

Asia: VN/1453/2025

Lausuntopyyntö pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- ja etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse

-

1) Huomioita pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustalla olevista vaihtoehtoisista skenaarioista (suunnitelman luku 2)

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman skenaariot ovat pääsääntöisesti selkeästi esiteltyjä ja perusteltuja.

Yhteiskunta edellä (PPL) -skenaarion osalta skenaarion esittelyn ja toimialakohtaisten johtopäätösten välillä on näkemyksemme mukaan jonkin verran ristiriitaisuutta. Skenaarion kuvauksessa korostaan yksilöiden ja yhteisöjen huomioimista päätöksenteossa ja paikallisten ratkaisujen merkitystä.

Kappaleessa 3.3 Liikenne skenaarion nimi on muuttunut hajautetun yhteiskuntarakenteen skenaarioksi ja oletuksena on lyhyemmät etäisyydet. Tekstistä ei täysin avaudu, mihin näkemys lyhyemmistä etäisyyksistä perustuu.

2) Huomioita toimialakohtaisista etenemisvaihtoehdoista (suunnitelman luku 3)

Tieliikenteen päästökehitykseen vaikuttavat tekijät

Kappaleessa 3.3 käsitellään liikennettä. Luonnoksessa on ansiokkaasta tunnistettu useita tieliikenteen päästökehitykseen vaikuttavia tekijöitä.

Huomioimatta on jäänyt autokannasta poistuvien autojen määrä ja niiden ikä. 2020-luvulla autokannasta on poistunut romutuksen kautta vuosittain keskimäärin 82 000 autoa, josta henkilöautojen poistuma on 74 000 autoa. Romutettavien autojen keski-ikä vuonna 2024 oli 22,8 vuotta. Kierrätysikä on noussut joka vuosi vuodesta 2018 lähtien.

Kierrätettävien autojen määrä ja keski-ikä ovat merkittäviä tekijöitä liikenteen päästökehityksen kannalta. Romutettavien autojen keskipäästö on tällä hetkellä 210 g/km.

Liikenne PPL-skenaariossa

PPL-skenaarion osalta emme tunnista, mihin oletus lyhyemmistä etäisyyksistä perustuu ja miten ajosuoritteet ja henkilö- ja tavaraliikenteessä vähenisivät. Skenaario ei kuvauksen perusteella mielestämme kuvannut tilannetta, joka keskittäisi väestön pienelle alueelle, vaan pikemminkin hajauttaisi väestöä laajemmalle alueelle ja lisäisi liikkumisen tarvetta. Näin ollen emme myöskään näe, että skenaario vähentäisi auton omistustarvetta ja pienentäisi ensirekisteröintimääriä.

Ensirekisteröintimäärien väheneminen on lähtökohtaisesti huono asia ilmastotavoitteiden kannalta. Se tarkoittaisi, että ihmiset jatkavat pidempään ajamista vanhemmilla ja enemmän päästävillä autoilla.

3) Huomioita kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ja nieluja vahvistavien menetelmien kehitysnäkymistä (suunnitelman luku 4)

4.3 Sähköistyminen

Autoalan käyttövoimaennusteessa täyssähköisten henkilöautojen osuus ensirekisteröinneissä vuonna 2030 on 70,6 prosenttia ja vuoteen 2035 mennessä kaikki ensirekisteröidyt autot ovat joko vety- tai sähkökäyttöisiä.

Ladattavien autojen osuuden henkilöautokannasta arvioidaan vuonna 2030 kasvavan yhteensä noin 27 prosenttiin ja täyssähköautojen noin 18 prosenttiin.

Sähköistymistä edistävät valmistajille asetetut päästöraja-arvot, sähköauton edulliset käyttökustannukset, kehittyvä latausverkosto, käytettyjen sähköautojen markkinoiden kasvu ja monipuolistuva sähköautojen tarjonta.

Toisaalta sähköistymistä hidastavat sähköautojen korkea hinta, jäännösarvojen heikko kehittyminen sekä akkutuotannon riittävyys ja kestävien akkumateriaalien tarve.

4.5 Vetyteknologia

Sähkölaitteita on ilmastotavoitteiden näkökulmasta järkevää käyttää ensisijaisesti lento- ja meriliikenteessä ja raskaassa liikenteessä. Samalla on kuitenkin huomioitava teollisuuspoliittinen kehitys EU-alueella. Mikäli liikenteen sähköistyminen ei etene EU:ssa suunnitellusti ja polttomoottoriautoja voidaan saattaa markkinoille vuoden 2035 jälkeenkin, tulee sähkölaitteet huomioida myös henkilöautoliikenteessä.

Autoteollisuus työllistää 13,6 miljoonaa ihmistä EU-alueella ja kattaa yli 10 prosenttia EU:n teollisista työpaikoista.

EU-alueella pohjoismaita lukuun ottamatta sähköautojen kysyntä on vielä vaatimatonta verrattuna siihen, kuinka suurta sähköautojen valmistusosuutta autonvalmistajilta vaaditaan niille asetettujen päästötavoitteiden nojalla. Mikäli sähköautojen kysyntä ei Etelä- ja Itä-Euroopan maissa kasva lähivuosina merkittävästi, saattaa EU:ssa syntyä poliittista painetta aloittaa sähkölaitteiden jakelu tähän saakka ajateltua aiemmin myös henkilöautoliikenteeseen. Tämän myötä EU:ssa voidaan jatkaa polttomoottoriautojen valmistusta, mikäli EU:n teollisuus- ja työvoimapolitiittinen intressi sitä vaatii.

Sähkölaitteiden määrällisesti suurempi ja suunniteltua aiempi jakelun aloittaminen tieliikenteessä mahdollistaisi kunnianhimoisten päästötavoitteiden saavuttamisen tieliikenteessä.

Toisaalta vastaavasti vaikeasti sähköistyvissä lento- ja meriliikenteessä päästöjen alentuminen samalla hidastuisi.

Monet jäsenmaat ovat viime aikoina vaatineet jatkoaikaa polttomoottoriautojen valmistukselle teollisuus- ja työvoimapolitiittisten näkökohtien lisäksi myös EU:n omavaraisuusintressi huomioiden. Kiina hallitsee ajovoima-akkujen valmistusketjua. Mikäli Eurooppa ei pysty vuoteen 2035 mennessä kasvattamaan omaa akku- ja puolijohdetuotantoaan arvoketjuineen merkittävästi, tulemme olemaan jatkossakin riippuvaisia Kiinasta. Tulevaisuudessa sähköpolttoaineiden tuotannon laajamittainen käynnistäminen ja jakelun aloittaminen myös tieliikenteessä on siis skenaario, joka on syytä huomioida Suomessakin. Vaikka sähköpolttoaineiden tuotannon skaalaaminen tarvittaviin tuotantomääriin on vielä monin tavoin haasteellista, voi skenaario tarjota Suomelle myös positiivisia näkymiä, aivan kuten ilmastosuunnitelmassa todetaan.

4) Puuttuuko suunnitelmassa kuvattujen kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ja nieluja vahvistavien menetelmien joukosta joku keskeinen menetelmä (suunnitelman luku 4)?

-

5) Muita huomioita pitkänaikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

-

Hietala Hanna
Autotuojat ja -teollisuus ry