asuntoyhteisö hankkii sen keskitetysti. ETS1 piiriin kuuluvilla energiantarjoajilla eli kaukolämmöllä ja sähköllä, on lähes 100 % markkinaosuus.

Lähtien ETS1 voimaantulovuodesta 2005, kaukolämmön tuotannon päästöt ovat vähentyneet neljäsosaan. Energiateollisuuden jäsenyritysten CO₂ekv päästöt olivat vuonna 2025 enää 50 g/kWh. Tarkennettuna sosiaalisen ilmastorahaston kohdealueille, päästöt olivat hieman suuremmat, 70 g/kWh. Sähköntuotannon CO₂ekv päästöt ovat vähentyneet kymmenesosaan ja olivat vuonna 2025 enää 26 g/kWh.

Merkittäviä päästövähennyksiä onkin saatavissa ainoastaan niistä toimenpiteistä, joiden avulla poistetaan käytöstä vielä jäljellä olevat kiinteistökohtaiset öljylämmityslaitokset tai vähennetään neuvonnan tuloksena liikenteen fossiilisten polttoaineiden käyttöä. Vaikutusten arvioinnin konsulttihankkeen mukaan rakentamisen toimenpiteiden päästövähennyksen arvioidaan olevan yhteensä 18,7 ktCO₂ekv/vuosi.

Rakentamisen toimenpiteisiin sisältyvän energianeuvonnan osalta voidaan arvioida neuvonnan kohteena olevien heikossa asemassa olevien kotitalouksien ja mikroyritysten määrää, mutta vaikutusten arviointi energiansäästönä tai vaikutuksina kasvihuonekaasumääriin on vaikeaa.

Teknisen tuen hankkeessa arvioitiin liikenteen toimenpiteille seuraavat vaikutukset: 46 kt päästövähennys vuonna 2032 ja 98 kt kumulatiivisesti suunnitelman keston aikana. Haavoittuvien kotitalouksien vähenemisen vaihteluväliksi saatiin 25 000–136 000 kotitaloutta. Hankkeen lähtöoletukset ja metodit poikkeavat osin niistä, joita kansallisissa (Traficom) arvioissa on käytetty, ja joiden tuloksia esitellään toimenpidekohtaisesti alla. Osin myös tukien mitoitusta on muutettu TSI-hankkeen valmistumisen jälkeen. Toimenpiteiden vaikutuksissa haavoittuviin kotitalouksiin on huomioitava, että samaan kotitalouteen voi vaikuttaa useampi



toimenpide, jolloin toimenpiteistä yhteensä hyötyvien kotitalouksien määrä on todellisuudessa pienempi kuin yksittäisille toimenpiteille lasketut arviot yhteenlaskettuna.

Traficommin arviossa tulo rajoitetun romutuspalkkion odotetaan mahdollistavan pienituloisille yksi- tai useampijäsenisille, arjessaan auton käytöstä riippuvaisille kotitalouksille nollapäästöisen ja käyttökustannuksiltaan edullisemman ajoneuvon hankinta. Kansallisen arvion perusteella tuella hankittaisiin 22 000 ajoneuvoa ja mahdollistettaisiin vuonna 2032 noin 11 kt CO₂ päästövähennys vuonna 2032 ja kumulatiivisesti vuosina 2026–32 45 kt CO₂ päästövähennys. Haavoittuvien kotitalouksien määrä vähenee maksimissaan hankittujen ajoneuvojen määrällä.

Raskaan kaluston hankintatuen odotetaan mahdollistavan kuorma- tai linja-autoja käyttäville tavara- ja henkilöliikenteen yrityksille siirtymää nollapäästöiseen ja käyttökustannuksiltaan edullisempaan kalustoon. Tällä olisi em. syistä myös välillinen positiivinen vaikutus myös yritysten palveluita käyttäviin kuluttajiin. Maksimissaan tuen päästövähennysvaikutus on arvioitu olevan 43 kt CO₂ vuonna 2032, tai, mikäli ajoneuvojen koko elinkaari huomioidaan, 200 kt CO₂. Tukea hyödyntävien yritysten määrä oletetaan maksimissaan 700:ksi.

Kutsu- ja joukkoliikenteen toimen odotetaan mahdollistavan automatkojen korvaamista joukkoliikenteellä sekä autottomien liikkumista alueilla, joissa saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikko. Yhdistettynä nollapäästöisen linja-autokaluston hankintatukeen toimella voidaan vähentää päästöjä, mutta määrällistä päästövaikutusta ei toimelle ole pystytty osoittamaan. Joukkoliikenteen tehokkuus päästövähennystoimena on harvemmin asutulla alueella tiheästi asuttuja kaupunkiseutuja heikompaa. Alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen tuen ja kutsuliikennetoimen arvioidaan hyödyttävän vajaa 10 000 haavoittuvaa kotitaloutta.

Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteen odotetaan mahdollistavan edullisten ja päästöttömien liikkumismuotojen käytettävyys arjen matkoilla taloudellisista tai muista syistä haavoittuville ihmisille. Toimenpiteellä pyritään lisäämään liikenneköyhien ja liikenneköyhyyden riskissä olevien ryhmien mahdollisuuksia saavuttaa turvallisesti välttämättömät peruspalvelut ja tukea riippumattomuutta autosta. Olosuhteiden parantaminen luo mahdollisuuksia tehdä vähintään osa arjen matkoista kävellen tai pyörällä, vaikka osalla matkoista tarvittaisiinkin autoa. Toimenpiteen arvioitu päästövähennys on 3–4 kt vuonna 2032 ja sen arvioidaan hyödyttävän vajaa 9 000 haavoittuvaa liikenteen käyttäjää.

Eri arviointien tulokset poikkeavat toisistaan. Päästöjen osalta kaikilla toimilla yhteensä päästään konsultin arviossa 46 kt päästövähennykseen vuonna 2032 ja 98 kt vähennyksen kumulatiivisesti, kun kansallinen arvio on 20–61 kt vuonna 2032 tai 64–248 kt kumulatiivisesti. Suuri vaihteluväli johtuu raskaiden ajoneuvojen koko käyttöiän tai osan käyttöiästä huomioimisesta eri tavalla eri laskelmissa sekä käytettyjen autojen markkinaan liittyvistä epävarmuuksista. Konsultin arvio asettuu kansallisen arvion vaihteluvälin sisälle. Vaikutuspiirissä olevien henkilöiden osalta konsulttiarvion vaihteluväli on suuri, kansallisen arvion vaihteluväli asettuu tämän sisälle.

On huomioitava, että lähtöoletukset arvioinneissa poikkeavat toisistaan osin merkittävästi. Kansallisissa arvioissa vaikutuspiirissä olevien arviossa on nojattu pääasiallisesti aiemmissa hankkeissa toteutuneisiin kustannuksiin ja vaikutuksiin, esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn osalta kansallisen investointiohjelman



hankkeiden kustannuksiin ja joukkoliikenteen osalta herkkyystarkasteluilla korjattuihin linjakilometreihin. Haavoittuvuuden osalta konsulttihankeessa on pyritty huomioimaan eri tekijöiden yhteisvaikutuksia, kun kansallisissa arvioissa on tehty yksinkertaistettu arvio kustakin toimesta erikseen.