



21.4.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

## **Asia: Liikenteen päästövähennykset**

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

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

Toimenpiteiden ja tavoitteiden tasapainoa on vaikea arvioida, koska toimenpiteet ovat kovin yleisellä tasolla eikä niiden toteutumisen edellytyksiä tai kustannuksia ole kattavasti arvioitu. Yleensä ensin arvioidaan toimenpiteet ja niiden kansantaloudelliset vaikutukset ja sen perusteella määritellään tavoitteet. Nyt on otettu annettuna tavoite ja yritetään keksiä jälkikäteen toimenpiteitä. Tällainen ei ole hyvää suunnittelua.

Liikenteen osalta tavoitteita ja toimenpiteitä pitää arvioida päätöksenteon perusteeksi suhteutettuna muihin toimialoihin ja niiden sopeuttamisen kustannuksiin ja vaikutuksiin kansantaloudelle. Kyse on silloin analyttisestä teknistaloudellisesta laskennasta eikä mielipiteestä tai poliittisesta arvioinnista.

### **2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi**

Suomi on teollisesta ja tuotannollisesta rakenteesta johtuen raskaan liikenteen maa. Kun liikenteen osuutta päästövähennyksissä arvioidaan ja toimenpiteitä toteutetaan, niin ne tulee suhteuttaa eri liikennemuotojen välillä niiden päästövaikutuksen suhteen. Strategiassa henkilöautoliikenteen osuus on tässä tarkastelussa ylipainotettu.

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

Biopolttoaineiden osalta toimet ja niiden riittävyys ovat riippuvaisia siitä, mitä muilla alueilla tehdään. Joka tapauksessa olennaista on, ettei kustannuksia nosteta nykytasolta, ja että kaikkiin ajoneuvoihin on saatavilla niihin soveltuvaa polttoainetta. Jonkin polttoainelaadun, kuten 98E:n, lopettaminen sitä käyttävästä ajoneuvokannasta eroon pääsemiseksi ei ole hyväksyttävää, vaikka se näyttäisi houkuttelevan joitakin alan toimijoita.

Suomen tulee seurata tarkasti ajoneuvokaluston ja eri käyttövoimien kehitystä muissa maissa ja välttää omaa muista eriytyvää Suomen mallia, joka johtaa pienellä markkinalla kansainvälisen kilpailun puuttuessa toimimattomaan markkinaan ja markkinahäiriöihin. Meillä käytettävien tuotteiden tulee olla saatavuudeltaan laajasti maailmanmarkkinoilla tarjolla ja sinne sellaisenaan myytävissä, eikä niitä pidä täällä kustannuksia korottavalla tavalla verotuksella syrjiä tai ohjata esimerkiksi kansallisista elinkeinopoliittisista syistä johtuen.

- 4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?  
+ millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikänsä alentamista tulisi edistää?  
+ miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, veti- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?  
+ miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?**

Autokantaa voidaan uusia alentamalla hallitusti autoveroa. Nyt alentaminen tapahtuu hitaasti ja vuoden 2030 tavoitteiden takia tahtia pitää nopeuttaa. Pitää kuitenkin muistaa, että Suomi on autojen lukumäärällä asukasta kohden arvioituna EU:n autoistuneimpia maita. Tämä tarkoittaa, että meillä on paljon kahden ja kolmen auton talouksia. Vanhin autokanta on juuri näitä kakkos- ja kolmosautoja. Niiden pääoma-arvo on pieni ja ajosuorite vähäinen. Näiden autojen uusiutuminen ei ole käyttäjien taloudellisesta asemasta johtuen välttämättä lainkaan mahdollista. Jos näiden ajoneuvojen verotusta kevennetään, niin lisääntyneet varat menevät muihin elinkustannuksiin. Jos taas niiden verotusta kiristetään, niin ajoneuvon vaihtamiseen tai hankintaan on vähemmän rahaa käytettävissä. Nämä autot ovat 99 %:sti käytetty loppuun, mikä näkyy niiden hankintahinnoissa, vaikkakin nykytrendin mukaisten väittämien mukaan ne ovat olleet vain viisiprosenttisesti käytössä.

Uusien teknologioiden yleistymisen vauhdittaminen vaatii merkittäviä taloudellisia panostuksia, mutta Suomella ei taida olla siihen varaa. Sähköautoilun edelläkävijämaa Norjassa on noin 120 000 sähkökäyttöistä autoa, joista reilut 90 000 on täyssähköautoja. Norjassa sähköautoilua on tuettu jo 1990-luvulta alkaen, mutta vasta aivan viime vuosina sähköautojen rekisteröinnit ovat lähteneet jyrkkään kasvuun. Kasvun taustalla on tarjonnan parantumisen lisäksi merkittävät verohelpotukset ja muut tuet. Kun huomioidaan vielä se, että ostovoima on vauraassa Norjassa selvästi Suomea korkeampi, asia näyttää aivan eri valossa.

Norjassa täyssähköautosta ei makseta lainkaan autoveroa eikä arvonlisäveroa, minkä lisäksi vuotuinen ajoneuvovero on selvästi alempi kuin polttomoottoriautoilla. Tästä syystä sähköautot ovat huomattavasti edullisempia hankkia ja ylläpitää kuin bensiini- ja dieselautot. Esimerkiksi 1,6-litraisella TDI-dieselmotorilla varustettu Volkswagen Golf maksaa Norjassa vajaat 38 000 euroa ja Suomessa 29 000 euroa. Ostovoimaan suhteutettuna Norjassa myytävän Golfin hinta olisi Suomessa vajaat 23 000 euroa. Sähköauto Nissan Leaf Visia 24 kWh maksaa puolestaan Norjassa 22 746 euroa ja Suomessa 34 990 euroa. Ostovoimakorjatulla hintavertailulla Norjassa myytävä Leaf maksaisi Suomessa vajaat 14 000 euroa. Suomalaisten ostovoima suhteessa norjalaisten ostovoimaan oli Tilastokeskuksen tilastojen mukaan 60,6 % vuonna 2014.

Norjassa Nissan Leaf ja yksilitraisella bensiinimotorilla varustettu viisiovinen Ford Fiesta maksavat saman verran. Suomessa Leafin hinnalla saa kaksi Fiestaa ja vielä jää lähes 5000 euroa ylimääräistä. Ei ole ihme, että Norjassa sähköautoja myydään enemmän kuin Suomessa.

Lisäksi sähköautoista maksetaan Suomessa käyttövoimaveroa, minkä takia vuotuinen ajoneuvovero on useimmiten kovempi kuin bensiinimotorisella autolla.

Norjassa sähköautoilijoiden ei tarvitse maksaa myöskään tietulleja eikä lauttamaksuja, minkä lisäksi kaupunkien keskustoissa on sähköautoille varattuja ilmaisia pysäköintialueita ja bussikaistat ovat sähköautoilijoiden käytössä. Vauraassa Norjassa monet ovatkin hankkineet sähköauton toiseksi autokseen. Tällä sähköautolla hyödynnetään sitten kaupunkimatkalla bussikaistojen käyttöoikeus ja ilmaiset pysäköintipaikat.

Hankintahinnan ja vuotuisten maksujen lisäksi sähköautojen yleistymiseen vaikuttaa moni muukin asia. Esimerkiksi Norjan autojärjestö NAF:n tekemän kyselyn mukaan ihmisiä mietityttää epävarmuus ylläpitokustannuksista, autojen arvon aleneminen, akkujen kestävyys, latausasemat sekä toimintamatka. Autoliitosta kysytään samantyyppisiä asioita Suomessa. Norjassa yksi iso kysymysmerkki kuluttajien keskuudessa on se, kuinka pitkään sähköautoille myönnetään erilaisia helpotuksia.

Sähköautoilun käyttöönotto edellyttää myös merkittävää panostusta sähköjakeluverkkoon ja kiinteistöjen omaan sähköverkkoihin. Tammikuussa 2017 kehoitettiin pakkasäällä autoilijoita välttämään auton esilämmitystä sähkötuotantokapasiteetin ja jakeluverkon ylikuormittumisen takia. Juuri näissä olosuhteissa sähköauton suorituskyky laskee merkittävästi ja sen takia esimerkiksi

niiden esilämmittäminen on välttämätön toimenpide. Sähköautojen osalta keskeinen tavoite on löytää tekninen ratkaisu niiden pikalataukseen rajallisen toimintakyvyn varmistamiseksi. Pikalataus taas edellyttää sähköverkolta ja sähkötuotannolta entistä suurempaa suorituskykyä.

Sinänsä sähkön kulutuksen kannalta henkilöauto on varsin kilpailukykyinen esimerkiksi raitiovaunuun verrattuna. Kun sähkökäyttöinen viisipaikkainen e-golf kuluttaa kokonaisuudessaan 0,127 kWh kilometrillä, niin raitiovaunu Helsingissä kuluttaa 0,277 kWh per matkustajakilometri.

Hallituksen tavoite 250 000 sähköauton autokannan toteuttamisesta hankintatuella edellyttää miljardiluokan tukea. Se ei ole järkevä tapa toteuttaa 2030 vuoden tavoitteita. Lisäksi tulee muistaa se, että ladattavien hybridautojen mahdollistama päästövähennys edellyttää sitä, että niissä myös todellisuudessa käytetään vaihtoehtoisia polttoaineita. Sama koskee etanoliautoja.

Vety ja kaasuautojen suosiminen vaatii myös merkittävää panostusta autokantaan ja jakeluverkkoon. Vetyautomarkkinaa ei ole vielä edes olemassa eikä vedylle ole jakeluverkkoa. Kaasunkin osalta jakeluverkko on vielä kehitysvaiheessa.

Olemassa olevan autokannan päästöjä voidaan vähentää biopolttoaineiden osuutta lisäämällä. Tässäkin asiassa tulee helposti vastaan Suomen vanha autokanta, johon biopolttoaineet eivät välttämättä sovellu. Liikenne ei myöskään ole itseisarvo vaan seurausta muun muassa maankäytöstä - kaavoituksesta ja rakentamisesta, joissa päätösvalta on yhteiskunnan monopoli. Tiiviimpi kaupunkirakentaminen vähentää myös liikennettä.

Mikäli autokantaa uusitaan niin, että autojen elinkaari lyhenee, seurauksena on liikkumisen kustannusten nousu. Auton hinnan tai pääoma-arvon lasku on keskimäärin puolet auton käyttökustannuksista. Mikäli tämä kuoletusaika lyhenee, nousevat kustannukset.

**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?**

Suomi on pinta-alaltaan suuri ja harvaan asuttu ohuiden henkilö- ja tavaraliikennevirtojen maa. Tehokasta ja toimivaa vaihtoehtoista liikennejärjestelmää on vaikea järjestää näissä olosuhteissa. Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti ja ympäristöhyötyjen kannalta tehokkaasti on mahdotonta, jos ei ole joukkoja. Suomessa tämä tilanne on tosiasia haja-asutusalueella ja jopa monissa meidän mittakaavassa suurissa kaupungeissa ja niiden välittömässä ympäristössä.

Henkilöautoliikenteen kasvua voidaan hillitä rakentamalla kaupungeista kaupunkeja, kuten ennen toista maailmansotaa tehtiin. Helsingin niemellä eli keskustassa tämä on toteutunut ja autoliikenne on vähentynyt 1970-luvulta lähtien.

Kaupungit on rakennettu 1950 luvulta lähtien väljiksi ja tavoitteena on ollut ylläpitää koko Suomen kaupunkiseutujen hajanaista yhdyskuntarakennetta. Tämä on johtanut liikenteen lisääntymiseen niin työ-, asiointi-, harrastus-, kuin vapaa-ajanmatkoilla. Kuvaavaa on, että Uudellamaalla, joka on Suomen väkirikkain alue, tehdään valtakunnan pisimpiä työmatkoja. Edes siellä ei ole onnistuttu kattavan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamisessa, vaan liikenteen lisääminen on ollut ratkaisu hajanaisen rakenteen toimimattomuuteen.

Vasta aivan viime vuosina on herätty kaupunkialueiden täydennysrakentamiseen. Valitettavasti tämä kehitys ei näytä riittävän ratkaisemaan liikenteelle asetettua päästötavoitetta. Oma haasteensa on se, että suomalaisten asumisen ihanteet ja tavoitteet muuttuvat hitaammin, kuin uudet visiot kaavoituksesta ja rakentamisesta odottavat tapahtuvan.

Uusi tekniikka tuo mukanaan mahdollisuuden monipuolistaa auton käyttöä, hankintaa ja omistamista. Siten myös täyttöastetta on mahdollista kasvattaa. Ratkaisevaa on se, miten ihmiset ottavat palvelut käyttöönsä. Olennaista on, että palvelut ovat muun muassa helppoja, turvallisia ja kustannustehokkaita käyttää.

Pyöräilyn ja kävelyn osuus on tällä hetkellä 4 % eikä osuutta lisäämällä voida ratkaista päästöongelmaa. Pyöräilyä voidaan tehdä houkuttelevammaksi rakentamalla pyöräteitä, mutta jos pyörät tuodaan autoliikenteen sekaan ja nopeusrajoitukset lasketaan 30 km/h:ssa, niin autojen päästöt kasvavat.

Liikenteen sujuvuus vaikuttaa sen kokonaispäästöihin. Infrastruktuuria rakentamalla ja kehittämällä sujuvuutta voidaan parantaa muun muassa poistamalla liikenteen pullonkauloja.

## 6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Kysymys on maailmoja syleilevä. Tämä riippuu täysin siitä, mitä keinoja otetaan käyttöön. Liikenteen suorien päästöjen vähentäminen voi väärin valituilla keinoilla johtaa epäsuorien päästöjen lisääntymiseen.

### Lopuksi

Kansantaloudelliset vaikutukset ovat myös keskeinen asia. Kansalaisille ja yrityksille pitäisi kertoa, mitä tämä kaikki maksaa ja miten se aiotaan rahoittaa. Strategian tavoitteet edellyttävät merkittäviä teknologisia edistysaskelia polttoaineissa, ajoneuvoissa ja digitaalisissa palveluissa. Tämän lisäksi edellytyksenä on, että käyttäjillä on taloudelliset edellytykset ottaa nämä käyttöön. Tähän vaikuttaa merkittävästi myös liikennesektorin ulkopuolinen yleinen taloudellinen kehitys. Monien muuttujien kokonaisarviointi on vaikeaa, jos ei mahdotonta, vuoteen 2030 ulottuvalla aikajanelalla. Keskeistä on kuitenkin se, että Suomi löytää ratkaisut, joilla ei heikennetä yritysten toimintaedellytyksiä ja kotitalouksien toimeentuloa ja elämän laatua.

Strategian tavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös tutkittua tietoa siitä miksi ihmiset valitsevat nykyiset liikkumismuotonsa. Oman auton käytön taustalla ovat ajankäyttö, kustannukset, yleinen turvallisuus, joustavuus ja osalla meistä myös mukavuudenhalu ja ajamisen nautinto. Mikäli ei tiedetä ja ymmärretä miksi ihmiset toimivat, kuten toimivat ja kuvitellaan toiminnan olevan aina rationaalista, oikeiden ratkaisujen löytäminen on hakuammuntaa.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry