LAUSUNTO 16.10.2017

Kyyti Group Oy:n lausunto valtioneuvoston selontekoon keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on liikennesektorilla. Suunnitelmassa on ehdotettu varattavaksi määrärahoja valtion talousarviosta eri toimenpiteisiin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Seuraavassa on yhteenveto näistä toimenpiteistä ja niiden kustannustehokkuudesta hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

- **18,5 M€ ajoneuvojen energiatehokkuuden ja vähäpäästöisyyden edistämiseen** (sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurin edistäminen (3 M€), autojen hankintatuki (6 M€) ja vanhojen autojen romutuspalkkio (8 M€)).
    - arvioitu vaikutus hiilidioksidipäästöjen vähentymiseksi 2,1 Mt CO_2-ekv
    - toimenpiteiden kustannustehokkuus: 8,8 M€/Mt CO_2-ekv
- **5,5 M€ liikkumispalveluiden edistämiseen** (kaupunkien joukkoliikenteen ja liikenteen palveluistuminen (3,5 M€) ja raideliikenteen osto (2 M€)).
    - arvioitu vaikutus hiilidioksidipäästöjen vähentymiseksi 1,0 Mt CO_2-ekv
    - toimenpiteiden kustannustehokkuus: 5,5 M€/Mt CO_2-ekv

Kyyti Groupin mielestä on kyseenalaista, että ajoneuvoteknologiaan varataan suhteellisesti huomattavasti enemmän määrärahoja kuin liikkumispalvelujen edistämiseen.

Liikkumispalveluiden kehittäminen on yhdessä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja kysynnän ohjauksen kanssa avainasemassa liikkumistottumusten muuttamiseksi radikaalisti vähemmän omistusauton käyttöön nojaaviksi. Auton omistamisen vähentyminen puolestaan vaikuttaa merkittävästi henkilöautoliikennesuoritteen vähentymiseen, mitä ilman päästövähennystavoitteita on mahdoton saavuttaa. Liian paljon ajoneuvo- ja polttoaineteknologian varaan laskeminen kasvattaa ilmastopolitiikan onnistumisen riskejä, koska teknologian kehittymisessä ja valtavirtaistumisessa on paljon epävarmuustekijöitä. Siksi myös palvelumarkkinoihin ja sitä kautta käyttäytymiseen vaikuttaviin toimenpiteisiin on panostettava merkittävästi enemmän kuin mitä suunnitelmassa on ehdotettu.

Lisäksi suunnitelmasta ei käynyt tarpeeksi hyvin ilmi, onko liikenteen vaihtoehtoisten energialähteiden lisääntymisen vaikutus otettu huomioon energiantuotannon (sähkö, biopolttoaineet) päästöjen arvioinnissa. Liikennesektorin arvioinnissa on otettu huomioon vain käytönaikaiset päästöt, jotka on arvioitu nollaksi sähkön ja biopolttoaineiden osalta. Tätä problematiikkaa olisi hyvä selventää ja todeta suunnitelmassa, jos tuotannon lisääntymisen päästöt on otettu huomioon jossain toisaalla ja mikä niiden vaikutus kokonaispäästöjen kannalta on.

Liikkumispalveluiden kehittämisellä on enemmän potentiaalia vähentää Suomen tuontiriippuvuutta. Sähköstä tuodaan jo nyt suuri osa, joten sähköautot lisäisivät tuontisähkön tarvetta, ellemme pysty itse lisäämään sähköntuotantoa kestävästi. Myös autojen osalta Suomi on tuoja eikä viejä. Suomen vientimahdollisuudet näillä sektoreilla rajautuvat komponenttien teknologian ja energianlatausverkkojen kehittämiseen.

LAUSUNTO 16.10.2017

Liikkumispalveluiden saralla vientinäkymät ovat huomattavasti paremmat. Suomessa on mahdollisuus kehittää kokonaisia palvelukonsepteja ja teknologia-alustoja, jotka voivat kasvaa globaaleiksi alustoiksi. Kotimaisen liikkumispalveluliiketoiminnan kehittyminen nopeutuu ja kansainvälinen kilpailuasema vahvistuu, jos markkinaa voi testata ja kehittää jo Suomessa. Muussa tapauksessa on vaarana, että Suomi jää myös liikkumispalveluiden osalta nettotuojaksi siinä vaiheessa, kun uudet liikkumispalvelut lyövät läpi isossa mittakaavassa ja globaalit brändit rantautuvat Suomeen. Kyyti Groupin mielestä kotimaisten liikkumispalveluiden kehittämisessä tulisi edellä kuvatuista syistä keskittyä markkinaehtoisten toimijoiden toimintaedellytysten kehittämiseen.

Näin ollen Kyyti Group ehdottaa, että ilmastopolitiikan suunnitelmassa tuotaisiin enemmän esiin liikkumispalveluiden kehittämisen merkitystä ja jaettaisiin määrärahat hieman tasaisemmin ajoneuvoteknologian ja liikkumispalveluiden edistämisen kesken. Yleisesti ottaen olisi toivottavaa, että liikkumispalveluihin liittyvät toimenpiteet asetettaisiin enemmän samalle viivalle ajoneuvoteknologiaan liittyvien toimien kanssa ja harkittaisiin, voitaisiinko samoja tukirakenteita hyödyntää molemmilla sektoreilla.

Ajoneuvoliikenteen autonomisaatio puuttuu suunnitelmasta kokonaan. Se olisi hyvä mainita osana liikkumispalveluiden edistämistä, koska autonomisilla ajoneuvoilla on suuri merkitys liikkumispalveluiden kustannustehokkuuden ja valtavirtaistumisen kehittymisessä. Lisäksi on tärkeää, että ajoneuvojen autonomisaatiokehitys suunnataan vahvasti nimenomaan liikkumispalveluinnovaatioihin, sillä yksityiskäytössä autonomiset ajoneuvot saattaisivat pikemminkin lisätä liikennesuoritetta ja päästöjä. Tätä riskiä on hyvä pyrkiä eliminoimaan jo tässä vaiheessa.

Asioita, joita suunnitelmassa voitaisiin tuoda esiin voivat olla:

- Liikennepalvelulain kehittäminen nopeammin markkinoiden kehitystä tukevaksi (teknisten rajapintojen toteuttaminen, sopimusmallien synnyttäminen)
- Liikkumispalveluihin liittyvien merkittävien kokeilujen tukeminen/ostaminen (mm. joukkoliikenteen innovatiivisten tuote-, hinnoittelu- ja kannustinrakenteiden kehittäminen digitalisaation avulla, kysyntäohjautuvan liikenteen hyödyntäminen osana joukkoliikennetarjontaa, liikkumispalveluiden nivominen osaksi asumisen palveluja ja muita palveluja, kapasiteetin tehokas käyttö eri kysyntäsegmenttien palvelemiseen)
- Romutuspalkkion hyödyntäminen uuden auton sijaan liikkumispalveluiden ostamiseen
- Muita tukia liikkumispalveluiden hankintaan (vrt. tuki sähköauton hankintaan)
- Liikkumispalveluiden edellyttämän infrastruktuurin edistäminen: esim. yhteiskäyttöautojen ja -pyörien asemat, automaattiautot, palveluiden informaatio maastossa (kaikkea ei voi tehdä applikaatioilla) jne. (vrt. sähkön ja biokaasun käytön infrastruktuuri)

Kunnioittavasti,

Pekka Möttö
Toimitusjohtaja
Kyyti Group Oy

Johanna Taskinen
Chief Customer Experience Officer
Kyyti Group Oy