

18.3.2022

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 27/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle ilmastolaiksi

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto hallituksen esitykseen HE 27/2022 vp eduskunnalle.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

ITS Finland on nimensä mukaisesti älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi lausuntomme koskee ensisijaisesti ilmastolain liikenteeseen suoraan tai välillisesti liittyviä näkökulmia. Viime vuosina verkostossamme ovat korostuneet älyliikennepainotusten rinnalla liikennejärjestelmän kestävyys ja erityisesti digitalisaation mahdollisuudet kestävyystavoitteiden saavuttamisessa.

Yleistä

ITS Finland pitää ilmastolain uudistamista tarpeellisena ja kannatettavana hankkeena. Ilmastolaki on oikein toteutettuna tehokas työkalu, jolla voidaan vastata tiukentuneeseen tavoitemaailmaan sekä muutuneeseen toimintaympäristöön. Globaalit päästötavoitteet ovat muuttamassa kaikkea tekemistämme eli ilmastokysymykset eivät liity vain ilmastoon, vaan vaikutukset näkyvät muutoksina niin energia-, liikenne- kuin talousjärjestelmissäkin. Itse asiassa muutokset tulevat näkymään käytännössä kaikkialla ja kaikessa.

Liikennejärjestelmän muuttaminen päästöttömäksi on liikennesektorin suurin haaste ja toimintamallien muuttaja. Se koskettaa kaikkia liikennejärjestelmän osapuolia ja tulee vaikuttamaan paitsi liikenteeseen, myös mitä suuremmissa määrin niin kotitalouksien arkeen, elinkeinoelämän kilpailukykyyn kuin valtiontalouteenkin. Ilmastolain suurin haaste onkin vastata päästötavoitteisiin ottaen huomioon moninaiset välittömät ja välilliset vaikutukset yhteiskunnan eri toimijoille. Parhaimmillaan ilmastolaki voi minimoida muutoksesta aiheutuvat kustannukset eri osapuolille ja maksimoida muutokseen sisältyvät lukuisat mahdollisuudet sekä uusille innovaatioille että laajemmin koko yhteiskunnalle.

Uusi ilmastolaki ja liikenne

Uuden ilmastolain käytännön vaikuttavuus tulee näkymään ilmastolain puitteissa luotavan suunnittelujärjestelmän ja sitä tukevien työkalujen laadun ja toimeenpanon vaikuttavuuden kautta.

Aivan kuten hallituksen esityksessä todetaan, liikenne on suurin päästölähde taakanjakosektorilla. Esityksen mukaan liikenteen päästöjen puolittaminen ja liikenteen sähköistäminen edellyttävät investointeja energiatuotantoon ja latausinfrastruktuuriin. Suunnitelmissa ei kuitenkaan pitäisi keskittyä ainoastaan liikenteen käyttövoimiin, vaan myös liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja tuottavuuteen. Erityisesti

18.3.2022

kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien uudistamisen lisäksi tulee keskittyä kestävästä kulkumuotojakauman aikaansaamiseen. Tarvitsemme panostuksia joukkoliikenteeseen ja aktiiviliikkumiseen sekä liikenteen kiertotalouden mukaisiin yhteiskäyttöisiin liikenteen palveluihin. Tarvitsemme panostuksia datan hyödyntämiseen yhteentoimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi. Pelkkä polttomootoriautojen korvaaminen sähköautoilla ei ole se systeeminen muutos, jolla maapallon kantokyky pelastuu. Ilmastolaki ei saisi keskittyä pelkästään päästöihin vaan sen tulisi sisältää kestävyys laajempaan kokonaisuutena.

Esityksen mukaan liikenteen sähköistymisen vaikutukset kansantalouden kannalta ovat melko maltillisia ja suunnitelmien mukaisella liikenteen päästöjen puolittamisella on vaikutuksia myös valtiontalouteen polttoaineiden verokertymän kautta. ITS Finlandin näkemyksen mukaan sähköistymisen vaikutukset eivät ole maltillisia vaan investoinneissa puhutaan miljardeista, samoin vaikutukset valtiontalouteen liikenteen verokertymän kautta lasketaan miljardeissa. Kun kaikki liikennekäytössä olevat runsaat 5 miljoonaa polttomootoriajoneuvoa korvautuu seuraavan 20 vuoden aikana sähköisillä, ja niiden käyttämä energia tuotetaan kestävästi kotimaassa tuontienergian sijaan, on kyseessä merkittävä kansantaloudellinen vaikutus.

Hallituksen esityksen mukaan fossiilisista polttoaineista irtaantuminen johtaa yhteiskunnan voimakkaampaan sähköistymiseen. Tämä luo liiketoimintamahdollisuuksia, mutta on haaste liikennesektorille ja sen palveluita käyttäville yrityksille. Esityksen mukaan raskas liikenne voi siirtyä asteittain uusiutuvaan dieseliin tai biokaasuun. Päästöjen vähentäminen työkoneissa ja teollisuusprosesseissa voi olla hidasta ja kallista. Samaan aikaan esimerkiksi puun korjuuketjuissa sekä metsäteollisuudessa toimivien yritysten liiketoimintamahdollisuudet voivat myös kasvaa. ITS Finland näkee niin ikään sähköistymisen nimenomaan mahdollisuutena pidemmällä aikavälillä, mutta lyhyellä aikavälillä haasteet ovat myös tosiasia. Myös raskas liikenne siirtyy tulevaisuudessa sähköön, pois lukien kaikista raskaimmat ajoneuvot ja off-road sektori. Tämä vaatii yrityksiltä investointeja sekä kalustoon että älykkäisiin latausratkaisuihin, joilla minimoidaan turhat investoinnit ja optimoidaan latauspisteiden käyttöasteet. Julkisen sektorin tulee osallistua em. investointeihin, tarvetta on sekä suoriin investointeihin että investointitukiin. Sähköistymisen vaatii alan toimijoilta ennennäkemätöntä yhteistyötä, joka on ainoastaan mahdollista digitaalisia ratkaisuja hyödyntäen. Uusiutuvat polttoaineet tulee kohdentaa sinne, missä niistä on eniten hyötyä ilmaston kannalta ja missä vaihtoehtoja ei ole. Tämä tarkoittaa ennen kaikkea lentoliikennettä ja laivaliikennettä, ei maantiiliikennettä.

Aivan kuten esityksessä todetaan, on Suomen hiilijalanjälki suhteellisen pieni maailmanlaajuisessa vertailussa. Suomella voi kuitenkin olla kokoaan suurempi vaikutus globaalien päästötavoitteiden saavuttamisessa hiilikädenjäljen kautta. Ilmastolain mukaisessa suunnittelujärjestelmässä tulisikin nykyistä enemmän korostaa hiilikädenjälki -ajattelua. Liikennejärjestelmän sähköistymisen avaa täysin uusia liiketoimintamahdollisuuksia osaamiselle, jota Suomessa löytyy mm. sähköajoneuvoissa, sähkömootoreissa, sähkölatauksessa, akkuteknologiassa ja akkumineraaleissa. Henkilö- ja tavaraliikenteen tehostamisen näkökulma pitäisi nostaa sähköistymisen rinnalle, joka edellyttää panostamista digitaalisten ratkaisujen kehittämiseen. Suomi on liikenteen digitalisaation ja palveluistumisen kärkimaita ja näiden hyödyntäminen tulisi näkyä esityksessä huomattavasti paremmin.

18.3.2022

Hallituksen esityksessä todetaan, että liikennepolttoaineiden verotus näyttäisi rasittavan erityisesti suurituloisia kotitalouksia, joiden kuljetuskustannukset muodostavat suuremman osan tuloista verrattuna pienituloisempiin kotitalouksiin. Tämän osalta on syytä todeta, että suurituloiset siirtyvät muita nopeammin sähköön eli heitä verorasitus ei koske. Suomessa myydään noin 20 000 ns. Premium-autoa vuodessa ja näistä jo nyt suurin osa on ladattavia hybridejä ja myös täyssähköautot yleistyvät jatkuvasti. Hieman karrikoiden voi todeta, että nykyisessä liikenneverotuksessa asia on itse asiassa kääntymässä päinvastoin kuin hallituksen esityksessä todetaan eli keski- ja vähätuloiset, joilla ei ole varaa sähköautoihin, maksavat polttoaineveron muodossa suurituloisten sähköautojen hankintatuen.

Liikenteen päästöjen ja valtiontalouden näkökulmista liikenteen verotus on yksi lähitulevaisuuden isoja kysymyksiä. Liikenteen päästöjen vähentämistavoitteet eivät voi olla ristiriidassa valtion fiskaalisten tavoitteiden kanssa, jompikumpi jää väkisinkin toisen jalkoihin pitkällä tähtäimellä. Lyhyellä tähtäimellä nykysysteemin jalkoihin jäävät ne, joilla ei ole mahdollista hankkia päästöttömiä vaihtoehtoja eli fiskaalinen "rasite" makaa koko ajan pienenevän joukon harteilla. Nykyinen liikenteen verotus on erittäin eriarvoistava kokonaisuus, josta keskustelu on toistaiseksi ollut yllättävänkin vähäistä. Liikenteen verojen ja päästöjen irtikytkeminen (decoupling) on välttämätöntä toteuttaa.

Yksi ilmastolain uudistamisen keskeisiä kysymyksiä on ilmastopaneelin roolin kehittäminen. Esityksen mukaan

- Ilmastopaneelissa tulisi olla edustus eri tieteenaloilta. Näitä olisivat esimerkiksi luonnontieteet ja yhteiskuntatieteet ja yleisesti ne tieteenalat, joissa tutkitaan ilmastomuutoksen hillintään ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen läheisesti liittyviä sektoreita kuten liikennettä, rakentamista, energiaa ja maa- ja metsätaloutta sekä maankäyttöä.
- Paneelia asetettaessa olisi kiinnitettävä huomiota siihen, että eri tieteenalojen edustus on tasapainossa.
- Ilmastopaneelin jäseniksi sopivia henkilöitä ovat usein akateemisissa tehtävissä toimivat tai toimineet henkilöt, joilla on tieteellistä asiantuntemusta ilmastopaneelin tehtävän alalta ja jotka noudattavat yleisiä tieteen etiikan periaatteita muun muassa sidonnaisuuksien avoimuudesta.

ITS Finlandin näkemyksen mukaan ilmastopaneelilla on ollut tärkeä rooli suomalaisen ilmastopolitiikan työkaluna. Ilmastopaneeli on lisännyt ilmiön ymmärtämistä tuottamalla, kokoamalla ja yhdistelemällä teemaan liittyvää tietoa. Ilmastopaneelista on jo muodostunut tietynlainen instituutio ilmastomuutoksen vastaisessa työssä. Riskinä on kuitenkin se tosiasia, että ilmastopaneelin kokoonpano on aika suppea suhteessa sen painoarvoon ja tehtävän laajuuteen. Lisäksi uskallamme haastaa ilmastopaneelin rakennetta eli kaikki viisaus ei asu akateemisissa tehtävissä toimivissa henkilöissä. Erityisesti näemme rakenteen haastavana, kun puhutaan käytännön mahdollisuuksista ja ratkaisuista, joita yrityssektorilla on tarjottavana päästöjen alentamiseen. Maapallon tulevaisuuden näkökulmasta ilmastomuutoksen hillinnan ja sopeutumisen tutkimusosaaminen on tärkeää, mutta ratkaisujen kehittäminen ja innovaatioiden skaalaaminen on elintärkeää.

Liikenteen näkökulmasta erityisen tärkeää on kaupungeissa tehtävä työ. YK:n mukaan hiilidioksidipäästöistä 70 %:a syntyy kaupungeissa, vaikka kaupungit kattavat vain 2 %:a maapinta-alasta. Meneillään on

18.3.2022


merkittävä systeeminen muutos tavassa hoitaa liikkumiseen ja kuljettamiseen liittyviä tarpeita, jossa palveluistuminen, jaetut kyydit, digitalisaatio ja liikenteeseen liittyvä tieto ovat ratkaisevassa roolissa. Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti kehitettävä asiakaslähtöisiä vaihtoehtoja nykyiselle yksityisautokeskeiselle liikennejärjestelmälle tavoitteena kestävä liikunnan järjestelmä. Liikenteen sähköistymisen suurin potentiaali on kevyissä kaksipyöräisissä, jotka tekevät kaikista kaupungeista ja kaupunkiseuduista potentiaalisia pyöräilykaupunkeja. Kaupungeissa kestävä ja aktiivisen liikenteen kulkumuoto-osuutta tulee nostaa oleellisesti, ja tämän tulisi näkyä myös ilmastolain liikennettä koskevissa tavoitteissa.

Lopuksi

Ilmastolain suunnittelujärjestelmä ja ilmastopaneeli ovat hyvin viranomais- ja akatemiavetoisia. Elinkeinoelämä on mukana lähinnä objekteina eikä niinkään subjekteina. Suomessa on liikennealalla ja sitä tukevilla toimialoilla toimi noin 31 000 yritystä, jotka työllistivät arviolta 175 000 henkilöä. Tilastokeskus arvioi näillä markkinoilla toimivien yritysten liikevaihdoksi yli 70 mrd. euroa vuonna 2019 eli selvästi enemmän kuin koko valtion budjetti. Nykyään liikennejärjestelmän operointi on käytännössä täysin yritysten toteuttamaa. Samoin liikennealan keskeiset kehitysteemat, kuten esimerkiksi digitalisaatio, tekoäly, kyberturvallisuus, automaatio, MaaS, lohkoketjut, sähköistyminen ja 5G ovat pitkälti riippuvaisia yksityisen sektorin tuotekehityksen etenemisestä.

Kuten jo aiemmin on todettu, on liikenne huomattava päästöjen aiheuttaja. Samalla on hyvä todeta, että liikennealalla tiedostetaan päästötavoitteet erittäin hyvin eikä liikennealalla käytännössä kehitetä mitään uutta teknologiaa tai palvelua, joilla ei olisi kytköstä liikenteen kestävyteen ja älykkyyteen. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että yritysten näkökulmat ja osaaminen saataisiin kiinteämmin mukaan toimialan tulevaisuutta voimakkaasti suuntaavaan strategiseen suunnittelujärjestelmään sekä sitä sparraavaan ilmastopaneeliin.

Kunnioitavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry