

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Kiitämme lausuntopyyynnöstä luonnokseen valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Esitys on kattava ja keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi on tarkasteltu monipuolisesti eri näkökulmista.

Suomen tavoite olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä on kova. Esityksessä tulisi huomioida paremmin päästövähennystavoitteiden toteutumista talouden näkökulmasta ja vaikutuksia niin valtion, yritysten kuin yksityisen kuluttajan näkökulmasta. Pidämme tärkeänä, että päästöjen vähentäminen on tehtävä kustannustehokkaasti niin, ettei liian iso taakka kaadu yritysten harteille. Suomi ja suomalaiset eivät saa jäädä jälkeen kilpailukyvyssä. Yritykset tekevät vastuullisia toimia omaehtoisestikin omien ja markkinoilla olevien mahdollisuuksien puitteissa ja ymmärtävät, että vastuullinen toiminta on myös kilpailuetu. Markkinat ohjaavat mm. voimakkaaseen digikehitykseen ja esim. tavaraliikenteessä kuormien täyttöasteen optimointiin. Päästövähennystavoitteissa tarvitaan enemmän kannusteita kuin veronkorotuksia, sillä polttoaineveronkorotukset heijastuvat elinkeinoelämän kuljetusten hintoihin, millä on suomalaisten yritysten kilpailukykyä heikentävä vaikutus.

Puhtaiden ajoneuvo- ja palveluhankintojen direktiivin toteuttamisessa on hyvää se, että kansallisten vaatimusten asettamisessa pyritään huomioimaan alueelliset erityispiirteet, sillä alueet ovat keskenään hyvinkin erilaisissa tilanteissa, esimerkiksi joukkoliikenteen tai elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta.

On kannatettavaa, että ajoneuvoihin ja vaihtoehtoihin käyttövoimiin käynnistetään laaja tutkimusohjelma, tarvittavan tiedon saamiseksi tavoitteiden saavuttamisessa.

On hyvä asia, että Suomessa hyödynnetään lain sallimat suuret mitat ja massat tiekuljetuksissa täysimääräisesti. Se ei kuitenkaan saa olla yrityksille velvoittavaa niin, että autojen kokojen muuttaminen tai autojen uusiminen on pakollista. Sama koskee jakelua: esimerkiksi sähköautojen latauspisteiden rakennus ei saa olla liian nopealla aikataululla tarkkaan määriteltyä ja velvoittavaa, sillä tekniikka vanhenee nopeasti.

Väylien kunnossapidon parantaminen on tärkeää päästöjen vähentämisessä mutta myös yritysten kilpailukyvyille. Tiepintojen kunnolla ja liikenteen sujuvuudella voidaan vaikuttaa liikenteen päästöihin. Lisärahoituksen ohjaaminen liikenneinfran peruskunnossapitoon ja liikenteen sujuvuutta lisääviin investointihankkeisiin on erittäin kannatettavaa.

On hyvä asia, että julkisen liikenteen toimivuutta tuetaan, mutta on hyvä myös muistaa, että kaikkialla joukkoliikenne ei ole mahdollinen. Siksi kannustimia vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön tarvitaan kuten luonnoksessa on esitettykin.

Esityksessä sanotaan, että ”digiradan avulla pyritään lisäämään rautatieliikenteen kapasiteettia sekä houkuttelevuutta, mikä vauhdittaisi kumipyöräliikenteen siirtymistä raiteille. Rautatieliikenteen osuuden kasvulla edesautetaan päästötavoitteiden saavuttamista”. Korostamme, että se tarvitsee raideinfran laittamista kuntoon. Esimerkiksi Jyväskylä-Tampere-väli on nykyisellään häiriöherkkä ja kapasiteetiltaan käytöltään ylärajoilla. Raiteille voidaan siirtää jonkin verran isoja massakuormia ja henkilöliikennettä, mutta myös jatkossa elintarvikkeet, kappaletavarat, osakuormat jne. tulevat pysymään kumipyörillä, valtaosa siis suuria päästöjä aiheuttavasta liikenteestä. Siksi onkin merkittävää varmistaa tieliikenteen sujuvuus mm. raskaan liikenteen osalta, kuten luonnoksessa todetaankin. Luonnollisesti on oleellista, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosto on riittävä myös raskaan liikenteen osalta.

Esityksessä sanotaan, että ”liikenteen fossiilisten polttoaineiden korvaaminen ei tämän hetken tiedon valossa tule onnistumaan millään yksittäisellä vaihtoehtoisella polttoaineella, ja että Suomi voisi periaatteessa ostaa maailmalta riittävästi biopolttoaineita Suomessa kulutetun fossiilisen dieselöljyn korvaamiseksi, mutta tämä voi pitemmällä aikavälillä olla kallis ratkaisu, jos biopolttoaineista syntyy niukkuutta ja niiden hinta nousee. Lisäksi biopolttoaineiden valmistamiseen ja käyttöön liittyy merkittäviä riskejä raaka-aineiden kestävyden näkökulmasta”. Suomen päästöjen vähentäminen ja hiilineutraaliksi siirtyminen tulisikin tehdä hallitusti siten, että se on linjassa kehityksen kanssa, eikä maksaa siitä liian kovaa hintaa Suomen kilpailukyvyyn kustannuksella.

Esityksessä on nostettu hyvin esiin se, että Suomessa on myös kansainvälisesti merkittävää osaamista sekä biopolttoaineiden, vedyn että sähköpolttoaineiden osalta ja että olennaista on, kuinka näiden alojen osaaminen saadaan käännettyä yritystoiminnaksi ja Suomea hyödyttävään vientiin. Tähän tulee ohjata riittävästi resursseja.

Kun autokantaa Suomessa halutaan uusiutuvan, on selvitettävä juurisyyt ja vaikuttaa siihen, miksi suomalainen autokanta uusiutuu vain hitaasti ja samat autot pysyvät autokannassa jopa 20 vuoden ajan. Syitä on varmasti useita taloudellisesta näkökulmasta: eurooppalaisella tasolla kova autoverotus, ansiotulo- ja arvonlisäverotus.

Sakkara Viivi
Keski-Suomen kauppakamari