

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta saada lausua hallituksen esityksestä Fossiilittoman liikenteen tiekartasta.

Yhdistyksemme pitää oikeasuuntaisena sitä, että pyritään alentamaan liikenteen aiheuttamia päästöjä, mutta samalla yhdistyksemme kantaa kasvavaa huolta siitä, että joutuuko raskasliikenne osuuttaan suuremmaksi maksumieheksi tulevina aikoina kohoavien polttoaineiden hintojen vuoksi. Ajoneuvokannan sähköistyminen tulee kohditumaan vielä vuosia kevyempiin ajoneuvoluokkiin ja raskasliikenne on pakoitettu käyttämään diesel-polttoainetta vielä pitkään, niin kun perusennusteestakin näkyy. Jos ja kun diesel-polttoaineen verotusta kiristetään, niin etenkin tavaraliikennesektori joutuu siinä maksumiehiksi, eikä kuljetusyritysten taloudellinen kantokyky sitä kestä. Kuljetusten tilaajat osallistuvat huonosti ilmastotalkoisiin varsinkin silloin, jos se edellyttäisi kuljetushintojen korottamista. Tämä näkyy myös siinä, että kuljetuskaluston keski-ikä kasvaa jatkuvasti. Jos kuljetusyrityksillä olisi paremmat taloudelliset edellytykset, myös kalusto uusiutuisi nopeammalla tahdilla, mikä taas pienentäisi päästöjen samassa suhteessa.

Tälläkin hetkellä on jo rajoitetusti saatavana bioperäistä dieseliä, mutta sen laajamittaista käyttöä rajoittaa sen saatavuus ja normidieseliä korkeampi hinta. Biodieselin haluttavuutta voitaisiin edistää sen verotuksen merkittävällä keventämisellä. Esitetty biopolttoaineen osuuden lisäys normidieselissä herättää myös kysymyksiä, kuinka paljon biopohjaista voidaan saada tuotettua kestäväällä tavalla? Mediatietojen mukaan jo nyt biodieselin valmistukseen tuodaan jakeita toiselta puolelta maapalloa, onko se sitä kestäväää kehitystä? Juuri laivaliikenne on yksi suurimmista päästöjen tuottajista maailmanlaajuisesti. Biopolttoaineita tarvitaan kasvavassa määrin myös kaikkialla muissakin maissa, mikä voi nostaa sen hintaa paljonkin, johtuen sen rajallisesta valmistuskapasiteetista.

Vaihtoehdoksi esitetyt kaasumoottoriset ajoneuvot tulevat olemaan hyvä vaihtoehto, kunhan biokaasun saatavuus voidaan taata. Maakaasupohjaisella kaasupolttoaineella saavutetaan ainoastaan noin 20 % päästövähennyksiä, joten biopohjaiset kaasut ovat avainasemassa täälläkin saralla. Myöskään tällä hetkellä markkinoilta ei ole saatavana kaasoversioita raskaimpiin ajoneuvoyhdismäluokkiin. Kaasua on käytetty jo pitkään paikallisliikenteen linja-autoissa polttoaineina, mutta näyttää siltä, että jostain syystä kaasubussien määrä on ollut laskeva jo muutamia vuosia.

Luonnoksessa on monessa kohtaan vahvasti esillä siirtymien sähköiseen liikenteeseen, mutta jo nyt valtakunnan tasolla eletään ajoittain voimakkaasti tuontienergian varassa. Huoltovarmuutta ajatellen se on myös huono asia, jos olemme toistuvasti tuontienergian varassa. Sama tilanne on myös maakaasun osalla, kaasu on myös tuontitavaraa, eikä kumpakaan edellä mainittua voida varastoida järkevästi "pahan päivän varalle". Alueellista liikennettä voidaan sähköistää nopeammalla aikataululla, mutta latausinfra rakentaminen on kallista ja se tuskin toteutuu kovinkaan nopeasti markkinaehtoisesti ilman voimaksata subventiota. Varsinkin linja-autojen tarvitsemat nopeat tehollatousratkaisut ovat arvokkaita ja ne vaativat alueellista kustannusten jakoa yhteiskunnan ja alan toimijoiden kesken. Luonnoksessa esitetty kehitysavustus sähköistettyjen teiden kehitykseen on kyseenalainen kohde, Euroopasta ja naapuristamme Ruotsista löytyy kokeiluja, joten tutkimustietoa pitäisi olla saatavana ilman omiakin kokeiluja. Sähköistettyjen tieosuuksien perustamiskustannukset ovat valtavat ja niiden kannattava käyttö edellyttäisi suuri tavaravirtoja vakioiteilla, joita meiltä tuskin löytyy.

Yksityisautoilun saralla siirtyminen sähköiseen liikenteeseen on toteutettavissa nopeammalla ajanjaksolla, myös taajamien jakelu liikenteessä ladattavat sähköautot löytänevät paikkansa jo lähivuosina. Vetyä pidetään yhtenä mahdollisena ratkaisuna raskaan liikenteen energialähteenä, mutta sen käyttöönottoa rajoittaa hitaasti etenevä tuotekehitys ajoneuvojen osalta, sekä toistaiseksi vielä kalliit vetytekniikan tuotantokustannukset, samoin myös itse vetypolttoaineen valmistus vaatii paljon sähköä ja vedyn jakeluinfra puuttuu käytännössä kokonaan.

Maamme taloudellinen tilanne on heikentynyt jo nyt covid-19 pandemiasta aiheutuneiden lisäkustannusten takia ja luonnoksessa ollaan jakamassa rahaa useisiin kohteisiin erilasiten tukien muodossa aivan lähivuosina. Mielestämme näitä tukia pitäisi harkita tarkoin, voidaanko joitain niistä siirtää kauemmaksi tulevaisuuteen? Niin kuin menneisyydestä tiedämme, on maassamme aina ennenkin valtion rahakirstua täydennetty liikenne-, alkoholi- ja tupakkaveroja korottamalla. Siksi katsomme, ettei maamme pidä missään tapauksessa olla eturintamassa päästövähennysten kanssa, vaan on katsottava kuinka teknologiat kehittyvät, ettemme vain investoisi vähäisiä velkaisia varojamme väriin hankkeisiin.

Pidämme hyvänä, että logistiikan käyttöasteen nostamista kehitetään ja hyödynnetään kasvaneet kalustojen koot etenkin runkoliikenteessä, mikä tietysti edellyttää sitä, että tieverkosto on myös liikennöitävässä kunnossa 24/7/365.

Tavoiteltu päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä, edellyttää myös kokonaisliikennemäärän vähenemistä, samalla yhteiskuntajärjestelmämme perustuu jatkuvan talouskasvun periaatteeseen, joten noiden kahden tavoitteen yhteensovittamiset ovat ristiriitaisia tavoitteita. On pidettävä huolta siitä, ettei raskasta liikennettä aleta syyllistämään päästötavoitteiden saavuttamattomuudesta lisääntyvistä tavaravirroista johtuen.

Tavaravirtojen siirtäminen suuremmissa määrin raideliikenteen puolelle ei ole realistinen vaihtoehto, sen jäykkien toimintamahdollisuuksien takia. Toimitusnopeusvaatimukset ovat kasvaneet koko ajan kuljetustilauksissa, yön yli kulkevat tavaravirrat voidaan toteuttaa vain kumipyöräliikenteen avulla, tai sittenon muutettava yleisellä tasolla tavaravirtojen toimitusvaatimuksia, mutta emme usko kaupan ja teollisuuden olevan tähän valmiita. Rataverkostomme on jo nyt paikoittain kantokykynsä ääri rajoilla. Tavaravirtojen siirtäminen raiteille lisäisi myös kuljetuskustannuksia ylimääräisten käsittelykustannusten merkeissä.

Kokonaisuutena Tiekartta tuo mielestämme maaillemme liikaa taloudellista taakkaa liian lyhyellä ajanjaksolla. Maamme poikkeaa suuresti muista Euroopan maista harvaan asutulla maaseudulla ja pitkällä etäisyyksillä. Hallitusohjelmissa on todettu, että kansalaisille pitää taata mahdollisuus pitää maamme asuttuna myös syrjäkylillä. Luonnoksessa esitetään lukuisien eri energiamuotojen laajamittaista käyttöönottoa, mikä tarkoittaa useiden eri jakelujärjestelmien rakentamista. Uusien polttomootoriautojen päästöt laskevat koko ajan tuotekehityksestä ja biopolttoaineista johtuen ja siksi niiden poistamista liikenteestä ei ole perusteltua. Ladattavat hybridit ovat hyvä vaihtoehto, sillä niissä voidaan käyttää sähköenergiaa aina kun siihen on mahdollisuus, mutta kuitenkin on myös mahdollista liikkua alueilla, joissa lataamien ei ole mahdollisita. Mielestämme hallituksen tulisi pyrkiä vaikuttamaan sinne missä maailmanlaajuisesti suurimmat päästöt syntyvät ja tarjota suomalaista osaamista, jotta päästöt saataisiin globaalisti vähenemään, eikä meidän yhden maailman pienimpien päästöjen tuottajan tule tehdä itsellemme taloudellista itsemurhaa liian kunnianhimoisilla tavoitteilla liian nopealla aikaikkunalla.

Kima Timo
Rahtarit ry