



31.5.2017

Ympäristöministeriölle

Lausuntopalvelu.fi

**Teknologiateollisuuden Sähköinen liikenne -toimialaryhmän lausunto Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan 31.5.2017**

**Yleistä liikenteen päästöistä**

Liikennesektori vastaa n. 40 prosentista taakanjakosektorin päästöistä ja on sen perusteella keskeisessä roolissa vähennystavoitteen saavuttamisen kannalta. Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista.

On kiinnitettävä erityistä huomiota henkilöautoliikenteeseen, jossa uusia vaihtoehtoisia teknologioita on tarjolla kaikkein eniten ja vähennyspotentiaali suurin. Raskaan liikenteen ja logistiikan osalta on huolehdittava siitä, että korkeammat biopolttoainekustannukset kompensoidaan yrityksille kilpailukyvyn säilyttämiseksi.

**Uudet käyttövoimat liikenteessä**

Sähköinen liikenne on globaali, voimakkaasti kasvava, liikenteen sektori. Energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa. Uusista teknologioista sähkö on keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman tarkasteluvälillä merkittävin vaihtoehtoinen teknologia perinteisille käyttövoimille henkilöautoliikenteessä.

Energia- ja ilmastostrategiassa todetaan, että sähköautot ovat tämän hetken teknologioista ainoa, joka vähentää merkittävästi paitsi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, myös energiankulutusta. Kasvihuonekaasujen vähentämisen lisäksi sähköinen liikenne parantaa huomattavasti kaupunkien ilmanlaatua ja asumisviihtyisyyttä. Liikenteen käyttövoimana sähkö on täysin päästötön liikenteessä ja Suomen sähköntuotannon CO<sub>2</sub>-ominaispäästöt ovat jo nyt hyvin matalat ja alenevat entisestään päästökaupan ohjaamana. Uusien käyttövoimien kuten sähköautojen osuus liikenteessä tulee saada markkinoiden toimivuuden näkökulmasta riittävälle tasolle lähivuosina. Autokannan hitaasta uudistumisesta johtuen määräaikaiset uusien teknologioiden edistämistoimenpiteet on kohdistettava kattavasti seuraavalle 5-vuotisjaksolle, jotta vuoden 2030 tavoitteet voidaan saavuttaa.

Bensiinikäyttöisten henkilöautojen bio-osuuden 10%:n rajoituksesta johtuen sähköautojen määrän tavoite voi osoittautua liian alhaiseksi, jotta myös henkilöautoliikenteessä päästäisiin riittäviin päästövähennyksiin. Tämä edellyttää välittömiä toimenpiteitä, jotta uuden teknologian henkilöautojen määrä liikenteessä lähtisi kasvu-uralle. Päästöjen suurempi vähentäminen henkilöautoliikenteen puolella sähköisen liikenteen keinoin vähentäisi logistiikkakustannuksiin kohdistuvia paineita biopolttoaineiden osalta. Uudet teknologiat ja niiden kehitys tulevaisuudessa tarjoavat päästövähennyspotentiaalia myös raskaaseen liikenteeseen.



31.5.2017

## Henkilöautoliikenne ja raskas liikenne

Suunnitelmassa mainitaan: ***“Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentialiaali on liikennesektorilla. Tämän vuoksi tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Suurin vähennyspotentialiaali on tieliikenteessä, jonne toimia erityisesti kohdistetaan.”***

Henkilöautoliikenteessä on tieliikenteen merkittävin päästövähennyspotentialiaali, joka saadaan käyttöön uusimalla autokantaa ja uusien vähäpäästöisten käyttövoimien käyttöönotolla. Henkilöautoliikennettä tulee tarkastellakin erikseen johtuen suuremmasta määrästä teknologisia vaihtoehtoja. Biopolttoaineiden lisäksi erityisesti sähkökäyttöiset henkilöautot ovat ratkaisevassa roolissa vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Lyhyellä aikavälillä nykyisellä autokannalla nestemäiset biopolttoaineet ovat tärkeä toimenpide henkilöautoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Autokannan nykyinen käyttövoimajakauma asettaa kuitenkin selkeitä rajoitteita päästöjen vähentämiselle. Henkilöautokannastamme lähes 75% on bensiinikäyttöisiä ja autonvalmistajat ovat rajoittaneet bensiinin bio-osuuden yleisesti 10%:iin.

On epätodennäköistä, että bensiinimoottoreita kehitettäisiin korkeammille biopolttoainepitoisuuksille, sillä autovalmistajien kehityspanostukset on suunnattu energiatehokkaampiin moottoreihin ja uusiin käyttövoimateknologioihin kuten sähköiseen voimansiirtoon. Ei ole myöskään varmuutta siitä, että tulevatko autonvalmistajat antamaan takuita korkeammille bio-osuuksille nykyisille moottoreille.

Henkilöautoliikenteen päästöjä voidaan kuitenkin vähentää uusiutuvan dieselin avulla, mutta johtuen dieselautojen vain noin 25% osuudesta autokannassamme, mahdollisuudet vähentää päästöjä nykyisellä autokannalla ovat rajalliset.

Ilman pakottavaa lainsäädäntöä 100% uusiutuvan dieselin käyttöä rajoittaa polttoaineen korkeampi valmistuskustannus, mikä näkyy vuosittaisena ylimääräisenä kulurasitteena liikenteessä. Lisäksi dieselkäyttöisten henkilöautojen osuuden kasvu autokannassamme on epätodennäköistä johtuen dieselmoottoreiden aiheuttamista pienhiukkas- ja NOx päästöistä. Useat autonvalmistajat ovatkin indikoineet pienten dieselautojen poistumista markkinoilta nousevien valmistuskustannusten johdosta.

Pitemmällä aikavälillä autokannan uusiutumisen myötä ajoneuvojen uudet käyttövoimateknologiat kuten sähkö ovat kestävä ratkaisu päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Suunnitelmassa todetaan: ***“Päästövähennyskeinoista päätettäessä on kuitenkin samalla huomioitava näiden toimien aiheuttama mahdollinen kustannusten nousu erityisesti ammattiliikenteessä, sekä otettava käyttöön keinoja, joiden kautta tätä kustannusten nousua voidaan tarvittaessa kompensoida.”***

Teknologiateollisuuden sähköinen liikenne -toimialaryhmä pitää tärkeänä sitä, että suunnitelmassa huomioidaan mahdollinen raskaalle liikenteelle ja logistiikalle kohdistuva kustannusten nousu ja niiden kompensointi.



31.5.2017

## EU-vaikuttaminen ja autokannan uudistaminen vähäpäästöisemmäksi

Suunnitelmassa todetaan: ***”Vuoden 2016 energia- ja ilmastostrategian mukaan ajoneuvojen energiatehokkuutta parannetaan vaikuttamalla EU:n autovalmistajia koskevien sitovien CO<sub>2</sub>-raja-arvojen valmisteluun. Tavoitteena on, että uusien henkilö- ja pakettiautojen ominaiskulutus ja -päästöt laskevat noin 30 prosenttia vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030. Lisäksi osallistutaan raskaan kaluston sitovien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa. Autokannan uusiutumista Suomessa nopeutetaan huomattavasti.”***

Teknologiateollisuuden sähköinen liikenne -toimialaryhmä pitää tärkeänä, että Suomi on vaikuttamisessa aktiivinen henkilöautojen, pakettiautojen sekä että raskaan liikenteen sitovien CO<sub>2</sub> raja-arvojen valmistelussa. Toimenpiteet autokannan nopeampaan uudistamiseen vähäpäästöisyyttä painottaen ovat tervetulleita. Lisäksi toimenpiteet kuluttajien tietoisuuden lisäämiseksi vähäpäästöisistä vaihtoehdoista ovat tärkeitä

## Ehdotus toimenpidekokonaisuudesta sähköisen liikenteen edistämiseksi

Suunnitelmassa ehdotetaan: ***”Edistetään vähäpäästöistä liikennettä kuten sähkö- ja kaasuautoilua. Varataan valtion talousarvioon vuosille 2018–2021 määräraha tätä tarkoitusta varten.”***

Teknologiateollisuuden sähköinen liikenne -toimialaryhmä kannattaa suunnitelmassa ehdotettua määräaikaista taloudellista kannustintia. Kannustimen tavoitteena tulisi olla sähköautoilun määrän kasvun kiihdyttäminen nopeammalle kasvu-uralle ja sähköautoiluun liittyvien latausinfrastruktuuripalvelujen sekä muiden palvelujen markkinoiden avaaminen.

Liikenne palveluna -toimintamallia edistettäessä ja julkisen sektorin ajoneuvohankinnoissa tulisi suosia erityisesti paikallisesti päästöttömien ja energiatehokkaiden sähköautojen käyttöönottoa. Samalla parannetaan kaupunkien ilmanlaatua, vähennetään liikenteen melua ja saavutetaan terveyshyötyjä.

Toimialaryhmä ehdottaa seuraavaa tasapainoista ja kattavaa kokonaisuutta vähäpäästöisten henkilöautojen käyttöönoton edistämiseksi.

## Toimenpide-ehdotukset henkilöautoliikenteessä

Päästövähennysten vauhdittamiseksi henkilöautoliikenteessä toimialaryhmä ehdottaa autokannan uudistumisen nopeuttamista verotuksellisin keinoin edistäen samalla energiatehokkaiden ja vähäpäästöisten käyttövoimateknologioiden käyttöönottoa. Mahdollisen liikenteen kokonaisverotuksen muutoksen yhteydessä tulisi lisäksi huomioida jälkimarkkinoiden jatkuvuus ilman markkinahäiriötä.

Päästövähennysten vauhdittamiseksi henkilöautoliikenteessä toimialaryhmä ehdottaa edellisen lisäksi seuraavia **määräaikaaisia toimenpiteitä** erityisesti uusien teknologioiden markkinoiden avaamiseksi



31.5.2017

- energia- ja ilmastostrategian mukainen yleinen määräaikainen 25 M€ vuotuinen riskituki sähköautojen hankinnalle
- työsuhdeautojen verotusarvon laskenta enemmän päästöperusteiseksi
- määräaikainen investointituki yritysten hankkimille vähäpäästöisille ajoneuvoille
- määräaikainen sähköautoilua edistävän ja maankattavan latauspisteverkoston laajennettu investointituki koskemaan julkisten latauspisteiden lisäksi myös puolijulkisia ja yksityisiä latauspisteitä

On ehdottoman tärkeää, että edellä mainituilla toimenpiteillä vauhditetaan vähäpäästöisten teknologioiden käyttöönottoa. Panostus lisää henkilöautokannan uudistumista energiatehokkaammaksi ja vähentää päästöjä merkittävästi.

### Teknologianeutraliteetti

Energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa. Liikennepolttonesteiden osalta tavoitteeksi on asetettu 30%:n bio-osuus energiasisällön osalta kaikesta tieliikenteeseen myydyistä polttoaineista vuoteen 2030 mennessä. Nykyisin osuus on noin 14%. Tavoitteet ovat kannatettavia ja niihin pääsyä tulee aktiivisesti edistää.

Nestemäiset biopolttoaineet ja sähkökäyttöiset autot ovat päästöjen vähentämisen ja tarvittavien edistämistoimenpiteiden suhteen erilaisia ratkaisuja. Vuoden 2030 tavoitteisiin pääsyn näkökulmasta molemmat ovat välttämättömiä. Molempien ratkaisujen käyttöönotosta eli investoinneista aiheutuu lisäkustannuksia ja ne ovat luonteeltaan toisistaan poikkeavia.

Biopolttoaineiden osalta käytöstä aiheutuu myös vuosittaisia lisäkustannuksia korkeampien polttoaineen tuotantokustannusten johdosta.

Sähköisen voimansiirron käyttö voimanlähteenä kuluttaa vähemmän energiaa ja säästää primäärienergian käyttöä ja samalla kustannuksia. On myös huomattavaa, että nykypäivän arvioiden mukaan sähköauton valmistuskustannukset alenevat vastaavan polttomoottoriauton valmistuskustannusten tasolle 2020 -luvun puoliväliin mennessä.

Energia- ja ilmastostrategiassa suunniteltujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutuksen osalta vaihtoehdot ovat teknologianeutraliteetin osalta epätasapainossa. Jakeluvetoisen tapainen pakottava ja markkinoita vahvasti muokkaava toimenpide puuttuu uusilta käyttövoimateknologioilta. Investointien riskituen ja muiden edistämistoimenpiteiden osalta uudet teknologiat tarvitsevat päätöksiä mahdollisimman nopeasti, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin.

Heikki Karsimus  
Johtava asiantuntija, sähköinen liikenne  
Teknologiateollisuus ry