

Esa Niemelä, Jukka Makkonen
20.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Viite: Sidosryhmäkuuleminen LVM/421/05/2017

Lausunto liikenteen päästövähennyksistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sidosryhmiltä näkemyksiä liikenteen päästövähennyksiin liittyen. Kiitämme mahdollisuudesta lausua näkemyksemme ja toteamme lausuntonamme seuraavaa:

Energiateollisuus pitää liikenteen päästöjen vähentämistä keskeisenä ratkaisuna Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Vuonna 2016 EU asetti Suomen päästökaupparektorin ulkopuoliselle sektorille tavoitteeksi vähentää CO₂ päästöjä 39% vuoteen 2030 mennessä. Energiateollisuus katsoo, että taakanjakosektorin päästövähennystavoite on haastavin ilmastopoliittinen asia lähivuosikymmenenä. Tavoitteeseen pääsemiseksi on mm. öljyn käyttöä liikenteessä voimakkaasti vähennettävä. Koska päästöjen vähennyspotentiaalia löytyy erityisen paljon nimenomaan liikenteestä verrattuna esimerkiksi maatalouteen tai erillislämmitykseen, olisi liikenteen CO₂-päästöjä vähennettävä huomattavasti yli 40%.

Liikenteen sähköistyminen on globaalisti kasvava trendi, jossa Suomen on oltava aktiivisesti mukana. Liikenteen sähköistämällä saavutetaan EU:n Suomelle asettamia CO₂ -päästövähennystavoitteita, parannetaan kaupunkien ilmanlaatua, vähennetään liikenteen melua ja saavutetaan terveyshyötyjä. Sähköautoilu vähentää primäärienergiankulutusta, koska sähkömoottori on merkittävästi polttomoottoria energiatehokkaampi. Lisäksi uusi teknologia luo globaaleja uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu osaavana teknologiamaana ja myös liikenteen sähköistämisessä suomalaiselle osaamiselle on kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiseksi luodaan asianmukaiset puitteet Suomessa.

Päästöjen vähentämisen nopeuttamiseksi Suomessa tulisi ottaa käyttöön strategiassa linjattu määräaikainen tuki päästöttömien autojen saamiseksi liikenteeseen. Myös jakeluvelvoitetta on kehitettävä siten, että se voidaan täyttää myös muilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla.

Biopolttoaineet ovat tärkeä keino päästöjen vähentämisessä etenkin lyhyellä aikavälillä, kun nykyinen polttomoottoreihin perustuva autokanta on vielä käytössä. Erityisen tärkeä rooli biopolttoaineilla on näkemyksemme mukaan sellaisissa käyttökohteissa, joissa akkuteknologia ei toistaiseksi ole vielä riittävän kehittynyttä, kuten lento-, laiva- ja raskaassa liikenteessä. Biopolttoaineita tulisin kehittää nimenomaan näihin käyttökohteisiin.

Seuraavassa yksityiskohtaiset vastaukset lausuntopyyntöä esitettyihin kysymyksiin:

1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Yleisesti ottaen strategiassa on tunnistettu oikeita keinoja päästövähennysten toteuttamiseksi, mutta toimeenpano pitäisi tehdä mahdollisimman nopeasti ja tavoitteet ovat osittain vaatimattomia 39% CO₂ vähennystavoitteeseen nähden.

Strategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa. Näkemyksemme mukaan tavoite tulisi olla suurempi, jotta päästövähennystavoitteet varmasti saavutettaisiin ja taattaisiin päästöjen vähentymisen pitkäjänteinen kestävä kehitys myös vuoden 2030 jälkeen. Energiategiollisuus on toistanut viesteissään, että tavoite vuodelle 2030 tulisi olla 400 000 sähköautoa.

Strategiassa todetaan, että *“...vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen tarvitsee riskitukea, jonka vuotuiseksi tarpeeksi arvioidaan vuosina 2018–2021 noin 25 milj. euroa.”* Kyseinen 100M€ tuki on erittäin tärkeä, jotta sähköautoilu saadaan Suomessakin liikkeelle. Toistaiseksi sähköautojen hankintahinta on vielä korkeampi kuin polttomoottoriautojen, joten tuella kompensoitaisiin tätä hintaeroa. Esitämme, että kyseinen tuki otettaisiin käyttöön mahdollisimman pian. Käytännössä ehdotamme seuraavia keinoja:

1. Hankintatuki sähköauton ostajalle
 - 4 000 € hyvitys uuden täyssähköauton hankintahinnasta
 - 2 000 € hyvitys ladattavan hybridin (<50g CO₂/km) hankintahinnasta
2. Vähäpäästöisten työsuhteautojen verotusarvon laskentamuutos
 - Vähäpäästöisten työsuhteautojen määräaikaisella veromuutoksella voidaan edistää sähköautojen käyttöönottoa ja jälkimarkkinaa nopeasti ja kustannustehokkaasti. Korkeintaan 500€/kk verotusarvon kompensointi kohdistetaan alle 50g CO₂/km päästäville autoille ja sillä kompensoidaan päästöttömän auton korkeampaan hankintahintaan perustuvaa korkeampaa verotusta.
 - Lineaarinen verotusarvon alennus, enintään 500 €/kk kun päästöt <50g CO₂/km
 - Voidaan toteuttaa kustannusneutraalina toimenpiteenä

Määräaikaiset tukikeinot ovat tärkeässä asemassa, jotta sähköautoilulle saadaan Suomessa alkusysäys. Akkuteknologian kehittyessä ja sähköautojen valmistusmäärien kasvaessa hankintahinnat laskevat ja sen myötä tukia ei myöhemmin enää tarvita.

Positiivisia esimerkkejä onnistuneesta ohjauspolitiikasta löytyy mm. Norjasta, Ruotsista ja Hollannista. Esimerkiksi Norjassa uusista myytävistä autoista 35% on sähköautoja, kun Suomessa vastaava luku on noin 1%. Sähköisen liikenteen nopea kehitys on Suomen elinkeinoelämän kannalta tärkeää, jotta suomalaiset toimijat saavat kotimarkkinan teknologian kehittämistä ja tuotteistusta varten (esim. latauspalvelut, älyliikenteen ratkaisut). Sähköinen liikenne tukee myös älykkään energiarjestelmän kehitystä ja sitä kautta mm. energiatehokkuutta, kysyntäjoustoa ja uusiutuvan energian käyttöä.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Strategian mukaan *“Pidemmällä aikajänteellä biopolttoaineiden käyttö painottuu todennäköisesti lento- ja laivaliikenteeseen sekä raskaaseen liikenteeseen, joissa muita vaihtoehtoja uusiutuvan energian lisäämiseksi on vähemmän tarjolla.”* Tuemme tätä ajatusta. Henkilöliikenteessä sähköautot ovat globaalisti kasvava valtavirran ratkaisu. Raskaassa liikenteessä sekä laiva- ja lentoliikenteessä akkuteknologia ei kuitenkaan ole vielä riittävän kehittyntä, joten biopolttoaineet tulisivat kohdistaa nimenomaan näihin kohteisiin.

Etenkin kaupunkien jakelu- ja bussiliikenteessä akkuteknologian hyödyntäminen päästöjen vähentämisessä on jo nykyisin mahdollista. Esimerkiksi sähköbussien avulla saadaan kaupunkien ilmanlaatua parannettua ja melutasoa alennettua. Sähköbussit ovat käyttökustannuksiltaan edullisempia kuin polttomoottorilla varustetut autot. Bussien hankintahinta on kuitenkin vielä kalliimpi kuin polt-

tomoottoriauton. Lisäksi sähköbussit tarvitsevat toimiakseen kunnollisen latausinfra. Nähdäksemme myös kaupunkien jakelu- ja bussiliikenteen sähköistämiseen tarvittaisiin alkusysäyksen varmistamiseksi poliittisia ohjauskeinoja.

