

HIILETÖN LIIKENNE 2045 – UUDET LIIKETOIMINTAMAHDOLLISUUDET

Kooste liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän yritystyöpajasta 12.11.2018

Osallistujille oli lähetetty etukäteen tiivistelmä väliraportin esittämistä [vaihtoehtoisista skenaarioista \(BIO, TEKNO ja PALVELU\)](#). Tiivistelmässä oli kuvattu eri skenaarioiden tärkeimmät toimenpiteet ja vaikutukset.

Osallistajat jaettiin ryhmiin sen mukaan, minkä skenaarion toimenpiteistä he olivat kiinnostuneita. Osallistujia pyydettiin pohtimaan mitkä toimenpiteet tarjoavat liiketoimintamahdollisuuksia kotimaassa tai vientiin sekä mitkä toimenpiteet nähdään mahdollisena uhkana liiketoiminnalle. Lisäksi pyydettiin esittämään uusia toimenpiteitä, jotka tarjoaisivat sekä liiketoimintamahdollisuuksia että vähentäisivät päästöjä.

Kooste ei ole tyhjentävä kuvaus päästöttömän liikenteen liiketoimintamahdollisuuksista, vaan tähän on kerätty tilaisuudessa nousseita ajatuksia. Yleisesti todettiin myös, että väliraportissa toimenpiteet on esitelty sellaisella tarkkuudella, että ei ole vielä mahdollista kattavasti tunnistaa vienti- ja liiketoimintamahdollisuuksia. Myös negatiiviset vaikutukset voivat jäädä osin piiloon. Jatkotyössä tulisi selvittää laajemmin valittujen toimenpiteiden vaikutuksia liiketoimintaan ja osaamisen kehittämistarpeisiin.



Yhteenveto: ennakoitava sääntely luo liiketoimintamahdollisuuksia

Ennakoitava sääntely on liiketoiminnan kannalta keskeistä. EU-vaikuttamista pidetään yritysten näkökulmasta tärkeänä, sillä EU-lainsäädännöllä on laajoja vaikutuksia yritysten toimintaan ja toimintaympäristöön. Kansallisesti mm. liikenteen ja liikkumisen verotusta tulisi harmonisoida ja tasa-arvoistaa.

Merkittävimpiä liiketoimintamahdollisuuksia nähtiin biopolttoaineiden kiertotalousratkaisuisissa, käyttövoimien jakeluinfran rakentamisessa sekä eri toimenpiteiden edellyttämien järjestelmien kehittämisessä. Myös akkuraaka-aine- sekä ajoneuvoteollisuus ovat kasvusektoreita. Palveluiden puolella liikenteen älykkäiden järjestelmien kehittäminen ja integrointi eri aloihin nousivat esiin. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja vaikuttaminen EU-lainsäädäntöön ovat laajasti vaikuttavia toimenpiteitä.

Teknologinen osaaminen on Suomen erityinen vahvuus

Yleisesti Suomessa nähtiin liiketoimintapotentiaalia systeemi- ja järjestelmätasoon liittyvissä ratkaisuisissa. Näiden kehittämisessä esimerkiksi tiemaksut ja bonus-malus –mallin autoverotus voivat olla kannusteita. Liikenteen globaalissa sähköistymisessä nähdään liiketoiminta- ja vientimahdollisuuksia

suomalaisille yrityksille sekä akkujen raaka-aineiden että teknologian ja ohjelmistokehityksen näkökulmasta.

Haja-asutusalueilla nähtiin liiketoimintamahdollisuuksia logistiikassa kuljetusten yhdistelyllä. Kaupungeissa logististen ketjujen kehittyminen ja sähköistyminen tuovat uusia mahdollisuuksia. Kasvava tarve erilaisille optimointi-, tilaus- ja varausjärjestelmille on myös mahdollisuus kasvulle.

