

Sähköinen liikenne -toimialaryhmä

13.9.2016

Liikenne- ja viestintäministeriölle 13.9.2016

Teknologiateollisuus ry:n sähköinen liikenne -toimialaryhmän lausunto koskien luonnosta "Liikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat, Kansallinen jakeluverkkosuunnitelma".

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto koskien kansallista jakeluverkkosuunnitelmaa liikenteen vaihtoehtoisista käyttövoimista.

Toimialaryhmä

Teknologiateollisuuden alaisuudessa toimiva sähköisen liikenteen toimialaryhmä edustaa laajasti sähköisen liikenteen toimijoita kuten energia- ja latausinfrastruktuuriteollisuutta, sähköajoneuvo- ja komponenttiteollisuutta sekä ICT-alan teollisuutta. Toimialaryhmässä on jäsenenä yhteensä noin 50 yritystä ja yhteisöä.

Yleistä loppuraportista

Kansallinen jakeluverkkosuunnitelma liikenteen vaihtoehtoiselle käyttövoimille on keskeinen osa EU:n jakeluinfradirektiivin (2014/94/EU) kansallista toimeenpanoa. Suunnitelma on ansiokkaasti rakennettu ja taustoitettu. Se sisältää hyvän suunnitelman tavoin haasteellisia tavoitteita sekä konkreettisia toimenpiteitä niiden saavuttamiseksi. Suunnitelman laatimisessa on huomioitu hyvin myös se, että eri teknologiat ovat markkinoiden näkökulmasta eri vaiheessa ja vaativat näin myös eritasoisia konkreettisia toimenpiteitä. Toimialaryhmän mielestä on olennaista että suunnitelmaan on tuotu esille myös eri vaihtoehtoisia polttoaineita taustoittavia perustietoja ja nykytilannetta, jotta suunnitelma palvelee myös muita kansallisia pitkän aikavälin suunnitelmia ja poliittista päätöksentekoa sekä auttaa toimijoita arvioimaan eri vaihtoehtoja.

Euroopan kasviuonepäästöjen vähennystavoite taakanjakosektorilla aiheuttanee Suomelle erittäin tiukat tavoitteet (39% vuoden 2005 tasosta). Tavoitteen saavuttamiseksi Suomi tarvitsee kaikkia vaihtoehtoisia käyttövoimia ja sen tulee näkyä myös ehdotetuissa toimenpiteissä. Myös hallitusohjelman tavoitteet öljyn käytön puolittamisesta ja uusiutuvan energian 40%:n osuudesta liikennepolttoaineissa vuoteen 2030 mennessä tarkoittavat biopolttoaineiden lisäksi erityisesti sähköisen liikenteen edistämistä.



Kansalliset tavoitteet

Suunnitelmassa ehdotettu sähköautojen tavoitemäärä on minimitalavoite. Vuodelle 2020 - 20 000 kpl, vuodelle 2025 -100 000 kpl ja vuodelle 2030 -250 000 kpl. Tavoiteasetannan määrittäminen ajoneuvomäärän avulla on EU:n komission vaatimusten mukainen, koska jakeluinfradirektiivi määrittelee automäärään suhteutetun latauspisteiden määrän. Automäärätavoitteet perustuvat VTT:n aikaisemmin tekemään selvitykseen, jossa ennustettuja määräärvioita on perustellusti korotettu suunnitelmaan sähköisessä liikenteessä tapahtuneen voimakkaan kehityksen seurauksena. Sähköinen liikenne -toimialaryhmä suosittelee jatkuvaa Euroopan markkinoilla tapahtuvaa sähköautojen määrän kasvun huomioimista, jotta Suomessa asetetut tavoitteet olisivat tasoltaan oikeita ja riittävän haastavia.

Toimenpiteet kansallisiin tavoitteisiin pääsemiseksi

On selvää, että uusien vaihtoehtoisten teknologioiden tavoitteiden saavuttaminen vaatii konkreettisia toimenpiteitä. Biopolttoaineiden edistäminen jakeluelvoitelain avulla on luonut Suomeen selkeät ja ennakoidut markkinat. Tämän lisäksi uusien teknologioiden markkinakasvun edistämiseksi ja kansallisiin tavoitteisiin pääsemiseksi suunnitelmassa on esitetty kattavasti myös uusia konkreettisia toimenpiteitä ja edistämistoimia. Toimialaryhmä esittää, että suunnitelmassa ehdotettavat sähköisen liikenteen edistämistoimenpiteet ja niiden tukitaso olisivat linjassa muualla Euroopassa tehtyjen edistämistoimenpiteiden kanssa, jotta toimiala kehittyisi Suomessa muun Euroopan tahtiin. Kaikkien toimenpiteiden mahdolliset kustannusvaikutukset teollisuudelle ja logistiikalle tulisi myös kompensoida.

Toimenpiteisiin liittyviä huomioita

Toimialaryhmä haluaa nostaa esille seuraavia kysymyksiä liittyen jakeluelvoitelakiin?

- Onko olemassa riski, että biopolttoaineiden raaka-aineiden kestävyyskriteerit muuttuisivat niin, että metsäpohjaisia raaka-aineita ei enää laskettaisi hiilineutraaleina raaka-aineina
- Minkälaisia vaikutuksia olisi EU:ssa tehtävällä päätöksellä lopettaa biopolttoaineiden jakeluelvoite. Biopolttoaineiden korkeamman valmistuskustannusten johdosta Suomessa käytettävän polttoaineen tuotantokustannukset olisivat huomattavan paljon korkeammat muuhun Eurooppaan nähden. Miten tämä vaikuttaisi valtion kustannuksiin ja teollisuuden logistiikkakustannuksiin?

Toimialaryhmän huomioita erityisesti sähköistä liikennettä koskeviin toimenpiteisiin

- Toimialaryhmä kannattaa CO₂ -perusteisia veromalleja. Auto-, ajoneuvo- ja käyttövoimaveron osalta toimialaryhmä ehdottaa veron poistamista väliaikaisesti nollapäästöisiltä ajoneuvoilta kunnes tavoitteeksi asetetut ajoneuvomäärät on saavutettu.



- Toimialaryhmä ehdottaa, että aiemmin sähköautoille ja niiden latausinfraalle myönnettyä energiainvestointitukea jatkettaisiin määräaikaisesti jotta kansallisen suunnitelman tavoitteet saavutettaisiin. Ehdotuksena on, että sähköautoille myönnetään energiatukea 30% leasinghinnan pääomaosuudesta (=jäännösarvon vähenemä) ja niiden latausjärjestelmille 35%. Aikaisemmalla toimenpiteellä saavutettiin runsaasti latausinfrainvestointeja Suomeen.
- Toimialaryhmä ehdottaa toimenpiteenä hankintatukimallia, joka on päästöistä riippuvainen niin että tukea maksettaisiin sellaisille uusille autoille joiden CO₂-päästöt ovat korkeintaan 80 g/km. Hankintatukitasoksi ehdotetaan 6 000 euroa, mikäli nollapäästöinen auto. Tuki voisi olla vuosittain laskeva. Hankintatuki yhdistettynä väliaikaiseen autoveron poistoon nollapäästöisiltä ajoneuvoilta pienentäisi automaattisesti tuen määrää autoveron muutenkin pienentyessä vuoteen 2019 asti. Hankintatukimalliin voitaisiin yhdistää myös romutuspalkkiokoikeilun jatko autokannan uudistamiseksi.
- Toimialaryhmä ehdottaa, että Suomessa tulisi olla voimakkaampi päästöistä riippuva työsuhdeauton verotusarvon laskentaperuste. Verotusarvo lasketaan automallin maahantuojan ilmoittamasta uutena hankitun auton ostopäivänä voimassa olleesta automallin yleisestä suositushinnasta. Työsuhdeautojen verotusarvon laskennassa päästöpohjaisuus huomioidaan vain alhaisemman autoveron kautta ja vaikutus verotusarvoon on noin -10% keskipäästöiseen verrattuna. Työsuhdeauton käyttöedun verotusarvo tulisi pienentyä niiden autojen osalta, joiden CO₂-päästöt ovat alle 50...80 g/km. Veromuutos voidaan toteuttaa niin, että sillä ei olisi merkittävää vaikutusta muiden autojen verotusarvoon.
- Toimialaryhmä kannattaa uusien teknologioiden käyttöönoton edistämistä julkisten hankintojen kautta suunnitelman mukaisesti
- Toimialaryhmä kannattaa informaatio-ohjausta, kuten esimerkiksi ohjeita ja suosituksia, uusien teknologioiden käyttöönoton edistämiseksi
- Toimialaryhmä kannattaa vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä satamissa ja lentoasemilla

Kustannukset

Toimialaryhmä ehdottaa että suunnitelman liitetään erillinen kustannusarvio kaikista ehdotetuista toimenpiteistä. Osa toimenpiteistä aiheuttaa joko kertaluonteisia tai vuosittaisia kustannuksia, joiden taso tulisi olla suunnitelman myötä esillä. Myös ehdotus toimenpiteiden kustannusvaikutusten kompensoinnista teollisuudelle tulisi olla esillä.

Seurantaryhmän perustaminen - Tavoitteiden toteutumisen seuranta ja arviointi

Kansallisen jakeluinfrasuunnitelman toteutuminen vaatii jatkuvaa seuranta ja korjaavia toimenpiteitä. Toimialaryhmä esittää, että sähköiselle liikenteelle esitettävien lukumäärätavoitteiden, edistämistoimenpiteiden vaikuttavuuden sekä markkina- ja hintamuutosten



seurantaan tulisi nimetä seuranta/ohjaus-ryhmä, joka voisi arvioida toteutumaa ja ehdottaa uusia ratkaisuja. Seurantaryhmällä olisi sekä lyhyen- että pitkäkätähtäimen fokus työsäään (2020 & 2030) ja ryhmä voisi kokoontua kerran vuodessa arvioimaan tilannetta. Ohjausryhmää ehdotetaan valtionhallinnon alaisuuteen.

Heikki Karsimus
Asiantuntija
Toimialaverkostot, Sähköinen liikenne
Teknologiateollisuus ry
040 564 9020
heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi
www.teknologiateollisuus.fi