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

LAUSUNTO

26.10.2023

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 25/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien hallituksen esitystä laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien tieliikenneajoneuvojen tukemista koskevan lain muuttamisesta.

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.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

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.

Liikenteen päästötavoitteissa onnistuminen määrittää hyvin pitkälti Suomen päästötavoitteiden saavuttamisen, ja tällä hetkellä vaikuttaa vahvasti siltä, että päästötavoitteiden saavuttaminen vaatii paljon enemmän konkreettisia toimia kuin nyt on näköpiirissä. Suomessa, ja varmaan aika monessa muussakin maassa, on ajateltu sähköistymisen pitkälti ratkaisevan päästöhaasteet. Käytännössä kuitenkin reilun kolmen 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. Kokonaisuutena puhutaan kuitenkin parin vuosikymmenen ja kymmenien miljardien urakasta.

Eli kokonaisuuden näkökulmasta katsottuna nyt lausuttavana oleva lakimuutos vaihtoehtoisilla käyttövoimilla olevien ajoneuvojen hankkimisen tai muuntamisen tukemiseksi on liikennejärjestelmän päästöttömyyden näkökulmasta erittäin tärkeä, mutta tukisummiltaan varsin pieni. Sillä on kuitenkin oma merkityksensä yksittäisten toimijoiden muuntautumisessa kohti päästötöntä liikkumista ja sen avulla voidaan edistää erilaisten edelläkävijöiden kokeiluja vaihtoehtoisiin käyttövoimiin siirtymiseksi.

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

LAUSUNTO

26.10.2023

Lain muuttaminen

ITS Finland pitää itsestään selvänä, että vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annettu laki on linjassa EU:n valtiontukisäännösten kanssa, ja että laki muutetaan vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskeva sääntely. Lisäys on ymmärrettävä lähinnä symbolisena eleenä vetytalouden edistämiseksi ja myös eräänlaisena kannanottona vetytalouden osaamisen kehittämisen puolesta sekä sen mahdollisuuksien esilletuomiseksi pidemmällä tähtäyksellä. Vedyn käyttö liikennesektorilla on globaalistikin katsottuna edelleen varsin marginaalista, ja Suomessa lähes olematonta. On hyvin kyseenalaista, tuleeko vedystä missä(än) vaiheessa varteenotettavaa teknologiaa liikennesektorille, sillä investoinnit ovat juuri nyt suuntautumassa vahvasti akkuvetoiseen sähköistymiseen. Ja on myös hyvin kyseenalaista, kannattaako varsin vähäisiä tukieuroja käyttää vetykäyttöisten ajoneuvojen tukemiseen.

Potentiaalia vaihtoehtoisille käyttövoimille on lähinnä raskaammassa liikenteessä, johon lakimuutoksenkin tukielementit on aivan oikein suunnattu. Lakimuutoksen täytäntöönpanossa osoitetut tukieurot ovat kuitenkin asian tärkeyteen peilattuna varsin vaatimattomia. Tiukassa taloudellisessa tilanteessa tulisi ylipäänsä hyvin tarkkaan pohtia, mihin tukieurot kannattaa suunnata. Eli kannattaako ne suunnata ajoneuvojen hankintatukiin vai vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan, mukaan lukien sähkölataus. Jakeluinfra syntyy vilkkaammille alueille varmastikin markkinaehtoisesti, mutta meillä on runsaasti alueita, joilla markkinaehtoiset toimijat eivät saa investoinnilleen riittävää tuottoa. Näkemyksemme mukaan tässä ei ole kuitenkaan ns. ”joko-tai” -tilanne vaan ”sekä-että” -tilanne eli tarvitsemme sekä hankintatukia että tukia jakeluinfraan.

Liikenteen päästöt ovat olleet viime aikoina puheenaiheena myös mediassa, jossa on alan keskeisten asiantuntijoiden toimesta nostettu esille huoli hallitusohjelman toimenpiteiden suunnasta ja myös niiden välittämästä viestistä suurelle yleisölle. Vastoin yleistä olettamaa, päästötavoitteet eivät ole tavoitteita, vaan kansainvälisiin sopimuksiin perustuvia velvoitteita. Mahdollisista sopimusvelvoitteiden rikkomisesta voi mainehaitan lisäksi tulla jopa yllättävän kallis lasku – hiilidioksiditonnin hinta on kymmenessä vuodessa kasvanut lähes 3000 %:a. Kun samanaikaisesti meillä on kansallisia haasteita hiilinielujen kanssa, voi lopputulema olla taloudellisesti yllättävän raskas. Nyt kokonaisuus on vielä jotenkin omissa käsissä, mutta aikaa ei ole liikaa eikä nyt olisi varaa hidastaa tahtia vaan pikemminkin päinvastoin. Tänään päästöjen vähentämiseen investoitu euro maksanee itsensä takaisin moninkertaisena tulevina vuosina – ja myös päinvastoin eli tänään säästetty euro tullee maksettavaksi moninkertaisena tulevina vuosina.

Lopuksi

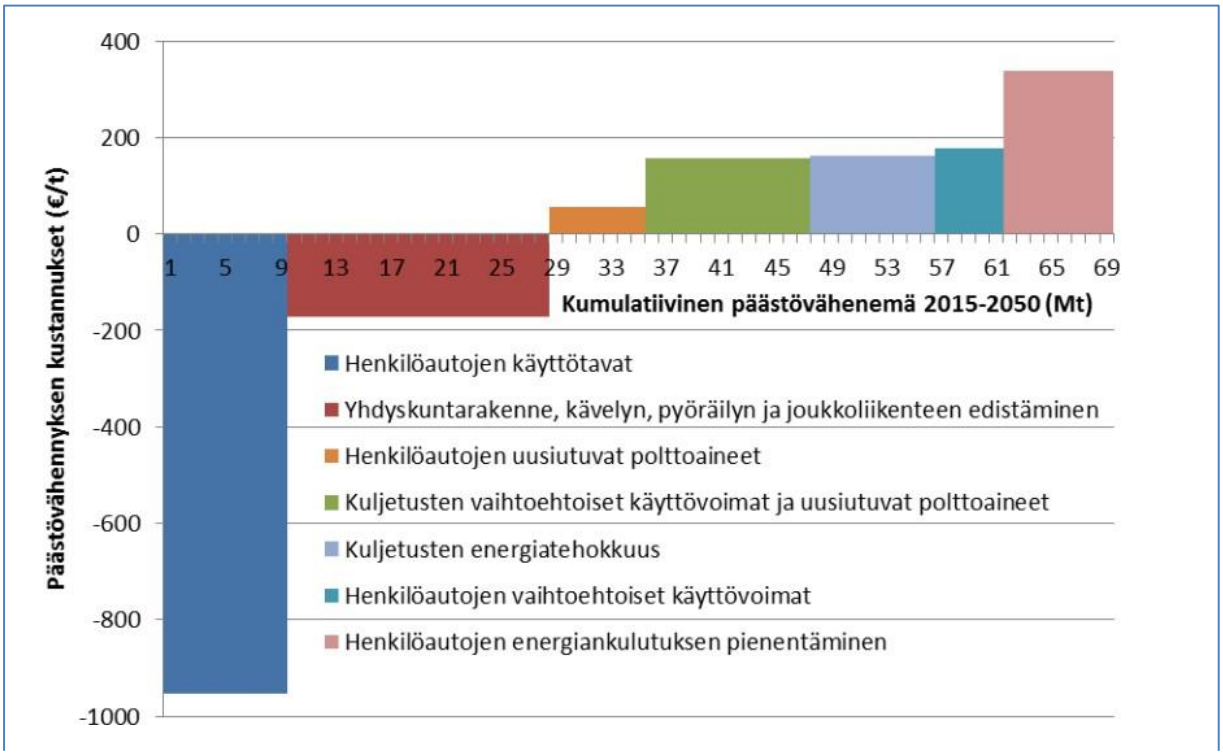
ITS Finland on peräänkuuluttanut myös muiden keinojen laajempaa hyödyntämistä päästötavoitteisiin pääsemiseksi. Suunnitelmissa ei pitäisi keskittyä ainoastaan liikenteen käyttövoimiin, vaan myös liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja tuottavuuteen. Erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien 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 potentiaalisia pyöräilykaupunkeja. Tarvitsemme panostuksia myös datan hyödyntämiseen yhteen toimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi.

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

LAUSUNTO

26.10.2023

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. 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.

Tarvitsemme laaja-alaisia toimia päästövelvoitteidemme saavuttamiseksi. Nykykehityksellä olemme jättämässä muiden velkojen lisäksi myös päästövelat tuleville päättäjille ja toimijoille hoidettavaksi. Nuo päästövelat voivat osoittautua tulevaisuudessa monella tapaa hyvin kalliiksi kuitattaviksi, jos niitä nyt ylipäänsä pystyy kuittaamaan.

Kunnioittavasti,

Marko Forsblom
ITS Finland ry