

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Suomen Yrittäjät korostaa, että liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta on erittäin tärkeää. Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja niiden jakeluinfran kehittyminen ovat osaltaan tässä tärkeä mahdollistaja. Päästökehityksen arviointia vaikeuttaa kokonaiskuvan puut-teellisuus hallituksen liikenteenpäästövähennystoimista ja niiden vaikuttavuudesta. Suomen Yrittäjät katsoo, että myös jakeluinfraohjelman toimenpiteiden tulee olla riittäviä, jotta vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttö lisääntyy ja päästötavoitteisiin voidaan päästä.

Jakeluinfraohjelman laadinnan kanssa samanaikaisesti on laadittu liikenteen uusi perusennuste WEM2023. Perusennusteen heikkous on, että siinä ei ole mukana tällä hallituskaudella tehtyjä linjauksia. Autoala on arvioinut sähkö-käyttöisten henkilöautojen määrän vuonna 2030 perusennustetta alhaisemmaksi. Jakeluinfraohjelmatyössä on toisaalta asetettu joidenkin ajoneuvoryhmien osalta perusennusteesta poikkeava tavoite, kuten sähkökuorma-autojen kaksinkertainen määrä vuonna 2030 perusennusteeseen nähden. Tietopohjaisen päätöksenteon varmistamiseksi tulee perusennustetta tarkistaa ja valmistella politiikkaskenaariot huolella.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymiseen liikkumisessa ja kuljetuksissa vaikuttaa olennaisesti niiden kustannuskilpailukyky. Kuljetusasiakkaiden vaa-timus vähäpäästöisyydestä ei vielä ole realisoitunut, mutta muutosta voi olla näkyvissä. OP:n suuryritystutkimuksen 2023 mukaan 33,3 % vastanneista suuryrityksistä on joutunut vaihtamaan logistiikan alihankkijoita tai toimittajia vastuullisuusvelvoitteiden myötä. Tutkimuksessa muutoksia ennakoineista suuryrityksistä 53 % arvioi joutuvansa vaihtamaan logistiikan alihankkijoita tai toimittajia vastuullisuusvelvoitteiden myötä. Kuljetusyritysten siirtyminen vaihtoehtoiisiin käyttövoimiin edellyttää varmuutta asiakaskysynnässä, käyttövoiman kustannuskilpailukykyä, jakeluinfran rakentumista ja luotettavuutta sekä kannattavan liiketoiminnan mahdollistavaa kaluston, reittisuunnittelun, latausinfra ja kuljettajien työaikojen optimointia. Ensimmäisenä tulee toteuttaa jakeluinfra, jotta yritykset uskaltavat investoida kalustoon ja toiminnan kehittämiseen.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tieliikenteen jakeluinfraa koskevat tavoitteet ovat pääosin perusteltuja. Tilannetta tulee seurata aktiivisesti ja vahvistaa ohjelman toimenpiteitä tarvittaessa. Raskaan kaluston jakeluinfran markkinalähtöisen kehittymisen edellytykset ovat vielä heikot, joten markkinan kehitystä tulee edesauttaa nimenomaan tässä alkuvaiheessa.

Tavoitteiden ja toimenpiteiden kokonaisuutta voisi arvioida vielä paremmin, jos ohjelmassa arvioitaisiin myös tavoitetilan saavuttamisen investointikustannuksia sekä niiden kohdistumista yrityksiin ja julkisiin toimijoihin.

Puhtaan siirtymän toimeenpano on vahvasti Euroopan Unionin agendalla myös tulevalla kaudella. EU:n rahoitusmahdollisuuksiin tulee tarttua varmistamalla kansalliset päätökset vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran osalta.

Eryteisesti pienet yritykset tarvitsevat yleisesti saatavilla olevaa jakeluinfraa, jonka käytettävyyteen ja toimintavarmuuteen voidaan luottaa. Yleisesti saatavilla oleva palvelu voi ammattiliikenteelle riittää, kun siihen voi vapaasti liittyä, vaikka kyseessä ei olisi varsinaisesti julkinen jakeluasema.

Suomen Yrittäjät pitää erittäin tärkeänä valtion panosta vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämiseen ja tuen (T1) osoittamista nimenomaan raskaan liikenteen jakeluinfraan. Murroksen alkuvaiheessa on järkevää tukea muutosta. Ajan myötä tukien painopiste hankintatuista latausinfraan parantaa myös kustannustehokkuutta.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien kattava jakeluinfra on perusedellytys sähkö-, kaas- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle. Luotettava näkymä jakeluinfran kehitykseen antaa eväitä elinkeinoelämälle ja kuljetusyrittäjille uusiin kalustoinvestointeihin ja sitä kautta raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseen toimitusketjuissa. Suomen Yrittäjät katsoo, että jakeluinfrainvestointien kokonaistarpeen arvioinnin pohjalta voitaisiin tunnistaa mahdollisen lisätuen tarve vuodelle 2024 käytettävissä olevan 10 miljoonan euron tukiohjelman lisäksi. Tuki tulee kohdentaa parhaiten markkinoiden muodostumista ja käyttövoimamuutosinvestointeja tukeviin sekä kustannustehokkaimpiin hankkeisiin, jotta erityisesti raskaan liikenteen käyttövoimamurros kunnolla käynnistyy. Myöhemmin, jakeluverkon jo jonkin verran kehityttyä, tulee tukielementeillä varmistaa tarkoituksenmukainen kattavuus.

Politiikkatoimien selvittäminen (esim. T2) on joissakin toimenpiteissä ehdotuksena. Ohjelman valmistelussa voitaisiin muotoilla politiikkaehdotukset konkreettisimmin. Onhan selvää, että

ehdotetut toimet tarvitsevat vielä erikseen poliittisen käsittelyn ja hyväksynnän toimeenpanoa varten.

Toimenpide T3 on erittäin kannatettava. Parhaillaan valmistelussa olevassa alueidenkäyttölain uudistuksessa ja sen myötä kaavoituksessa tulee vahvemmin varmistaa erityisesti raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeet. Liikenteen kestävyysmurroksen varmistaminen raskaan liikenteen osalta tulee sisällyttää vähintään alueiden käyttölain yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimusten perusteluihin. Yleispiirteinen maakuntatason suunnittelu, esimerkiksi sähköverkkojen sijoittuminen, on osa latausinfra kehittämistä.

Raskaan liikenteen jakeluinfra liittyy myös raskaan liikenteen lepoalueiden ja taukopaikkojen järjestämiseen. Valtion ja kaupunkien tulee yhteistyössä elin-keinoelämän kanssa kehittää eri osapuolia motivoiva toimintamalli tauko-paikkojen ja jakeluinfran varmistamiseen maankäytön suunnittelussa, luvituksessa, tontinluovutuksessa ja -vuokrauksessa.

Toimenpiteen T5 osalta sähkön sisällyttämisestä uusiutuvan polttoaineen jakeluelvoitteeseen Suomen Yrittäjät esittää, että yleisesti saatavilla oleviin la-tauspisteisiin tulisi tässä yhteydessä lukea myös raskaan liikenteen uusiutuvan sähkön latauspisteet, jotka sijaitsevat terminaaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä. Tämä edesauttaisi latausinfra kehittämistä raskaan liikenteen tärkeissä ympäristöissä.

Toimenpidettä T7 asuntoyhtiölain muutostarpeista kotilatausinfra edistämiseksi Suomen Yrittäjät kannattaa ja muistuttaa, että asuinkiinteistöjen la-tausinfra on tarpeen myös erilaisten liikkuvien työn tekijöiden ja yritysten näkökulmasta (mm. taksit, siivous- ja hoivatyö, asentajat). Latausmahdollisuus työntekijän tai yrittäjän kotikiinteistössä siis laajempi kuin yksityiskäyttö, ja siksikin varmistettava näiden eteneminen.

Suomen Yrittäjät katsoo, että kalustojen hankintatukia tulee pääsääntöisesti tarkastella määräaikaisina toimenpiteinä ja varmistaa oikeasuuntainen kehitys muun muassa verotuksen keinoin. Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia on kuitenkin hyvä jatkaa (T9), koska niiden käyttöönotto ei ole vielä yrityksille kustannustehokasta. Suomen Yrittäjät katsoo, että vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain hakumahdollisuuksia tuleekin jatkaa nykyisestä.

Henkilöautojen hankintatukia tai verotusta ei ole ohjelmassa mainittu, mutta Suomen Yrittäjät katsoo, että vähäpäästöisten työsuhteautojen verohuojennuksen jatkaminen on ollut hyvä ratkaisu. Täyssähköautojen ja ladattavien hybridihenkilöautojen ajoneuvoveron perusveron ja/tai käyttövoimaveron nosto sekä vanhojen autojen ajoneuvoveron alentaminen ovat sen sijaan ongelmallisia autokannan uusiutumisen ja päästötavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta, varsinkin näin henkilöautoliikenteen sähköistymiskehityksen alkuvaiheessa.

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikenteen verotusta tulee tarkastella kokonaisuutena hallitusohjelman mukaisesti mitä pikimmiten, ja vedyn ja metaanin verotuksen tarkastelu (T11) tulee olla kokonaistarkastelussa yksi osa, eikä käsiteltävä erillisenä. Yritysten toimintaympäristön ennakoitavuus on erittäin tärkeää, joten verotusuudistukset tulee valmistella vaikutusarvioineen huolellisesti. Myös muutosten käyttöönotto ja siirtymäajat tulee huomioida eri toimijoiden näkökulmasta.

Linja-autojen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistoimia ei ohjelmassa tällä hetkellä ole. Toimenpiteen 12 väliarviointi julkisista ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoista koskee lähinnä kaupunkijoukkoliikennettä. Koska paikallinen joukkoliikenne on jo poistettu infratukiasetuksesta vakiintuneen tilanteen vuoksi, tulisi raskaan liikenteen julkisten latauspisteiden soveltuvuus pitkämatkaisen, kaupallisen joukkoliikenteen tarpeisiin huomioida. Matkustaja-palvelu ja sujuvat matkaketjut edellyttävät riittävän nopeaa latausta.

Yhteistyö sähkön siirtoverkkojen kehittämisessä (T14) on tarpeen kehityksen vauhdittamiseksi, aikataulujen yhteensovittamiseksi sekä puhtaiden toimitus-ketjujen tarpeiden huomioimiseksi. Siirtoverkkojen sujuva toteuttaminen tulee mahdollistaa myös lunastuslain ja alueidenkäyttölain säädäntöhankeissa.

Toimenpide 19 keskittyy vain julkisiin hankintoihin, mutta ajoneuvokannan uudistaminen johdonmukaisen viestinnän keinoin voidaan laajentaa koskemaan myös suurta yleisöä. Koulutus, neuvonta ja eri mahdollisuuksien avaaminen ovat hyödyllisiä erityisesti pienille yrityksille.

Suomen Yrittäjät kiinnittää huomiota siihen, että vuonna 2027 käyttöönotettava tieliikenteen päästökauppa jää jakeluinfraohjelman toimenpiteissä huomiotta. Suomen Yrittäjät ehdottaa, että ohjelmaan lisätään tieliikenteen päästökaupan huutokauppatalojen käyttökohteiden tarkempi arviointi sekä kohdentaminen päästökauppadirektiivin artikla 10 mahdollistamissa ra-joissa myös tieliikenteeseen, kuten meriliikenteen ja lentoliikenteen osalta on toimenpiteissä jo ehdotettu.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

Suomen Yrittäjät kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä sidosryhmiä laajasti osallistavasta ja avoimesta valmistelusta ja toteaa tieliikenteeseen keskittyen lausuntonaan edellä olevaa.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotanto ja saatavuuden kehittäminen näkyvät ohjelman alkutaustoituksessa, mutta ei varsinaisesti toimenpiteissä. Tähän tulisi kiinnittää vielä huomiota yhteistyössä muiden ohjelmien, esimerkiksi Teollisuuspoliittisen strategian laadinnan kanssa, jotta vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus ei muodostuisi pullonkaulaksi. Päästöihin vaikuttavat poliittiset linjaukset ovat viime vuosina vaihdelleet melko paljon. Linjauksilla on vaikutusta myös vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotanto- ja jakeluinfrainvestointipäätöksiin Suomessa.

Puntanen Sini
Suomen Yrittäjät