



Liikenne- ja viestintäministeriö, kirjaamo@lvm.fi
Valtiovarainministeriö, leo.parkkonen@vm.fi

Viite: Sidosryhmäkuuleminen 28.3.2017, LVM/421/05/2017

Liikenteen päästöjen vähentämiskeinot

- Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuojat ry:n lausunto parlamentaariselle liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle

Kiitämme mahdollisuudesta esittää autoalan elinkeinojärjestöjen ja edustamiemme sidosryhmien näkemyksiä liikenteen päästöjen vähentämiskeinoista. Olemme tähän lausuntoon koonneet näkemyksiämme ilmasto- ja energiastategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttamisen edellyttämistä toimenpiteistä.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä on vuosina 2005–2015 vähentynyt 13 %. Näillä näkymin Suomi tulee saavuttamaan EU:n asettamat aikaisemmat vuotta 2020 koskevat tavoitteet, jotka edellyttivät Suomen vähentävän vuoteen 2020 mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 16 % vuoteen 2005 nähden. Uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 36 % vuosina 1995–2005, ja päästöjen on tulevana vuosina ennakoitu vähenevän 2–3 % vuodessa.

Liikenne on päästökaupan ulkopuolisista sektoreista suurimpia. Liikennesektorille asetettu vuotta 2030 koskeva 50 prosentin vähentämistavoite on korkea, joka toisaalta indikoi myös sitä, että Suomessa on oltava valmiuksia tehdä liikennesektorilla nopeita ja suuria toimia päästöjen vähentämiseksi. Ominaispäästöt ovat 2000-luvulla liikennesektorilla vähentyneet nopeammin kuin päästökauppasektorin toimialoilla. Asetetun kansallisen tavoitteen saavuttaminen edellyttää monia erilaisia päästövähennystoimia, sillä päästöt syntyvät käytännössä miljoonista eri päästölähteistä. Autoala tukee kansallista hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitetta ja Pariisin ilmastositoumuksen yleistavoitteita ja on mukana omilla toimillaan tieliikenteen päästöjen vähentämisessä.

On olennaisen tärkeää, että liikenteeseen kohdennettavat toimet eivät saa heikentää Suomen kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia. Liikenne ei sektorina ole itsenäinen toimiala, vaan johdettua kysyntää, joka riippuu elinkeinoelämän ja muun yhteiskunnan tarpeista. Päästöjen vähentämiseen liittyvien toimenpiteiden suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen. Toimenpiteet eivät saa heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tai kansalaisten liikkumismahdollisuuksia. Kuljettamisen ja liikkumisen kustannukset eivät saa kasvaa, jotta ilmastositoumuksen hyvinvointi- ja kilpailukykyvaikutukset eivät kääntyisi negatiivisiksi.

Suunniteltavien päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulee olla tekniikkaneutraaleja, jotta ne eivät aiheuttaisi teknologiariippuvaisia markkinahäiriöitä tai jarruttaisi päästöjen vähentämiseen ja energiatehokkuuden parantamiseen teknologista kehitystä. Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittymistä on hyvin haastavaa arvioida, ja ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille teknologisille innovaatioille. Tähän voidaan päästä vain tekniikkaneutraalein toimin.

Sidosryhmäkuulemisessa työryhmä on pyytänyt näkemyksiä erityisesti viiteen seuraavaan liikenteen päästöjen vähentämistä koskevaan kysymykseen:

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

Liikennesektorilla 50 prosentin vähentämistavoite edellyttää laajaa ja monialaista keinovalikoimaa. Tavoitetta ei tulla saavuttamaan pelkillä liikennepalveluihin ja liikennejärjestelmään kohdennettavilla toimilla, vaan tarvitaan rakenteellisia autoilun verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voitaisiin nopeuttaa. Autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää autoilun fiskaalisten verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua luopumalla autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta ja ympäristöohjauksen painopisteen yhä selvempää vaiheittaista siirtämistä käytön aikaiseen verotukseen. Strategia nostaa esille hyviä toimenpiteitä, mutta siinä esitetyt toimet eivät yksin ole riittäviä esimerkiksi tavoitteeksi asetetun sähkö- ja kaasuautojen määrän saavuttamiseksi.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Raskaan liikenteen osalta toimenpiteet jäävät melko suppeiksi lukuun ottamatta biopolttoainesten yleistymistä, jossa on raskaan liikenteen osalta tunnistettu suuri päästöjä vähentämispotentiaali. Myös kaas- ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen potentiaali on suuri erityisesti kaupunkijakelun ja kaupunkien linja-autoliikenteen päästöjen vähentämisessä.

Kuorma-autojen ajoneuvoyhdistelmien mittoja suurentamalla on mahdollista lisätä runkokuljetusten energiatehokkuutta ja vähentää ajoneuvokilometrien määrää. Esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmän pituuden kasvattaminen 32 metriin tuo merkittävää säästöä polttoaineenkulutukseen ja sitä kautta vähentää päästöjä. Kuormatilan kasvattaminen lisää mahdollisuuksia kuljetusten yhdistelyyn ja ajoneuvokilometrien vähentämiseen erityisesti kappaletavarakuljetuksissa. Mittojen ja massojen pienetkin muutokset vaikuttavat mahdollisuuksiin hyödyntää kuormatilaa tehokkaammin. Poikkeuksellisten suurien kokonaismassojen salliminen osalla tieverkkoa lisäisi muun muassa metsäteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten tehokkuutta.

Ajotavat ja auton käyttötavat vaikuttavat merkittävästi polttoaineenkulutukseen. Kuljettajaa opastavat järjestelmät ovat yleistyneet erityisesti raskaassa kalustossa ja myös henkilöautoissa kuljettajan on yhä useammin mahdollista seurata polttoaineenkulutusta eri ajotilanteissa. Ajotavalla ja laajemmin auton käyttötavoilla on arvioitu voitavan vähentää raskaan kaluston päästöjä jopa 15 % vuoteen 2030 mennessä. Parantamalla ajoneuvoyhdistelmien aerodynaamisia ominaisuuksia ja vähentämällä renkaiden vierintävastusta on arvioitu voitavan lisäksi vähentää hiilidioksidipäästöjä noin 5 %:lla.

Kuljetusyrityksiä tulisi kannustaa liittymään energiatehokkuussopimuksiin, joiden avulla kuljetusyritysten on mahdollista seurata polttoaineenkulutusta ja valita soveltuvia polttoaineenkulutuksen vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä, esimerkiksi kuljettajakohtaista ajotavan seurantaa. Taloudellisen ajotavan koulutuksen osuutta ajo-opetuksessa ja kuluttajaviestinnässä tulisi lisätä, sillä se on edelleen yksi huonoimmin tunnistetusta opetuksen osa-alueista.

Strategiassa on mainittu, että Suomi osallistuu raskaan kaluston valmistajia sitovien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa. Raskaalla kalustolla raja-arvojen määrittäminen on huomattavasti haastavampaa kuin henkilö- ja pakettiautoliikenteessä, sillä ajoneuvoyhdistelmiä on

lukematon määrä. Ajoneuvojen moottori, alusta, päällirakenteet ja korin ominaisuudet vaihtelevat erilaisiin kuljetustarpeisiin räätälöidyillä ajoneuvoilla. Lisäksi kuljetustapahtumat ovat hyvin erityyppisiä pitkän matkan kuljetuksista kaupunkijakeluun. Suositeltavaa olisi, että päästöjä koskevat raja-arvot voitaisiin määrittellä kuljetussuoritteeseen suhteutettuna (grammaa/tonnikilometri). EU:n valmisteleva vuonna 2019 käyttöön otettavaksi suunnitellun VECTO-työkalu tavoitteena on simuloida luotettavasti erilaisten ajoneuvokombinaatioiden energiankulutusta ja päästöjä, ja sitä on tarkoitus käyttää myös päästöjen todentamiseen. Tällä hetkellä näyttää siltä, että VECTO-järjestelmä ei ainakaan alkuvaiheessa kuvaa suurinta osaa Suomessa käytössä olevista ajoneuvoista, koska ajoneuvojen luokittelu on puutteellinen muun muassa Suomessa tyypillisten kokonaisuusmassojen ja vetotapojen sekä poikkeavien päällirakenteiden osalta. Näin ollen riskinä on, että raja-arvojen määrittelyssä käytetään ajoneuvoyhdistelmiä, jotka eivät ota huomioon Suomen erityisolosuhteita ja keskimääräistä suurempia mittoja ja massoja.

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

Näkemyksemme mukaan Suomella on erinomaiset edellytykset kehittyneiden uusiutuvia kotimaisia raaka-aineita hyödyntävien polttoaineiden tuotekehitykseen ja tuotantoon. Suomen tulisikin ajaa biopolttoaineiden jakeluelvoitetta Pohjoismaiden ja Euroopan laajuisena toimenpiteenä ja vaikuttaa aktiivisesti kehittyneiden biopolttoaineiden nostamiseksi päästöjen vähentämisen kärkitoimeksi. Jakeluelvoite on kustannustehokkain vaihtoehto biopolttoaineiden laajamittaiseen yleistymiseen, sillä se luo luontaisen kysynnän polttoaineiden biokomponenteille.

Jotta biopolttoaineiden kysyntä kasvaisi, markkinoille tulisi lisäksi saada nykyistä enemmän etanoli- ja kaasukäyttöisiä ajoneuvoja. Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että autonvalmistajille asetettavien sitovien raja-arvojen määrittelyssä otetaan huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta. Nykyiset raja-arvot eivät suosi biopolttoaineiden yleistymistä, sillä biopolttoaineiden hiilidioksidipäästöjä vähentävä vaikutus syntyy uusiutuvien raaka-aineiden kasvun aikana. Mikäli tulevaisuudessakin vain pakoputken päästä mitattavat arvot ovat raja-arvojen määrittelyn perusteena, valmistajia sitovat hiilidioksidipäästötavoitteet ohjaavat tuotekehitystä vain sähköautoihin eikä markkinoille pääse biokaasua tai bioetanolia käyttäviä autoja.

Ympäristölainsäädäntö ohjaa merkittävästi markkinoille tulevan ajoneuvoteknologian kehitystä. Päästöjen vähentämisessä painopiste on ollut haitallisten tyyppihyväksynnässä säänneltyjen päästöjen, erityisesti typen oksidien ja hiukkaspäästöjen, vähentämisessä. Lisäksi henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä on säännelty autonvalmistajille asetetuilla sitovilla raja-arvoilla, joiden tavoitevuodet ovat 2015 ja 2021. Säänneltyjen päästöjen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen keinot voivat olla vaikutuksiltaan ristikkäiset, jolloin toisen päästölajin vähentyessä hiilidioksidipäästöjen määrä kasvaa. Hiilidioksidipäästöjen raja-arvot, säänneltyjen päästöjen tyyppihyväksynnän raja-arvot ja niitä koskevat linjaukset tulisi muodostaa kokonaisuutena. Tällöin ajoneuvo- ja polttoainevalmistajien tuotekehityspanokset ja tekniset innovaatiot tukevat parhaalla mahdollisella tavalla päästöjen vähentämistä. Autonvalmistajille asetettavien päästörajoiden ja päästöjen mittausta koskevan lainsäädännön kehityksen tulisi olla pitkäjänteistä ja johdonmukaista.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikään alentamista tulisi edistää?

Autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ei ole tunnistettu mitään muita pysyviä keinoja kuin **autoveron alentaminen**. Hankinnan yhteydessä maksettava autovero vanhentaa autokantaa nostamalla keinotekoisesti autojen jäännösarvoa. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli vuonna 2016 noin 11,8 vuotta. Keski-ikä on kasvanut noin 10 prosenttia vuosina 2010–2016 ja ikääntymisen on ennakoitu jatkuvan nykyisellä verotuksella. Liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä on viime vuosien aikana kasvanut 3–4 kuukaudella vuosittain. Keskimääräinen romutusikä on kasvanut yli 20 vuoteen. Kannan keski-ikä ja keskimääräinen romutusikä ovat Euroopan korkeimpia. Autokannan ikääntymistä vahvistaa käytettynä maahantuotavien autojen suuri määrä (20 000–30 000 ajoneuvoa vuodessa), sillä käytettynä Suomeen tuodut autot ovat keskimäärin 9-vuotiaita. Liikennekäytössä oli vuoden 2016 lopussa edelleen noin 180 000 ennen vuotta 1992 käyttöön otettua ajoneuvoa.

Autokannan kiertonopeuden kasvattamiseksi ei riitä strategiassa mainittu toimenpide erittäin vähäpäästöisten ajoneuvojen verotuksen keventämisestä, koska se ei alenna ajoneuvojen keskimääräistä romutusikää. Autoveroa tulisikin määrätietoisesti alentaa vaiheittain ja hallitusti siten, että hankinnan vero siirrettäisiin pidemmällä aikavälillä kokonaan vuosiveroperusteiseksi.

Autoveron poistaminen kerralla aiheuttaisi merkittäviä haittavaikutuksia vaihto- ja käyttöomaisuuden arvonalenemana. Autovero tulee poistaa hallitusti siten, että vaikutukset kotitalouksille ja elinkeinoelämälle ovat myönteisiä. Hallittuun poistamiseen on monia keinoja. **Autoveroa voidaan esimerkiksi laskea portaittain tai se voidaan vaiheittain sulauttaa vuosiveron muodossa ajoneuvoveroon**, jolloin valtion verotuotot eivät laskisi. Vuosittaisena verona kerättävä hiilidioksidipäästöihin sidottu vero ohjaisi kysyntää pienipäästöisiin autoihin, mutta samalla autokannan kiertonopeus kasvaisi ja päästöt alenisivat huomattavasti nopeammin kuin nykyisellä verorakenteella. Tulevaisuudessa maksujärjestelmien kehittyessä vuosittainen vero voitaisiin muuttaa kilometripohjaiseksi veroksi, jolloin verotus kohdentuisi liikkumiseen eikä omistamiseen tai hankintaan.

Autoveron portaittaisen alentamisen on arvioitu vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuoden 2030 tasolla 0,4–0,6 miljoonaa tonnia. Autoveron alentamisen ei ole ennakoitu merkittävästi vaikuttavan autotiheyteen, sillä kotitalouksien autoistuminen on Suomessa jo nyt lähellä tasapainoa autoverottomien maiden autotiheyteen verrattuna. Autokannan koolla ei ole suoraa seurausyhteyttä liikennesuoritteeseen, sillä keskimääräinen autokohtainen ajosuorite vähenee autokannan koon kasvaessa.

Valtion kannalta autovero on hankalasti ennakoitava, suhdanneherkkä ja EU-oikeudellisesti hankalavero. Uusien autojen myynti vaihtelee talouskehityksen mukaan, joten taloudellisen laskusuhdanteen aikana autoverokertymä pienenee. Vuosittaiset ajoneuvokantaan sidotut verot muodostavat autoveroa stabiilimman veropohjan. Ne ovat myös kuluttajan kannalta edullisempia ja hallittavampia, sillä ne eivät kasvata autoon sitoutuvan pääoman määrää.

Henkilö- ja pakettiautojen ominaispäästöjen mittauskäytännöt muuttuvat lähivuosina olennaisesti. EU ottaa käyttöön WLTP- ja RDE-mittauskäytännöt, jotka kuvaavat aiempia laboratorioissa tehtyjä mittauksia paremmin todellisessa liikenteessä syntyviä päästöjä. Uudistuksen tavoitteena

on varmistaa, että päästöjen vähentämiseen kohdistuva tuotekehitys vähentäisi tulevaisuudessa mahdollisimman tehokkaasti ajonaikaisia päästöjä. Myös mittaussykliden uudistaminen luo muutostarpeita liikenteen päästöjen sääntelyyn ja hiilidioksidipohjaiseen vero-ohjaukseen.

Verorakenteen hallitut ja vaiheittaiset muutokset tulisi aloittaa mahdollisimman pian, jotta autokannan uusiutumista voitaisiin nopeuttaa – nykyisestä autokannasta lähes kolmannes on nykyisellä kannan uusiutumiskehityksellä tavoitevuonna vielä liikenteessä ilman verorakenteellisia autokannan kiertonopeutta lisääviä muutoksia

Autokannan kiertonopeutta voidaan lisäksi lisätä **kampanjaluonteisilla romutuspalkkioilla**. Romutuspalkkiokampanjassa uuden auton oston yhteydessä vanhan autonsa kierrätykseen luovutettava auton ostaja saa romutuspalkkion. Romutuspalkkiokampanjat nopeuttavat autokannan uusiutumista, suosivat vähäpäästöisten autojen hankintaa ja vähentävät autokannan päästöjä vanhojen autojen korvautuessa uusilla.

Romutuspalkkiota kokeiltiin Suomessa ensimmäistä kertaa vuonna 2015. Kokeilu alensi selvästi romutettavien autojen romutusikää ja lisäsi kierrätykseen päätyvien liikennekäytössä olleiden iäkkäiden autojen määrää. Vain noin puolet iäkkäistä autoista päätyy kierrätysjärjestelmään, sillä suuri osa kuluttajista poistaa ikääntyneen ajoneuvonsa liikennekäytöstä, mutta ei toimita sitä viralliseen kierrätysjärjestelmään.

Romutuspalkkio tulisi toistaa satunnaisina kampanjoina muutaman vuoden välein. Kampanjan ei tulisi olla luonteeltaan jatkuva, jotta palkkiosta ei tulisi jokaisen uuden auton hankinnassa hyödynnettävä yleinen käytäntö, jolloin kaikki auton ostajat hankkisivat romuauton voidakseen saada uuden auton aiempaa edullisemmin.

Romutuspalkkiolla hankitut autot olivat vuoden 2015 kokeilussa pääosin pienehköjä vähäpäästöisiä autoja. Kokeilu vähensi koko autokannan hiilidioksidipäästöjä, sillä uusien vanhoja autoja korvaavien henkilöautojen päästöt olivat keskimäärin 40 % alemmat kuin kokeilun yhteydessä romutettujen autojen. Kokeilu alensi vuonna 2015 ensirekisteröityjen uusien autojen hiilidioksidipäästöjä noin 1,0 grammalla. Palkkion vaikutukset syntyvät koko auton elinkaaren aikana, sillä se poistaa kannasta liikennekäytössä olevia vanhoja autoja ja korvaa niitä vähäpäästöisillä autoilla. Satunnaisesti 3-4 vuoden välein vuosina 2017–2030 toistettava romutuspalkkiokampanja vähentäisi koko autokannan hiilidioksidipäästöjä arviolta 0,09–0,10 miljoonaa tonnia vuoden 2030 tasolla.

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

Autovero on ohjannut merkittävästi kysyntää vähäpäästöiseen kalustoon, mutta sen ohjausvaikutus on viime vuosien aikana vähentynyt ajoneuvotekniikan energiatehokkuuden parantuessa. Autovero on erittäin vähäpäästöisillä autoilla jo nyt pieni, joten autoveron poistaminen tai alentaminen ei yksittäisenä toimenä merkittävästi lisäisi erittäin vähäpäästöisten autojen hintakilpailukykyä.

Suomessa sähkö-, kaasu- ja etanolikäyttöisten henkilöautojen osuus vuonna 2016 oli 1,4 prosenttia ensirekisteröinneistä. Vähäpäästöisten autojen kysyntää jarruttavat korkeammat hankintahinnat ja tarjolla olevien mallien pieni valikoima. Vaikka verotus suosii vähäpäästöisiä autoja, alle 80 g/km päästötason autojen keskihinta on 10 000–20 000 euroa keskimääräistä korkeampi. Vuonna 2016 ensirekisteröityjen täyssähköautojen keskihinta Suomessa oli 64 800 euroa ladattavien hybridien 69 800 euroa. Täyssähköautojen veroton hinta on vielä tällä hetkellä mallista ja tekniikasta

riippuen keskimäärin 1,5–2-kertainen polttomoottoriautoon nähden. Erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvomalleja on vielä markkinoilla suhteellisen vähän – markkinoilla olevista automalleista vain alle 2 % on päästötasoltaan alle 50 g/km.

Ladattavien hybridien mallivalikoima on kasvanut viime vuosina nopeasti, mutta vielä toistaiseksi suurin osa niistä on kalliimman hintaluokan autoja, joiden kysyntä on maltillista. Ladattavien hybridien verolliset hinnat ovat suurin piirtein samalla tasolla kuin vastaavien bensiini- tai dieselkäyttöisten autojen, mutta verottomat hinnat ovat noin 30 % korkeammat. Yleistymisen esteenä täyssähköautoilla on ensisijaisesti lyhyt käyttösaade ja ladattavilla hybridiautoilla suppea kalliimpaan hintaluokkaan keskittynyt mallivalikoima.

Monissa Euroopan maissa on viime vuosina otettu käyttöön vähäpäästöisten autojen hankinnan taloudellisia kannusteita, jotta erittäin vähäpäästöisten autojen yleistymistä voitaisiin edistää. Niiden tavoitteena on ollut kaventaa uutta tekniikkaa edustavien ja perinteisten markkinoilla olevien automallien hintaeroa. Kannusteet liittyvät yleensä auton hankinnan verohuojennuksiin, hankintatukiin tai edullisempiin käyttömaksuihin.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen **hankintatukia** käytetään hankinnan kannusteina erityisesti maissa, joissa ei ole autoveroa. Suomessa hiilidioksidipäästöihin porrastettu hankinnan verotus toimii jo osaltaan hankintakannustimena, sillä vero on esimerkiksi tällä hetkellä täyssähköautoille 3,8 %, kun keskimääräinen autoveroprosentti on noin 20. Erilliset hankintakannusteet lisäisivät vielä toistaiseksi kalliimpien vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen hintakilpailukykyä, mutta niiden toteuttaminen ei ole automarkkinoiden toimivuuden kannalta täysin ongelmatonta. Väliaikaiset hankintakannusteet aiheuttavat usein lyhytaikaisia markkinahäiriöitä ja niiden loppuminen voi romahduttaa vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen kysynnän. Hankintatukiin liittyy usein budjetoitongelmia, koska kysyntä saattaa ylittää tukiin varatun rahamäärän. Hankintatukia hyödyntävät esimerkiksi Ruotsissa saatujen kokemusten perusteella lähinnä yritykset. Monissa maissa hankintakannusteet onkin rajattu vain kotitalouksien ajoneuvohankintoihin.

Ulkomailta saatujen kokemusten perusteella työsuhdeautot ovat luonteva kanava uuden ajoneuvotekniikan yleistymiseen, sillä työsuhdeauton käyttäjän ei tarvitse auton hankintapäätöstä tehdessään pohtia jälleenmyyntiarvon säilymistä ja jälkimarkkinaa samalla tavoin kuin yksittäisen kotitalouden. Työsuhdeautot muokkaavat merkittävällä tavalla autokantaan valikoituvia autoja, sillä Suomessa noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä henkilöautoista hankintaan yritysten omistukseen tai muulla tavoin työsuhdekäyttöön. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöaika on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille käytettyinä autoina. Vähäpäästöisiä työsuhdeautoja suositaan verokannustein Euroopassa muun muassa, Alankomaissa ja Belgiassa, Iso-Britanniassa, Norjassa ja Ruotsissa. Monilla yrityksillä on jo tällä hetkellä yritysautoja koskevia ympäristötavoitteisiin ja yhteiskuntavastuullisuuteen sidottuja tavoitteita, jotka liittyvät päästöihin ja energiatehokkuuteen.

Verotusarvon määrittely ohjaa selvästi työsuhdeautojen valintaa, joten työsuhdeautokanta muodostaa taloudelliseen ohjaukseen hyvin soveltuvan kanavan vähäpäästöisten autojen lisäämiseen autokannassa. **Työsuhdeautojen verotusarvoa** tulisi alentaa autoilla, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 80 g/km. Täyssähköautoilla, joiden käytönaikaiset hiilidioksidipäästöt ovat 0 g/km, verotusarvoa alennettaisiin 80 %. Verotusarvon alennus pienenesi tästä ylöspäin 1 % jokaista hiilidiok-

sidigrammaa kohti. Ehdotettu malli noudattaa EU:n suosituksia vähäpäästöisten ajoneuvojen taloudellisten kannusteiden suunnittelusta, sillä se on kokonaisuudessaan tekniikkaneutraali ja suhteutettu hiilidioksidipäästöihin, jolloin ei synny soveltamista hankaloittavia portaitaisia rajoja.

Vähäpäästöisten työsuhdeautojen osuuden ensirekisteröitävistä autoista on arvioitu kasvavan 3 000–5 000 ajoneuvoon vuodessa, jos niiden verotusarvo porrastettaisiin hiilidioksidipäästöihin. Valtion tuloverokertymä pienenesi tällöin 8–11 miljoonaa euroa vuodessa. Kuntien verotulot alenisivat hieman vähemmän. Jos verotusarvon alentaminen olisi käytössä vuosina 2017–2025, henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöt alenisivat vuoden 2030 tasolla laskettuna 0,03–0,05 miljoonaa tonnia.

Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen on Suomessa kustannustehokkaampi tapa tukea vähäpäästöisten autojen edistämistä kuin suora tuki autojen hankintaan. Tuloverokertymän pienemistä vastaavalla summalla voitaisiin tukea vähäpäästöisten autojen hankintaa noin 2 000 eurolla, jolloin niiden hinnat alenisivat keskimäärin 4 %, mikä ei vielä merkittävästi lisäisi niiden kysyntää.

Työsuhdeautojen verotusarvon alentamistoimenpiteen vaikutusta voitaisiin täydentää kohdentamalla strategiassa esille nostettu **erittäin vähäpäästöisten autojen riskituki julkisen sektorin ja yksittäisten kotitalouksien ajoneuvohankintoihin**. Tämä lisäisi myös tukijärjestelmän oikeudenmukaisuutta kansalaisten ja julkisen sektorin näkökulmasta. Julkisten hankintojen tuki tulisi kohdentaa ensisijaisesti vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kaupunkibussien ja jakeluautojen hankintaan ja polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseen, sillä näiden ajoneuvojen vuosisuoritteet ovat suuria ja autojen elinkaari on suhteellisen lyhyt. Hankintatuella voitaisiin kompensoida vielä toistaiseksi korkeampaa hankintahintaa ja rajatumpaa jakeluinfraa.

Hankinnan ja polttoaineiden verotuksen tulisi olla vaihtoehtoisilla polttoaineilla pitkäjänteistä ja ennakoitavaa. Hankinnan yhtenä epävarmuustekijänä kotitalouksien kannalta on käyttövoimaverotuksen ja energiaverotuksen kehitys tulevina vuosina.

Ulkomailta saatujen kokemusten mukaan myös **paikallisten kannusteiden** merkitys erittäin vähäpäästöisten autojen yleistymisessä on merkittävä. Kunnat voivat osaltaan lisätä vähäpäästöisten autojen kysyntää ja autojen yhteiskäyttömahdollisuuksia tarjoamalla pysäköintietuja tai mahdollisuutta hyödyntää rajoitetusti joukkoliikennekaistoja kaupunkialueella. Vähäpäästöisille autoille voidaan tarjota ilmainen tai huomattavasti edullisempi pysäköinti. Vähäpäästöisille autoille ja yhteiskäyttöautoille voidaan lisäksi tarjota vain niille varattuja liityntäpysäköintipaikkoja joukkoliikenteen solmukohtiin.

Yhtenä esteenä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle on rajallinen jakelu- ja latausinfrastrukturi. Sähkö- ja kaasuautojen määrä on Suomessa vielä niin pieni, että latausinfra ei kehity markkinaehtoisesti. **Latausinfraan tulisi kohdentaa julkista tukea** siten että päätieverkon latausasemien verkosto saataisiin maantieteellisesti kattavaksi. Vaikka täyssähköautojen määrä Suomessa on vielä pieni, ladattavien hybridautojen määrä kasvaa nopeasti ja pikalatausasemat lisäävät mahdollisuuksia sähkön käyttöön ajovoimana myös pidemmillä matkoilla. Kuntien ja tulevaisuuden alueellisessa hallintomallissa maakuntien tulisi laatia tavoitteellinen suunnitelma sähköverkosta ladattavien autojen julkiselle latauspisteverkolle. Kaasunjakelussa tukea tulisi kohdentaa erityisesti hajautuneiden biokaasun tuotantolaitosten kytkemiseksi kaasunjakeluverkkoon.

Miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Olemassa olevan autokannan päästöjen vähentämisen tärkeimpänä toimenpiteenä on edistyksekkäisten biopolttoaineiden käytön lisääminen, jolloin myös jo autokannassa olevien ajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää tehokkaasti.

Autokannan päästöjen kannalta ongelmallisin ikäryhmä ovat ennen vuotta 2008 käyttöönotetut autot, sillä hiilidioksidipäästöjen väheneminen alkoi näkyä ensirekisteröinneissä vasta vuoden 2008 jälkeen. Autokannan suurimmat ikäluokat ovat vuosina 2003–2006 ensirekisteröidyt autot, joita tuodaan tällä hetkellä myös eniten käytettynä maahan. Päästöt ovat vähentyneet ensisijaisesti EU:n autonvalmistajille asettamien sitovien raja-arvojen (2015 ja 2021) takia. Ajoneuvotekniikan kehitys on toisaalta vähentänyt merkittävästi pakokaasupäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrää. Uusien autojen hiilidioksidipäästöjen määrä on vähentynyt kymmenen viime vuoden kuluessa keskimäärin 4 % vuodessa. Terveydelle haitallisten säänneltyjen päästöjen määrä on samaan aikaan vähentynyt selvästi enemmän, koska säänneltyjen päästöjen raja-arvoja on tiukennettu useaan otteeseen 2000-luvulla. Näin ollen avaintoimenpiteenä autokannan päästöjen vähentämiseen on ajoneuvokannan kiertonopeuden lisääminen ja hankinnan verotuksen alentaminen siten, että Suomeen ei olisi tarvetta tuoda käytettynä maahan keskimäärin lähes 10-vuotiaita autoja.

Olemassa olevan ajoneuvokannan päästöjä voidaan lisäksi vähentää taloudellisella ajotavalla, johon kuuluu muun muassa nopeuden hallinta, tyhjäkäytön välttäminen, matkan ja reitin suunnittelu, auton huolto- ja kunnossapito sekä auton energiatehokkaat käyttötavat. Kuljettajakoulutuksella ja kuljettajaa avustavilla järjestelmillä on arvioitu henkilöautoliikenteessä voitavan vähentää päästöjä yli 10 %. Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen yleistyminen lisää osaltaan ajoneuvojen täyttöastetta ja vähentää tarvetta yksinajoon.

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?

Liikenteen ilmastotoimien suunnittelussa on otettava huomioon, että autoliikennettä ei monissa tapauksissa ole mahdollista tai taloudellisesti tai ympäristön kannalta mielekäästä korvata muulla kulkutavalla tai kuljetusmuodolla. Monet taloudellisen ohjauksen keinot kohdentuvat epäoikeudenmukaisesti niihin liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, joille ei ole tarjolla autolle vaihtoehtoista kulku- tai kuljetustapaa.

Autonomiset ajoneuvot tuovat yleistyessään paljon mahdollisuuksia liikennejärjestelmän tehostamiseen ja täyttöasteen nostamiseen. Autonomisten ajoneuvojen laajamittaiseen yleistymiseen on kuitenkin arvioitu kuluvan vielä 20–30 vuotta, joten niiden vaikutusten ei ole arvioitu olevan vielä merkittäviä vuonna 2030. Ajoneuvojen yhteiskäyttöpalveluja ja joukkoliikenteen ja yksityisautoilun rajapintaa yhdistäviä uudentyyppejä liikennepalveluja tulisi tukea valtakunnallisten joukkoliikenteen lipunmyynti- ja informaatiojärjestelmien ja avoimien tietojärjestelmien avulla.

Strategiassa painopiste nojaa melko vahvasti uusiin liikkumispalveluihin, joiden luonteesta, yleistymisestä ja vaikutuksista ei vielä ole kattavaa tietoa. Uudet liikkumisen palvelut ovat vielä kehitysasteella ja on todennäköistä, että niiden vaikutus liikkumistottumuksiin alkaa realisoitua vasta,

kun henkilöautoliikenteessä on tarjolla autonomisia liikennepalveluja vasta 20–30 vuoden ajajänteellä. Strategia nostaa kysymyksen siitä, onko liikennesektorin päästöjen vähentämisessä nojaututtu liikaa tulevaisuudessa mahdollisesti syntyviin palveluihin, joiden vaikutuksia ei vielä tunneta ja joiden houkuttelevuus on kuluttajan kannalta epävarmaa. Varsinkin perinteisen linjaliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen kehittäminen jää helposti varjoon, jos odotukset uusien markkinaehtoisten liikkumispalvelujen syntymisestä ovat ylimitoitettuja.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuoajat ry



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry