



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

18.5.2022

Työ- ja elinkeinoministeriö
kirjaamo.tem@gov.fi

Hiilineutraali Suomi 2035 - kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Autoalan Keskusliiton ja Autotuoajat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto kansallisesta ilmasto- ja energiastrategiasta, joka kattaa kaikkien eri sektorien päästövähennystavoitteet ja -toimenpiteet vuoteen 2035. Olemme tähän lausuntoon koonneet näkemyksiämme liikennesektorille osoitetuista toimenpiteistä.

Liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi olisi tarpeen nopeuttaa autokannan sähköistymistä. Sähköistyminen etenee autokannassa hitaasti, koska autokannan uusiutuminen hidasta. Vain noin 4 prosenttia autokannasta uusiutuu vuosittain. Jotta autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa, uusien autojen kysyntää tulisi lisätä. Uusien autojen ensirekisteröintien määrä on Suomessa ollut viime vuosina alle 20 autoa tuhatta asukasta kohti, kun vastaava luku esimerkiksi Ruotsissa on lähes kaksinkertainen. Suomi on noin kolme vuotta jäljessä Ruotsia ja noin 8 vuotta jäljessä Norjaa autokannan sähköistymiskehityksessä. Autokannan kierron nopeuttaminen ja autoverotuksen alentamiseen kytketty riittävän houkutteleva hankintatuki nopeuttavat sähköistymistä lisäämällä sähköautojen suhteellista osuutta rekisteröinneistä. Uusien autojen kysynnän kasvaessa myös ensirekisteröitävien sähköautojen absoluuttinen määrä ja kannasta poistuvien elinkaarensa lopussa olevien polttomoottoriautojen määrä kasvaa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisten jo toteutettujen toimenpiteiden joukossa on tärkeitä autokannan sähköistymistä edistäviä toimia, kuten sähköautojen hankintatuet, sähköautojen autoveron poistaminen, vähäpäästöisten työsuhdeautojen kannusteet sekä latausinfrastruktuuri. Jatkamalla näiden toimenpiteiden toteutusajanjaksoa ja vahvistamalla toimenpiteiden rahoitus pohjaa autokannan käyttövoimamurrosta voidaan nopeuttaa erityisesti lähivuosien aikana, jolloin hintaero perinteisen ja uuden teknologian välillä on vielä huomattava ja latausinfraassa on vielä merkittäviä puutteita.

Jakeluvaiheen merkitys vuoden 2030 päästötavoitteen saavuttamisessa on olennaisen tärkeä

Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvaihe on yksi tärkeimmistä liikenteen päästöjä vähentävistä toimenpiteistä, sillä sen avulla päästöjä voidaan vähentää myös olemassa olevasta autokannasta. Ministeriöiden teettämän joulukuussa 2021 valmistuneen selvityksen (AFRY 2021) perusteella jakeluvaiheen nostaminen 30 prosentista 34 prosenttiin vähentäisi liikenteen päästöjä 0,3–0,4 miljoonalla tonnilla ja nostaminen 30 prosentista 40 prosenttiin 0,8–1,0 miljoonalla tonnilla. Jakeluvaiheen nostaminen 30 prosenttiin lisää selvityksen mukaan polttoaineen hintaa 30–40 sentillä litralta. Jakeluvaiheen noston 34 prosenttiin on ennakoitu lisäävän polttoaineen hintaa vielä 5–15 sentillä litralta. Kasvavia kustannuksia tulisi kompensoida ensisijaisesti uusiutuvan polttoaineen valmisteveroa alentamalla. Veron alentaminen olisi perus-

teltua kohdistaa kaikkiin uusiutuviin polttoainelaatuihin, jotta polttoainejakelijat voisivat markkinasaataavuuden mukaisesti hyödyntää monipuolisesti saatavilla olevia komponentteja. Lisäksi Suomen tulisi edistää EU-tasolla E20-bensiinin standardointia ja markkinoille saattamista, jotta biopolttoaineiden osuutta voitaisiin dieselpolttonesteiden lisäksi lisätä myös bensiinin jakelussa.

Uusiutuvan dieselin verotusta on viime vuosina kiristetty. Parafiinisen dieselin alempi verokanta päätettiin vuonna 2020 poistaa kolmessa erässä: 1 snt/litra poistui vuoden 2021 alussa, 2 snt/litra tämän vuoden alussa ja 2 snt/litra poistuu ensi vuoden alussa. Parafiinisen dieselin veron korotus ulotettiin koskemaan myös uusiutuvia diesellaatuja. Uusiutuvan dieseliin hintaa nostavat veronkorotukset vaikeuttavat ilmasto-vaikutusten vähentämistoimenpiteiden onnistumista ja heikentävät uusiutuvien polttoaineiden markkina-asemaa erityisesti vallitsevassa tilanteessa, jossa niiden maailmanmarkkinahinta on noussut poikkeuksellisen korkealle.

Lisäksi julkisissa latauspisteistä liikennekäyttöön ladattava uusiutuva sähkö olisi perusteltua lisätä jakeluelvoitteeseen. Sähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen alentaisi jakeluelvoitteen nousun hintapainetta ja lisäisi kannustetta toteuttaa julkisia latauspisteitä. Koska nestemäiset biopolttoaineet ovat kalliita, sähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen nostaisi todennäköisesti sähkönjakelun hyvityksen hinnan korkealle, jolloin julkisten latauspisteiden sähkö kannattaisi myydä hyvin edullisena tai jopa ilmaisena, mikä lisäisi motivaatiota julkiseen lataamiseen ja latauspisteiden toteuttamiseen.

Ilmasto- ja energiastrategiassa tavoitteeksi on asetettu sähköpolttoaineiden osuuden kasvattaminen 3 prosenttia kaikista liikennepolttoaineista vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen asettaminen sähköpolttoaineiden yleistymiselle on tärkeää, sillä sähköpolttoaineiden merkityksen on 2030-luvun energiapaletissa arvioitu kasvavan suureksi ja erityisesti vaikeasti sähköistettävillä liikennesektorin osa-alueilla ne tarjoavat mahdollisuuden siirtymään hiilineutraaleihin energianlähteisiin.

Jakelu- ja latausinfrastruktuurin määrätietoinen tukeminen

Kotilatausmahdollisuuksien puuttuminen ja epäluottamus julkisen latausverkoston kattavuuteen ovat auton korkean hankintahinnan lisäksi tärkeimpiä ladattavan auton hankinnan esteitä. Myös julkisen latausverkoston merkitys kasvaa erityisesti tilanteissa, joissa ladattavalla autolla on tarve ajaa toistuvasti pitkiä matkoja. Erityisesti raskaan kaluston latausinfra kehittyminen edellyttää alkuvaiheessa merkittäviä julkisia tukia, sillä sähkökäyttöisten kuorma-autojen ja työkoneiden hitaasti kasvava kanta ei mahdollista latausinfra markkinaehtoista kehitystä. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on moninkertainen dieselkalustoon nähden ja puuttuva latausinfra vähentää yritysten mahdollisuutta investoida ladattaviin autoihin. Raskaan kaluston latausinfra tuki tulisi käyttövoimamurroksen alkumetreillä suunnata myös yritysten omiin latausinfrahankintoihin, kuten varikoiden ja terminaalien latausinfra rakentamiseen.

Vedyn liikennekäytön tukeminen

Raskaimmassa kuorma-autokalustossa vety on todennäköinen käyttövoimavaihtoehto jo tällä vuosikymmenellä, sillä akkusähkön käyttö edellyttää raskaimmissa kuorma-autoluokissa akustolta suurta kapasiteettia, jotta ajoneuvon toimintamatka voisi maantieajossa olla riittävä. Vedyn jakeluverkoston laajentamiseen olisikin tärkeää varautua jo tällä vuosikymmenellä, sillä on todennäköistä, että polttokenno nousee akkusähkön rinnalle raskaan kaluston voimanlähteenä 2030-luvulla. Vedyn jakeluinfrastruktuurin tulisi kehittyä etupainotteisesti. Jakeluverkon suunnittelussa tulisi pyrkiä verkkoon, joka palvelisi alkuvaiheessa

sekä liikenteen että teollisuuden tarpeita. Tärkeimpiä jakeluasemien sijoittumispaikkoja ovat logistiset solmupisteet.

Liikenteen verotuksen uudistaminen

Ilmasto- ja energiastrategiassa on nostettu esille myös liikenteen verotuksen uudistaminen sekä tieliikenteen päästökauppa. Tieliikenteen päästökauppa nostaisi polttoaineiden hintoja ja lisäisi siten polttoaineiden hintapainetta. Polttoaineiden hintaan vaikuttavat tulevaisuudessa myös monet muut tekijät, kuten biopolttoaineiden jakeluvaihtoehdon nousu sekä tarve siirtyä tuotantokustannuksiltaan korkeampien sähköpolttoaineiden käyttöön.

EU:n laajuisen tieliikenteen päästökauppaa on suunnattu siten, että se koskisi aluksi yksinomaan ammattimaista liikennettä. Tavaramaailmassa sähköistyminen etenee nykyisten ennusteiden perusteella hitaasti ja siirtymä fossiilisista polttoaineista uusiutuviin polttonesteisiin lisää osaltaan polttonesteiden markkinahintaa, vaikka niiden verotus onkin fossiilisia alemmaa. Suomessa on käytössä paljon muita EU-maita raskeampia ajoneuvoyhdistelmiä, jonka sähköistäminen edes tulevaisuuden akkuteknologialla on haastavaa. Tieliikenteen päästökaupan vaikutukset kohdistuisivat kuljetuksia tilaaviin yrityksiin tällöin suoraan kustannusten kasvuna, joka ei ole vältettävissä tai ennakoitavissa.

Liikenne- ja kuljetusalan omien vähäpäästöisen liikenteen tiekarttojen mukaan päästövähennystavoitteet saavutetaan ilman päästökauppaa ja polttoaineveron korotuksia, kunhan toteutettavaksi nostetaan monipuolinen keinovalikoima. Tähän keinovalikoimaan kuuluvat etätyön ja autokannan sähköistymisen ja käyttövoimamurroksen nopeuttamisen lisäksi muun muassa autokannan nykyistä nopeampi uudistaminen, logistiikan ja kuljetusten digitalisaatiosta nousevat tehostamismahdollisuudet, tieverkon kunnossapidon parantaminen, HCT-kaluston yleistymisen kuorma-autokuljetuksissa sekä kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämistoimet.

Kunnioitavasti

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus