

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua, ja antaa Fossiilitonta tiekarttaa koskien seuraavan lausunnon:

Tavoitteet päästöjen vähentämiseksi ovat hyvät ja kunnianhimoiset, mutta niiden kustannusvaikutuksia ei ole kytketty elinkeinoelämän kuljetuksiin, vientituotteiden hintoihin tai ihmisten liikkumiseen. Toimenpiteitä ja keinoja on esitetty hyvin, joskaan ei kaiken kattavasti - ja osa toimenpiteistä on lähinnä tavoitteellisia tyyliin "Pyritään vaikuttamaan aktiivisesti", joten niiden realisoituminen toimenpiteiksi asti pitää sisällään suurta epävarmuutta.

Kuten mainittu, Fossiilittoman liikenteen tiekartta ei huomioi käyttövoimien muutoksista aiheutuvia tekijöitä Suomen elinkeinoelämälle, viennille tai matkustamista tai matkailua koskien. Erityisen haasteellista tulee olemaan liikkuminen rajojen yli maasta toiseen, sillä viennin, kuljetusten, matkailun ja liikkumisen näkökulmasta, ensin tulisi varmistaa kuljetusten ja viennin kustannustehokkuus, käyttövoimien saatavuus sekä lataus- ja tankkausjärjestelmien yhteensopivuus (käytettävät standardit) muissa maissa.

Tiekartta ei myöskään huomioi kuka maksaa muutoksen, tai onko kuluttajilla - yksittäisillä ihmisillä - varaa maksaa uudesta autosta tai pakottavatko odotettavissa olevat fossiilisten polttonesteiden hinnankorotukset ihmiset luopumaan autoistaan - ja ehkä jopa joissain tapauksissa työssä käymisestä, mikäli se muodostuu kannattamattomaksi.

Uusia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintakustannusta ja käyttökustannusta pitäisi verrata nykyisen autokannan kustannuksiin. Olisi hyvä määrittää ns. rajakustannukset käyttäjänäkökulmasta. Tämä olisi syytä huomioida myös vaikutusten arvioinnissa, muutenkin kuin vain käyttökustannusten osalta, joka sekin on riippuvainen verotuksen asteesta. Nyt näkökulma taloudellisuustarkasteluissa on vaikutuksissa valtion talouteen, kun päätökset hankinnoista kuitenkin tehdään joko yksilö- tai organisaatiotasolla niillä käytettävissä olevien budjettirajoitteiden perusteella.

Suurin kysymys koko tiekarttaa koskien kuuluu, onko 2030 tai 2040 tavoitteet mitenkään mahdollisia saavuttaa? Ja jos, niin millä kustannuksella ja kenen? Kuten perusennusteesta selviää, ei liikennesuoritteissa tai ulkomuotojen valinnassa ole odotettavissa suuriakaan muutoksia. Myös nykyinen autokanta ja nyt uusina ostettavat ajoneuvot ovat vielä pitkään käyttökelpoista asetettuina tavoitevuosina - toki konversiotuki antaa tältä osin hyvän mahdollisuuden omien ajoneuvojen käyttövoimien muutokselle.

Vaihtoehtoisia voimanlähteitä käyttävien ajoneuvojen hinnat eivät ole tulleet juurikaan alaspäin. Mikäli konversiotukea ei huomioida, niin kysymys kuuluisikin kuka tästä oikein hyötyy ja kuka tästä maksaa? Päästöjen vähenemisestä hyötyvät tietysti kaikki, mutta esimerkiksi ennusteen mukaan ajoneuvomäärä ja niiden tarve eivät tule juurikaan muuttumaan kulkumuotokohtaisesti. Joukkoliikennekin ainoana kulkumuotovaihtoehtona on kaikkein realistisin vain muutamalla suurimmalla kaupunkiseudulla. Ei ihme, että muutamat ajoneuvojen valmistajat ovat jo ilmoittaneet lopettavansa polttomoottorikäyttöisten ajoneuvojen valmistuksen kokonaan.

Kun nämä kaikki edellä mainitut tekijät laskee yhteen, niin sähköautojen hintataso ja valtion tuki huomioiden, ne takaavat todella huikeat katteet juuri autonvalmistajille. Hankintahintansa puolesta yhden sähköautonhankinta vastaa useimmalle tavalliselle ihmiselle kolmen tai neljän bensiinikäyttöisen auton hankintaa samalla kertaa. Ei siis ihme, vaikka ajoneuvoja alettaisiinkin nyt hamstrata varastoon ja konvertoida niitä sopivasti aina tarpeen tullen. Ja voisihan ehkä jokunen autoliikekin alkaa hyödyntää, edullisia autoja, konvertoida niitä valmiiksi ja tehdä sillä bisnestä.

Lienemme kuitenkin yhtä mieltä siitä, että päästöjen vähentäminen on tavoiteltavaa ja kaikkien yhteinen etu, mutta siirtymä kohti fossiilivapaata liikennettä tulee hoitaa hallitusti, ryntäilemättä.

Pohjanmaan liitto

Kaj Suomela Tero Voldi
maakuntajohtaja liikenneasiantuntija

Suomela Kaj
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto

Voldi Tero
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto