

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00230 Valtioneuvosto

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/9996/2019

Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kiittää mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston periaatepäätöksestä logistiikan digitalisaatiosta.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteet ja toimet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, koska luonnoksen mukaan suurin osa kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä ja tieliikenteessä on siten suurin päästövähennyspotentialiaali. Reilun siirtymän periaate on edellytys ilmastotoimien yleiselle hyväksyttävyydelle.

- AKT haluaa korostaa oikeudenmukaisuuden ja vuoropuhelun tärkeydestä erityisesti tilanteissa, joissa ilmastopolitiikan edellyttämät toimet uhkaavat kuljetusalan työpaikkojen tulevaisuutta, niin maalla, merellä kuin ilmassakin.

- Mikäli muutoksilla on vaikutuksia kuljetusalan työvoiman määrään, tulee siirtymäaikojen olla riittävän pitkiä ja porrastettuja, jotta vaikutukset työntekijöille ja kuljetusyrityksille ovat hyväksyttävissä.

Luonnoksen perusteella voidaan todeta, että raskaan tavaraliikenteen osalta vaihtoehdot päästövähennysten suhteen ovat vähäisemmät kuin henkilöliikenteen osalta. Luonnoksen mukaan toimenpiteenä 19 hyödynnettäisiin lain Suomessa sallimat suuret mitat ja massat tiekuljetuksissa täysimääräisesti. Tämä johtaa lähitulevaisuuden osalta siihen, että raskaan tavaraliikenteen keinovalikoimassa olisi lähinnä biopolttoaineet ja mahdollisesti kaasu.

- AKT kannattaa hankintatukien käyttöä helpottamaan yritysten siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista.

Luonnoksen perusteella ollaan tekemässä päätöksiä kansallisella tasolla. AKT kehottaa huomioimaan, että Suomessa liikennöidään merkittävässä määrin ulkomaille rekisteröidyllä kalustolla (SKAL liikennelaskenta 2017 mukaan Suomen päätieverkolla ajoneuvoyhdistelmistä noin 10 % on ulkomaalaisia. Suomen tieverkolla liikkuu siten noin 2 700 ulkomaista kuorma-autoa päivittäin) ja varsinkin rajat ylittävässä liikenteessä polttoaine (fossiilinen) hankitaan Suomen rajojen ulkopuolelta. Jotta kansallisilla päätöksillä ei heikennetä suomeen rekisteröidyllä kalustolla operoivien kuljetusyritysten kilpailuasemaa suhteessa ulkomaisella kalustolla operoiviin yrityksiin, tulee lainsäädännöllä varmistaa tasapuoliset ja yhdenvertaiset pelisäännöt kaikelle kaupalliselle liikenteelle.

- AKT kehottaa uudelleen harkitsemaan vähäpäästöisyyteen perustuvan aikaperusteisen tiemaksun eli vinjetin käyttöönottoa Suomessa.

- AKT edellyttää tiukkaa rajavalvontaa ulkomaiselle kalustolle. Valvontaa on lisättävä niin kabotaasin kuin myös mahdollisten uusien päästömääräysten osalta.

- Tavaraliikennelupa on ulotettava koskemaan kaikkea kaupallista kuljetustoimintaa. Alle 3500 kg pakettiautoilla suoritettavat kuljetukset on asetettava lainsäädännössä samalle viivalle.

Luonnoksessa huomioidaan työmatkaliikenne hyvin vähäisessä määrin. Auto on kuitenkin palkansaajille ennen kaikkea työn tekemisen mahdollistaja. Suurin osa automatkoista tehdään kodin ja työpaikan välillä. Suomi on harvaan asuttu, pitkien etäisyyksien maa, eikä kattavaa julkista liikennettä ole saatavilla suurimpien kaupunkien ulkopuolella. Siksi liikenteen päästöjä vähennettäessä tulee huomioida reilu siirtymä, toisin sanoen hillittävä palkansaajille lankeavia uusia kustannuksia. Kuljetusalalla työskentelevät työntekijät eivät pääsääntöisesti pysty työskentelemään

etätyönä ja kuljetusalalle ominaispiirteenä on epäsäännölliset työajat ja toimivan julkisen liikenteen ulkopuolella sijaitsevat työntekopaikat. Työmatkaliikenteen osalta kuljetusalalla työskentely edellyttää usein oman auton käyttöä. Tämä tulisi huomioida lainsäädäntöä valmistellessa, jotta kuljetusalalla työskentelystä ei tehdä kalliimpaa suhteessa työntekijöihin, joilla on mahdollisuus esim. etätyöhön tai toimivan julkisen liikenteen käyttöön.

Kuljetustoiminta (henkilö- ja tavaraliikenne) toimii voimakkaasti markkinaperusteisesti eli tilaajan ja asiakkaan vaatimuksilla on suurin vaikutus kuljetusten ympäristöystävällisyyteen. Samalla kuljetusalalla toimivien yritysten lisääntyvät kustannukset ja muutoksesta johtuvien taloudellisten vaikutusten on läpäistävä koko kuljetusketju ja niiden tulee siirtyä kokonaisuudessaan kuljetusten tilaajille ja asiakkaille. Lisääntyvien kustannusten maksajiksi eivät voi jäädä kuljetusyritykset ja niiden työntekijät.

- Työntekijöiden osalta AKT esittää, että alipalkkaus ja työehtojen polkeminen kriminalisoidaan.

- Tilaajavastuulakia tulisi kehittää siihen suuntaan, että se huomioisi kuljetusten ilmastoystävällisyyden.

Helsingissä 19.2.2021

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT ry

Marko Piirainen

puheenjohtaja

Harri Pasanen

2. varapuheenjohtaja

Pasanen Harri

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry