

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osasta Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen (VNS 16/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osa Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen (VNS 16/2022 vp). Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

1.osa

Tulevaisuusselonteon ensimmäisessä osassa, seuraavien sukupolvien Suomi – skenaariotyössä, on kartoitettu yhteiskunnallisia, teknologisia, taloudellisia, ympäristöllisiä ja poliittisia muutoksia, niihin liittyviä epävarmuuksia sekä muutosten vaihtoehtoisia kehityskulkuja tulevaisuuteen niin Suomessa kuin kansainvälisessäkin toimintaympäristössä.

SKAL pitää hyvänä, että selonteossa esitetään useita erilaisia skenaarioita. SKAL on selonteon kanssa samaa mieltä siitä, että yksikään niistä ei toteudu sellaisenaan ja moniin kehityskulkuihin voidaan kansallisten päätösten myötä vaikuttaa. SKAL myös toivoo, että selontekoon virkатыönä tuotettu ennakointitieto tosiaan kasvattaa valtionhallinnon ennakointikyvykkyyttä.

Eräs keskeisistä tulevaisuuteen vaikuttavista tekijöistä on ilmastonmuutos, jota tässä lausunnossa erityisesti käsittelemme.

Ilmastonmuutos on tosiasia ja ilmaston lämpenemisestä aiheutuvia päästöjä on vähennettävä globaalisti. Nykyään kukaan tuskin kyseenalaistaa tarvetta siirtyä kohti vähäpäästöisempää yhteiskuntaa ja samalla myös vähähiilisempää liikennettä. Fossiilisten polttoaineiden käytön aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä pyritään pitkällä aikavälillä eroon ja niitä on vähintäänkin vähennettävä merkittävästi. Vihreä siirtymä vie nyt yhteiskuntia pois fossiilitaloudesta. Tämä on jo megatrendi, joka vaikuttaa hyvin laajalti kaikkeen.

Kyse on koko maailmaa koskettavasta haasteesta. Päästöt yhtäällä aiheuttavat vaikutuksia toisaalla. Tällöin myöskään tiukemmat toimet yhtäällä eivät auta, jos toisaalla päästöjä lisätään.

Suomen menestymisen näkökulmasta pahin skenaario olisi se, että kilpailijamaita tiukemmilla vaatimuksilla siirtyy päästöjä aiheuttava toiminta toisaalle, jolloin vaikutus ilmastopäästöihin on pahimmillaan päinvastainen tavoiteltuun nähden.

EU:n ilmastopolitiikan ydintä ovat päästökauppa ja kansalliset tavoitteet päästökaupan ulkopuolisille aloille eli ns. taakanjakosektoreille. Myös päästövähennystavoitteet jakautuvat EU-tason päästökauppasektoriin ja kansallisen tason taakanjakoon päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla. Päästökauppajärjestelmään kuuluvat esimerkiksi suuret teollisuuslaitokset sekä sähkön- ja lämmöntuotanto. Päästökaupan ulkopuolisista sektoreista liikenne on yksi suurimmista.

Suomen kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on linjattu, että liikennesektorilla on tavoitteena vähentää päästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja jatkaa siitä kohti hiilineutraaliutta eli kasvihuonekaasupäästöjen nollatasoa. Nämä tavoitteet ovat kovia ja voivat heikentää kansainvälistä kilpailukykyämme.

Kuljetus- ja logistiikka-alalla odotukset kasvavat

Moni toimiala ja toimija vähentää omia päästöjään. Monilla yrityksillä on strategiana yhä vähähiilisempi tuotanto sekä tuotteet. Moni tähtää jopa lopputuotteen hiilineutraaliuteen. Tällöin yhä suurempi huomio tulee kiinnittämään myös valmistamiseen liittyvien logistiikkaketjujen ja kuljetusten päästöihin.

Myös kuljetusasiakkaiden odotukset kasvavat. On nähtävissä selviä merkkejä siitä, että kuljetusten tilaajat tulevat jatkossa yhä vahvemmin edellyttämään entistä vähäpäästöisempiä kuljetuksia. Haasteena on se, että ovatko nämä tahot valmiita maksamaan näistä toimista? Joskus julkilausutut tavoitteet ovat maineenkiillotusta ilman konkreettisia tekoja tai aikeita itse panostaa taloudellisesti päästöjen vähentämiseen.

Kuljetusala on ollut vastuullisesti mukana vähentämässä päästöjä. Hyvänä esimerkkinä on muun muassa se, että Suomessa on EU-alueen suurimmat mitat ja massat käytössä kuljetuskalustossa. Kuljetusyritykset ovat tehneet huomattavia investointeja kuljetuskalustoon. Se, että kuljetamme suurilla yhdistelmillä, on tuonut kilpailukykyä, mutta myös päästövähennyksiä.

Monilla yrityksillä on selkeitä tavoitteita sekä ilmastojalanjäljen pienentämiseksi että vähäpäästöisiä tai fossiilittomia kuljetuksia kohtaan tuleville vuosille. Vuosikymmenen loppua kohden mentäessä on ennakoitavissa, että vähähiiliset kuljetukset eivät ole enää vain kilpailutekijä, vaan myös edellytys yhä useammalle kuljetusasiakkaalle. Tässä on kuitenkin kiinnitettävä entistä enemmän huomioita keinoihin, joiden avulla tämä voidaan tehdä kannattavasti.

Energiakriisi ja kilpailukyky huomioitava

Tulevaisuusselontekoa laadittaessa käsillä on energiakriisi. Selonteko on tehty aikana, jolloin kaikkien energiamuotojen hinnat ovat korkealla. Ajankohta kertoo myös siitä, että emme enää elä stabiilissa tilanteessa, jossa tulevaisuus olisi varmuudella ennustettavissa. Epävarmuus tulevaisuudesta kasvaa, ja kuten on todettu, selonteon skenaarioistakaan mikään ei toteudu sellaisenaan.

Esimerkiksi kuljetus- ja logistiikka-alalla joudutaan pohtimaan – osin eri suuntiinkin vetävien tekijöiden – vaikutuksia alan kulurakenteeseen, investointeihin ja toimintamahdollisuuksiin.

Päätöksiä tehdään kiihtyvällä vauhdilla.

Samalla on huolehdittava, ettei se tapahdu Suomen elinvoiman ja kilpailukyvyn kustannuksella – erityisesti kilpailijamaihin verrattuna. Suomen maantieteellinen sijainti, koko maan elinvoimaisena ja asuttuna pitäminen sekä elinkeinorakenne asettavat muutokselle haasteita.

Toistaiseksi ilmassa on useita isoja avoimia kysymyksiä. Teknologinen kehitys ottaa koko ajan askeleita eteenpäin, mutta edelleen on epäselvää, milloin ratkaisut ovat kypsiä raskaaseen ammattiliikenteeseen. Ilmeistä on vain se, että käyttövoimamuutos raskaassa kalustossa on kertaluokkaa haastavampi asia kuin kevyemmässä henkilöautokalustossa tai säännöllisiä reittejä kulkevissa linja-autoissa. Haasteemme ovat myös erilaiset kuin Manner-Euroopassa.

Tavoitteet haastavat kaikkia

Kuten todettua, päästövähennyksille on asetettu kovia tavoitteita. Siitä, millä aikataululla tavoitteisiin tullaan pääsemään, on vain arvioita.

Euroopan energiakriisi ja myllerrykset haastavat kaikkia toimialoja, mutta samalla luovat uusia mahdollisuuksia muutokselle. Suomella voi olla tässä myös paljon voitettavaa. Suomi on sähköntuotannossa jo varsin kestäväällä pohjalla. Meillä on isoja mahdollisuuksia biokaasun tuotannossa liikenteen energialähteenä – jopa vientimarkkinoille.

Esimerkiksi käyttövoimasiirtymässä tarvitaan kalustoinvestointien lisäksi merkittäviä panostuksia uusien käyttövoimien lataus- ja tankkausinfraan, jotta ajoneuvoilla voidaan kattavasti liikennöidä. Uusia käyttövoimia hyödyntävä kuljetuskalusto on tällä hetkellä merkittävästi kalliimpaa perinteiseen dieselkalustoon nähden. Toisaalta se laittaa liikenteessä ja logistiikassa myös koko kulurakennetta uusiksi. On tarkasteltava koko elinkaarta – niin kustannusten kuin päästöjenkin osalta.

Kuljetus- ja logistiikka-ala on vastuullisesti mukana kestävässä kehityksessä, mutta murrosvaiheessakin on pidettävä huoli Suomi kilpailukyvyistä ja kotimaisen kuljetusalan toimintaedellytyksistä.

Kaikessa päätöksenteossa on muistettava, että toimivalle ja elinvoimaiselle yhteiskunnalle on muitakin tavoitteita. Suomen logistisesta kilpailukyvyistä on huolehdittava. Samoin kustannuskehityksestä. Tulevaisuudessa kilpailutekijöitä on yhä enemmän. Vähäpäästöisyys nousee entistä merkittävämpään rooliin, mutta kustannuksista ja muista tekijöistä on huolehdittava.

2.osa

Tulevaisuusselonteon toisessa osassa on selvitetty, miten lainvalmistelussa voidaan nykyistä paremmin hyödyntää ennakointia ja huomioida tulevia sukupolvia ja heidän oikeuksiaan.

Lainvalmistelun alkuvaiheissa ja siihen liittyvässä ennakointityössä on tarpeen selonteon mukaisesti tehdä laajaa yhteistyötä eri tahojen ja tutkijoiden kanssa. SKAL katsoo, että näkemysten kartoittamisessa on hyvä hyödyntää lainvalmisteluun liittyvää sidosryhmäyhteistyötä. SKAL pitää tärkeänä, että lainvalmistelussa tehdään yhteistyötä myös pienilläkin kokoonpanoilla mahdollisten isoja kokonaisuuksia käsittelevin sidosryhmätilaisuuksien lisäksi.

Kuulemisvaiheessa on syytä pyytää kirjallisia lausuntoja sidosryhmiltä luonnoksesta hallituksen esitykseksi yleensä silloinkin, kun sidosryhmiä on kuultu jo aiemman valmistelun aikana.

SKAL pitää vaikutusarviointia erittäin tärkeänä osana lainvalmistelua. Selonteon mukaisesti hyvin suunniteltu ja toteutettu vaikutusarviointi parantaa lainsäädännön laatua. Ennakolliseen vaikutusarviointiin sisältyy erilaisia epävarmuuksia, mutta selonteon mukaisesti niiden tunnistaminen ja esittäminen ovat osa laadukasta arviointia. Myös vaihtoehtojen arviointi on keskeistä vaikutusten arvioinnissa, sillä se auttaa selvittämään tarkoituksenmukaisimman ratkaisuvaihtoehdon. Se voi myös hyödyttää tulevaisuudessa säädösvalmistelua tai jälkiarviointia.

Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä

Kaikessa päätöksenteossa on tarkasteltava ja otettava huomioon vaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin, koska kustannukset kuljetusalan kertyvät moninkertaisina monelle muulle alalle. Kyse on kaikkien suomalaisten yritysten ja koko Suomen kilpailukykyä.

Seuraavan hallituksen on nimettävä erillinen liikenne- ja logistiikkaministeri, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta. Hallituksen on laadittava toimenpideohjelma, jossa arvioidaan Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä ja päästövähennyksiä sekä niiden vaikutusta suoraan kuljetusalan, mutta myös kaikkien suomalaisten yritysten toimintaan. Valtiovarainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön on tuotettava kattava arvio liikenteen merkityksestä suomalaiselle yritystoiminnalle, jonka pohjalta hallituksen on tehtävä toimenpideohjelma ja päätökset Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamisesta.

Kirjaamme lopuksi lähiajan keskeiset kuljetus- ja logistiikka-alan pääteemat:

- Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä
- Liikenneinfra laitettava kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle
- Liikenteen vero- ja energiaratkaisujen on oltava kilpailukyvyn turvaavia
- Päästövähennykset huomioitava liikenneinfraa kehitettäessä
- Jakeluvelvoite pidettävä kohtuullisena
- Työvoiman saatavuus turvattava

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja