

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöryhmälle ja Liikenne- ja viestintäministeriölle

19.2.2021

Yhteistoiminta henkilöstön kanssa mahdollistaa onnistuneen muutoksen ja reilun siirtymän kohti hiilineutraalia Suomea

Ammattiliitto Pro kiittää mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnokseen valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (VN/9996/2019). Olemme aiemmin osallistuneet fossiilittoman liikenteen tiekartan rakentamiseen liittyvän työryhmän työskentelyyn.

Periaatepäätöksen luonnoksessa on eritelty merkittävä määrä erilaisia päästövähennyskeinoja. On tärkeää korostaa, että liikenteen päästöjen vähentämiseksi ei ole olemassa yhtä helppoa ratkaisua, vaan päästövähennykset on koottava lukuisista, pienistäkin puroista. Siksi olemme valmiita tukemaan kaikkia niitä hankkeita, joilla päästöjä vähennetään sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla.

Ammattiliitto Pron jäsenet työskentelevät lukuisilla liikenteen toimialoilla teillä, vesillä ja ilmailussa. Edustamme toimihenkilö- ja esimiestehtävissä työskenteleviä mm. autoaloilla, meriteollisuudessa,

lentoaloilla ja satamissa. Lisäksi jäsenistöämme työskentelee kemianteollisuudessa, joka vastaa polttonesteiden jalostuksesta ja tuotannosta. Siten päästövähennysten aiheuttaman muutokset koskettavat jäsenistöämme monipuolisesti. Tärkein periaate päästövähennyksiä tehtäessä on se, että ne on tehtävä oikeudenmukaisella tavalla yhteistyössä henkilöstön kanssa. Mikä tahansa muutos on keskusteltava ja käsiteltävä yhdessä henkilöstön edustajien kanssa niin suunnitteluvaiheessa kuin toteutuksessa. Tilanteissa, joissa muutokset johtava työpaikkojen vähenemiseen, on henkilöstölle tarjottava kattava muutosturva eli koulutusta ja tukea uuden ammatin tai työpaikan löytämiseen.

Yli 90 prosenttia liikenteen päästöistä aiheutuu tieliikenteestä ja niistä yli 80 prosenttia henkilöautoilusta. Tieliikenteen päästöjä onkin leikattava osana Suomen tavoitettava kohti hiilineutraaliutta vuonna 2035. Liikenteen päästöjen leikkaaminen vaatii sekä vaihtoehtoisten, ilmastoystävällisten käyttövoimien ja tekniikoiden käyttöön ottamista, että liikennesuoritteiden määrällistä pienentämistä.

On silti muistettava, että auto on palkansaajille ennen kaikkea työn tekemisen mahdollistaja. Merkittävä osa automaatoista 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 on huomioitava reilu siirtymä, toisin sanoen hillittävä palkansaajille ja elinkeinonharjoittajille lankeavia uusia kustannuksia. Tästä syystä emme kannata kaupunkien ruuhkamaksuja, sillä ne nostaisivat työssäkäynnin kustannuksia kaupungeissa.

Verotukseen liittyvät ehdotukset

Olisi suuri ympäristöteko, jo suomalaisen autokanta uudistuisi lähemmäs EUn keskitasoa. Valtio voi vaikuttaa tähän erityisesti verotuksella. On kaikkien etu, että autoverotus on ennakoitavaa ja kauaskatseista. Nopeasti muuttuva verotus on myrkkä autokaupalle, mikä vaikeuttaa sekä autokannan uudistumista että alan työllisyysnäkyviä. Haluamme erityisesti korostaa, että nyt tehtävien verotuspäätösten on oltava pitkäkestoisia. Verotusta on voitava ennakoida vaalikausien ylitse.

Luonnoksessa esitellyillä polttoaineiden veronkorotuksilla on vaikuttavuutta liikenteen päästöihin. Kun veromuutoksiin yhdistää autokannan uusiutumisien, saadaan aikaiseksi päästövähennysten lisäksi työllisyysvaikutuksia erityisesti autoalalle.

On silti hyvä muistaa, että liikenne on kotitalouksien kulutusmenojen suurin menoerä heti asumisen jälkeen. Siksi sen kustannusten ostovoimaa heikentävä vaikutus pitää ottaa huomioon verotuksessa.

Luonnokseen sisältyvän liikenteen päästökaupan osalta olemme huolissamme vaikutusten oikeudenmukaisesta. On riski, että päästökauppa aiheuttaa kohtuuttoman maksutaakan keskituloisille. Alueellinen ja tuloluokittainen oikeudenmukaisuus on varmistettava ennen mallin mahdollista käyttöönottoa.

Näkemyksemme mukaan sähköisten henkilöautojen hankintatuki on tehoton suhteessa sen kustannuksiin. Painottaisimme romutuspalkkioita, joissa hyöty julkisista varoista on kattavampi. Romutuspalkkiota olisi hyvä voida hyödyntää myös latausinfrastruktuurin rakentamiseen. Raskaassa liikenteessä hankintatuella on tosin vahvat perustelut.

Liikennepolttoaineet

Periaatepäätöksessä todetaan, että merkittävimmät päästövähennykset saavutetaan sääntelyn ja teknologian muutoksilla eli vaikuttamalla käyttövoiman CO₂-sisältöön.

Pidämme tärkeänä uusien, kestävästi tuotettuja nestemäisten biopolttoaineiden käytön edistämistä. Erityisesti sähköpolttoaineiden tutkimusta ja tuotekehitystä on kiihdytettävä, jotta saamme etumatkaa uuden teknologian kehittämisessä suhteessa kilpailijamaihimme. Esitämme, että polttonesteiden kehittämiseen suunnataan lisää TKI-varjoja sekä korkeakouluihin että tutkimuslaitoksiin, jotta suomalainen kemianteollisuus pystyy menestymään kansainvälisessä kilpailussa ja luomaan Suomelle vientimahdollisuuksia. Toimet tulisi ulottaa myös niihin fossiilisiin polttonesteisiin, jotka eivät kuulu liikennepolttoaineisiin, esim. polttoöljy.

Haluamme muistuttaa, että biokaasuun tukeutumiseen sisältyy riski, joka on työryhmätyöskentelyssä aiemmin jo hyvin huomioitukin: suuret autovalmistajat eivät ole sitoutuneet biokaasuautojen kehittämiseen. Esimerkiksi Volkswagen ja Volvo ovat lopettaneet kaasuautojen tuotekehityksen. On siis hyvin mahdollista, että biokaasua hyödyntäviä henkilöautoja ei nähdä Suomen teillä tulevaisuudessa. Sen sijaan raskaassa liikenteessä ja meriliikenteessä kaasulla on tulevaisuudessakin rooli.

Etätyön edistäminen

Suomessa on ollut voimassa etätyösuositus keväästä 2020 saakka. Koronan aiheuttama poikkeustila on siirtänyt etätyöskentelyyn myös sellaisia työyhteisöjä, joille etätyö on tätä ennen ollut poikkeuksellista. Etätyön hyödyt ovat laajalti tunnustettuja ja suhtaudumme siihen positiivisesti. Korona-ajan jälkeen on kuitenkin odotettavissa liikennemäärien kasvua ja etätyön vähenemistä ihmisten kontaktien jälleen lisääntyessä.

Ammattiliitto Pron jäsenet tekivät vuonna 2020 noin 10 päivää etätyötä kuukaudessa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli alle 2 päivää. Naisten etätyöskentely lisääntyi enemmän kuin miesten. Toimihenkilöiden ja esimiesten kohdalla voidaan siis olettaa, että työmatkaliikenne voi koronan jälkeisenä aikana jopa kaksinkertaistua, jos etätyön määrä palaa ennalleen.

Valtio voi edistää etätyöskentelyä esimerkiksi työnantajaroolissa helpottamalla valtiosektorin työntekijöiden monipaikkaista tai paikasta riippumatonta etätyöskentelyä. Tällöin virkapaikan tai työntekopaikan sijainti on oltava yksiselitteinen, koska sillä on vaikutuksia työntekijän ja viranhaltijan työskentelyn ehtoihin.

Yhteenvetona muistutamme, että ilmastonmuutoksen torjumiseksi tehtyjen päätösten tulee olla sellaisia, että ne eivät siirrä työpaikkoja ja taloudellista toimeliaisuutta sellaisiin maihin, jossa nämä tehdään ilmastonmuutoksen näkövinkkelistä heikommin kuin Suomessa. Henkilöstö on otettava mukaan keskusteluun ilmastotoimien kaikissa vaiheissa.

Lisätiedot

Tiina Rytky

Yhteiskuntasuhteiden asiantuntija

Ammattiliitto Pro

tiina.rytky@proliitto.fi

p. 040 169 6828

Rytky Tiina
Ammattiliitto Pro ry