

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yhteinen Toimialaliitto ry näkee, että tiekartan vaiheistava toimintatapa on hyvä asia. Tavoitteita lähdetään edistämään kannusteet edellä, eikä logistiikan kustannuksia nostamalla. On huomattava, että logistiikkayritykset ja muut kuljetuksia tekevät yritykset eivät nykytilanteessa investoi puhtaampaan kalustoon, esim. jakeluliikenteessä, niin kauan kuin on olemassa epävarmuus tulevaisuuden käyttövoimavaihtoehtoista; sähköteknologia ei ole vielä toimivaa raskaassa kalustossa tai jos jakelussa tarvitaan yhtään pidempää jakelumatkaa. Latausverkoston puute yhdistettynä lyhyeen toimintasäteeseen ei mahdollista investointeja. Nykyisellä työkustannuksella ei autoa voida kustannustehokkaasti ladata osana työaikaa vaan lataus tulee pystyä tekemään osana lastaus- ja purkutyötä.

Tarvitaan tuki epävarmuustilanteen kompensoimiseksi, latausverkoston kasvattamiseksi sekä varmuus siihen, miten vähäpäästöisyyttä huomioitaisiin etuna jakeluliikenteessä. Nykyisellään laskentasäännöt päästöttömyyden osalta ovat epäselvät, eivät ota huomioon käytännötilanteita esim. osamatkan ajosta biopolttoaineilla. Myös päästöjen mittausta biokaasun osalta tarvitsee korjauksen EU:ssa.

Jotta biopolttoaineisiin panostaminen nähtäisiin etuna markkinoinnissa ja se otettaisiin kunnolla käyttöön logistiikkaketjuissa, tarvittaisiin markkinoille myös lisäkapasiteettiä tuotantoon ja todellinen kilpailu. Näin CO₂-päästöt voisivat oikeasti vähentyä.

Tiekarttaesityksessä todetaan, että valmistelua jatketaan ts. taloudellisille ohjaukeinoille, verokorotuksille, veromalleille ja päästökaupalle. Näistä päätettäisiin syksyllä 2021. Nämä kaikki ovat logistiikan kustannuksia nostavia ratkaisuja. Niin kauan kuin raskas liikenne kulkee pääosin dieselillä

ja suomalaiset perheet ajavat vanhalla autokannalla omat ajonsa (kaupassa käynnin, harrastukset, työ ja vapaa-ajan siirtymiset), emme näe, että polttoaineen hinnan nostaminen verokorotuksilla olisi järkevää. Mahdolliset kompensoimismallit kustannusten noustessa ovat hankalia, byrokraattisia ja kohdennus vaikeaa.

Polttoainejakeluun liittyvä päästökauppa kiristyneine tavoitteineen niin ikään aiheuttaa samanlaisen korotuksen välttämättömällekin liikenteelle. Sen vaikutuksia ei tunneta, eikä vaikutusanalyysseja ole vielä tehty. Suhtaudumme varauksellisesti tähän ajatukseen, joka ei pysty ottamaan käyttäjäkohteita huomioon.

Sinänsä kannusteet, jotka ohjaavat päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan ja käyttöön, ovat tarpeen. EU-päästökriteerit ajoneuvoille palvelevat tehokkaasti päästöttömyyden edistämistä. Autoveron poisto päästöttömiltä ajoneuvolta ohjaa hankintaa.

Uskomme, että digitaalinen infrastruktuuri on omalta osaltaan vähentämässä päästöjä ja aika voimakkaastikin etätyön kasvaessa. Etätyötä kannattaa yhteiskunnassa suosia ja luoda sille mahdollisuudet syrjäisemmillekin alueille. Logistiikkatoiminnoissa digitaalisuus mahdollistaa parempaa optimointia, tyhjänä ajon vähentämistä, energiasäästöjä. Kiitämme, että tätä kokonaisuutta LVM:ssä käsitellään omanaan.

Modal Shift jäänyt huomiotta

Tiekarttaesityksessä on jäänyt aivan liian vähälle huomiolle yksi keskeinen mahdollisuus vähäpäästöisyyden edistämiseen Suomessa. Raporttiin on kirjoitettu peräti kolmella rivillä modal shiftistä – liikennemuotoedistamisestä ja siinä lähinnä Saimaan vesiliikenteestä. Sen sijaan raideliikenteen mahdollisuudet raskaissa kuljetuksissa on jätetty huomiotta. EU:nkin tavoite on Shift to Rail.

Suomessa pyrkimykset raideliikenteen edistämässä keskittyvät lähinnä ratainvestointeihin sekä uuden valtion yhtiö -omisteisen sähkökaluston hankinnan edistämiseen mutta markkinoiden toimivuus ja sitä kautta liikennemuodon edistäminen ei ole saanut huomiota. Shift to Railiä ei ole asetettu kunnolla kansalliseksi tavoitteeksi vaikka sen pitäisi olla sitä.

Modal shiftin edistämiseksi tulisi

- luoda terveet rautatiemarkkinat ottamalla valtio-omisteiselta yhtiöltä käyttämätön verovaroin hankittu vaunu- ja veturikalusto erillisen valtio-omisteisen kalustoyhtiön hallintaan, joka perustamispäivästä eteenpäin tarjoaa kaluston kaikille toimijoille yhtäläiseen vuokraushintaan uusissa sopimuksissa. Kalustoyhtiö niin ikään päättäisi vuokrauksen lisäksi kaluston mahdollisesta romutuksesta, myynneistä ja ylläpidosta. Käyttämätön kalusto valtionyhtiön hallinnassa on tähän

asti toiminut yksityisten investointien lamauttajana. Ala ei ole kehittynyt. Kuljetusten palveluntarjoanta on ollut monopolitilanteessa rajoittunutta ja kapea-alaista.

- pilkkoa hankintakilpailutuksia sopiviksi paloiksi niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä, että uusille ja kasvaville toimijoille tulee mahdollisuuksia monopolistisella markkinalla. Kilpailutus suora hankinnan sijaan tulee olla julkisella vallalla pääväline edistää kestävästä liikennettä.

Tavoite raidekuljetusten osalta Suomessa tulisi olla kasvava. Metsäteollisuuden, kaivosteollisuuden ja bioenergian kuljetuksissa on mahdollisuus päästöttömämpiin raidekuljetuksiin sen sijaan, että kuljetukset tehdään maanteitse. Lähiraideliikenteessä onkin jo tehty selvityksiä, joiden avulla matkustajaliikennettä voitaisiin siirtää raiteille.

Yhtenä suurehkona mahdollisuutena näemme rantaradan suunnan Länsi-Uudella maalla, missä pääkaupunkiin suuntautuva autolla tapahtuva työmatkaliikenne voisi saada kestävämmän pohjan. Pääkaupunkiseudulla ja Turussa on mahdollisuus raitioliikenteen kehittämiseen. Niin ikään näemme, että lyhyiden matkojen lentoja voitaisiin korvata junaliikenteellä. Tämä tarvitsee hyvän infran (lentonrata) ja joustavat palveluiden tuottajat.

Pidämme tiekartassa esitettyä selvityksen tekemistä yhdistetyistä kuljetuksista kannatettavana ja mielellämme olemme tässä työssä mukana. Huomiona tässäkin on se, että valtio-omisteisella yhtiöllä on rekankuljetuskalusto reservissä käyttämättömänä, jolloin yksityinen sektori ei pyrkine tähän toimintaan.

Kiitämme, että raportissa on otettu laaja joukko logistiikkasektorin esittämiä toimenpiteitä käyttöön. Teiden kunto- ja päällysteiden tasaisuus ovat energiankulusta vähentäviä tekijöitä. Tähän tulee panostaa yhä enemmän. Raskaan liikenteen päästöjä pystytään vähentämään niin ikään sujuvoittamalla liikennettä (liikennenopeuksien tasaisuus) ja mahdollistamalla HCT-kaluston käyttö nykyistä laajemmin. Yrityskohtaisesti on tehty todella rohkaisevia laskelmia HCT-kaluston energiansäästömerkityksestä.

Lind Jouni
Yhteinen Toimialaliitto ry