

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:ltä kirjallista asiantuntijalausuntoa luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035.

SAK kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu asiassa seuraavaa.

Kansallisessa jakeluinfraohjelmassa tuodaan useaan otteeseen esiin kansalliset tavoitteet sähköautojen määrälle vuodelle 2030. Näin on tehty esimerkiksi kappaleessa 2.2.1. Jakeluinfraohjelmaan olisi hyvä lisätä tämän hetken ennusteiden mukainen sähköautojen määrä vuodelle 2030, mikä on merkittävästi pienempi kuin tavoiteltu kehitys. Nykyinen kehitysura on merkityksellinen, koska se vaikuttaa päätöksentekoon sen suhteen, miten kehitystä on tuettava tai miten kehitys on huomioitava muussa päätöksenteossa.

Eri potentiaalisten autokannan sähköistymistä tukevien keinojen osalta on tärkeää käydä läpi keinojen kustannustehokkuus (politiikkatoimen kustannus euroissa per vähennetty CO2-tonni). Myös on huomioitava, että esimerkiksi hankintatuet voivat olla perusteltuja instrumentteja, mutta tukiakaan ei ole mahdollista jatkaa loputtomiin, vaan ne kohdistuvat paljolti siirtymän alkuvaiheeseen.

Kappaleen 2.2.3 toimenpidelistaukseen tulisi lisätä tuleva liikenteen verotulojen aleneman paikkaaminen. Kirjaus voisi olla esimerkiksi "jatketaan ajoneuvojen verotuksen uudistamista päästöttömyyttä edistäväksi siten, että liikenteen veropohja turvataan". Samassa kappaleessa

erilaisista tukimuodoista puhuttaessa olisi tärkeää painottaa tukien kustannustehokkuuden vaikutusta.

Kulkuneuvojen hintaeroista puhuttaessa (mm. kappale 2.2.2) olisi tärkeää huomioida hankintahinnan lisäksi käyttökustannukset. Metaaniin liittyvissä huomioissa (mm. kappale 3.2.3) olisi selkeämmin huomioitava skenaario, jossa EU:n sääntely ei tulevaisuudessa mahdollista metaanin käyttöä.

Liikenteen verotusta koskevissa kohdissa (mm. kappaleet 3.2.2.4 ja 4.2.2.4) tulisi tuoda esiin verotuottojen tuleva liikenteen sähköistymisestä johtuva alenema ja kriittinen tarve sen paikkaamiselle sekä selvitystyölle tulevalla hallituskaudella. Ohjelmatyön puitteissa ei ole tarkoituksenmukaista esittää ratkaisuja, mutta tuoda kuitenkin tämä tuleva fiskaalinen haaste esiin.

Kappaleessa 5 on käsitelty jakeluinfran käyttäjäystävällisyyttä ja tietokysymyksiä. Norjan ja Ruotsin kokemukset osoittavat, että jakeluinfrakehityksen haasteet liittyvät erityisesti siihen, kuinka monta eri toimijaa on markkinoilla. Tämä vaikuttaa esimerkiksi eri sovellusten ja latauspistostandardien määrään. Taloyhtiöiden latausmahdollisuuksien lisäksi merkityksellinen on kadunvarsilataus, jota tulisi käsitellä laajemmin kappaleessa 2.4.5.

Kappaleessa 6.2. on käsitelty ansiokkaasti koulutuksen merkitystä jakeluinfran kehitykselle. Koulutuksen painotusta olisi kuitenkin tarpeen lisätä edelleen ja tekstiä laajentaa näiltä osin. On tärkeää, että osa tukiresurseista kohdistetaan työntekijöiden uudelleen- ja täydennyskoulutukseen. Lisäksi on tärkeää, että työntekijät osallistetaan siirtymä- ja koulutusprosessin suunnitteluun sekä toteutukseen. Yritysten on ennakoitava työntekijöiden uudelleen- ja täydennyskoulutustarpeita sekä investointeja koulutukseen riittävän ajoissa.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Laaka Mari
SAK ry