2.3.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Yleistä

Euroopan unionin Suomelle päästökauppaan kuulumattomalle sektoreille asettama 39 % prosentin päästövähennysvelvoite vuoteen 2030 vuoden 2005 tasosta on erittäin kova vaatimus ja tavoite. Vaatimus on koko unionin toiseksi korkein. Liikennesektori vastaa noin 40 prosentista taakanjakosektorin päästöistä ja henkilöautoliikenteen osuus koko Suomen päästöistä on noin 10 prosenttia.

Suomessa henkilöautoliikenteen osuus henkilöliikenteestä on suuri ja henkilöautojen määrä väestön määrään suhteutettuna on korkea. Näin siitäkin huolimatta, että meillä henkilöautoliikenteen verotus on korkealla tasolla. Syy tähän löytyy yhteiskunnan rakenteesta. Suomi on pinta-alaltaan suuri ja harvaan asuttu ohuiden henkilö- ja tavaraliikennevirtojen maa. Tehokasta ja toimivaa vaihtoehtoista liikennejärjestelmää on vaikea järjestää näissä olosuhteissa.

Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti ja ympäristöhyötyjen kannalta tehokkaasti on mahdotonta, jos ei ole joukkoja. Suomessa tämä tilanne on tosiasia haja-asutusalueella ja jopa monissa meidän mittakaavassa suurissa kaupungeissa ja niiden välittömässä ympäristössä. Liikenne ei ole itseisarvo, vaan seurausta kaavoituksesta ja rakentamisesta, joissa päätösvalta on yhteiskunnan monopoli.

Harjoitetun yhteiskuntapolitiikan seurauksena kaupungit on rakennettu 1950 luvulta lähtien väljiksi ja tavoitteena on ollut ylläpitää koko Suomen kaupunkiseutujen hajanaista yhdyskuntarakennetta. Tämä on johtanut liikenteen lisääntymiseen niin työ-, asiointi-, harrastus-, kuin vapaa-ajanmatkoilla. Kuvaavaa on, että Uudellamaalla, joka on Suomen väkirikkain alue, tehdään valtakunnan pisimpiä työmatkoja. Edes siellä ei ole onnistuttu kattavan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamisessa, vaan liikenteen lisääminen on ollut ratkaisu hajanaisen rakenteen toimimattomuuteen.

Vasta aivan viime vuosina on herätty kaupunkialueiden täydennysrakentamiseen. Valitettavasti tämä kehitys ei näytä riittävän ratkaisemaan liikenteelle asetettua päästötavoitetta. Oma haasteensa on se, että suomalaisten asumisen ihanteet ja tavoitteet muuttuvat hitaammin, kuin uudet visiot kaavoituksesta ja rakentamisesta odottavat tapahtuvan. Asuntoihin ja kiinteistöihin on sitoutunut pääomaa ja käyttöarvoa, jonka omistajat haluavat hyödyntää edukseen. Samaan aikaan valmius tiivistää yhteiskuntarakennetta ilman kohtuuttoman korkeiksi nousevia asumis- ja elämiskustannuksia on osoittautunut hankalaksi yhtälöksi. Suomessa pääosin

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

kaupunkialueilla on 870 000 ihmistä 1,9 miljardin euron asumistukien piirissä. Mikäli nykyinen kehitys kiihtyy, niin jatkossa rahoitus on löydettävä entistä suuremmalle joukolle ihmisiä.

Yhteiskuntarakenteen muutos on niin hidas, ettei se ehdi merkittävällä tavalla ratkaisemaan vuoden 2030 päästövelvoitteiden täyttämistä. Vaarana on, että muut liikenteen kustannuksia voimakkaasti nostavat keinot entisestään kiihdyttävät kaupungistumista ja johtavat asumiskustannusten nousuun. Liikenteen kustannusnousulla ja ihmisten liikkumisen vähentymisellä voi olla merkittäviä vaikutuksia taloudelliseen aktiivisuuteen ja työvoiman liikkuvuuteen. Käsillä oleva tavoite ja sen ratkaisusta aiheutuvat seuraukset ja kustannukset voivat johtaa pahimmillaan taloudellisen ja laadullisen elintason laskuun.

Uusiutuvien polttoaineiden osuus

Uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotto niin, että niitä voidaan käyttää teknisesti ja laadullisesti nykyisessä autokannassa on nopeasti vaikuttava keino, joka mahdollistaa nykyiseen autokantaan sitoutuneen pääoman tehokkaan loppuun käyttämisen. Tässäkin asiassa tavoitteet tulee asettaa niin, että valmius tuottaa ja saattaa tuotteita markkinoille on tasapainossa niiden säädellyn kysynnän kanssa, jolloin vältetään mahdolliset markkinahäiriöt. Suomen tulee seurata tarkasti ajoneuvokaluston ja eri käyttövoimien kehitystä muissa maissa ja välttää omaa muista eriytyvää Suomen mallia, joka johtaa pienellä markkinalla kansainvälisen kilpailun puuttuessa toimimattomaan markkinaan ja markkinahäiriöihin. Meillä käytettävien tuotteiden tulee olla saatavuudeltaan laajasti maailmanmarkkinoilla tarjolla ja sinne sellaisenaan myytävissä, eikä niitä pidä täällä kustannuksia korottavalla tavalla verotuksella syrjiä tai ohjata esimerkiksi kansallisista elinkeinopoliittisista syistä johtuen.

Uusiutuvien polttoaineiden veroton hinta on perinteisiä fossiilisia polttoaineita korkeampi. Mikäli tavoitteena on jatkossa kerätä polttoaineveroista nykyistä vastaava verotuotto, niin sen vaikutuksesta polttoainekustannukset nousevat. Tätä kustannuskehitystä voi vastaavasti hillitä teknologian kehittymisen myötä polttoainekulutuksen aleneminen, mutta sen seurauksena taas verotuottokin alenee, ellei polttoaineverotusta vastaavasti nosteta.

Ajoneuvokanta

Suomen osuus uusien ajoneuvojen kaupassa on niin pieni, ettei meillä ole käytännössä mahdollisuutta vaikuttaa valmistettavan ajoneuvokaluston ominaisuuksiin. Meillä käytettävien ajoneuvojen osalta verotuksella voidaan ohjata käyttöä ja kysynnän kohdistumista erilaisten ajoneuvojen ja käyttövoimien välillä. Tämän ohjauksen määrässä ja kokonaisvaikutuksessa joudutaan kuitenkin huomioimaan erilaisissa taloudellisissa asemissa olevien kotitalouksien liikkumisen edellytyksiä. Tämä rajoittaa taloudellisen ohjauksen määrää ja vaikuttavuutta.

Suomessa on vanha autokanta ja yksi siihen vaikuttava tekijä on autoverotus. Autoverotuksen taso on laskenut viimeisen 15 vuoden aikana ja kehitys jatkuu. Kun aikaisemmin veroa saattoi olla tavanomaisessa perheautossa yli puolet hankintahinnasta, niin nyt verotaso voi olla jo alle 20 prosenttia. Autovero ei ole ainoa autokannan ikään vaikuttava tekijä. Osa ihmisistä on tottunut ajamaan ja haluaa ajaa hankintahinnaltaan edullisella vanhalla autolla ja osa ei missään olosuhteissa ole valmis lisäämään tai heillä ei ole mahdollisuutta lisätä taloudellista panostusta auton hankintaan. Osa olisi valmis

vähentämään vähästäkin investoinnistaan, mikäli se olisi mahdollista. Autokannan keski-ikään vaikuttaa myös se, että nykyiset autot ovat entistä parempia. Autot eivät ruostu ja niiden tekninen suorituskyky ja käyttöikä ovat entistä parempia. Keski-ikää nostaa myös se, että ajoneuvokohtainen ajosuorite on ollut viime vuodet laskussa.

Autoverotusta tulee jatkossakin laskea hallitusti ja riittävän sopeutumisajan puitteissa. Kehitystä tulisi vauhdittaa nykyisestä tasosta ja muutoksen haittavaikutuksia voidaan kompensoida vuotuisten ajoneuvoverojen porrastamisella.

Sähkö-, kaasu- ja vetyautot

Hallituksen tavoite 250 000 sähköauton autokannasta vuonna 2030 on erittäin kova. Sähköautoilun edelläkävijämaa Norjassa on noin 120 000 sähkökäyttöistä autoa, joista reilut 90 000 on täyssähköautoja. Norjassa sähköautoilua on tuettu jo 1990-luvulta alkaen, mutta vasta aivan viime vuosina sähköautojen rekisteröinnit ovat lähteneet jyrkkään kasvuun. Kasvun taustalla on tarjonnan parantumisen lisäksi merkittävät verohelpotukset ja muut tuet. Kun huomioidaan vielä se, että ostovoima on vauraassa Norjassa selvästi Suomea korkeampi, asia näyttäytyy aivan eri valossa.

Norjassa täyssähköautosta ei makseta lainkaan autoveroa eikä arvonlisäveroa, minkä lisäksi vuotuinen ajoneuvovero on selvästi alempi kuin polttomoottoriautoilla. Tästä syystä sähköautot ovat huomattavasti edullisempia hankkia ja ylläpitää kuin bensiini- ja dieselautot. Esimerkiksi 1,6-litraisella TDI-dieselmoottorilla varustettu Volkswagen Golf maksaa Norjassa vajaat 38 000 euroa ja Suomessa 29 000 euroa. Ostovoimaan suhteutettuna Norjassa myytävän Golfin hinta olisi Suomessa vajaat 23 000 euroa. Sähköauto Nissan Leaf Visia 24 kWh maksaa puolestaan Norjassa 22 746 euroa ja Suomessa 34 990 euroa. Ostovoimakorjatulla hintavertailulla Norjassa myytävä Leaf maksaisi Suomessa vajaat 14 000 euroa. Suomalaisten ostovoima suhteessa norjalaisten ostovoimaan oli Tilastokeskuksen tilastojen mukaan 60,6 % vuonna 2014.

Norjassa Nissan Leaf ja yksilitraisella bensiinimoottorilla varustettu viisiovinen Ford Fiesta maksavat saman verran. Suomessa Leafin hinnalla saa kaksi Fiestaa ja vielä jää lähes 5000 euroa ylimääräistä. Ei ole ihme, että Norjassa sähköautoja myydään enemmän kuin Suomessa.

Lisäksi sähköautoista maksetaan Suomessa käyttövoimaveroa, minkä takia vuotuinen ajoneuvovero on useimmiten kovempi kuin bensiinimoottorisella autolla.

Norjassa sähköautoilijoiden ei tarvitse maksaa myöskään tietulleja eikä lauttamaksuja, minkä lisäksi kaupunkien keskustoissa on sähköautoille varattuja ilmaisia pysäköintialueita ja bussikaistat ovat sähköautoilijoiden käytössä. Vauraassa Norjassa monet ovatkin hankkineet sähköauton toiseksi autokseen. Tällä sähköautolla hyödynnetään sitten kaupunkimatkoilla bussikaistojen käyttöoikeus ja ilmaiset pysäköintipaikat.

Hankintahinnan ja vuotuisten maksujen lisäksi sähköautojen yleistymiseen vaikuttaa moni muukin asia. Esimerkiksi Norjan autojärjestö NAF:n tekemän kyselyn mukaan ihmisiä mietityttää epävarmuus ylläpitokustannuksista, autojen arvon aleneminen, akkujen kestävyys, latausasemat sekä toimintamatka. Autoliitosta kysytään samantyyppisiä asioita Suomessa. Norjassa yksi iso kysymysmerkki kuluttajien keskuudessa on se, kuinka pitkään sähköautoille myönnetään erilaisia helpotuksia.

On absurdia, että maailman rikkaimpiin maihin kuuluva öljyvaltio myy fossiilisia polttoaineita muille ja tukee myyntituloilla massiivisesti sähköautoilua omassa maassaan.

Sähköautoilun käyttöönotto edellyttää myös merkittävää panostusta sähkönjakeluverkkoon ja kiinteistöjen omiin sähköverkkoihin. Tammikuussa 2017 kehotettiin pakkasäällä autoilijoita välttämään auton esilämmitystä sähkötuotantokapasiteetin ja jakeluverkon ylikuormittumisen takia. Juuri näissä olosuhteissa sähköauton suorituskyky laskee merkittävästi ja sen takia esimerkiksi niiden esilämmittäminen on välttämätön toimenpide. Sähköautojen osalta keskeinen tavoite on löytää tekninen ratkaisu niiden pikalataukseen rajallisen toimintakyvyn varmistamiseksi. Pikalataus taas edellyttää sähköverkolta ja sähkötuotannolta entistä suurempaa suorituskykyä.

Sinänsä sähkön kulutuksen kannalta henkilöauto on varsin kilpailukykyinen esimerkiksi raitiovaunuun verrattuna. Kun sähkökäyttöinen viisipaikkainen e-golf kuluttaa kokonaisuudessaan 0,127 kWh kilometrillä, niin raitiovaunu Helsingissä kuluttaa 0,277 kWh per matkustajakilometri.

Hallituksen tavoite 250 000 sähköauton autokannan toteuttamisesta hankintatuella edellyttää miljardiluokan tukea. Se ei ole järkevä tapa toteuttaa 2030 vuoden tavoitteita. Lisäksi tulee muistaa se, että ladattavien hybridiautojen mahdollistama päästövähennys edellyttää sitä, että niissä myös todellisuudessa käytetään vaihtoehtoisia polttoaineita.

Toisaalta vety ja kaasuautojen suosiminen vaatii myös merkittävää panostusta autokantaan ja jakeluverkkoon. Vetyautomarkkinaa ei ole vielä edes olemassa eikä vedylle ole jakeluverkkoa. Kaasunkin osalta jakeluverkko on vielä kehitysvaiheessa.

MaaS ja robottiautot

Selonteko arvioi varsin optimisesti MaaS-palvelujen ja liikenteen automaation kehittymistä ja niiden vaikutusta liikenteen energiatarpeeseen. Toistaiseksi MaaS palvelut ovat rajoittuneet operaattorien toimintaan maksunvälittäjinä, siinä yritys kerää yhden maksun ja jakaa sen sitten oman osuutensa vähentämisen jälkeen muille palvelun tuottajille. Samalla yhtiö toimii digitaalisena matkatoimistona, joka yhdistää erilaisten asiakkaiden tarvitsemia palveluja ja paketoi ne yhdellä maksulla ostettaviksi. Kokonaishyöty ja vaikutus tässä toiminnassa ovat toistaiseksi jääneet melko vaatimattomiksi. Jatkossa digitaalisten palvelujen lisääntyminen ja nuoremmat sukupolvet hyödyntävät jakamista ja käyttävät palveluja entistä enemmän. Vuoteen 2030 mennessä tämän toiminnan osuutta päästöjen vähentämisessä ei kuitenkaan pidä yliarvioida.

Täysin automatisoitujen robottiautojen käyttöönotto on VTT:n erikoistutkija Matti Kutilan (Motivan Transsmart -seminaari 16.2.2017) mukaan todennäköistä aikaisintaan vuonna 2035. Tältä osin laajemmat hyödyt ovat mahdollisia vasta vuoden 2030 jälkeen.

Ensisijaiset keinot

Ensisijaisena keinona tulisi käyttää nykyiseen autokantaan sopivien liikenteen biopolttoaineiden käyttöönottoa ja autokannan uusimista autoverotusta asteittain keventämällä. On hyvä huomioida, että polttomoottorikin kehittyy edelleen ja sen energiatehokkuus paranee. Selonteon tavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös tutkittua tietoa siitä miksi ihmiset valitsevat nykyiset liikkumismuotonsa. Oman auton käytön taustalla ovat ajankäyttö, kustannukset, yleinen turvallisuus, joustavuus ja osalla meistä myös mukavuudenhalu ja ajamisen nautinto. Mikäli ei tiedetä ja ymmärretä miksi ihmiset toimivat, kuten toimivat ja kuvitellaan toiminnan olevan aina rationaalista, oikeiden ratkaisujen löytäminen on hakuammuntaa.

Yhteenveto

Liikenteen osalta päästötavoitteet ovat erittäin kovat ja selonteossa esitettyjen toimenpiteiden vaikutusarviointi varsin optimistista. Selonteon tavoitteet edellyttävät merkittäviä teknologisia edistysaskelia polttoaineissa, ajoneuvoissa ja digitaalisissa palveluissa. Tämän lisäksi edellytyksenä on, että käyttäjillä on taloudelliset edellytykset ottaa nämä käyttöön. Tähän vaikuttaa merkittävästi myös liikennesektorin ulkopuolinen yleinen taloudellinen kehitys. Monien muuttujien kokonaisarviointi on vaikeaa, jos ei mahdotonta, vuoteen 2030 ulottuvalla aikajanalla. Keskeistä on kuitenkin se, että Suomi löytää ratkaisut, joilla ei heikennetä yritysten toimintaedellytyksiä ja kotitalouksien toimeentuloa ja elämän laatua.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry