LINJA-AUTOLIITTO

28.2.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Helsinki

Viite: VNS 7/2016 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030

LINJA-AUTOLIITON LAUSUNTO ENERGIA- JA ILMASTOSTRATEGIASTA

Linja-autoliitto lausuu otsikkoasiasta seuraavaa.

Linja-autotoimialalla on hyvät edellytykset olla mukana energia- ja ilmastostrategian toteuttamisessa.

Biopolttoaineet

Lyhyelläkin aikavälillä biopolttoaineisiin siirtyminen on täysin realistista, jos se on fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna liiketaloudellisesti perustelua. Polttoaineiden jakelujärjestelmä ei sinänsä vaadi laajamittaisia investointeja. Tärkeäpää on korostaa biopolttoaineissa ja niiden jakelussa todellista ja toimivaa kilpailua.

Biopolttoaineiden käyttö lisääntyy, jos se on liiketaloudellisesti houkutteleva vaihtoehto. Toisaalta julkisen sektorin toimin ei myöskään tule nostaa toimialan kustannuksia, koska hintajoustojen kautta joukkoliikenteen kysyntä ja siten suosio ja suoritteet laskisivat.

Linja-autoliikenteen osalta on hyvä korostaa sitä, että biopolttoaineisiin siirtymisessä julkisen sektorin omat toimet ovat merkityksellisiä. Yli kaksikolmasosaa linja-autoliikenteen suoritteista ajetaan julkisina hankintoina.

Sähköbussit

Kaupunkimaisessa liikenteessä sähköbussien laajamittaisella käyttöönotolla voi olla merkittävä vaikutus nyt puheena olevien ympäristötavoitteiden saavuttamisessa. Linja-autoliiton arvion mukaan yksin sähköbusseilla

LINJA-AUTOLIITTO

voidaan saavuttaa karkeasti arvioituna noin kahden prosenttiyksikön osuus taakanjakopäätöksen mukaisesta päästötavoitteesta.

Sähköbusseihin siirtyminen on suurten kaupunkien henkilöliikenteessä realistinen tavoite nyt puheena olevalla tarkastelujaksolla. Erityisesti raideliikenneverkkoon vahvasti tukeutuvassa linja-autojen syöttöliikenteessä reittiverkon ennustettavuus on korkea. Tällöin esimerkiksi sähköbussien latausverkon rakentaminen on luonteva osa muuta joukkoliikenteen infrastruktuuria.

Sähköbussien teknis-taloudellisten käyttöedellytysten suurin haaste on akkuteknologia, jonka käytettävyydelle pohjoinen ilmasto asettaa vielä omat lisähaasteensa. Polttomoottorikäyttöiseen ajoneuvoon nähden sähköbussien teknologia on sinänsä tunnettua ja koeteltua. Esimerkiksi sähkömoottoreiden huolto- ja muut elinkaarikustannukset ovat oletettavasti pitkällä aikavälillä polttomoottoritekniikkaa alemmat.

Sähköbussien laajamittaisen käyttöönoton osalta on jaettava samat huolet markkinoiden toiminnasta ja tuotannontekijöiden kustannusvaikutuksista kuin biopolttoaineissakin. Liiketaloudellisesta näkökulmasta sähköbussi ei ole itsetarkoitus, mutta se soveltuu oikein hyvin nyt puheena olevan strategian tavoitteiden toteuttamiseen toimiviin ja kilpailtuihin markkinoihin perustuen.

Pitkän matkan linja-autoliikenteessä polttomoottorien käyttö jatkunee vielä pitkään. Samalla hyvä todeta, että jo yksin moottoriteknologian kehitys ja erityisesti toteutuneet ja kehityksen myötä toteutuvat päästövähennykset ovat merkittäviä ja oikeansuuntaisia jo sinänsä.

LINJA-AUTOLIITTO RY

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja