

Lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksesta

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto kiittävät mahdollisuudesta tutustua hallituksen fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnokseen.

Ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteet tulisi toteuttaa ripeästi

Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet on jaettu kolmeen vaiheeseen. Luonnoksen ensimmäisen vaiheen toimenpiteisiin on sisällytetty lähes 20 nopeasti liikkeelle lähtevää toimenpidettä, jotka muun muassa nopeuttavat tieliikenteen sähköistymistä ja lisäävät kaasuautojen määrää autokannassa. Tiekartan luonnoksessa esitetyt konkreettiset jo vuosina 2021–2022 käynnistettävät ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteet nojaavat laajaan keinovalikoimaan ja ovat erinomainen avaus tiekartan toteuttamisessa.

Erityisesti esille nostetut sähkö- ja kaasuautojen hankintakannusteet sekä latausinfrastruktuuri ja kaasu- ja jakeluverkoston investointituet ovat tärkeitä kannustetoimia, jotka nopeuttavat autokannan käyttövoimamurrosta. Hankintatukien merkitys on vielä lähivuosina suuri, kun vaihtoehtoisen teknologian hankintakustannukset ylittävät selvästi perinteisen teknologian hintatason. Hankintatuet nopeuttavat uusien käyttövoimien yleistymistä merkittävästi. On tärkeää, että täyssähköautojen hankintatukea uudistetaan, koska nykyisen hankintatuen vaikutukset ovat jääneet vaatimattomaksi. Hankintatuen tasoa tulisi nostaa ja se tulisi ulottaa myös yrityksille ja taksihankintoihin. Paketti- ja kuorma-autoille ehdotetut uudet hankintatuet ovat tärkeä avaus tavara-autojen sähköistymiseen, joka on vasta alkumetreillään.

Latausinfrastruktuurin merkitys korostuu jo lähivuosina, kun ladattavien autojen määrä autokannassa kasvaa. Vielä toistaiseksi ladattavan auton hankinta on perustunut pitkälti siihen, että autoa ladataan yksinomaan kotona. Kotilatausmahdollisuus on kriittisen tärkeä tekijä ladattavan auton hankinnalle, joten luonnoksessa ehdotettu taloyhtiöille suunnatun nykyisen latausinfrastruktuurin jatkaminen pitkäaikaisena tukena on olennaisen tärkeä toimenpide. Myös tuen laajentaminen työpaikkakiinteistöille on tärkeä toimi, sillä työpaikka on heti kodin jälkeen yleisin latauspaikka ja työpaikoilla latauspisteiden toteuttaminen on olemassa olevassa rakennuskannassa edennyt verrattain hitaasti.

Kun ladattavien autojen määrä kasvaa, myös julkisen latauspisteverkon merkitys kasvaa. Pikalatauspisteiden toteuttaminen on edellytys sähköautojen laajamittaiselle yleistymiselle, sillä noin kolmannes henkilöautojen kilometreistä syntyy pitkistä yli 100 kilometrin matkoista, joilla matkan varrella voi ilmetä tarvetta lataamiseen. Pikalatauspisteiden rakentamiseen suunnattu tuki ja raskaan kaluston latausinfrastruktuuriin suunnattu tuki ovat tärkeitä toimenpiteitä täyssähköautojen yleistymiselle. Latausinfrastruktuuria tulisi suunnata myös ammattiliikenteessä olevan ajoneuvokaluston pikalatausinfrastruktuuriin. Sähköautojen yleistymistä taksi- ja pakettiautokannassa yleistymistä lisäisi huomattavasti mahdollisuus nopeaan välilataukseen päivän aikana.

Myös tiekartan toisen vaiheen toimenpiteet ovat tärkeitä päästövähennystoimia, joiden vaikutus heijastuu yli vuoden 2030 ulottuvalle tarkastelujaksolle. Jakeluvelvoitteen laajentaminen biokaasuun, etätyön lisääntyminen, väylien kunnossapidon tason nostaminen sekä logistiikan ja liikenteen

digitalisaatio ovat esimerkkejä toimenpiteistä, jotka vähentävät päästöjä niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä.

Kolmannen vaiheen ajoittumista tulisi myöhentää useilla vuosilla

Tiekartan luonnoksessa on esitetty, että kolmannessa vaiheessa syksyllä 2021 määriteltäisiin mahdolliset lisätoimet, jotka vuoden 2030 päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää. Kolmannen vaiheeseen kuuluvat liikenteen verotukseen, hinnoitteluun ja mahdolliseen kotimaiseen päästökauppaan liittyvät toimenpiteet.

