

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)

-

2) Huomioita toimialakohtaisista etenemisvaihtoehtoista (suunnitelman luku 3)

Autoalan Keskusliitto (AKL) kiittää mahdollisuudesta lausua Suomen kansallisen pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaluonnoksesta.

Huomioita toimialakohtaisista etenemisvaihtoehtoista (Liikenne)

Suunnitelmaluonnoksen mukaan tieliikenteen päästökehitykseen vaikuttavat eri käyttövoimien rekisteröintiosuudet, ajoneuvojen ensirekisteröintien ja maahantuontien kokonaismäärä, ajosuoritteiden määrä sekä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuorituksen tavoitetaso. Sähköistyminen on keskeinen keino päästöjen vähentämisessä erityisesti kaupunkiliikenteessä ja

henkilöautoissa. Suunnitelmaluonnoksessa on perustellusti huomioitu, että raskaan liikenteen sähköistäminen etenee hitaammin ja on huomattavasti henkilöliikennettä haastavampaa.

Liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen edellyttää monipuolisia toimia, jotka nopeuttavat autokannan uusiutumista. Huolimatta siitä, että ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä on Suomessa suhteellisen korkea, autokannan hidas kierto hidastaa liikenteen päästövähennysten etenemistä. Liikenteen päästövähennysten nopeuttamiseksi autokannan kierron nopeuttaminen on tärkeää. Autokannan vähähiilistämiseksi oleellista on mm. kuluttajakysynnän vahvistaminen vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa, latausinfraan kehittäminen, teknologianeutraalisuus päästötavoitteiden saavuttamisessa sekä yritysten ajoneuvokannan päästöjen alentamisen tukeminen. Toimet, joilla kannustetaan yritysten päästöttömiin ajoneuvoihin siirtymistä ovat keskeisiä päästötavoitteiden saavuttamiseksi, sillä yritysten osuus uusien autojen ensirekisteröinneistä on Suomessa noin 56 prosenttia.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä tärkeää on vaihtoehtoisten käyttövoimien ja biopolttoaineiden osuuden lisääminen sekä autokannan keski-ikä ja romutusiän kehityksen kääntäminen alenevaksi. Liikenteen päästökaupan huutokauppatuloja tulee kohdentaa liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen. Yritysten kannalta merkittäviä ovat pitkäjänteiset investointimahdollisuudet ajoneuvokannan uudistamiseen, liikenteen sähköistymiseen sekä lataus- ja jakeluinfraan. Jakeluvaihtoimen käyttö on yksittäisenä päästövähennyskeinona tehokas, mutta mikäli sen käyttö poliittisista tai taloudellisista syistä on rajoitettua, on vastaavasti panostettava monipuolisesti muihin päästövähennystoimiin. Olennaista on vaikuttaa siihen, että kotitalouksien ja yritysten on kannattavaa hankkia käyttöönsä vähäpäästöisempiä kulkuvälineitä. Liikenteen verotus on jakeluvaihtoimen ohella vaikuttavin tieliikenteen päästötoimi. Liikenteen verotuksen uudistamisessa on säilytettävä vahva ympäristötavoitteiden mukainen ohjaus, ja erityisen tärkeää on, ettei vähä- ja nollapäästöisille ajoneuvoille aseteta uusia verorasitteita.

AKL pitää tärkeänä, että ilmastopolitiikassa huomioidaan teknologianeutraali lähestymistapa

Etenkin raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymässä teknologianeutraalisuus on oleellista. Kaasu ja uusiutuvat polttoaineet ovat sähkön ja vedyn lisäksi potentiaalisia käyttövoimavaihtoehtoja raskaassa liikenteessä. Diesel tulee säilymään raskaan liikenteen käyttövoimana vielä pitkään. Tämä on hyvä huomioida suunnitelmassa. Suomessa tavaroiden, palveluiden ja henkilöiden liikkuminen perustuu vahvasti kumipyöräliikenteeseen, mikä on merkittävä osa Suomen kilpailukykyä. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa täyssähköistyminen ei ole kaikkialla taloudellisesti kannattavaa. Paikallisesti tuotetut biopohjaiset polttoaineratkaisut olisivat järkeviä ja tukisivat paikallista elinkeinon harjoittamista useilla toimialoilla.

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

-

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

Ilmastosuunnitelmaluonnoksen menetelmäkuvausta täydentävinä aiheina AKL nostaa esiin seuraavat:

Elinkaarensa päässä olevien huonokuntoisten ja suuripäästöisten autojen romutus

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä merkittävä rooli on autokannan uudistumisella, johon vaikuttaa paitsi uusien vähäpäästöisten autojen lisääntyminen myös vanhojen huonokuntoisten ja suuripäästöisten autojen poistuminen autokannasta ja päätyminen asianmukaiseen käsittelyyn aiempaa varhaisemmassa iässä. Ajoneuvojen romutusikä on Suomessa eurooppalaiseen keskitasoon nähden korkea, 22,8 vuotta (vuonna 2024). Kun elinkaarensa pään saavuttanut auto toimitetaan kierrätettäväksi viralliselle vastaanottopaikalle käsiteltäväksi lainsäädännön edellyttämällä tavalla, saadaan sen valmistusmateriaalit hyötykäyttöön eikä auto enää rasita ympäristöä. Virallisessa kierrätysprosessissa noin 95 prosenttia auton materiaaleista saadaan talteen.

Raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra sekä vähäpäästöisten kalustoinvestointien tukeminen

Päästöjen vähentäminen edellyttää vähähiilisten käyttövoimien yleistymistä tavaraliikenteessä. Tuki raskaan kaluston jakeluinfra rakentamiselle on tärkeä. Tuelle on vahva tarve, sillä maantieteellisesti kattavan ja raskaan liikenteen tarpeet huomioon ottavan vaihtoehtojen käyttövoimien lataus- ja jakeluinfra kehittyminen on keskeinen liikenteen puhtaan energian siirtymän mahdollistaja. Toisin kuin henkilöautokannassa, kuorma-autokannan siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin etenee Suomessa vielä EU-keskiarvoa hitaammin. Suomessa on käytössä muita EU-maita raskaampia kuorma-autoja, joissa vaihtoehtoiset käyttövoimat yleistyvät kevyempiä painoluokkia hitaammin. Lisäksi julkinen ja yksityinen latausverkosto ei vielä ole kattava raskaan liikenteen tarpeisiin. Sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintakulut ovat selvästi kalliimpia kuin polttomoottoriautojen.

5) Muita huomioita pitkänaikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

-

Hinds Asta
Autoalan Keskusliitto