

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Palvelualojen työnantajat Palta ry (Palta) kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) laatimasta ja 15.1.2021 julkaistusta luonnoksesta fossiilittoman liikenteen tiekartaksi. Palta edustaa noin 2000 yksityistä palvelualan yritystä ja yhteisöä muun muassa logistiikka-, informaatio- ja viestintä-, asiantuntijapalvelu-, hallinto- ja tukipalvelu- sekä viihde- ja virkistystoimialoilla.

Yleistä

Palta pitää fossiilittoman liikenteen tiekarttaa (jäljempänä ”tiekartta”), siinä esitettyjä useita eri päästövähennystoimenpiteitä sekä toimenpiteille ehdotettua kolmivaiheista porrastusta kehityskelpoisena suunnitelmana siihen, että hallitusohjelmassa Suomessa liikenteelle asetetut kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet saavutetaan. Tiekarttasuunnitelmaan ja sen 3. vaiheen suunniteltuun ajankohtaan sisältyy kuitenkin merkittävä haaste, minkä Palta haluaa nostaa esille.

Toimialan oman tiekartan ehdotuksilla tavoitteet saavutetaan liikenteen ja logistiikan kustannustasoa nostamatta

Palta sekä kuusi muuta liikenne- ja logistiikka-alan järjestöä julkaisivat 16.6.2020 yhdessä laaditun toimialan tiekartan (jäljempänä ”toimialan tiekartta”) vähähiiliseen liikenteeseen. Toimialan omassa tiekartassa kerroimme ja osoitimme, että liikenteen päästöjen puolittamistavoite vuoteen 2030 mennessä on mahdollista saavuttaa ilman, että yritysten kustannuksia lisätään, esimerkiksi

liikenteeltä ja logistiikalta perittävien maksujen tai veronkorotusten kautta. Kustannusten nousu heikentää liikenne ja logistiikka-alan toimijoiden investointihalukkuutta ja kykyä uudistua.

Toimialan omassa tiekartassa liikenteen päästöjen puolittamistavoite saavutetaan vuoteen 2030 mennessä. Toimialan tiekartassa esitetyillä toimenpiteillä liikenteen päästöt vähenevät 51 % vuoteen 2030 ja 59 % vuoteen 2035 mennessä (vrt. 2005). Liikenteen päästöjen vähentämiseksi ei ole olemassa yhtä isoa ratkaisua, vaan liikenteen päästövähennykset koostuvat useista eri toimenpiteistä, mitkä ovat jaettavissa viiden eri pääkokonaisuuden alle seuraavasti 1) lisäpanostukset uusiutuviin polttoaineisiin, 2) autokannan uusiutumisen vauhdittaminen 3) joukkoliikenteen kehittäminen, 4) liikenteen ja logistiikan digitalisaation edistäminen sekä 5) liikenneinfrastruktuurin parantaminen ja kehittäminen.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan Suomessa systeemitason muutosten mahdollistamista. Toimialan omassa ja päästötavoitteet saavuttavassa tiekartassa päättäjille esitetään seuraat toiveet ja lähtökohdat liikenteen ja logistiikan päästövähennyksistä päättämiseksi:

1) Liikenteen ja logistiikan kilpailukyvyistä tulee huolehtia, sillä se on perusedellytys menestyvälle yritystoiminnalle Suomessa.

2) Ilmastotoimissa kaikki keinot on syytä pitää tarkastelussa mukana. Samalla kun keskitytään kannustavien verouudistusten tekemiseen, on panostettava myös uudenlaisiin digitaalisiin palveluihin ja joukkoliikenteen kehittämiseen

3) Infrainvestointeja raiteisiin, tiestöön, vesiliikenteeseen ja digitaaliseen infraan vaaditaan

4) Päästöjen vähentämiseksi on tarpeen tehdä päästötön vaihtoehto asiakkaalle tai kuluttajalle houkuttelevaksi.

5) Kustannusten nousu heikentää toimijoiden investointihalukkuutta ja kykyä uudistua. Yritysten kustannuksia lisäävät toimenpiteet, kuten veronkorotukset, eivät ole tarpeellisia päästöjen vähentämiseksi.

6) Liiallinen lukittautuminen kansallisesti tiettyyn teknologiaan on riski, sillä globaali autoteollisuus ja koko toimiala ovat nopeassa murroksessa.

Paltan lausunnossa LVM:n toimesta laadittua fossiilittoman liikenteen tiekarttaa arvioidaan edellä mainitujen kuuden edellytyksen näkökulmasta.

Paltan huomiot LVM:n fossiilittoman liikenteen tiekarttaan

Palta pitää tiekartassa esitettyjä useita eri päästövähennystoimenpiteitä sekä toimenpiteille ehdotettua kolmivaiheista porrastusta kehityskelpoisena suunnitelmana, koska päästövähennyskehitys ei tapahdu itsestään, vaan edellyttää määrätietoisia toimenpiteitä, joihin on ryhdyttävä välittömästi. LVM:n tiekartta on perusteiltaan samansuuntainen kuin edellä kuvattu toimialan oma tiekartta. LVM:n fossiilittoman liikenteen tiekartta on kuitenkin suppea, koska toimialan omassa tiekartassa kuvattu päästövähennykset saavuttava polku sisältää myös infrapanostukset ja liikenteen verotuksen, joita LVM:n fossiilittoman liikenteen tiekartassa vain sivutaan, koska niistä tehdään valmistelut ja päätökset eri yhteydessä.

Ensimmäinen vaihe – tuet ja kannusteet

Palta kannattaa tiekartan 1. vaiheessa esitettyjä 19 eri toimenpidettä, joiden vaikutuksista LVM:llä on jo katsottu olevan riittävästi tietoa ja joiden osalta päätöksiä tuista ja kannusteista on mahdollista tehdä alkuvuodesta 2021. Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa edistetään fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Toimet vähentäisivät hiilidioksidipäästöjä arviolta noin 0,6 megatonnia.

Palta kiinnittää huomiota LVM:n tiekartassa edellä mainituille toimille laskettuihin päästövähennyksiin, mitkä ovat vain 0,6 megatonnia. Toimialan omassa tiekartassa, jonka päästövähennyslaskennassa on käytetty ulkopuolista asiantuntijaa apuna, edellä mainituilla toimenpiteillä olisi mahdollisuus saavuttaa huomattavasti suurempia päästövähennyksiä. LVM:n tiekartan päästövähennykset on laskenut pääosin VTT, joka on käyttänyt laskennassaan ns. systeemidynaamista mallia, jossa monia liikenteeseen liittyviä seikkoja on jouduttu tulosten saamiseksi vakioimaan, mutta malli ei juuri lainkaan huomioi ihmisten tai yritysten käyttäytymismallien muutoksia. Systeemidynaaminen malli toimii hyvin tilanteissa, joissa tarkastellaan rajatusta ympäristössä tapahtuvia vuorovaikutteisia muutoksia, esimerkiksi teollisen tuotantoprosessin mallinnuksessa. Liikennejärjestelmän arvioitiin systeemidynaaminen malli ei kuitenkaan ole sovelia. Palta katsoo, että keväällä 2021 tehtävien päätösten vaikutusten arviointia tulisi jatkaa ja laajentaa aineistoilla, jotka perustuvat aikaisempiin liikennealan tutkimusten tuloksiin. Arvioinnissa ei tulisi nojautua pelkästään tätä tiekarttaa varten tehtyihin erillistutkimuksiin, sillä niissä käytetyt laskennalliset menetelmät eivät kaikilta osin sovellu tarkasteltujen päästövähennyskeinojen arviointiin.

Palta kiinnittää huomiota myös siihen, että 1. vaiheeseen sisältyy useita esityksiä päästöjä vähentävistä tuista ja kannusteista, mikä on hyvä asia, sillä päästöjen vähentämiseksi on tarpeen

tehdä päästötön vaihtoehto yrityksillä tai kansalaisille houkuttelevaksi. Lisäpohdintaa kuitenkin tarvitaan kustannus-hyötysuhteen arviointiin, eli kuinka paljon myönnettävällä tuella (eurot) saavutetaan päästövähennyksiä (eur/tCO₂). Esimerkiksi hankintatuella sähkö- tai kaasukäyttöisille kuorma-autoille, liikennesähkön ja kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurille tai yksityisen latausinfrastruktuurilla taloyhtiöille on mahdollista saavuttaa päästövähennyksiä huomattavasti kustannustehokkaammin ja enemmän kuin täyssähköautojen hankintatuella (henkilöliikenne).

Toinen vaihe – logistiikan digitalisaatio, etätyö, liikenteen uudet palvelu ja jakeluvaihtoehtojen nosto

Tiekartan toisessa vaiheessa arvioitaisiin potentiaalisia päästövähennyskeinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Näitä keinoja ovat esimerkiksi etätyö, liikenteen uudet palvelut ja logistiikan digitalisaatio. Vaikutusarviointeja tehtäisiin keuhkokuumeen ja kesällä 2021 ja ne valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Lisäksi selvitetäisiin, onko ensimmäisessä vaiheessa päätettyä biopolttoaineiden jakeluvaihtoehtoa mahdollista nostaa entisestään 34 prosentista ja onko keuhkokuumeesti tuotettuja raaka-aineita riittävästi saatavilla.

Palta toteaa, että toisen vaiheen keinojen tarkempi selvittäminen ja huomioiminen todellisina päästövähennyskeinoina on ehdottoman tärkeää, sillä niistä on todennäköisesti löydettävissä merkittäviä päästövähennyksiä. Esimerkiksi digitalisaatio ja sen hyödyntäminen päästövähennyskeinona on logistiikka-alan yrityksissä niiden jokapäiväistä toimintaa. Jotta logistiikka-alan yritykset pysyvät kilpailukykyisinä, niiden on jatkuvasti pohdittava eri tapoja tehostaa toimitusketjun hallintaa ja kuljetuksia ja tässä tehostamistyössä digitalisaatiolla on merkittävä rooli.

Kun edellä mainittuja selvityksiä tehdään, on tärkeää ainakin logistiikan digitalisaation osalta ottaa alan keskeiset yritykset mukaan arviointityöhön. Tässä työssä Palta on valmis avustamaan selvityksen tekijöitä kattavan logistiikka-alan jäsenyritystensä kautta.

Kolmas vaihe – tarvittaessa päätös muista toimista

Viimeinen vaihe on LVM:n tiekartassa ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö EU-tasolla tehtävät päätökset sekä tiekartan ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista. Tätä varten hallitus jatkaisi eri toimenpiteiden, kuten fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan sekä ajoneuvokilometreihin ja tieluokkiin perustuvan liikenneveromallin valmistelua. Päätöstä tehtäessä huomioitaisiin päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Paltan huoli ja kritiikki LVM:n tiekartassa kohdistuu nimenomaan tähän kolmanteen vaiheeseen ja sen ajankohtaan. Ottaen huomioon mitä 1 ja 2 kohdassa on tarkoitus tehdä, niin syksy 2021 on liian aikainen ajankohta tehdä päätöksiä muista tarvittavista toimista. Se, että 1 kohdan asioista on tarkoitus tehdä päätöksiä kevään 2021 aikana, tarkoittanee käytännössä, että monet tukia ja kannusteita koskevat lainsäädäntöesitykset saadaan eduskuntakäsittelyyn aikaisintaan syksyllä 2021, jolloin niiden vaikutuksista ei ole vielä tarkempaa tietoa. Päätöstä valmisteltavasta kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta, mahdollisesta polttoaineverotuksen korottamisesta tai muista liikenteen vero- ja maksutasoa nostavista toimenpiteistä, ei Paltan näkemyksen mukaan ole mahdollista tehdä syksyllä 2021, vaan toimenpiteiden 1 ja 2 todellisten vaikutusten arviointiin tarvitaan pidempi huomattavasti pidempi aika. Lisäksi 3 vaiheen päätöksiä tehtäessä tulee ehdottomasti huomioida kaikki muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet (liikenteen verotus, 12 vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma jne.), sillä ilman niitä, fossiilittoman liikenteen tiekartta on puutteellinen.

Hallituksen valmistellessa kolmannen vaiheen lisätoimia tulee toimenpiteiden suunnittelussa (esim. päästökauppa) erityisesti huomioida toimenpiteiden vaikutukset elinkeinoelämän logistiseen kilpailukykyyn. Vaikutusten arvionnissa on keskeistä valjastaa mukaan myös elinkeinoelämän edustajat, jotta voidaan varmistaa vaikutusten arvioinnin kattavuus.

Kunnioitavasti,

Palvelualojen työnantajat Palta ry

Tatu Rauhamäki

Petri Laitinen

Johtaja, elinkeinopolitiikka

Logistiikan toimialapäällikkö, elinkeinopolitiikka

Laitinen Petri

Palvelualojen työnantajat Palta ry.