Automaatiokehitys ja jakeluinfran parantaminen edellyttävät uutta, älykästä infraa, jonka kehityksessä, rakentamisessa ja ylläpidossa on liiketoimintapotentiaalia. Sähkön ja kaasun jakeluverkoston kehittämisessä sekä tukemisessa nähtiin mahdollisuuksia. Korkeat minimivaatimukset nähtiin vientiä edistävänä ja innovaatioihin kannustavana toimenpiteenä. Lisäksi pohdittiin sähkö- ja älyjärjestelmien integrointia. Esimerkiksi pakollinen sähkösuunnitelma rakennuksille voisi parantaa energiatehokkuutta ja luoda liiketoimintamahdollisuuksia alan yrityksille.

Yrityksille toivotaan vähäpäästöisen kuljetuskaluston investointitukia jo väliraportissa esitettyä aikaisemmin, esimerkiksi vuodesta 2020 alkaen. Toimenpiteen voisi laajentaa myös logistiikkajärjestelmiin tai systeemitasolle, jolloin luotaisiin liiketoimintamahdollisuuksia ja yrityksille hyviä case-esimerkkejä. Tavoitteena on optimoida kuljetuksia, sillä kuljettajista on pulaa ja Suomessa on satoja tai jopa tuhansia pk-yrityksiä, joille ei ole mahdollista uudistaa kalustoa ilman tukia. Kestävän liikenteen case-esimerkkejä tarvitaan myös muualla kuin logistiikassa.

Ajoneuvoja valmistavalle teollisuudelle nähtiin myös liiketoimintamahdollisuuksia. Kuluttajan kestäviä ajoneuvohankintoja tukevilla kannusteilla olisi positiivinen vaikutus liiketoimintaan.

Uusina toimenpiteinä ehdotettiin eri toimialojen rajapintojen avaamista ja yhteensopivuuden edistämistä liikenteen palveluiden kanssa – esimerkiksi terveys- ja kiinteistöpalvelut mainittiin. Tässä nähtiin mahdollisuuksia myös infra- ja rakennusteollisuuden puolella, kun esimerkiksi sähköautot ja niiden lataaminen taloyhtiöissä lisääntyvät. Tunnistettiin että latauspisteet ja –käytännöt aiheuttavat tällä hetkellä konflikteja, mutta toisaalta ”missä konflikti, siellä bisnes.”

Biopolttoaineissa merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia

Nestemäisten biopolttoaineiden jakeluelvoite on keskeinen toimenpide, joka johtaa investointeihin ja viennin kasvuun. Biopolttoaineiden liiketoiminta on maailmanlaajuista, eikä sitä voida tarkastella vain Suomen mittakaavassa. Biokaasun osuuden kasvattamisessa pitäisi olla kunnianhimoinen, sillä se on osaratkaisuna liikenteen päästöjen vähentämisessä. Ongelma biokaasussa ei ole raaka-aineiden saatavuus, vaan investointien puute. Biokaasuun liittyvä kiertotalous, kuten lannoitteet, työllisyysvaikutukset ja hiilensidontamahdollisuudet nähtiin merkittävänä kasvun mahdollisuutena.

Kansallinen suunnitelma biopolttoaineiden kestävästä tuotannosta olisi hyödyllinen alalle.

Mahdollisuuksia päästöttömään palveluliiketoiminnan kasvuun

Yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä on positiivisia vaikutuksia liiketoiminnalle ja palvelumarkkinoiden kehittymiselle. Tiivis kaupunkirakenne tukee kestävästä liikkumisesta ja esimerkiksi kivijalkamyymälöiden menestymistä. Multimodaalihatut, esimerkiksi houkuttelevat ja eri liikkumismuotojen helppoa yhdistämistä edistävät asemanseudut nähtiin osaratkaisuna eri palveluiden yhdistämiselle. Onnistuneilla konsepteilla olisi myös vientipotentialia.

Liikenteen uusille palveluille nähdään olevan eniten kysyntää kaupungeissa. Toisaalta esimerkiksi liikenteen yhdistelmäpalveluiden liiketoimintamalleja ei tunneta, joten niiden kannattavuutta on vaikea arvioida. Harvaan asutuilla alueilla nähtiin vaikeana tehdä liikenteen palveluista kannattavaa liiketoimintaa, ja myös kuljetusten yhdistely koettiin haastavana. Palvelut, jotka vähentävät ihmisten

liikkumistarvetta ja tulevat ihmisten luokse ovat potentiaalisia innovaatioalueita. Esimerkiksi ruuan vähittäiskaupassa on kehitettävää.

Moni kannatti pysäköinnin kaavoituksen ja hinnoittelun harmonisointia päästötöntä liikennettä tukevaksi. Toimenpiteet parantaisivat esimerkiksi yhteiskäyttöautojen liiketoimintamahdollisuuksia.

Tiemaksut voisivat luoda liiketoimintamahdollisuuksia maksu- ja seurantajärjestelmäpuolen toimijoille. Lisäksi tiemaksut voisivat ohjata jaettujen liikkumisen palveluiden käyttämiseen. Osa arveli tiemaksujen käyttöönoton mahdollisesti heikentävän työvoiman saatavuutta erityisesti kehysalueilla, jos liikenteen palvelutarjonta ei ole riittävän hyvä. Tiemaksuja pohdittiin porrastettavaksi ajoneuvon päästöjen perusteella. Toisaalta ehdotettiin, että maksut koskisivat vain henkilöautoja, jotta maksu ei kiristäisi liiketoimintamahdollisuuksia. Hyötyajoneuvoilla voisi olla tiemaksuissa päästö- tai kalustorajoja. Oslon esimerkkiä pidettiin hyvänä liiketoiminnan kehittymisen kannalta.

Etätyöt ja siihen liittyvät palvelut pitäisi saada käyttöön ja kehittymään nopeammin. Esimerkiksi erilaisille yhteisille työskentelytiloille voisi olla kysyntää. Raideliikenteessä voisi tarjota myös erilaisia toimistopalveluita, jotka parantaisivat työskentelyolosuhteita.

Työsuhdeautojen verotuksen ja muun verotuksen kokonaisuuden uudistamisessa voisi pyrkiä mahdollistamaan laajemman liikkumispalvelupaketin, jota työnantaja voisi tarjota työntekijöille. Se voisi sisältää mm. kimpakyytiritkaisuja, etätyömahdollisuuksien parantamista ja verotuksen kohdistamista. Ylipäättään työmatkakorvauksista haluttaisiin kulkumuotoneutraaleja, joka voisi lisätä uusien vaihtoehtojen kysyntää.

Yleisesti pyöräilyyn liittyvien palvelujen liiketoimintapotentiaalia pidettiin hyvänä, varsinkin jos kävelyyn ja pyöräilyyn saadaan lisää kannusteita ja investointeja. Sähköpyörän hankintatukea esitettiin toimenpiteenä, joka kannustaisi toisesta autosta luopumiseen.

Joukkoliikennettä pitäisi merkittävästi lisätä ja etenkin raideinvestointeja tehdä jo aikaisemmin. Joukkoliikenne ei synny kaikkialla markkinaehtoisesti, joten tukea tarvitaan jatkossakin. Tuetun joukkoliikenteen ja markkinaehtoisesti toimivien liikenteen palveluiden suhde ja roolit tulisivat olla selkeämmät.

Tausta

Yritystyöpaja on osa liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän työtä ja se järjestettiin yhteistyössä liikennealan kansallisen kasvuohjelman kanssa. Työryhmän tehtävänä on selvittää ja arvioida keinoja, joilla liikenteen kasvihuonekaasupäästöt voidaan pidemmällä aikavälillä poistaa. Työryhmä esitteli syyskuussa julkaistussa väliraportissaan kolme vaihtoehtoista polkua tai skenaariota, joilla tavoite voidaan saavuttaa.

Väliraportti <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161029>.

Lisätietoja työryhmästä hankeikkunassa <http://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM028:00/2018>.

Liikennealan kansallinen kasvuohjelma: <https://tem.fi/liikenteen-kasvuohjelma>

Keskustelu twitterissä #ilmo45