

Teknoliogiateollisuus ry:n sähköinen liikenne -toimialaryhmän kommentteja liittyen keskusteluun sähköisestä liikenteestä ja niiden edistämistoimista.

Yleistä

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

Sähköinen liikenne ja edistämistoimenpiteet

- Syksyllä 2016 valmistumassa olevassa kansallisessa jakeluverkkosuunnitelmassa ehdotettaneen sähköautojen minimi**tavoitemääräksi** vuodelle 2020 -20 000 kpl, vuodelle 2025 -100 000 kpl ja vuodelle 2030 -250 000 kpl. Tavoitteet perustuu VTT:n aikaisemmin tekemään selvitykseen, jossa ennustettuja sähköautomääräarvioita on korotettu raporttiin sähköisessä liikenteessä tapahtuneen voimakkaan kehityksen seurauksena. Sähköinen liikenne -toimialaryhmä suosittelee jatkuvaa **Euroopan markkinoilla** tapahtuvaa sähköautojen määrän kasvun huomioimista, jotta asetetut tavoitteet olisivat tasoltaan oikeita ja riittävän haastavia.
- Edistämistoimenpiteistä päätettäessä on huomioitava sähköisen liikenteen **tukitoimenpiteet** muualla Euroopassa. Toimialaryhmä esittää, että edistämistoimenpiteet ja niiden tukitaso olisivat linjassa muualla Euroopassa tehtyjen edistämistoimenpiteiden kanssa, jotta toimiala kehittyisi Suomessa muun Euroopan tahtiin.
- Toimenpiteenä **jakeluelvoitelain** soveltaminen sähköiseen liikenteeseen on haastavaa, eikä edistä itse sähköisen liikenteen markkinan kasvua eli sähköautojen määrän kasvua. Biopolttoaineille jakeluelvoite laki luo selkeästi valmiit ja ennakoituidet markkinat. Sähköinen liikenne -toimialaryhmä esittää, että mahdollinen jakeluelvoitelaki tulisi olla vain **lisätoimenpide** sähköisen liikenteen edistämiseen, sillä sen vaikutukset sähköautojen kysyntään eivät ole olennaisia. Sähköisen liikenteen edistämiseen toimivampia ratkaisuja ovat sähköautojen kysynnän määrään vaikuttaminen.
- **Hallitusohjelman** tavoitteeseen (40% nestemäisistä polttoaineista uusiutuvaa) on huomioitava että sähköisen liikenteen merkittävä kasvu edistää tavoitteeseen pääsyä. EU-komission asettama EPKS-taakanjako Suomelle on erittäin haastava, eikä ole saavutettavissa pelkästään biopolttoaineilla.
- Trafi on tehnyt laskelmat ja vähä- ja nollapäästöisten **työsuhdeautojen verotusarvon** muutoksen ja **hankintatuen** kustannuksista sekä niiden vaikutuksista valtiontalouteen ja sähköisen liikenteen kasvuun. Teknoliogiateollisuus ry:n sähköinen liikenne -toimialaryhmä esittää että molemmat edistämistoimenpiteet otettaisiin arvioitavaksi, koska ne ovat toisiaan täydentäviä toimenpiteitä. Noin 1/3 kaikista rekisteröitävistä uusista autoista on työsuhdeautoja ja niiden edistäminen yhdessä hankintatuen kanssa toisi tehokkaasti uusia vähäpäästöisiä autoja jälkimarkkinoille. Tukitoimenpiteiden suuruutta ehdotettaessa olisi myös ajan myötä laskeva tukitaso toimiva ratkaisu. Toimenpiteet tulisi saada välittömästi liikkeelle.
- Suomelle asetetut tavoitteet vähentää päästöjä tieliikenteessä ovat niin kovat, että mitään vaihtoehtoista käyttövoimaa ei tule sulkea pois tai lykätä ilman selkeää kuvaa kustannuksista. On huomioitava että biopolttoaineiden osuuden lisääminen raskaaseen

liikenteeseen aiheuttaa merkittäviä vuosittaisia lisäkustannuksia ja uhkaavat nostaa teollisuuden logistiikkakustannuksia. Liikenne 2030 -raportissa arvioidaan että biopolttoaineiden tarve olisi noin 1 Mt/vuosi ja nykyisellä noin 800 €/t hintaerolla vuosikustannus olisi jopa 800 M€.

- Toimialaryhmä haluaa nostaa esille seuraavia kysymyksiä riskeistä, jotka liittyvät vaihtoehtoisiiin polttoaineisiin. Sähköisen liikenteen käyttöönotto pienentää huomattavasti näitä riskejä.
 - Onko olemassa mahdollisuus, että biopolttoaineiden raaka-aineen kestävyyskriteerit muuttuisivat niin, että metsäpohjaisia raaka-aineita ei enää laskettaisi hiilineutraaleina raaka-aineina
 - Minkälaisia vaikutuksia olisi EU:ssa tehtävällä päätöksellä lopettaa biopolttoaineiden jakeluvaihtoehto. Biopolttoaineiden korkeamman valmistuskustannusten johdosta Suomessa käytettävän polttoaineen tuotantokustannukset olisivat huomattavan paljon korkeammat muuhun Eurooppaan nähden. Miten tämä vaikuttaisi valtion kustannuksiin ja miten yritysten kilpailukykyyn?
 - Biopolttoaineiden raaka-aineiden kohdalla on erittäin todennäköistä että kysyntä kohdistuu kiintopuuhun kustannustehokkuuden johdosta. Millaisia vaikutuksia tällä on raaka-aineen riittävyyteen ja hintatasoon?

Seurantaryhmän perustaminen - Tavoitteiden toteutumisen seuranta ja arviointi

- Toimialaryhmä esittää, että sähköiselle liikenteelle esitettävien lukumäärätavoitteiden, edistämistoimenpiteiden vaikuttavuuden sekä markkina- ja hintamuutosten seurantaan tulisi nimetä seuranta/ohjaus-ryhmä, joka voisi arvioida toteumaa ja ehdottaa uusia ratkaisuja. Seurantaryhmällä olisi sekä lyhyen- että pitkän tähtäimen fokus työssään (2020 & 2030) ja ryhmä voisi kokoontua kerran vuodessa arvioimaan tilannetta. Ohjausryhmä toimisi ministeriön alaisuudessa.

Markkinamuutosten seuranta. Ohessa esimerkkejä sähköisen liikenteen kehityksestä Saksassa. Volkswagenin tavoitteet sähköautojen myynnistä sekä Saksan tuoreet linjaukset sähköautojen edistämisestä.

- Saksa aikoo tukea (1,2 Mrd) sähköauton ostajaa 5 000 euron kertasummalla ja tavoitteena on miljoona autoa liikenteessä vuonna 2020 <http://www.hs.fi/talous/a1461552987381>
- Volkswagen muuttaa suuntaansa: Markkinoille yli 30 sähköautomallia. Vuonna 2025 yrityksen tavoitteena on myydä jo 2–3 miljoonaa täyssähköautoa vuodessa. <http://www.hs.fi/autot/a1466656601594>

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