Liikenteen verotuksen ja hinnoittelun vaikutuksia tulisi selvittää kattavasti kotitalouksien, elinkeinoelämän sekä laajemmin ajateltuna kansallisen kilpailukyvyn näkökulmasta. Kotimaiseen päästökauppaan liittyvä selvitystyö on keskittynyt lähinnä tulonjakovaikutuksiin. Myyntilupajärjestelmän tapaisella päästökaupalla olisi kuitenkin laaja-alaisia taloudellisia vaikutuksia liikkumistottumusten ja -mahdollisuuksien lisäksi elinkeinoelämälle. Koska myyntilupajärjestelmää vastaavasta mekanismista ei ole käytännön kokemuksia vielä missään, sen vaikutuksia tulisi arvioida laajasti ja samalla tulisi selvittää järjestelmän yhteisvaikutukset muiden liikenteen verojen ja hinnoittelumeکانismien kanssa. On epätodennäköistä, että myyntilupajärjestelmän tai tiekartan luonnoksessa mainitun kilometriveromallin vaikutuksia ehdittäisiin syksyyn mennessä arvioida kattavasti.

Koska ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteiden valikoima on laaja ja monien niissä esitettyjen toimenpiteiden vaikutukset näkyvät liikenteen päästöjen vähentämisessä viiveellä, tiekartan kolmannen vaiheen toimenpiteitä koskevat päätökset tulisi siirtää vuoteen 2023 tai 2024. Toteutettujen ensimmäisen vaiheen kannustin- ja tukitoimenpiteiden ja niiden mahdollisten jatkotoimenpiteiden vaikutukset ovat luotettavasti arvioitavissa vasta vuosien kuluttua. Kuluvan vuoden syksyllä – siis jo puolen vuoden kuluttua – on liian aikaista arvioida päästövähennystavoitteen edellyttämien lisätoimien tarvetta ja suuntaamista. Suurin osa ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteistä ei todennäköisesti ole vielä tuolloin ehtinyt edetä suunnitteluvaihetta pidemmälle. Suurimmalle osalle ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteistä ei ole vielä määriteltävissä tarkkaa vaikutusta päästöihin. Osalle toimenpiteistä, esimerkiksi logistiikan digitalisaatiolle ja etätöiden lisäämiselle, päästövaikutuksia on tarkoitus arvioida vasta tiekartan toisen vaiheen edetessä.

Myös useimpien ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden vaikutusten arvioinnit tarkentuvat valmistelun jatkovaiheissa. Esimerkiksi täyssähköautojen hankintatuen päästövaikutuksia on luonnoksessa arvioitu nykyisellä 2 000 euron tukitasolla, jonka on havaittu olevan liian vaatimaton kannuste bensiautoon nähden hankintahinnaltaan keskimäärin 1,6–1,8-kertaisen täyssähköauton hankintaan. Tuen vaikutukset ovat tästä syystä jääneet pieniksi. Koska hankintatuen vaikutuksia on myös tuleville vuosille arvioitu vastaavalla tukitasolla, sen vaikutukset jäävät tiekartan luonnoksessa erittäin vaatimattomiksi. Tukitason nostaminen ja kohdentaminen myös yritysten autohankintoihin lisäisi huomattavasti tuen vaikuttavuutta.

Perusennuste tulisi päivittää heti ensimmäisen vaiheen toimien varmistuttua

Päästökehitys ja lisätoimenpiteiden tarvetta koskeva arvio perustuu osana fossiilittoman liikenteen tiekarttaa tehtyyn liikenteen kysynnän ja päästöjen perusennusteeseen, joka laadittiin keväällä 2020. Viime vuosien aikana liikenteen sähköistyminen on edennyt ennakoitua nopeammin ja kehityksen on arvioitu olevan jo lähivuosina ripeää. Jo viime vuoden aikana hallitus on toteuttanut useita päästövähennystoimenpiteitä, esimerkiksi työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen

kannustemallin, romutuspalkkiokampanjan sekä kaasukuorma-autojen hankintatuen. Toisaalta koronatilanne on hidastanut selvästi autokannan kiertoa ja heikentänyt yritysten mahdollisuutta kalustoinvestointeihin. Perusennuste olisi tarpeen päivittää siten, että jo toteutettujen toimenpiteiden vaikutukset ja autokannassa ennakoitavissa olevat muutokset otettaisiin huomioon päästökehityksessä. Perusennusteen päivittäminen on olennaisen tärkeää, jotta tarvittavat kolmannen vaiheen lisätoimet voitaisiin mitoittaa ja suunnata oikein.

Vaikutusten arviointia tulisi tarkentaa

Autoala on ollut mukana kahdessa liikenne- ja kuljetusalan eri toimijoiden vähäpäästöisen liikenteen tiekartan muodostamisessa vuonna 2020. Kummassakin tiekartassa on esitetty lukuisia päästövähennystoimenpiteitä, joista osa on samoja kuin fossiilittoman liikenteen tiekarttaan nostetut toimenpiteet.

Toimialan omien tiekarttojen perusteella liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen ei edellytä liikenteen verojen korotuksia. Vaikka toimenpidevalikoima on toimialan tiekartoissa osittain sama, hallituksen fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa samoilla toimenpiteillä on päädytty pääosin pienempiin vaikutuksiin. Yhtenä syynä eroihin ovat vaikutusten arvioinnin menetelmät. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa verotuksen ja hankintatukien vaikutuksia on selvitetty pääosin systeemidynaamisella mallilla, johon on autokannan ja liikkumistarpeiden tarkastelussa jouduttu tekemään paljon yksinkertaistuksia. Mallissa on vakioitu monia olennaisia muuttujia, kuten ensirekisteröintien määrä, autokannan poistuma, autollisuus, autojen ajosuoritteet ja käytettyjen autojen maahantuonti. Malli ei näin sovellettuna anna luotettavaa kuvaa veromuutosten vaikutuksista eikä tunnista hankintavaiheen verotuksen vaikutuksia autokannan kiertoon.

Tiekartan luonnos linjaa tavoitteekseen autokannan kierron nopeuttamisen, jota ensimmäisen vaiheen toimenpiteinä vauhdittavat hankintatuet ja satunnaisesti toteutettavat romutuspalkkio. Nämä toimenpiteet eivät yksin riitä autokannan uusiutumisen nopeuttamiseen, sillä autokannan keski-ikä kääntäminen laskuun edellyttäisi merkittävästi suurempaa ensirekisteröintimäärää ja romutuspoistumaa. Autokannan kiertoa voitaisiin nopeuttaa autoveron alentamisella, joka alentaisi uusien autojen hintaa ja lisäisi niiden kysyntää poistaen samalla autokannasta vanhoja autoja. Hankinnan verotuksen ympäristöohjausta siirrettäisiin samalla vuosiverotukseen.

Autoveromuutosten vaikutusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon veron alentamisen vaikutukset uusien autojen kokonaiskysyntään, eikä pelkästään eri käyttövoimien markkinaosuuteen, kuten tiekartan luonnoksen systeemidynaamisella mallilla tehdyissä vaikutusten arvioinnissa. Ensirekisteröintien määrän kasvu lisäisi merkittävästi vähäpäästöisten autojen kysyntää ja nopeuttaisi autokannan kiertoa. Päästöt vähenevät autokannan iän keski-ikä alentuessa, sillä uusien autojen päästöt ovat keskimäärin alemmat kuin autokannassa olevien ikääntyneiden autojen päästöt. Päästöjen määrän vähenemistä lisää myös se, että uudempien vähäpäästöisten autojen osuus liikennesuoritteesta on huomattavasti suurempi kuin niiden osuus autokannasta, sillä uudemmilla autoilla ajetaan enemmän kuin ikääntyneillä autoilla.

Vahvempi kytkentä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja valtioneuvoston periaatepäätökseen logistiikan digitalisaatiosta

Tiekartan luonnoksessa ei ole arvioitu infrastruktuurin kehittämiseen tai logistiikan digitalisaatioon liittyvien toimenpiteiden päästövaikutuksia, vaan niitä käsitellään osana Liikenne 12 -ohjelmaa ja

valtioneuvoston periaatepäätöstä logistiikan digitalisaatiosta. Infran kehittämiseen kuuluu monia vaikutuksiltaan erittäin suuria toimia, kuten raideliikenneinvestoinnit, tieverkon kehittämistoimet sekä tieverkon kunnossapito ja liikenteen sujuvuuden parantaminen. Logistiikan digitalisaatio sisältää vastaavasti lukuisia toimia, joilla on suuri vaikutus päästöjen vähentämisessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tulisi asettaa konkreettiset määrälliset päästövähennystavoitteet Liikenne 12 -ohjelmassa ja logistiikan digitalisaatiostrategiassa esitetyille toimenpiteille, jotta niissä jatkovalmisteltavat toimenpiteet voitaisiin suunnata oikein myös päästövähennysten kannalta.

Kunnioitavasti



Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry



Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto ry