

Lausunto

19.02.2021

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto tässä meille kaikille tärkeässä asiassa. Lausuntoomme on selkeyden vuoksi sisällytetty toimenpideohjelman kohdat. Kohdissa joita emme ole erityisesti maininneet, pidämme suunniteltuja toimenpiteitä kannatettavina. Kiitämme kokonaisuudessaan valmisteluun osallistuneita tahoja perusteellisesta ja kattavasta työstä.

Oikeudenmukaista siirtymää tukevat toimenpiteet (vaihe 1)

1) Sisällytetään biokaasu ja sähköpolttoaineet jakeluelvoitteeseen ja nostetaan jakeluelvoitetta 34 prosenttiin

Sähköpolttoaineiden ja uusiutuvalla sähköllä tuotetun vihreän vedyn tutkimukseen ja pilotointiin tulisi panostaa merkittävästi. On hyvä tiedostaa, että maailmalla vetyä käytetään jo mm. Lontoon bussiliikenteessä. Vetypolttokennoajoneuvo on oikeastaan sähköajoneuvo, jossa vety toimii energian siirtäjänä. Polttokennoajoneuvossa akusto on merkittävästi pienempi kuin täyssähköautoissa, jolloin akkutuotannon arvoketjun päästöt ja ympäristövaikutukset ovat merkittävästi pienemmät. Näin ollen vety voi hyvinkin olla tulevaisuuden päästötön käyttövoimaratkaisu myös raskaaseen liikenteeseen. Raskaan kumipyöräliikenteen tarpeisiin tarvittava, riittävä vetytankkausasemien määrä on Suomessa alle 50 tankkausasemaa. Tätä olisi syytä selvittää perusteellisemmin yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

2) Jatketaan ja korotetaan liikennesähkön ja –kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tukea.

3) Jatketaan ja korotetaan yksityisen latausinfraan tukea taloyhtiöille. Laajennetaan tuki kattamaan taloyhtiöiden lisäksi myös työpaikat.

Lataushybridien todelliset päästöt eivät suomalaisessa käytössä vastaa lainkaan teoreettisia päästöarvoja. Kun halutaan edetä fossiilittomaan liikenteeseen, päästöttömiksi vaihtoehtoisiksi jäävät täyssähköautot ja vetypolttokenno -teknologiaan perustuvat ajoneuvot. Bio- ja synteettisten polttoaineiden ongelmaksi tulee määrän riittämättömyys ainakin tarkasteluajanjaksolla. Vedyn osalta suurin haaste on vielä tällä hetkellä uusiutuvalla sähköllä ja elektrolyysillä tuotetun vedyn kustannustaso. Globaalisti vetyteknologiaan panostetaan merkittävästi ja vetyä käytetään myös lämmityspolttoaineena mm. Etelä-Koreassa. Vedyn etuna on nopea tankkaus toisin kuin sähköautoissa.

Sähköautojen latausinfraan suunniteltu latauspisteiden lukumäärä 1 sataa ajoneuvoa kohden vaikuttaa aivan liian pieneltä. Toisaalta ennuste (170 000 täyssähköautoa vuonna 2025) vaikuttaa kovin optimistiselta, kun otetaan huomioon, että vuoden 2020 lopussa täyssähköautoja oli Suomessa noin 10 000. Puuttuva infra tulisi luoda etupainotteisesti, infraan puute jarruttaa täyssähköautojen hankintapäätöksiä.

Vaikka hybridiajoneuvot (benssiini/sähkö tai diesel/sähkö) on selkeästi nähtävissä päästöjen näkökulmasta tarpeettomana välivaiheena, on näiden määrän lisäämisellä vaikutusta latausinfraan kehittymiseen. Työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen verotusarvon pienentäminen tulisi saada kattamaan myös lataushybridit, mikä vauhdittaisi ajoneuvokannan uudistumista.

Latausinfraan vauhdittamiseksi suunnitellut toimenpiteet ovat oikeita, mutta suuruudeltaan aivan riittämättömiä. Erityisesti vanhojen taloyhtiöiden osalta tukien tulisi olla merkittävästi suuremmat, jotta sähkö- ja lataushybridiajoneuvojen määrän kasvulle syntyy edellytykset. Tämä erityisesti, kun otetaan huomioon, miten vaikeita taloyhtiöiden päätökset ovat asioissa, jotka hyödyttävät vain osaa osakkaista.

4) Arvioidaan huoltoasemaketjuille suunnatun, sähköautojen latauspisteitä koskevan veloitteen mahdolliset toteuttamistavat.

5) Edistetään tasapuolisesti ja syrjimättömästi tarjottavien latauspalveluiden yhteiskäyttöä ja roamingia.

6) Käynnistetään ensimmäiset pilottihankkeet sähköteiden soveltuvuuden tutkimiseksi Suomessa.

Mielestämme tämä ei ole hanke, johon kannattaa panostaa. Ruotsissa asiaa on tutkittu, hyödynnetään niitä tuloksia. Näkemyksemme mukaan sähkö ei tule olemaan raskaan maantieliikenteen käyttövoimaratkaisu.

