

Autoalan ilmasto- ja energiastrategia

Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ry, Tieliikenteen Tietokeskus

14.11.2016

I Tulevaisuuden globaalit ja kansalliset ilmasto- ja energiatavoitteet

EU:n syyskuussa 2016 hyväksymä Pariisin ilmastosopimus säätelee EU:n ilmasto- ja energiapolitiittisia linjauksia vuosille 2020–2030. Jo aiemmin Euroopan komission vähähiilitiekartassa on linjattu, että päästöjä voidaan EU:ssa vähentää kustannustehokkaasti 40 % vuoteen 2030 mennessä, 60 % vuoteen 2040 mennessä ja 80 % vuoteen 2050 mennessä EU:n sisäisin toimin.

EU-komissio antoi osana ilmastosopimusta vuonna 2015 ehdotuksensa päästökauppasektorin päästöjen vähennystavoitteista ja heinäkuussa 2016 päästökaupan ulkopuolisen sektorin taakanjaosta. Suomen tulee EU:n ehdottaman taakanjakosopimuksen mukaisesti vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosenttia vuoden 2005 päästöjen määrästä vuoteen 2030 mennessä.

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

”Ominaispäästöt ovat liikennesektorilla vähentyneet nopeammin kuin päästökauppasektorin toimialoilla.”

Liikenne on päästökaupan ulkopuolisista sektoreista suurimpia. Ominaispäästöt ovat 2000-luvulla vähentyneet liikennesektorilla nopeammin kuin päästökauppasektorin toimialoilla. Liikennesektorilla tavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia erilaisia päästövähennystoimia, sillä päästöt syntyvät käytännössä miljoonista eri päästölähteistä. EU linjasi heinäkuussa 2016 julkaisemassaan vähäpäästöistä liikkumista koskevassa eurooppalaisessa strategiassa päästövähennystoimia ja niiden kohdentamista.

Kansallisten päästövähennystoimenpiteiden suunnittelu etenee työ- ja elinkeinoministeriön energia- ja ilmastostrategian 2016 valmisteluna ja ympäristöministeriön valmistelemina ilmastopolitiikan linjauksina vuoteen 2030 (KAISU).

Myös hallitusohjelmaan on kirjattu uusiutuvan energian käytön lisäämiseen sekä hiilen ja öljyn tuonnin vähentämiseen liittyviä tavoitteita. Liikenteen osalta hallitusohjelman tavoitteena on nostaa uusiutuvien polttoaineiden osuus 40 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

Henkilö- ja pakettiautojen ominaispäästöjen mittauskäytännöt muuttuvat lähivuosina olennaisesti. EU:n valmistelemien RDE-syklin ja YK:n valmistelemien WLTP-mittaussyklin tavoitteena on tuoda laboratoriossa tehdyt mittaukset lähemmäs todellisessa liikenteessä syntyviä päästöjä. Uudistuksen tavoitteena on varmistaa, että päästöjen vähentämiseen kohdistuva tuotekehitys vähentäisi tulevaisuudessa mahdollisimman tehokkaasti ajonaikaisia päästöjä. Mittaussyklien uudistaminen luo muutostarpeita liikenteen päästöjen sääntelyyn ja hiilidioksidipohjaiseen vero-ohjaukseen.

II Autoalan ilmasto- ja energiaohjelman yleistavoitteet ja linjaukset

Autoala tukee hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitetta ja Pariisin ilmastopöytäkirjan yleistavoitteita ja sitoutuu omilla toimillaan tieliikenteen päästöjen vähentämiseen. Autoalalla ympäristö- ja yhteiskuntavastuu on yksi tärkeimmistä tavoitteista. Suomessa autoala on muiden suurimpien teollisuusliittojen ja elinkeinosektorien tavoin sitoutunut vuosien 2017–2025 energiatehokkuusohjelmaan. Autoala panostaa Euroopan laajuisesti vuosittain lähes 50 miljardia euroa tutkimukseen ja tuotekehitykseen, jonka tärkeimmäksi tavoitteeksi on noussut energiatehokkuuden parantaminen, päästöjen vähentäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Autoala on Suomessa tärkeä kiertotalouden edistäjä, sillä se vastaa romuautojen kierrätyksestä. Kierrätysjärjestelmän kautta kulkevien autojen kierrätysaste on korkea, sillä romuajoneuvojen materiaaleista kierrätetään ja hyötykäytetään Suomessa nykyisin 97 %. Kierrätyksen ja uudelleen käytön osuus ilman hyötykäyttöä (esimerkiksi energiaksi polttaminen) on 83 %. Kierrätysjärjestelmä on Suomessa valtiontalouden kannalta edullinen, sillä toimii markkinaehtoisesti.

Päästövähennystavoitteita ei päästökaupan ulkopuolisella sektorilla tule kohdentaa yksipuolisesti liikennesektorille, vaan vähentämisvelvoite tulee jakaa tasapuolisesti koko päästökaupan ulkopuoliselle sektorille. Päästökaupan ulkopuolisen sektorin vähennystavoite on vaativa. Autoalan näkökulmasta kunnianhimoinen tavoite on mahdollisuus liikenteen toimien kohdistamiselle siten, että päästöjen vähentämiskeinot tukevat parhaalla mahdollisella tavalla koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuden paranemista.

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 kohdentamiseen. Toimenpiteet eivät saa heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tai kansalaisten liikkumismahdollisuuksia. Kuljettamisen ja liikkumisen kustannukset eivät saa kasvaa, jotta ilmastopöytäkirjan 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.

Liikennesektorilla vähentämistavoite edellyttää laajaa ja monialaista keinovalikoimaa. Tavoitetta ei tulla saavuttamaan pelkillä liikennepalveluihin ja liikennejärjestelmään kohdentuvilla 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

”Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittyminen on nopeaa. Ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille teknologisille innovaatioille. Tähän voidaan päästä vain tekniikkaneutraalein toimin.”

kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta ja ympäristöohjauksen painopisteen yhä selvempää siirtämistä käytön aikaiseen verotukseen.

Pariisin ilmastopimuksen tavoitevuoteen 2030 on aikaa 14 vuotta. Verorakenteen muutokset tulisi toteuttaa mahdollisimman pian, jotta autokannan uusiutumista voitaisiin nopeuttaa. Nykyisestä autokannasta lähes kolmannes on nykyisellä autokannan uusiutumismopeudella tavoitevuonna vielä liikenteessä ilman verorakenteellisia autokannan kiertonopeutta lisääviä muutoksia.

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 nykyisin käytössä olevat taloudellisen ohjauksen keinot kohdentuvat epäoikeudenmukaisesti niihin liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, joille ei ole tarjolla vaihtoehtoisia kulku- tai kuljetustapaa.

”Tavoitteen saavuttamiseen tarvitaan rakenteellisia autoilun verotukseen pu-reutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voidaan nopeuttaa.”

III Autoalan kärkitoimet liikennesektorin päästöjen vähentämiseksi

Autoalan kärkitoimet liikenteen päästöjen vähentämiseksi liittyvät liikenteen hinnoitteluun ja verotukseen, EU-lainsäädäntöön vaikuttamiseen sekä liikennepalvelujen ja infrastruktuurin kehittämiseen. Toimenpiteet on valittu siten, että ne voidaan toteuttaa vuoteen 2020 mennessä – käytännössä kulu- van vaalikauden aikana.



A. Autokannan uudistaminen

Autoveron poistaminen

Autovero vanhentaa autokantaa nostamalla keinotekoisesti autojen jäännösarvoa. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli vuonna 2015 noin 11,7 vuotta. Keski-ikä on kasvanut 10 prosentilla vuosina 2010–2015 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 jo yli 20 vuoteen. Kannan keski-ikä ja keskimääräinen romutusikä ovat Euroopan korkeimpia. Autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ei ole tunnistettu mitään muita pysyviä keinoja kuin autoveron alentaminen.

”Autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ei ole tunnistettu mitään muita pysyviä keinoja kuin autoveron merkittävä alentaminen.”

Hankintavaiheessa maksettavan autoveron hallittuun poistamiseen on monia keinoja. Se voidaan esimerkiksi sulauttaa vuosiveron muodossa ajoneuvoveroon, jolloin valtion verotuotot eivät laskisi merkittävästi. Keräämällä autovero hiilidioksidipäästöihin sidottuna vuosiverona veron ohjausvaikutus vahvistuisi, mutta samalla autokannan kiertonopeus kasvaisi selvästi ja autokannan päästöt alenisivat huomattavasti nopeammin kuin nykyisellä verorakenteella. Valmisteilla olevassa liikenneverkkoyhtiömallissa autovero voitaisiin poistaa ja siirtää kilometripohjaisiksi asiakasmaksuiksi, jotka kohdentuisivat liikenneverkkoyhtiön rahoitukseen.

Autoveron poistamisen ei ole ennakoitu merkittävästi vaikuttavan autotiheyteen, sillä kotitalouksien autoistuminen on Suomessa jo nyt lähellä tasapainopistettä. Autoveron alentamisen on arvioitu lisäävän autokannan kokoa 0,7–1,3 % vuodessa, mutta autokannan koolla ei ole suoraa seurausyhteyttä liikennesuoritteeseen, sillä keskimääräisen autokohtaisen ajosuoritteen on ennakoitu vähenevän autokannan koon kasvaessa. Autovero on ohjannut merkittävästi kysyntää vähäpäästöiseen kalustoon, mutta sen ohjausvaikutus on viime vuosien aikana vähentynyt ajoneuvotekniikan energiatehokkuuden parantuessa. Autoveron poistamisen on arvioitu vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuoden 2030 tasolla 0,4–0,6 miljoonaa tonnia.

Valtion kannalta autovero on hankalasti ennakoitava, suhdanneherkkä ja EU-oikeudellisesti hankalavero. Uusien autojen myynti vaihtelee talouskehityksen mukaan, joten taloudellisen laskusuhdanteen aikana autoverokertymä pienenee. Kilometripohjaiset maksut ja vuosiverot muodostavat autoveroa stabiilimman veropohjan. Ne ovat myös kuluttajan kannalta edullisempia ja hallittavampia, sillä ne eivät kasvata auton pääomakustannuksia ja autoon sidotun pääoman määrää.

Erittäin vähäpäästöisten työsuhteautojen verotuksellinen suosiminen

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.

Suomessa sähkö- ja kaasukäyttöisten henkilöautojen osuus on vuonna 2016 ollut 1,2 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. Vuoden 2015 tammi-kesäkuussa ensirekisteröityjen alle 50 g/km päästötason autojen keskihinta oli noin 65 000 euroa.

”Työsuhdeautot ovat luonteva kanava uuden ajoneuvotekniikan yleistymiseen.”

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. Suomessa noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä henkilöautoista on yritysten omistamia tai muuten työsuhdekäytössä. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä 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.

Työsuhdeautojen verotusarvo ohjaa selvästi työsuhdeautojen valintaa. 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 hiilidioksidigrammaa kohti. Ehdotettu malli noudattaa EU:n suosituksia vähäpäästöisten ajoneuvojen taloudellisten kannusteiden suunnittelusta, sillä se on kokonaisuudessaan tekniikka-neutraali 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 kustannustehokkaampi tapa tukea vähäpäästöisten autojen edistämistä kuin suora tuki autojen hankintaan. Tuloverokertymän pienenemistä vastaavalla summalla voitaisiin tukea vähäpäästöisten autojen hankintaa noin 2 000 eurolla, jolloin niiden hinnat alenisivat keskimäärin 4 %, mikä ei vielä merkittävästi lisäisi niiden kysyntää.

Romutuspalkkiokampanjan satunnainen uusiminen

Romutuspalkkiokampanjassa uuden auton oston yhteydessä vanhan autonsa kierrätykseen luovuttava 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 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 jatkaisen uuden auton hankinnassa hyödynnettävä yleinen käytäntö, jolloin kaikki uuden auton ostajat hankisivat romuauton voidakseen saada uuden auton aiempaa edullisemmin.

”Romutuspalkkio tulisi toistaa satunnaisina kampanjoina muutaman vuoden välein.”

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 päästöjä arviolta 0,09–0,10 miljoonaa tonnia vuoden 2030 tasolla.

B. Vähähiilisten polttoainevaihtoehtojen suosiminen

Biopolttoaineiden jakeluelvoite

Suomella on erinomaiset edellytykset biopolttoaineiden tuotantoon ja kehittyneiden uusiutuvien kotimaisia raaka-aineita hyödyntävien polttoaineiden tuotekehitykseen. Suomen tulisi ajaa biopolttoaineiden jakeluelvoitetta euroopanlaajuisena toimenpiteenä ja vaikuttaa aktiivisesti kehittyneiden biopolttoaineiden nostamiseksi tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi.

”Suomen tulisi ajaa biopolttoaineiden jakeluelvoitetta euroopanlaajuisena toimenpiteenä.”

Biopolttoaineiden jakeluelvoite on kustannustehokkain vaihtoehto biopolttoaineiden laajamittaiseen yleistymiseen, sillä se luo luontaisen kysynnän polttoaineiden biokomponenteille.

Autonvalmistajille asettavien päästörajoiden ja päästöjen mittausta koskevan lainsäädännön tulisi olla pitkäjänteinen ja johdonmukainen. Päästöjen vähentämisessä painopiste on ollut haitallisten tyyppihyväksynnässä säännelyjen päästöjen, erityisesti typen oksidien ja hiukkaspäästöjen, vähentämisessä. Henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä on säännelty autonvalmistajille asetetuilla sitovilla raja-arvoilla, joiden tavoitevuodet ovat 2005 ja 2021. Säännelyjen päästöjen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen keinot voivat olla vaikutuksiltaan ristikkäiset, jolloin toisen päästölajin vähentyessä hiilidioksidipäästöjen määrä kasvaa. Hiilidioksidipäästöjen raja-arvot, säännelyjen päästöjen tyyppihyväksynnän raja-arvot ja niitä koskevat linjaukset tulisi muodostaa pitkäjänteisenä loogisena kokonaisuutena. Tällöin ajoneuvo- ja polttoainevalmistajien tuotekehitys ja tekniset innovaatiot tukevat parhaalla mahdollisella tavalla päästöjen vähentämistä.

Raja-arvojen määrittelyyn vaikuttaminen

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 biopolttoai-

neiden hiilidioksidipäästöjä vähentävä vaikutus syntyy uusiutuvien raaka-aineiden kasvun aikana. Mikäli vain pakoputken päästä mitattavat arvot otetaan huomioon raja-arvojen määrittelyssä, päästötaavoitteet ohjaavat tuotekehitystä vain sähköautoihin ja markkinoille ei tule riittävästi biokaasua tai bioetanolia käyttäviä autoja.

Sähkö- ja kaasuautojen latausinfra kehittäminen

Yhtenä esteenä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymiselle on rajallinen jakelu- ja latausinfrastruktuuri. Sähköautojen määrä on Suomessa vielä niin pieni, että latausinfra ei kehity markkinaehtoisesti. Latausinfraan tulisi kohdentaa julkista tukea siten että päätieverkon pikalatausasemien verkosto saataisiin maantieteellisesti kattavaksi. Vaikka täyssähköautojen määrä Suomessa on vielä pieni, ladattavien hybridautojen määrä kasvaa nopeasti ja pikalatausasemat lisäävät mahdollisuuksia käyttää akkua niillä ajamiseen myös pidemmällä matkoilla. Kuntien tulisi laatia tavoitteellinen suunnitelma sähköverkosta ladattavien autojen julkiselle latauspisteverkolle.

Julkisten hankintojen tuki tulisi kohdentaa ensisijaisesti vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kaupunkibussien ja jakeluautojen hankintaan ja polttoaineiden jakeluinfraan kehittämiseen, sillä näiden ajoneuvojen vuosisuoritteet ovat suuria ja autojen elinkaari on suhteellisen lyhyt. Hankintatuella voitaisiin kompensoida vielä toistaiseksi korkeampaa hankintahintaa ja rajatumpaa jakeluinfraa. Kaasunjakelussa tuki tulisi kohdentaa hajautuneiden biokaasun tuotantolaitosten kytkemiseksi kaasunjakeluverkkoon.

C. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

Raskaan kaluston mittojen suurentaminen

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 kappalevarakuljetuksissa.

Kuljettajaa opastavat järjestelmät

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 tieliikenteen päästöjä jopa 15 % vuoteen 2030 mennessä. Kuljettajaa avustavien järjestelmien lisäksi kuluttajavalistus ja tiedottaminen lisävarusteiden ja moottorin esilämmityksen vaikutuksesta kulutukseen on tärkeää, jotta kuluttajan olisi mahdollista tehdä mahdollisimman energiatehokkaita valintoja autoa hankkiessaan ja ajotavoissaan.

Kuljetusyrityksiä tulisi kannustaa liittymään energiatehokkuussopimukseen, joiden avulla kuljetusyritysten on mahdollista seurata polttoaineenkulutusta ja valita soveltuvia polttoaineenkulutuksen vähentämiseen tähtääviä 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.

Ajoneuvojen yhteiskäyttöpalvelut ja matkaketjupalvelut (MaaS)

Autonomiset ajoneuvot tuovat yleistyessään paljon mahdollisuuksia liikennejärjestelmän tehostamiseen. 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 uudentyyppisiä liikennepalveluja tulisi tukea valtakunnallisten joukkoliikenteen lipunmyynti- ja informaatiojärjestelmien ja avoimien tietojärjestelmien avulla.

Kunnat voivat osaltaan lisätä vähäpäästöisten autojen kysyntää ja autojen yhteiskäyttömahdollisuuksia tarjoamalla pysäköintietuja tai mahdollisuutta hyödyntää rajoitetusti joukkoliikennekaistoja kaupunkialueella. Vähäpäästöisille autoille voidaan tarjota ilmainen tai normaalia edullisempi pysäköinti kaupungin hallinnassa olevilla pysäköintipaikoilla. Vähäpäästöisille autoille ja yhteiskäyttöautoille voidaan lisäksi tarjota vain niille varattuja liityntäpysäköintipaikkoja joukkoliikenteen solmukohtiin.