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

Liikenne- ja viestintävaliokunta 3.3.2017

MOOTTORILIIKENTEEN KESKUSJÄRJESTÖ RY

Pekka Rissa
Moliken varapuheenjohtaja
Autoalan Keskusliitto ry

Ari Herrala
SKAL
asiantuntija

Strategian esille nostamat liikenteen päästövähennyskeinot

1. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

-1 milj. t

- siirrytään nykyisestä itsepalvelumarkkinasta palvelumarkkinoille
- ”liikenne palveluna” -toimintatavan edistäminen
- liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittäminen
- varaudutaan liikkumistottumuksien muuttumiseen kaavoituksessa ja pysäköintinormeissa.
- edistetään liikenteen automatisaatiota sekä erilaisia etäkäytäntöjä.
- parannetaan kuljetusten energiatehokkuutta merkittävästi toimintatapoja kehittämällä.

2. Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen

-0,6 milj, t

- vaikutetaan EU:n autovalmistajia koskevan lainsäädännön valmisteluun (päästöjen raja-arvot)
- nopeutetaan autokannan uusiutumista Suomessa huomattavasti.
- selvitetään mahdollisuudet keventää nykyistä hankintaan kohdentuvaa verotusta vähäpäästöisten autojen osalta.
- tavoitteena on, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa (täyssähköautot, vetyautot ja ladattavat hybridit) ja vähintään 50 000 kaasukäyttöistä autoa

3. Fossiilisten öljypohjaisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla

-2 milj. t

- liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.
- polttoaineet tuotettaisiin pääosin kotimaassa kotimaisista raaka-aineista
- toimintaympäristön vakauttamiseksi ja uusien investointien varmistamiseksi tulee huolehtia biopolttoaineiden markkinoiden jatkuvuudesta koko EU:ssa
- tarkastellaan mahdollisuuksia saada aikaan yhteispohjoismaiset biopolttoainemarkkinat

Liikenteen päästövähennyskeinot - haasteet ja toimenpiteet

2030 päästötavoitteet Suomelle liikenteen osalta todella haastavat

Suomessa on Länsi-Euroopan toiseksi vanhin autokanta (11,8 vuotta)

Romutusikä 20,2 vuotta

sähköautot eivät ratkaise tavoitetta vielä 2030 mennessä - biopolttoaineet merkittävässä roolissa

Keinot autokannan uudistamiseen

1 Verotuksen painopisteen siirtäminen auton hankinnasta hallitusti käytön verotukseen

2 Autokannan kiertonopeutta voidaan lisäksi lisätä satunnaisesti toistettavilla romutuspalkkiokampanjoilla

3 Erittäin vähäpäästöisten autojen yleistymistä tulisi ohjata työsuhdeautokäytössä olevien autojen verotusarvon hiilidioksidipohjaisuudella

Hankintatuki ei ole optimaalisin tapa vähäpäästöisten autojen kysynnän edistämiseen

- vaikka verotus suosii jo nykyisin vähäpäästöisiä autoja, alle 80 g/km päästötason autojen keskihinta on 10 000–20 000 euroa keskimääräistä korkeampi - vuonna 2016 ensirekisteröityjen alle 50 g/km päästötason autojen keskihinta oli noin 65 000 euroa, eli noin kaksinkertainen keskivertoautoon nähden
- täyssähköautojen ja lataushybridien hintojen on arvioitu alenevan vähitellen siten, että vuosina 2025–2030 hintojen ero tasaantuisi merkittävästi
- vähäpäästöisen tekniikan riskituki ei **poista autoilun verotuksen muutostarvetta** - hankintatuki ei lisää autokannan kiertonopeutta, mutta vähentää uuden ja perinteisen teknologian hintaeroa
- riskituki soveltuu hyvin sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-, paketti- ja linja-autojen hankintatukimalliksi
- vähäpäästöisten henkilöautojen yleistymisen nopeuttamiseksi määräaikaisen riskituen rinnalle tai sen sijasta Suomessa tulisi ottaa harkittavaksi erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotuksellinen suosiminen
- suunniteltavien hankintatukien tulisi olla tekniikkaneutraaleja
- hankintatuet eivät saa aiheuttaa teknologiariippuvaisia markkinahäiriöitä tai jarruttaa päästöjen vähentämisen ja energiatehokkuuden parantamisen teknologista kehitystä

Strategia lataa liikkumisen palveluille epärealistisen suuria odotusarvoja

- palvelut ovat vielä kehitysasteella ja on todennäköistä, että niiden vaikutus liikkumistottumuksiin alkaa realisoitua vasta, kun henkilöautoliikenteessä on tarjolla autonomisia liikennepalveluja – niiden yleistyminen energiatehokkuuteen ja liikkumistottumuksiin vaikuttavalla tavalla on edessä vasta 20–30 vuoden aikajänteellä
- uusien liikkumispalvelujen vaikutuksia ei vielä tunneta – osassa selvityksistä ne vähentävät henkilöautojen määrää liikenteessä, osassa niiden on puolestaan arvioitu lisäävän henkilöautoliikenteen kokonaiskysyntää viemällä matkustajia muista kulkutavoista
- liikennesektorin päästöjen vähentämisessä ei voida luottaa yksinomaan tulevaisuudessa mahdollisesti syntyviin palveluihin, joiden vaikutuksia ei vielä tarkalleen tunneta ja joiden houkuttelevuus kuluttajan kannalta on vielä epävarmaa
- joukkoliikenteen kehittäminen unohtuu helposti tilanteessa, jossa liikennepolitiikka perustuu suuriin odotuksiin uusien markkinaehtoisten liikkumispalvelujen syntymisestä

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla

- biopolttoaineiden käytön lisääminen vähentäisi päästöjä nopeasti ja ilman kalustoinvestointeja
- Suomella on erinomaiset mahdollisuudet kehittyneiden biopolttoaineiden kehittämiseen ja tuotantoon
- Suomen tulisi EU-tasolla aktiivisesti vaikuttaa kehittyneiden biopolttoaineiden nostamiseksi tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi - biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta tulisi ajaa ensisijaisesti pohjoismaisena ja euroopanlaajuisena toimenpiteenä
- Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että autonvalmistajille asetettavien sitovien raja-arvojen määrittelyssä otettaisiin huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta
  - mikäli tulevaisuudessakin vain pakoputken päästä mitattavat päästöt otetaan huomioon raja-arvojen määrittelyssä, markkinoille ei tule biokaasua tai etanolia käyttäviä autoja
  - nykyinen mittaustapa ohjaa tuotekehitystä sähköisellä voimalinjalla varustettuihin autoihin, sillä biopolttoaineiden hiilidioksidipäästöt ovat nykyisellä mittaustavalla samaa suuruusluokkaa kuin perinteisten hiilivetypolttoaineiden, vaikka niiden elinkaaren aikaiset päästöt ovat merkittävästi pienemmät

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla

- hankintahinnaltaan kalliimman biopolttoaineen käyttökustannuksia voidaan kompensoida verotuksen keinoin - fossiilisen polttoaineen verotus ei samalla saa kiristyä, etteivät ammattiliikenteen kokonaiskustannukset kasva
- Suomen tulisi osallistua raskaan kaluston raja-arvojen määrittämiseen siten, että päästöjen määrittelyssä otettaisiin huomioon Suomen erityisolosuhteet ja keskimääräistä suuremmat mitat ja massat
  - käytännössä tämä tarkoittaisi kuljetussuoritteeseen (tonnikilometrit) suhteutettujen raja-arvojen käyttöä, sillä ajosuoritteeseen (ajokilometri) suhteutetut arvot antavat Suomen olosuhteissa liian suuret päästöarvot
  - kuorma- ja linja-autokaluston energiatehokkuuden parantamisessa tavoitteena tulisi olla kokoon, kuljetustehtävään ja kuljetuskapasiteettiin nähden mahdollisimman vähäpäästöisen kaluston valinta

Liikenteen päästöjen vähentämistavoitteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi

- taakanjako on liikennesektorille poikkeuksellisen raskas, sillä liikennesektorin päästöjä on tavoitteena vähentää vuoteen 2030 mennessä 50 % vuoteen 2005 verrattuna
- Molike alan etujärjestöjen yhteisenä toimijana on sitoutunut päästöjen vähentämiseen
- oikeudenmukainen ja kestävä tapa päästöjen vähentämiseen olisi kuitenkin jakaa ilmastosopimuksen mukainen 39 %:n vähennystavoite tasapuolisesti kaikkien päästökaupan ulkopuolisten sektorien kesken
- strategian mukaisessa taakanjaossa liikennesektori joutuu kantamaan muita sektoreita raskaamman taakan, vaikka liikennesektorilla päästöt ovat viimeisten 15 vuoden aikana vähentyneet keskimäärin enemmän kuin päästökauppasektorilla
- liikenteeseen kohdennettavia toimia suunniteltaessa on varmistettava, että toimet eivät heikennä kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia - liikenne ei sektorina ole itsenäinen toimiala, vaan johdettua kysyntää, joka riippuu elinkeinoelämän ja muun yhteiskunnan tarpeista
- päästöjen vähentämiseen liittyvien toimien toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen

Näkökulmia kuljetusten energiatehokkuuden parantamiseen

- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vastuullisuusmallissa on esitetty kuljetusyrityksille hyviä toimenpiteitä energiatehokkuuden parantamiseksi
- panostamalla liikenteen sujuvuuteen ja sitä kautta erityisesti raskaan liikenteen tarpeettomia pysähdyksiä ja hidastuksia vähentämällä voidaan vaikuttaa päästöihin - tieliikenteen kapasiteettia rajoittavat liikennepolitiikan toimenpiteet eivät tue tätä tavoitetta
- keskieurooppalaisia käytäntöjä suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä kuljetettavaa tavaramäärää kohti
- muutos johtanee kalustoinvestointeihin, jolloin on huomioitava myös kaluston hankinnan ja kehittämisen kustannukset

Näkökulmia kuljetusten energiatehokkuuden parantamiseen

- mittoja ja massoja pohdittaessa on erityisesti otettava huomioon tiestön kestävyys ja tienhoidon ja kunnossapidon taso etenkin massojen kohdalla
- energiatehokkuuden kehittäminen edellyttää, että tiestö kestää olemassa olevat ja tulevat mitat ja massat ongelmitta
- erityisesti tiestön talvihoito tulee saattaa sellaiselle tasolle, jota turvallinen liikennöinti nykyisen kokoisilla ja mahdollisilla tulevilla suuremmilla ajoneuvoilla