7) Vaikutetaan EU:n henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen valmisteluun niin, että autojen CO₂-päästöt ovat selvästi nykyistä pienemmät vuoteen 2030 mennessä ja että kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot huomioidaan raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan.

8) Jatketaan täyssähköautojen nykyistä hankintatukea ja korotetaan tukisummaa

9) Jatketaan nykyisiä konversiotukia vanhan bensiiniauton muuttamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi.

10) Toteutetaan romutuspalkkiokampanja tai -kampanjoita.

11) Otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille.

12) Otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkökäyttöisille kuorma-autoille. Jatketaan ja korotetaan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea.

13) Ryhdytään määrätietoisesti toteuttamaan puhtaiden ajoneuvo- ja palveluhankintojen direktiiviä Suomessa.

Kannatettava yhteiskunnallinen aloite, jota toteutettaessa on ainakin alussa valmistauduttava siihen, että ostettujen palvelujen kustannustaso kohoaa.

14) Käynnistetään ajoneuvoihin ja vaihtoehtoisiin käyttövoimiin liittyvä laaja tutkimusohjelma.

15) Jatketaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamista ja kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista maanteiden varsilla ja liikenteen solmukohtissa.

16) Korotetaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtioavustuksen tasoa.

17) Korotetaan liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tasoa.

18) Selvitetään toimet yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämiseksi Suomessa.

Yhdistetyt kuljetukset Turun/Helsingin ja Oulun välillä lopetettiin kannattamattomina, myöskään rautatiekuljetusten ajallinen palvelutaso ei ollut riittävä elinkeinoelämän tarpeisiin. Yhdistettyihin kuljetuksiin soveltuvat Suomen sisäiset tavaravirrat ovat erittäin ohuet ja on vaikeata nähdä millainen kehitys mahdollistaisi paluun markkinaehtoisesti toimiviin yhdistettyihin kuljetuksiin. Päästövähennysvaikutukset näiden tavaravirtojen osalta jäävät joka tapauksessa vähäisiksi.

19) Hyödynnetään lain Suomessa sallimat suuret mitat ja massat tiekuljetuksissa täysimääräisesti.

Lisäkeinot liikenteen päästövähennystavoitteiden aikaansaamiseksi (vaihe 2)

20) Jakeluvälvoitteen kasvattaminen

21) Liikenteen digitalisaation mahdollistaminen sekä uusien palveluiden ja matkaketjujen kehittyminen

On hyvä, että ns. liikenteen uusien palveluiden realistiset päästövähennysvaikutukset arvioidaan kriittisesti. MaaS palveluista on puhuttu paljon suurin odotuksin, kuitenkin palveluiden käyttö ei ole edennyt odotusten mukaisesti. Tähän on selkeät syyt.

Päivittäisessä työmatkaliikenteessä MaaS palveluita ei tarvita, koska joukkoliikenteen aikataulut ja matkaliput ovat helposti saatavilla palvelutuottajien (kuten esim. HSL pääkaupunkiseudulla) sovellusten kautta sisältäen myös ns. matkaketjut. Yhteiskunta kilpailuttaa joukkoliikenteen palvelutuottajia, joten matkaliput ovat kilpailutusten seurauksena nettohintoisia tai yhteiskunnan varoin tuettuja. Tämän seurauksena välittäjän tai ´tukkukauppiaan´, jollaisena ns. MaaS operaattori on nähtävä, ei ole mahdollista tuottaa asiakkaalle digitaalisen palveluratkaisun (mobiilisovellus) avulla mitään sellaista lisäarvoa, josta syntyisi taloudellista hyötyä MaaS operaattorille tai asiakkaalle. Yhtälö ei toimi.

22) Etätyön edistäminen

Etätöillä voi olla hyvinkin suuri vaikutus päästöjen vähentymiseen. Selvityksessä on syytä katsoa myös lisääntyneen etätyön vaikutukset joukkoliikenteen matkustajamääriin ja joukkoliikenteen kannattavuuteen ja paineisiin nostaa matkalippujen hintoja. Kohonneet lippujen hinnat tai pienemmät matkustajamäärät ja harvemmat aikataulut voivat ohjata kysyntää joukkoliikenteestä yksityisautoiluun.

23) Logistiikan digitalisaatio

24) Väylien kunnossapidon parantaminen

Muut päästövähennyskeinot (vaihe 3 ehdollisena toimenpiteenä)

4 Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla

Power-to-X teknologian tutkimukseen ja pilotointiin kannattaa panostaa. Hiilidioksidin talteenotolla, uusiutuvalla sähköllä tuotetulla vihreällä vedyllä ja muilla synteettisillä polttoaineilla voidaan tulevaisuudessa hyiinkin ratkaista liikenteen päästöttömyys ja toteuttaa hiilineutraalius.

Henttinen Markku
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry