ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

10.10.2022

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 4/2022 vp & VNS 6/2022 vp

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien

- **Valtioneuvoston selontekoa ”Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma: Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035”**
- **Valtioneuvoston selontekoa Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia**

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selontekoihin koskien Suomen hiilineutraaliustavoitteita ja toimenpiteitä vuoteen 2035.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

Älykkään liikenteen verkostona keskitymme lausunnossamme em. valtioneuvoston selontekojen liikennesektoria koskeviin osioihin.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Liikenteen, ja erityisesti tieliikenteen päästöt ovat suurin ja vaikein kokonaisuus taakanjakosektorilla. Tieliikenteen päästötavoitteissa onnistuminen määrittää hyvin pitkälti Suomen päästötavoitteiden saavuttamisen, ja tällä hetkellä vaikuttaa vahvasti siltä, että emme ole onnistumassa tieliikenteen päästöjen alentamisessa tavoitteiden mukaisesti. Suomessa, ja varmaan aika monessa muussakin maassa, on ajateltu sähköistymisen pitkälti ratkaisevan päästöhaasteet. Käytännössä kuitenkin reilun viiden miljoonan polttomoottoriajoneuvon korvaaminen sähköisillä on hidas ja kallis urakka. Ja pelkkä ajoneuvojen sähköistäminen ei edes riitä, vaan joudumme samalla synnyttämään kansallisen latausinfrastruktuurin, joka toivottavasti syntyy pitkälti markkinaehtoisesti ja yksityisen sektorin investointien voimin. Julkisen talouden näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieliikenteen käyttövoimamuutos toteutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

10.10.2022

Hiilineutraali Suomi 2035 ja liikenne

Liikenteen päästöjen vähentämisen näkökulmasta Suomessa, ja myös laajemmin Euroopassa, toimenpiteet on ylätasolla jaettu kolmeen eri kategoriaan:

- Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla
- Autokannan uudistaminen liikenteen verotuksen toimenpitein
- Liikennejärjestelmän tehostaminen

Nämä linjaukset on esitetty pääluokkina Fossiilittoman liikenteen tiekartassa, ja ne ovat olleet mukana myös Liikenne 12 -suunnitelmassa. Kokonaisuutena tuota lähestymistapaa voi pitää onnistuneena, kunhan vaan niiden alle suunnitellut toimenpiteet toteutetaan suunnitellusti ja kaikkiin kolmeen kategoriaan suunnataan investointeja. Parhaimmillaan ne tukevat toisiaan, ja varsinaiset päästövaikutukset syntyvät kaikkien kolmen kokonaisuuden yhteisvoimin. Käytännössä kuitenkin toimenpiteet ja varsinkin niihin investoimiset ovat keskittyneet kahteen ensimmäiseen toimenpidekokonaisuuteen. Yhteiskunnan kannalta kustannustehokkain, ja merkittävimmän pitkän tähtäyksen potentiaalin sisältävä, liikennejärjestelmän tehostaminen on jäänyt aivan liian vähäiselle huomiolle

- Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla. Käyttövoimien osalta tärkeimmät toimenpiteet ovat olleet jakeluvelvoitteen kiristäminen ja sähköistymisen edistäminen. Käytännössä tähänastiset päästövähennykset ovat olleet pitkälti jakeluvelvoitteen ansiota, ja jakeluvelvoitteen määräaikainen alentaminen vuosille 2022 ja 2023 on päästöjen näkökulmasta valitettavaa. Sähköistymisen edistäminen eli investoinnit sähkölatausinfrastruktuuriin on tapahtunut pääasiassa yksityisen sektorin toimesta ja julkisen sektorin rooli on ollut varsin rajallinen. Sähköistymisen osalta on kuitenkin hyvä todeta, että sen vaikuttavuus päästöihin on toistaiseksi ollut maltillista ja sen potentiaali suuntautuu vahvasti tuleviin vuosiin ja vuosikymmeniin.
- Autokannan uudistaminen liikenteen verotuksen toimenpitein. Autokannan uudistaminen, ja erityisesti sähköistäminen, verotuksen keinoin on kannatettavaa, mutta varsin hidasta. Tähän asti sähköautokannan kasvuprosentit ovat olleet hienoja, mutta ne johtuvat enemmän alhaisista lähtöluvuista kuin absoluuttisista ostoluvuista. Samaan tulokseen ovat päätyneet myös Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen eli VATT:n tutkijat, tutkimusprofessori Tuomas Kosonen ja johtava tutkija Marita Laukkanen. Heidän mukaansa muutos on liian hidas ja tietomme kustannustehokkaimmista edistämistoimista on puutteellinen. Koska kyseessä on kuitenkin vuosikymmenen kestävä ja miljardeja kustantava systeeminen muutos, olisi erittäin tärkeää ymmärtää, kuinka muutosta kannattaa kiihdyttää fiksusti ja suunnata oikein. Lisätietoa tutkijoiden näkemyksistä oheisesta artikkelista.
- Liikennejärjestelmän tehostaminen. Liikennejärjestelmän tehostamisen investoinnit ovat edelleen hyvin vähäisiä, kun katsotaan kokonaisuutta. Suunnitelmissa ei pitäisi keskittyä liikaa liikenteen käyttövoimiin, vaan myös liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja tuottavuuteen. Aito kilpailukyky, jota pitää aina tarkastella suhteessa muihin toimijoihin ja muihin maihin, syntyy enemmän liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden kehittämisen kautta kuin ajoneuvokannan uudistumisen kautta. Erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien uudistamisen lisäksi tulee keskittyä kestävän kulkumuotojakauman aikaansaamiseen. Tarvitsemme panostuksia joukkoliikenteeseen ja aktiiviliikkumiseen sekä liikenteen kiertotalouden mukaisiin yhteiskäyttöisiin liikenteen palveluihin. Liikenteen sähköistymisen suuri potentiaali on kevyissä kaksipyöräisissä, jotka tekevät kaikista kaupungeista ja kaupunkiseuduista potenti-

aalisia pyöräilykaupunkeja. Tarvitsemme panostuksia myös datan hyödyntämiseen yhteen toimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi. Nämä näkökulmat on tuotu hyvin esille myös ”Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia” -, ”Fossiilittoman liikenteen tiekartta”- ja ”Liikenne 12” -dokumenteissa, mutta ongelmana on, että nuo näkökulmat ja linjaukset eivät näy riittävinä investointeina ja valintoina toimialan investointisuunnitelmissa ja budjeteissa. Sen sijaan meillä on toimialan investointisuunnitelmissa edelleen hankkeita, jotka jopa tukevat yksityisautoilun kasvua, kun em. dokumenteissa tavoitellaan kestävämpää kulkumuotojakaumaa, ja jopa yksityisautoilun suoritteen vähenemistä.

Hiilineutraali Suomi 2035 -strategiassa on hyvin linjattu systeemisen muutoksen perusajatus: ”*Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää. Kyseessä on merkittävä systeeminen muutos tavassa hoitaa liikkumiseen ja kuljettamiseen liittyviä tarpeita. Kestävän liikkumisen järjestelmässä liikkumis- ja kuljetustarpeet hoidetaan useita eri liikennemuotoja ja erilaisia liikenteen palveluita hyödyntämällä ja yhdistelemällä. Digitalisaatio ja liikenteeseen liittyvä tieto ovat tässä ratkaisevassa roolissa.”.* Tämä linjaus tulisi ottaa aiempaa paremmin pohjaksi tulevia investointeja suunniteltaessa.

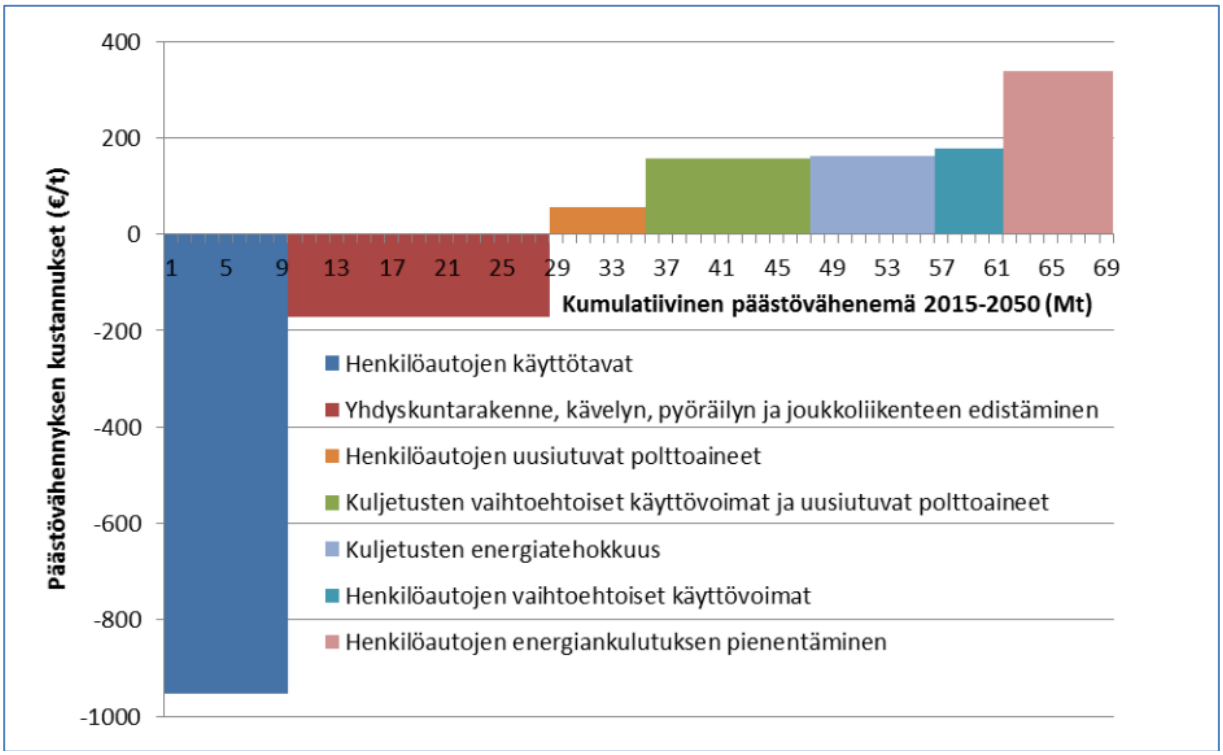
Yksi systeemisen muutoksen tärkeimmistä työkaluista on liikenteen verotus, joka on myös tunnistettu lausunnon kohteena olevassa strategiassa. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt työryhmä luovutti loppuraporttinsa toukokuussa 2021. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneessä työryhmässä tunnistettiin kyllä sähköistymisen vaikutus verokertymään, mutta avoimeksi jäi uudistuksen suurin kysymys: kuinka sähköistyvän liikenteen verotus toteutetaan reilusti? Kun sähköautoilija välttää sekä polttoaine- että autoverot, kasvaa verotuspaine muita autoilijoita kohtaan. Nykyinen systeemi on pitkällä tähtäyksellä kestämätön, ja lyhyellä tähtäyksellä sietämätön. Nyt olisi korkea aika toteuttaa verojen ja päästöjen irtikytkentä, sillä pitkällä tähtäimellä päästöjen vähentämistavoitteet eivät voi olla ristiriidassa valtion fiskaalisten tavoitteiden kanssa. Työryhmä käsitteli myös kilometriverotusta vaihtoehtona kerätä verotuloja liikenteestä, joka on yksi vaihtoehto toteuttaa liikenteen verojen ja päästöjen irtikytkentä. Yhdysvalloissa kilometriverotusta selvitetään ja kokeillaan useissa eri osavaltioissa. Motiivina on nimenomaan se, että polttoainetta vähän kuluttavien autojen yleistyminen on luonut osavaltioiden kassaan verovajetta. Iso-Britanniassa parlamentin helmikuun alussa julkaisema tuore selvitys toteaa varsin yksiselitteisesti, että liikenteen verotusjärjestelmän uudistaminen tulee aloittaa viivyttelemättä ja se nostaa kilometriverotuksen uudistamisen keskiöön. On selvää, että liikenteen verotus on uudistettava. Tarvitaan ennakkoluulottomia avauksia ja eri vaihtoehtojen syvällisiä tarkasteluja. Uudistaminen pitää saada käyntiin mieluummin ennemmin kuin myöhemmin – sekä valtiontalouden tasapainon että liikenneverotuksen oikeudenmukaisuuden vuoksi.

Lopuksi

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.

Ja tietysti on hyvä pitää mielessä, että loppujen lopuksi kyse on aina rahasta. Seuraava kuva Ilmastopaneelin raportista ”Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastomuutoksen hillinnän toimenpiteet

liikenteessä.” antaa suuntaa eri toimenpiteiden kustannustehokkuudesta. Raportti on vuodelta 2015 eli on jo hieman vanha, mutta antaa kuitenkin ajattelemisen aihetta päätöksentekijöille.



Kuva 18. Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kustannuskuva

Liikenteen sähköistyminen on tärkein tiedossa oleva keino liikenteen päästöjen alentamiseksi ja poistamiseksi. Sähköistymisen tukeminen on ollut perusteltua, mutta pelkkä polttomoottoriautojen korvaaminen sähköautoilla ei ole se systeeminen muutos, jolla maapallon kantokyky pelastuu.

Liikenteen murroksesta ja uusien digitalisaatioon perustuvien teknologioiden ja palveluinnovaatioiden mahdollisuuksista puhutaan varsin paljon ja usein hieman futuristisessa muodossa. Nykyään liikennesektorilla ei kehitetä mitään uutta teknologiaa tai palvelua, jossa ei ole mukana kestävyyttä tavoitteena ja jonkinlaista digitaalista ulottuvuutta. Kaikki uudet teknologiat ja palvelut tuottavat ja hyödyntävät aikaan ja paikkaan sidottua dataa, jota käytetään matkojen ja kuljetusten seurantaan, hinnoitteluun, yhdistämiseen, tehostamiseen, päästöjen alentamiseen ja asiakaskokemuksen parantamiseen. Liikenteen digitalisoituminen on jo täällä, josta yhtenä hyvänä käytännön esimerkkinä Ahola Transport, jonka konsernijohtaja Hans Ahola kirjoitti digitalisaation vaikuttavuudesta ja mahdollisuuksista LVM:n Impulssi-Blogissa.

Kansallisesti on hyvä pitää mielessä, että Suomessa liikennesektorilla on erinomaista osaamista datapohjaisissa digitaalisissa teknologioissa ja palveluissa. Suomalaiset yritykset hyödyntävät ja kehittävät aktiivisesti kaikkia liikenteen datatalouteen liittyviä elementtejä ja olemme ehdotonta kansainvälistä kärkeä avainteknologioiden kehittämisessä ja soveltamisessa. Työ- ja elinkeinoministeriön ja liikenne-

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

10.10.2022

ja viestintäministeriön johtamassa ”Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021-2023” -ohjelmassa rakennetaan suomalaisesta liikenteen teknologiaosaamisesta vientivetoista kasvualaa.

On hyvä muistaa, että kun peräänkuulutetaan EU:n investointeja ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävän liikennejärjestelmän edistämiseksi ja eurooppalaisen kilpailukyvyn turvaamiseksi, on hyvä varmistaa samojen näkökulmien toteutuminen kansallisella tasolla eri hallinnonalojen budjeteissa. Panostamalla uudistumiseen panostetaan samalla tulevaisuuteen.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
ITS Finland ry