

5.11.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: HE 201/2020 vp

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua valiokunnalla hallituksen esityksestä.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Hallitusohjelman edellyttämä siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen vaatii monipuolista keinovalikoimaa.

ITS Finland kannattaa ehdotusta siitä, että romutuspalkkiota voisi vähäpäästöisen uuden auton hankkimisen lisäksi käyttää sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan.

Esityksen tavoitteena on elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi. Tavoitteena on edistää liikennesektorin päästövähennyksiä sekä vauhdittaa uusien autojen myyntiä. Romutuspalkkion myötä pyritään uudistamaan autokantaa vähäpäästöisemmäksi, lisäämään vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta liikenteessä sekä mahdollistamaan siirtymisen henkilöautoilusta kestävämpiin liikkumismuotoihin.

Integroimalla liikennejärjestelmän eri osa-alueet digitalisaation avulla toisiinsa hyödynnetään eri päästövähennyspolkujen potentiaali ja kehitetään asiakastarpeisiin vastaavia ratkaisuja vaihtoehtoisiksi yksityisautoille. Jakamistalous, kuljetusten yhdistely, liikenteen palvelut ja digitalisoituminen (mm. Mobility as a Service, MaaS) tuottavat päästövähennysmahdollisuuksia olemassa olevien resurssien tehokkaammalla käytöllä. Käytännössä tämä tapahtuu mm. korvaamalla palveluilla omistusautoja kaupungeissa ja kakkosautoja haja-asutusalueilla, vauhdittamalla ajoneuvokannan uusiutumista sekä vähentämällä materiaalitarvetta ja pienentämällä valmistuksen päästöjä.

Jotta tavoite liikennesektorin päästövähennyksistä voidaan saavuttaa, tulee kuluttajille olla tarjolla mahdollisimman kattavia vaihtoehtoja kestäväälle liikkumiselle. Yhdistämällä liikkumispalvelupakettien kautta tarjolla olevat eri palvelut, kuten yhteiskäyttöautot, taksit, sähköpotkulaudat sekä joukkoliikenne ja kaupunkipyörät, muodostetaan asiakaslähtöisiä kokonaisuuksia, jotka tarjoavat kuluttajille houkuttelevia liikkumisen vaihtoehtoja erityisesti kaupunkialueilla. Tämän vuoksi on perusteltua, että hallituksen esityksessä ehdotetusti romutuspalkkiota voidaan käyttää myös joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan.

5.11.2020

Yhdymme esityksen arvioon siitä, että mahdollisuus hyödyntää palkkiota sähköpyörien, joukkoliikennelippujen tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan tuo tuen todennäköisesti myös pienituloisempien ulottuville. Samalla liikkumispalveluiden kehittymisen stimulointi auttaa tuomaan lisää palveluvalikoimaa eri käyttäjäryhmien saataville.

ITS Finland kiinnittää huomiota myös siihen, että päästövähennysvaikutusten lisäksi ottamalla yhdistämispalvelut lain piiriin luodaan myös markkinaa suomalaisille vähäpäästöisen liikenteen tuotteita ja palveluita tuottaville yrityksille, mikä edesauttaa toimialan kestävien ratkaisujen vienti- ja työllistämispotentiaalin realisoimista. Samalla yhdistämispalvelujen ottaminen lain piiriin edistäisi Suomen johtajuutta kansainvälisessä MaaS-kentässä ja lähettäisi signaalin lainsäädäntömme edistyskellisuudesta näinä poikkeuksellisina aikoina. Koska yhdistämispalvelut tyypillisesti sisältävät myös vuokra-autojen ja taksien käyttöä, edistää niiden ottaminen romutuspalkkiolla korvattavien vaihtoehtojen piiriin osaltaan näiden toimijoiden liiketoimintaa sekä autokannan uusiutumista.

Liikennepalveluita tai niiden osia tuottavia yrityksiä on Suomessa lukuisia ja covid-19-epidemia on vaikuttanut näiden toimintaedellytyksiin etenkin useiden asiakasrajapinnassa olevien yritysten osalta. MaaS Globalin Whim-palvelu on tällä hetkellä tunnetuin Suomessa käytössä oleva MaaS-palvelu, mutta Suomessa on useita yrityksiä joko kehittämässä palvelujen taustajärjestelmiä tai kokonaan omia konseptejaan. Näitä ovat ainakin Kyyti, Solita, CGI, K-Auto, ALD Automotive, Fortum, Veho, Matkahuolto, Korsisaari, Savonlinja, VR, HERE, Ramboll, 24Rent, Shareit, Siemens, VTT, Infotripla, Sitowise, PayIQ, Vinka, Semel, Perille Mobility Services, Vapaus ja Moprim. Lisäksi perinteisemmätkin toimijat, kuten taksit kytkeytyvät näihin ratkaisuihin, kuten myös uudemmat yksittäiset ratkaisut, kuten (sähköinen) mikroliikkuminen. Palveluja voidaan tarjota erilaisina yhdistelminä sekä pay-as-you-go tai kuukausimaksullilla.

Liikenteen palvelumarkkinan globaaliksi kooksi vuonna 2030 on arvioitu yli 1300 miljardia dollaria¹ ja suomalaiset yritykset ovat palveluistumisen kärjessä. Romutuspalkkion kohdistaminen yhdistämispalveluihin edistää toimialan kehitystä, tukee suomalaisia kasvuyhtiöitä ja antaa myös vahvan viestin siitä, että Suomi edistää usealla rintamalla tulevaisuuden liikennejärjestelmää.

Selvyyden vuoksi *ehdotamme, että lakiin henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021 otettaisiin yhdistämispalvelujen osalta suora viittaus liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 2 §:n 5-kohdan yhdistämispalvelun määritelmään.* Laissa yhdistämispalvelulla tarkoitetaan matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja, ei kuitenkaan matkapalveluyhdistelmistä annetun lain soveltamisalaan kuuluvia matkapaketteja tai yhdistettyjä matkajärjestelyjä.

Emme myöskään pidä tarpeellisena romutuspalkkiolakehdotuksen 2 §:n 5-kohdassa tehtyä viittausta raide- ja tieliikenteeseen. Tuen sitominen joukkoliikenteeseen tai joukkoliikenteen sisältävään yhdistämispalveluun varmistaa joka tapauksessa tavoitteen ohjaamisesta kestävämpiin liikkumisen muotoihin ja toisaalta liput voivat pitää sisällään myös vesiliikennettä

¹ PWC 2019

5.11.2020

(esim. Suomenlinnan lauttaliikenne). Näin ollen viittausta pelkkään kotimaanliikenteeseen voidaan pitää riittävänä.

Ehdotamme myös, että yhdistämispalvelujen lisäksi romutuspalkkiota voitaisiin käyttää yhteiskäyttöautopalvelujen hankintaan, vaikka niitä ei olisi hankittu yhdistämispalvelun kautta. Yhteiskäyttöautoilla tehostetaan resurssien sekä kaupunkitilan käyttöä ja tyypillisesti nopeutetaan autokannan uusiutumista.

Kannatamme myös hallituksen esityksessä esille tuotua aikomusta selvittää, miten tietoalustan kautta purettavien autojen käyttökelpoiset purkuosat voidaan saada uudelleen käyttöön. Materiaalien uudelleenkäyttö on keskeinen osa liikenteen kiertotaloutta.

Liikenteen palveluistumisen vaikutuksista

Kaikissa Suomen isoimmissa kaupungeissa MaaS on osa kaupunkien liikennejärjestelmän tulevaisuussuunnitelmia. Tiivistyvät ja ylöspäin kasvavat kaupungit eivät voi rakentaa liikennettä henkilöautoilun varaan, vaikka se olisikin sähköistä, sillä tämä ei ratkaise tilantarpeeseen liittyviä kysymyksiä eikä vapauta pääomaa omistamisesta kotimaisiin palveluihin. Isoissa kaupungeissa autottomat taloudet lisääntyvät, esim. Helsingissä niiden osuus on jo yli 50 %:a kotitalouksista, jotka tarvitsevat liikkumispalveluja toimivan arjen mahdollistamiseksi.

Jotta jaettujen palvelujen ja uusien palvelujen potentiaali toteutuu, tulee kehitystä ohjata usein politiikkatoimin ja varmistaa, että siirtymä tapahtuu yksityisautoiluista kestäviin liikkumismuotoihin. Tekemällä vaihtoehtoiset palvelut kilpailukykyisiksi ja houkutteleviksi vaihtoehtoiksi yksityisautoilulle on paljon parempi tie siirtymään, kuin erilaiset yksityisautoilua rajoittavat toimet.

Vaikka palveluista käyttäjätiedon perusteella saatavaa aineistoa on tässä vaiheessa rajallisesti, mutta on todettava, että jaetuista palveluista ja uusista palveluista on tehty runsaasti tutkimusta ja simulaatioita, joiden perusteella voidaan arvioida, että yhdistämällä palveluistuminen oikeisiin ohjaukeinoihin, niiden käyttö suuntaa liikkumista kestäviin muotoihin.

ITS Finland toteaa, että ympäristövaikutusten osalta keskeistä on huomioida myös toimien kustannustehokkuus. Ilmastopaneeli on raportissaan tuonut esille palveluistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esim. käyttövoimiin ja ajoneuvokannan uudistamiseen: <https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2018/10/TARVE-TOTTUMUKSET-TEKNIikka-JA-TALOUS-%e2%80%93-ILMASTONMUUTOKSEN-HILLINNAN-TOIMENPITEET-LIIKENTEESSA.pdf>.

Helsingin osalta potentiaalia on arvioitu erityisesti MAL2019-suunnitelmaan liittyvissä selvityksissä. Koko Helsingin seudulla yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kysyntäpotentiaalin on arvioitu nousevan kymmeneen miljooniin matkoihin vuodessa, mikä merkitsee vajaan kymmenen prosentin osuutta kaikista moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista. Kyydinjakopalveluiden kysyntä keskittyy erityisesti kantakaupunkiin ja aluekeskuksiin, vuokrattavien henkilöautojen kysyntä jakaantuu tasaisemmin koko seudulle. Kysyntäpotentiaalin yhteenlaskettu taloudellinen volyymi nousee satoihin miljooniin euroihin vuodessa ja käytössä olevien autojen määrä tuhansiin autoihin. Erityisesti kyydinjakopalveluiden avulla voidaan vähentää henkilöautojen ajosuoritetta. Vuokrattavien henkilöautojen lisääntyminen nopeuttaa

5.11.2020

tehokkaasti autokannan uusiutumista ja alentaa henkilöliikenteen aiheuttamaa päästökuormitusta. Sähkökäyttöisten henkilöautojen priorisoiminen alentaa päästökuormitusta edelleen. (HSL Autolla yhdessä – jakamisen mahdollisuuksia-loppuraportti, 2018 https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla_yhdessa_loppuraportti_130318.pdf).

HSL:n MAL2019 - Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit -selvityksessä, jonka aikajänne on 2030 asti, on arvioitu, että jaettujen kyytien edistämiseksi selvityksessä suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin pääasiassa kulkutapamuutosten kautta. Vaikuttavuutta saavutetaan sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuden nostolla (suora vaikutus), että satsauksilla liikkumisen palveluihin ja jaettuihin kyyteihin (välillinen vaikutus).

Liikennevirasto (nyk. Väylä) on selvittänyt kestävästä liikkumisesta lisäämistä keskisuurissa kaupungeissa. Liikennejärjestelmän ja yhteiskunnan tasoisia vaikutuksia organisaation sisäisten kyytien jakamisella sekä yhteiskäyttöautoilla ovat koko kaupungin laajuinen kulkumuotojakauman muutos, sillä kansainvälisten kokemusten mukaan yhteiskäyttöautojen käyttö lisää pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä voimakkaasti sekä vähentää henkilöautoilla tehtyjen matkojen määrää ja uusiutuvalla kalustokannalla saavutetaan vähäpäästöisempiä autoja ja edistetään ilmastotavoitteita. (Lähde: Polkuja kestävästä liikkumisesta palveluihin - Opas kestävien liikkumispalvelujen edistämiseen keskisuurilla kaupunkiseuduilla, 2018).

Harvaan asutuilla alueilla potentiaalia on erityisesti kuljetusten yhdistelyssä sekä julkisten kuljetusten avaamisessa myös yksityisille asiakkaille, mikä vähentää sekä kustannuksia että kilometrisuoritetta ja aiheutuvia päästöjä.

SITRAn teettämässä laajassa selvityksessä on arvioitu liikkumista osana kiertotaloutta. Henkilöautojen osalta on arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä jaettujen välineiden laivastot voisivat kattaa 2/3 liikkumisesta, joka vaikuttaisi materiaalitarpeen vähenemiseen 75 % ja vähentäisi niiden valmistuksen aiheuttamia päästöjä 43 Mt. Ammattimaisesti hallinnoidut laivastot myös parantavat tehokkuutta mm. ajoneuvojen huollossa, komponenttien uudelleenkäytössä ja tarjonnan sovittamisessa asiakastarpeisiin. (Lähde: The Circular Economy a Powerful Force for Climate Mitigation - Transformative innovation for prosperous and low-carbon industry, 2018)

Jaettujen palveluiden ja MaaS:n vaikutuksia on arvioitu myös vuonna 2018 valmistuneessa pohjoismaisessa selvityksessä. Selvityksessä tarkasteltiin eri jaettuja digitaalisia palveluita, ostosten kotiin kuljetusta ja multimodaaleja palveluita (MaaS). Selvityksessä on arvioitu, että mikäli 5 % kotitalouksista vaihtaisi omistauton jaettuun autoon KHK-päästövähennys voisi olla 0,7–5,3% (tuolloisesta) perusennusteesta. Potentiaali vaihtelee maittain. Kokonaisvähennys CO₂-päästöissä eri jaettujen palveluiden sekä ostosten kotiinkuljetusten yhdistelmänä riippuen skenaariosta on 1 337–7 161 ktCO₂e vuodessa, vastaten 1,3–7,2% perusennusteeseen. MaaS-palvelujen ajoneuvosuorituksen vähentämispotentiaali on skenaariosta riippuen 3 595–24 558 miljoonaa VKT/vuosi. Suomen osalta ajoneuvosuorituksen vähenemisen arvio korkeassa skenaariossa on 10,9 % yksityisautojen ajoneuvosuoritteesta. Koska ajoneuvokanta joka tapauksessa muuttuu päästöttömään suuntaan, ovat MaaS:n ympäristöhöydyt suurimmat nopealla implementoinnilla. (Lähde: Mobility as a Service and Greener Transportations Systems in a Nordic Context, <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1267951/FULLTEXT01.pdf>)

OECD:n International Transport Forum on tehnyt useita arvioita liikkumisen kehittämisestä jatkossa. Viimeisin laaja arvio on Transport Outlook 2019. Siinä on arvioitu, että jaetut palvelut

5.11.2020

laajalti käyttöön otettuna voisivat puolittaa ajoneuvosuoritteiden kaupungeissa. Tämä voisi vähentää päästöjä 30 % vuoteen 2050 mennessä. Edellytyksenä on yhdistely joukkoliikenteeseen sekä tehokas regulaatio-ohjaus. Disruptiivisimmassa skenaariossa on arvioitu, että kaupunkiliikenteessä laajamittainen jaettujen ajoneuvojen käyttöönotto yhdistettynä autonomisiin ajoneuvoihin voisi vähentää CO₂-päästöjä 73 %:lla ja vähentää ruuhkia 24 %:lla vuoteen 2050 mennessä, jos kehitystä ohjataan politiikkatoimin. (Lähde: ITF Transport Outlook 2019, https://www.oecd-ilibrary.org/sites/transp_outlook-en-2019-en/1/1/4/index.html?itemId=/content/publication/transp_outlook-en-2019-en&csp=1b3375008054c148f41fef71cd42b552&itemIGO=oeed&itemContentType=book)

Maaliskuussa 2019 julkaistiin Rambollin tekemä selvitys MaaS Globalin ensimmäisen vuoden Whim-käyttäjien aineistosta Helsingissä, jossa verrattiin miten Whimin käyttäjät liikkuvat verrattuna keskivertohelsinkiläisiin (https://ramboll.com/-/media/files/rfi/publications/Ramboll_whimimpact-2019.pdf.) Kerätyn datan perusteella julkinen liikenne on Whim-palvelun käyttäjien liikkumisen selkäranka ja ensimmäisen ja viimeisen mailin kuljetusten fasilitointi alustan kautta parantaa julkisen liikenteen saavutettavuutta. Whimin käyttäjät käyttivät julkista liikennettä matkoihinsa 73 %, kun keskivertohelsinkiläiset vastaavalla demografialla käyttivät julkista liikennettä 48 % matkoistansa. On huomattava, että tutkimusten mukaan uudet palvelut voivat houkuttaa käyttäjiä kaikista kulkumuodoista ja ohjauskeinoin tulee varmistaa siirtymä yksityisautoilusta kestäviin liikennemuotoihin.

Valtaosa ihmisistä on vakaasti joko autollisia tai autottomia. Yhteiskäyttöautojen suurin nykypotentiaali on auton ostamisen ja luopumisen välimaastossa puntaroivissa ihmisissä, joita oli vuonna 2018 Liikenneviraston (nyk. Väylä) teettämän selvityksen vastaajista noin 16 % vastanneista. (Lähde: https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf s.32) Useissa selvityksissä on suurimman potentiaalinen arvioitu olevan kotitalouksien toisesta autosta luopumisessa.

Huomioimalla liikkumisen kestävä palvelut mahdollisimman laajasti eri politiikkatoimissa, nopeutetaan niiden käyttöönottoa sekä luodaan pohjaan kotimaiselle liikennepalvelumarkkinalle, jolla Suomeen saadaan korkean arvonlyönnin työpaikkoja ja vientiä.

Kunnioitavasti,

Laura Eiro
Ohjelmajohtaja, Liikennealan kansallinen kasvuohjelma
ITS Finland ry