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Energiatoteellisuus pitää tärkeänä, että liikenteen sähköistämistä edistetään nestemäisten biopolttoainien ohella. Jakeluvaihtoehtona on kehitettävä siten, että se voidaan täyttää myös muilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

4.1 millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikänsä alentamista tulisi edistää?

Autokannan uudistamista tulisi edistää edellä kuvatun mukaisesti asettamalla erittäin vähäpäästöisille autoille määräaikainen hankintatuki ja kehittämällä työsuhteautojen verotusta siten, että se suosii vähäpäästöisiä autoja. Yksi vaihtoehto olisi jatkaa romutuspalkkiokampanjaa ja siinä yhteydessä ohjata kuluttajia hankkimaan romutetun auton tilalle erittäin vähäpäästöisiä tai päästöttömiä autoja.

Autokannan uudistamiseksi tulisi harkita myös erilaisia verotuksellisia keinoja mm. autoveron, ajoneuvoveron, käyttövoimaveron ja polttoaineverojen osalta.

4.2 miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

Määräaikaisella hankintatuella ja työsuhteautojen verotuksen kehittämisellä. Ks. yksityiskohtat vastauksesta 1.

4.3. miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Olemassa olevan autokannan päästöjä voidaan vähentää mm. biopolttoaineilla. Pitkäläisen liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta on kuitenkin tärkeämpää keskittyä siihen, että autokantaa saadaan nopeasti uudistettua päästöttömäksi ja erittäin vähäpäästöiseksi. Nähdäksemme on kansantaloudellisesti järkevää kehittää liikennejärjestelmää jo hyvissä ajoin samaan suuntaan, mihin autoteollisuus ja globaali kehitysikin etenevät.



5) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

Autojen käyttöastetta saataisiin alennettua kehittämällä yhteiskäyttöpalveluita. Ruuhkamaksut voivat olla yksi mahdollinen ratkaisu kaupunkien automäärän hillitsemisessä. Jos ruuhkamaksut otetaan käyttöön, tulisi maksun suuruus kytkeä vahvasti auton päästöihin.

6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

CO₂-päästöjen lisäksi polttomoottoriautoista aiheutuu merkittävä määrä muita päästöjä kuten typenoksideja, hää ja erilaisia pienhiukkasia. Nämä ovat terveydelle haitallisia ja heikentävät erityisesti kaupunkien ilmanlaatua. Suomi on sitoutunut vähentämään näitä päästöjä päästökattodirektiivin velvoittamana ja typenoksidien päästövähennys on erityisen vaativa liikennesektorilla (SYKE ISPA 2014). Liikenteen päästöjen vähentäminen on siis tärkeää myös kansanterveyden ja hoitokustannusten näkökulmasta.

Liikenteen käyttövoimien päästöjen vertailussa on tärkeä huomioida moottoreiden energiatehokkuus ja se, että polttoaineidenkin tuotannosta aiheutuu päästöjä. Alla asiaa havainnollistava kuva:

| | TUOTANTO | KÄYTTÖ | YHTEENSÄ g CO ₂ /km |
|---|-----------|------------|--------------------------------|
|  | 19 | 0 | 19 |
|  | 23 | 119 | 142 |

YHTEENVETO

Energiateollisuus pitää erittäin tärkeänä, että liikenteen päästöjä vähennetään Suomessa. Päästöjen vähentämisen kustannuksia ja eri teknologioita vertailtaessa on tärkeää huomioida työn pitkäjänteisyys ja globaali kehitys. Näkemyksemme mukaan liikenteen päästöjen vähentäminen voidaan henkilöautoliikenteessä toteuttaa tehokkaasti sähköautojen määrää kasvattamalla. Tämä edellyttää määrällisiä ohjauskeinoja, koska sähköauton hankintahinta on vielä toistaiseksi polttomoottoriautoa kalliimpi. Biopolttoaineilla näemme olevan tärkeä rooli lyhyellä aikavälillä nykyisen autokannan päästöjen vähentämisessä ja pidemmällä aikavälillä lento-, laiva- ja raskaan liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Ystävällisin terveisin

Esa Niemelä
Energiateollisuus ry