



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

14.1.2022

Ympäristöministeriö
Lausuntopalvelu

VN/16951/2020

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma

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

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta.

Suunnitelmassa tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 nähden. On tärkeää, että liikenteelle asetettu päästövähennystavoite on voitu säilyttää fossiilitoman liikenteen tiekartan mukaisena. Liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi on viime vuosina laadittu useita tiekarttoja. Vaikka päästöjen ennakoitaan vähenevän erityisesti henkilöautoliikenteessä selvästi edellisiä vuosikymmeniä nopeammin, liikenteen päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää monia lisätoimenpiteitä. Tavaraliikenteessä päästövähennystoimet ovat nopeutumassa vasta kuluvan vuosikymmenen jälkimmäisellä puoliskolla. Tavoite on näkemyksemme mukaan oikeasuhtainen päästöjen kokonaisvähennystavoitteen kannalta.

Liikenteen sähköistyminen edellyttää määrätietoisia toimenpiteitä

Jotta autokannan sähköistyminen etenisi nopeammin ja fossiilitoman liikenteen tiekartan WAM-skenaarion mukainen jopa 750 000 sähköauton määrä vuonna 2030 olisi mahdollinen, uusien autojen kysyntää on tärkeää lisätä. Uusien autojen ensirekisteröintien määrä on jäänyt Suomessa alle 20 autoon tuhatta asukasta kohti, kun vastaava luku Ruotsissa on lähes kaksinkertainen. Suomi on noin kolme vuotta jäljessä Ruotsia autokannan sähköistymiskehityksessä. Ilman autokannan nopeampaa kiertoa liikenteen päästövähennystavoitteeseen voidaan päästä vain liikenteen hinnoittelutoimilla, joiden poliittinen hyväksyttävyyks on heikko ja yhteiskunnalliset vaikutukset kielteisiä. Autokannan kierron nopeuttaminen ja autoverotukseen kytketty riittävä hankintatuki nopeuttaa sähköistymistä lisäämällä sähköautojen suhteellista osuutta rekisteröinneistä ja samalla uusien autojen markkinan koon kasvaessa ensirekisteröitävien sähköautojen absoluuttinen määrä kasvaa.

Fossiilitoman liikenteen tiekartan jo toteutettujen toimenpiteiden joukossa on monia olennaisen tärkeitä autokannan sähköistymistä edistäviä toimia, muun muassa hankintatuet, sähköautojen autoveron poistaminen, vähäpäästöisten työsuhteautojen kannusteet sekä latausinfrastruktuuri. Näiden toimenpiteiden vahvistamisella autokannan käyttövoimamurrosta voidaan nopeuttaa erityisesti vuosina 2022–2026, jolloin hintaero perinteisen ja uuden teknologian välillä on vielä huomattava.

EU:n henkilö- ja pakettiautoille asettamien raja-arvojen merkitys on arvioitua suurempi

Ilmastosuunnitelmassa on arvioitu, että komission osana 55-valmiuspakettia julkaiseman henkilö- ja pakettiautojen päästöraja-arvojen kiristämisen vaikutus autokannan päästöihin jäisi Suomessa verrattain pieneksi, noin 0,06 miljoonaan tonniin. Arviomme mukaan vaikutus on huomattavasti suurempi, sillä raja-arvoja koskevan asetuksen muutos nopeuttaa merkittävästi sähköautojen mallivalikoiman laajentumista

henkilö- ja pakettiautojen kaikissa kokoluokissa ja koko EU:ssa. Kyseessä on koko EU:n autokannan kehityksen kannalta erittäin merkittävästä toimenpiteestä, joka säätelee markkinoille tarjottavien autojen käyttövoimavalikoimaa. Käyttövoimamurros ei raja-arvolainsäädännön siivittämänä etene yksinomaan kuluttajien tai yrityksen preferenssien mukaisesti, vaan lainsäädäntö ohjaa yksinomaan sähköisiin käyttövoimiin. Erityisesti vuodelle 2035 esitetty nollapäästöraja nopeuttaa malliston sähköistymistä huomattavasti jo 2020-luvun jälkimmäisellä puolisolalla. Vaikka fossiilittoman tiekartan ensimmäisen vaiheen toimenpiteenä sähköistymistä on jo nopeutettu, tämä muutos ei kokonaan sisällä uuden aiempaa huomattavasti kunnianhimoisemman raja-arvoehdotuksen vaikutuksia. Autoalan arvion mukaan komission 55-valmiuspaketin vaikutus automallivalikoiman sähköistymiseen nopeuttaa myös Suomessa autokannan sähköistymistä noin 180 000 ladattavalla autolla verrattuna ns. perusennusteeseen.

Lisäksi raja-arvolainsäädännön muutos siirtäisi painopistettä ladattavista hybrideistä täyssähköautoihin, mikä vähentää autokannan päästöjä ennakoitua nopeammin. Autoalan arvion mukaan raja-arvoasetuksen muutoksen vaikutus päästöihin olisi luokkaa 0,4–0,5 miljoonaa tonnia vuoden 2030 tasolla, jos autokannan sähköistymistä voidaan samalla nopeuttaa muilla jo sovituilla kannustetoimilla, kuten hankintatuilla ja latausinfrastruktuurilla.

Sama lainsäädäntö rajaa käyttövoimavalikoimasta pois kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot, joten kaasuautoja koskevat ennusteet eivät henkilö- ja pakettiautokannassa toteudu, mikäli raja-arvolainsäädäntöä ei muuteta siten, että se mahdollistaisi myös kaasuautojen saattamisen markkinaa.

Jakeluelvoitteen nostamisen vaikutukset

Biojakeluelvoitteen nostaminen on yksi tärkeimmistä päästöjä vähentävistä toimenpiteistä, sillä sen avulla päästöjä voidaan vähentää myös olemassa olevasta autokannasta. Ministeriöiden teettämän tuoreen selvityksen (AFRY 2021) perusteella biojakeluelvoitteen 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. Jakeluelvoitteella olisi tutkimuksen perusteella mahdollisuus vähentää liikenteen päästöjä ennakoitua enemmän. Jakeluelvoitteen vaikutuksia polttonesteiden hintoihin tulisi kompensoida laskemalla uusiutuvien polttoaineiden verotaso.

Jakelu- ja latausinfrastruktuurin merkitys on olennaisen tärkeä

Biojakeluelvoitteen nostaminen on yksi tärkeimmistä päästöjä vähentävistä toimenpiteistä, sillä sen avulla päästöjä voidaan vähentää myös olemassa olevasta autokannasta. Ministeriöiden teettämän tuoreen selvityksen (AFRY 2021) perusteella biojakeluelvoitteen 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. Jakeluelvoitteella olisi tutkimuksen perusteella mahdollisuus vähentää liikenteen päästöjä ennakoitua enemmän. Jakeluelvoitteen vaikutuksia polttonesteiden hintoihin tulisi kompensoida laskemalla uusiutuvien polttoaineiden verotaso ja tarvittaessa muilla kompensointimekanismeilla, jos jakeluelvoitteen kasvu johtaisi ennakoitua suurempiin polttonesteiden hintojen kasvuun.

Jakelu- ja latausinfrastruktuurin merkitys on olennaisen tärkeä

Kotilatausmahdollisuuksien puuttuminen ja epäluottamus julkisen latausverkoston kattavuuteen ovat tärkeimpiä ladattavan auton hankinnan esteitä auton korkean hankintahinnan lisäksi. Myös julkisen latausverkoston merkitys kasvaa erityisesti tilanteissa, joissa ladattavalla autolla on tarve ajaa toistuvasti pitkiä

matkoja. Julkisen latauspisteverkon merkitys on erityisen suuri vapaa-ajan matkoille ja kotimaan matkailulle, jossa kuljettavat matkat ovat pitkiä ja edellyttävät usein välilatauksen. Valtatieverkolla suuritehoiset pikalatausasemat voisivat olla soveltuvien osien kevyen ja raskaan kaluston yhteisessä käytössä. Sähköautoille asetettujen latausinfrastruktuurien tulisi olla linjassa valmistajille esitettyjen kiristyvien hiilidioksidipäästöraja-arvojen kanssa. Latausvalmiudet eivät todennäköisesti kehity riittävällä nopeudella ilman merkittävää tukea taloyhtiöiden, työpaikkakiinteistöjen ja julkiseen latausinfraan.

Raskaan kaluston latausinfraan kehittyminen edellyttäisi alkuvaiheessa merkittäviä julkisia tukia, sillä kuorma-auto- ja työkoneteknologia ei vielä pitkään aikaan mahdollista sen markkinaehtoista kehitystä. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on vielä toistaiseksi moninkertainen dieselkalustoon nähden ja latausinfraan puute vähentää yritysten mahdollisuutta investoida ladattaviin autoihin. Tukea tulisi suunnata myös yritysten omaan latausinfraan, ei yksinomaan julkiseen infraan.

Vaikka suurin osa kuorma-autojen latauksista tapahtuisikin kuljetusyritysten varikolla ja terminaaleissa tai kuljetuksia tilaavien yritysten latauspisteissä autojen kuormauksen ja purun aikana, raskaalle kalustolle soveltuvia julkisia latauspisteitä tarvitaan riittävästi, jotta myös täydentävä lataus olisi mahdollista. Varsinkin pienet kuorma-autoyritykset ovat julkisen latausverkon varassa, sillä pienillä yrityksillä ei ole samanlaisia mahdollisuuksia investoida latausasemiin kuin isoilla kuljetusyrityksillä.

Raskaimmassa kuorma-autokalustossa vety on todennäköinen käyttövoimavaihtoehto jo tällä vuosikymmenellä, sillä akkusähköä käyttäen edellyttäisi 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 akkusähköä rinnalle raskaan kaluston voimanlähteenä 2030-luvulla. Jakeluinfrastruktuurin tulisi kehittyä etupainotteisesti. Puuttuva jakeluinfrastruktuuri estäisi vedyn liikennekäytön yleistymisen Suomessa. Vedyn jakeluverkoston suunnittelussa tulisi pyrkiä jakeluverkkoon, joka palvelisi alkuvaiheessa sekä liikenteen että teollisuuden tarpeita. Tärkeimpiä jakeluasemien sijoittumispaikkoja ovat logistiset solmupisteet.

Energiaverodirektiivin muutoksella olisi kauaskantoiset vaikutukset liikenteen verorakenteeseen Suomessa

Energiaverodirektiivi lisäisi merkittävästi kuljetussektorin verotaakkaa. Direktiiviehdotus edellyttäisi, että Suomessa olisi luovuttava dieselin alemmasta verokannasta, joka on ollut tärkeä keino alentaa elinkeinoelämän kuljetuskustannuksia. Verotasojen yhtenäistäminen käytännössä tarkoittaisi dieselin veron nostoa samalle tasolle kuin bensiinin. Henkilöauto- ja pakettiautoliikenteessä dieselin polttoaineveron nousu olisi kompensoitavissa poistamalla käyttövoimavero, joten veromuutoksen vaikutukset henkilöautoliikenteeseen jäisivät verrattain pieniksi. Kuorma- ja linja-autoliikenteessä vastaavaa kompensatiomahdollisuutta ei nykyiseen verorakenteeseen sisälly, koska raskaan kaluston käyttövoimavero on matala. Muutoksen vaikutukset tiekuljetusten verotuksen rakenteisiin olisivat suuret ja heikentäisivät olennaisesti elinkeinoelämän kilpailukykyä. Erityisesti toimialoilla, joiden logistiikkakustannukset ovat korkeat, vaikutukset olisivat huomattavia. Dieselpolttonesteen hinnan nousu noin 26 sentillä litralta aiheuttaisi kestävämmän logistiikkakustannusten kasvun, johon yhdistyy myös muita polttoaineiden hintaa nostavien tekijöiden vaikutus.

Lisäksi direktiivin muutos poistaisi lisäksi mahdollisuuden polttoaineiden ammattimaisen käytön verohuojennuksille, sillä mahdollisuus eriyttää verotasoja kaupallisen ja ei-kaupallisen toiminnan välillä pois-

tuisi. Näin ollen Suomessa ei olisi mahdollisuutta ottaa käyttöön ammattidieselin kaltaista veronpalautusmallia kuljetusyrityksille. Suomelle ei jäisi riittäviä kompensatiomahdollisuuksia kaupan sektorille ja kuljetusintensiivisille toimialoille.

Päästökaupalle ei ole tarvetta

Tieliikenteen päästökaupalle ei ole tarvetta, sillä tieliikenteen päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa jo päätetyillä ja niitä täydentävillä muilla toimenpiteillä. Koska kansallinen tieliikenteen päästökauppa koskisi yksipuolisesti vain Suomea, polttoaineen hinnannousu heikentäisi suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä, kotitalouksien ostovoimaa ja kotimaan matkailun toimintaedellytyksiä. Suomessa hiilen hinta on sisällytetty osaksi polttoaineen hintaa ja tieliikenne kuuluu myös taakanjakosektorin piiriin – tieliikennettä säänneltäisiin tulevaisuudessa näin ollen sekä päästökaupan että taakanjakosektorin kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta. Tieliikenteen päästökaupan hintakehitykseen liittyisi erittäin suurta epävarmuutta. Suomessa liikennepolttoaineiden verotaso on kansainvälisestäkin korkea ja tieliikenteen hinnoitteluun kohdentuu päästökaupan lisäksi myös muita jo päätettyjä ja suunnitteilla olevia uusia toimenpiteitä. Päästökaupan aiheuttamaa kustannusten nousua olisi välttämätöntä kompensoida niille kotitalouksille ja yrityksille, joiden liikkumis- ja kuljetuskustannukset kasvaisivat kohtuuttomasti.

Tavaraliikenteessä 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 raskaampia ajoneuvoyhdistelmiä, jonka sähköistäminen edes tulevaisuuden akkuteknologialla on haastavaa. Liikenteen hinnoittelun vaikutukset kohdistuisivat yrityksiin tällöin suoraan kustannusten kasvuna, joka ei ole vältettävissä tai ennakoitavissa.

Toimialan omissa tiekartoissa liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan ilman päästökauppaa ja polttoaineveron korotusta, kunhan toteutettavaksi nostetaan monipuolinen keinovalikoima. Tähän keinovalikoimaan kuuluvat etätöiden ja autokannan sähköistymisen ja käyttövoimamurroksen nopeuttamisen lisäksi muun muassa autokannan nykyistä nopeampi uudistaminen, logistiikan digitalisaatio, tieverkon kunnossapidon parantaminen, HCT-kaluston yleistyminen kuorma-autokuljetuksissa sekä kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämistoimet.

Yritysten vapaaehtoiset toimet

Ilmastosuunnitelmassa on nostettu esille ansiokkaasti kuluttajien ja julkisen sektorin toimien vaikutus liikenteen päästöjen vähentämiseen. Myös yritysten vapaaehtoiset toimet olisi tärkeää nostaa esiin omana toimenpideryhmänään, sillä monilla yrityksillä on jo nyt erittäin kunnianhimoiset yhteiskuntavastuun tavoitteet, jotka sisältävät myös liikkumiseen ja kuljetuksiin ja logistiikkaan vaikuttavia toimia. Esimerkkinä tästä ovat muun muassa työsuhdeautot, jotka ovat tyypillisesti osana yrityksen laajempaa ympäristö- ja yhteiskuntavastuun strategiaa. Työsuhdeautoissa täyssähköautojen osuus kasvaa tällä hetkellä jo nopeammin kuin kotitalouksien hankinnoissa.

Erityisesti tavaraliikenteessä yritysten vapaaehtoisten toimien merkitys on suuri, sillä vielä toistaiseksi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevan kaluston investointikustannukset ovat selvästi perinteistä teknologiaa korkeammat ja vähäpäästöinen teknologia edellyttää yrityksiltä suhteellisen suuria investointeja. Monet yritykset ovat asettaneet itselleen hiilineutraalius- tai hiilinegatiivisuustavoitteita, jotka edellyttävät esimerkiksi käytettävän kuljetuskaluston nopeaa käyttövoimamurrosta. Tällä hetkellä yritysten asettamien vapaaehtoisten toimien merkitys on tunnistettavissa suurimmaksi yksittäiseksi tieliikenteen tavarankuljetusten sähköistymisen ajuriksi.

Vaikutusten arvioinnista

Eri toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa on tärkeää ottaa huomioon, että tieliikenteen hinnoitteluun kohdistuu monia sekä jo päätettyjä että suunnitteilla olevia toimenpiteitä. Kustannusvaikutusten arvioinnissa tulisi arvioida erilaisten hinnoittelutoimien yhteisvaikutuksia. Esimerkiksi polttonesteiden hintaan vaikuttavat raaka-aineiden maailmanmarkkinahintojen kehityksen lisäksi biojakeluvaihtoehtoa koskeva sääntely, kansalliset polttoaineverotuksen muutostarpeet, energiaverodirektiivin uudistamisen, uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohjaa koskevan sääntely ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevan sääntelyn tuomat hintamuutokset.

Kansallisten toimenpiteiden suunnittelussa tulisi varautua epävarmuuteen EU-päätöksenteossa. Osa esitetyistä toimenpiteistä ei etene EU:n päätöksenteossa komission 55-valmiuspaketissa esitetyllä tavalla. Kansallisten toimenpiteiden merkitys on erityisesti liikennesektorilla tärkeä, sillä liikennesektorilla päästövähennystoimet koostuvat lukuisista pienistä toimenpiteistä.

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry