



Ammattiliitto Pro

Auto- ja kuljetusalan liitto AKT

Lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöryhmälle ja Liikenne- ja viestintäministeriölle

5.6.2020

Liikenne on välttämättömyys, johon jokaisella on oltava varaa – päästövähennykset tehtävä oikeudenmukaisella tavalla

Puheenvuoro oikeudenmukaisesta siirtymästä matkalla kohti fossiilitonta liikennettä

Ammattiliitto Pro ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ovat osallistuneet fossiilittoman liikenteen tiekartan rakentamiseen. Yli 90 prosenttia liikenteen päästöistä aiheutuu tieliikenteestä ja yli 80 prosenttia tieliikenteen päästöistä henkilöautoilusta. Tämän vuoksi merkittävimmät päästövähennykset on mahdollista saada tieliikenteestä ja henkilöautoilusta. Maantieliikenteen päästöjä on leikattava osana Suomen tavoitettava kohti hiilineutraaliutta vuonna 2035.

Liittojen näkemys on, että liikenteen päästöjä vähennettäessä on pidettävä kiinni seuraavista periaatteista:

1. Päästöjen vähentäminen on tehtävä sosiaalisesti oikeudenmukaisesti.
2. Ympäristöystävällisestä liikkumisesta on tehtävä edullisempaa kuin ympäristöä kuormittavasta.
3. Liikenteen avulla on luotava uutta työtä ja elinvoimaa – toisaalta pelikentän on oltava sama kaikille.

Sosiaalisesti oikeudenmukainen päästöjen vähentäminen

Reilun siirtymän periaate on edellytys ilmastotoimien yleiselle hyväksyttävyydelle. Palkansaajat haluavat muistuttaa oikeudenmukaisuuden ja vuoropuhelun tärkeydestä erityisesti tilanteissa, joissa ilmastopolitiikan kannalta välttämättömät toimet uhkaavat työpaikkojen tulevaisuutta.

On selvää, että liikenteen päästöjen leikkaaminen vaatii sekä vaihtoehtoisten, ilmastoystävällisten käyttövoimien ja tekniikoiden käyttöön ottamista, että liikennesuoritteiden määrällistä pienentämistä.

On silti muistettava, että auto on palkansaajille ennen kaikkea työn tekemisen mahdollistaja. Suurin osa automatkoista tehdään kodin ja työpaikan välillä. Suomi on harvaan asuttu, pitkien etäisyyksien maa, eikä kattavaa julkista liikennettä ole saatavilla suurimpien kaupunkien ulkopuolella. Siksi liikenteen päästöjä vähennettäessä on huomioitava reilu siirtymä, toisin sanoen hillittävä palkansaajille ja elinkeinonharjoittajille lankeavia uusia kustannuksia.

Liikenne on kotitalouksien kulutusmenojen suurin menoerä heti asumisen jälkeen. Liikenteen vuosittainen verotuotto on suurempi kuin yhteisö- tai pääomaverotuotto. Liikenteen päästövähennystoimia suunniteltaessa on noudatettava reilun tulonjaon periaatetta: kohtuuhintainen liikenne on oltava jokaisen saatavilla.

Sekä uusia että käytettyjä vähäpäästöisiä autoja tarvitaan markkinoille, jotta autokantamme uudistuu. Tähän voidaan kannustaa sääntelyn ja verotuksen keinoin. Liikenteen kustannusten vaikutus ostovoimaan

Ammattiliitto Pro

Auto- ja kuljetusalan liitto AKT

Lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöryhmälle ja Liikenne- ja viestintäministeriölle

5.6.2020

on huomioitava tulonsiirroissa ja verotuksessa. Mahdolliset suorat tukimuodot eivät saa hyödyttää vain harvoja vaan mahdollisimman suurta osaa autoilijoista.

Jotta kansallisilla ilmastotoimilla olisi vaikutusta, pitää niiden kohdella tasapuolisesti kuljetusten tarjoajia riippumatta siitä, minkä maan kalustolla kuljetukset suoritetaan. Valtio ei voi tehdä päätöksiä, joilla tuetaan ulkomaille rekisteröidyllä kalustolla suoritettavia kuljetuksia.

Muutosturvan merkitystä ei voi riittävästi korostaa. Mikäli muutoksilla on vaikutuksia kuljetusalan työvoiman määrään, tulee siirtymäaikojen olla riittävän pitkiä ja porrastettuja, jotta vaikutukset työntekijöille ja kuljetusyrittäjille ovat hyväksyttävissä.

Saastuttaminen on oltava kalliimpaa kuin ilmastoystävällisyys

Poliittisilla päätöksillä on pyrittävä tilanteeseen, jossa ilmastoystävällisen vaihtoehto on edullisempi kuin saastuttava. Tämä vaatii laajan valikoiman vaihtoehtoisia tekniikoita ja käyttövoimia, joilla nykyisen tekniikan voi korvata. Sekä joukkoliikenteen että kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä on parannettava esimerkiksi hinnoittelun, verotuksen ja kaavoituksen keinoilla.

Hintaero päästöttömien ja fossiilisten polttoaineiden välillä on toistaiseksi monikertainen. Hintaeron pienentäminen ei ole helppoa, mutta siihen on kaikin keinoin pyrittävä pitkällä aikavälillä.

Raskaassa tavaraliikenteessä on otettava huomioon myös ulkomaisen liikenteen päästöt. Liitot edellyttävät tiukkaa rajavalvontaa ulkomaiselle kalustolle. Valvontaa on lisättävä niin kabotaasin kuin myös mahdollisten uusien päästömääräysten osalta.

Liikenteen avulla on luotava uutta työtä ja elinvoimaa – toisaalta pelisäännöt on oltava samat kaikille

Lähtökohtaisesti suhtaudumme kaikkiin päästövähennyskeinoihin ennakkoluulottomasti. Olemme valmiita tukemaan hankkeita, joilla päästöjä vähennetään sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla.

Esimerkkejä toimivista päästövähennyskeinoista on esitetty fossiilittoman liikenteen työryhmissä lukuisia. Ilmiselvien keinojen lisäksi listaamme alle muutamia muita, joilla näemme potentiaalia.

- Liikenteen ja logistiikan päästövähennyksiä tulisi pyrkiä vähentämään dataan perustuvien palveluiden avulla. Uudet digitaaliset palvelut lisäävät liikenteen sujuvuutta, mikä voi johtaa päästöjen alentamiseen.
- Synteettisten polttoaineiden tutkimukseen, tuotekehitykseen ja kaupallistamiseen on perustettava oma julkinen yhtiönsä esim. Vaken kautta. Synteettisten polttoaineiden tuotanto kytketään osaksi teollisuuden vähähiilisiä tiekarttoja, koska sähkön osuus on tuotannossa olennainen.
- Tilaajavastuulakiin on kirjattava vaatimus kuljetusten ilmastoystävällisyydestä. Kuljetustoiminta (henkilö- ja tavaraliikenne) toimii voimakkaasti markkinaperusteisesti eli tilaajan ja asiakkaan vaatimuksilla on suurin vaikutus kuljetusten ympäristöystävällisyyteen.



Ammattiliitto Pro

Auto- ja kuljetusalan liitto AKT

Lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöryhmälle ja Liikenne- ja viestintäministeriölle

5.6.2020

- Tavaraliikennelupa on ulotettava koskemaan kaikkea kaupallista kuljetustoimintaa. Alle 3500 kg pakettiautoilla suoritettavat kuljetukset on asetettava lainsäädännössä samalle viivalle. Arvioitavissa on, että jakelukuljetukset lisääntyvät, jos kuljetuksia siirtyy raiteille.
- Liitot näkevät erityisiä hyötyjä muun muassa aikaperusteisten tienkäyttömaksujen (vinjetti) käytössä yhtenä ohjauskeinona. Myös EU-laajuinen liikenteen päästökauppa tai kuljetusvälineen päästöihin liittyvä maksuporrastus ovat mahdollisia keinoja. Tärkeintä on, että mahdolliset lisääntyvät kulut kohdentuisivat kaikkiin raskaisiin kuljetusvälineisiin ml. ulkomaiset ajoneuvot, mutta samalla huomioitaisiin päästöt.
- Kustannusten ja muutosten taloudellisten vaikutusten on läpäistävä koko kuljetusketju ja niiden tulee siirtyä kokonaisuudessaan kuljetusten tilaajille ja asiakkaille. Kustannusten maksajiksi eivät voi jäädä kuljetusyrietykset ja niiden työntekijät (alipalkkaus). Läpinäkyvyys sekä oikeudenmukainen kuljetusyrietysten kohtelu huolimatta yrityksen koosta tai kuljetussopimusten sisällöstä on tärkeää, kun halutaan vaimentaa epäterve kuljetushinnoittelu.

Yhteenvetona muistutamme, että ilmastonmuutoksen torjumiseksi tehtyjen päätösten tulee olla sellaisia, että ne eivät siirrä teollisuustuotantoa tai muuta taloudellista toimeliaisuutta sellaisiin maihin, jossa nämä tehdään ilmastonmuutoksen näkövinkkelistä heikommin kuin Suomessa. Henkilöstö on otettava mukaan keskusteluun ilmastotoimien kaikissa vaiheissa.

Lisätiedot

Tiina Rytty, Ammattiliitto Pro tiina.rytky@proliitto.fi p. 040 169 6828

Jari Kudjoi, Auto- ja kuljetusalan liitto AKT jari.kudjoi@akt.fi p. 040 700 5364