Teknologiateollisuus

16.2.2018

Kirjallinen lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta

Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista. Suomessa hallitus hyväksyi marraskuussa 2016 kansallisen energia- ja ilmastostrategian, jonka mukaan liikenteen päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä noin 50 prosenttia.

Autokannan uusiutumiselle ja vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymiselle liikenteessä on energia- ja ilmastostrategiassa laskettu varsin suuri paino. Sähköhenkilöautoja tulisi Suomen kansallisen tavoitteen mukaan olla vähintään 250 000 kappaletta ja kaasuautoja vähintään 50 000 kappaletta vuonna 2030.

Puhtaiden ajoneuvojen määritelmä ja tavoitteet

On hyvä, että direktiivissä ”puhtaille autoille” on määritelty selkeät raja-arvot ja tavoitteet niiden osuuksille julkisissa hankinnoissa. Esityksen mukaan hankittavista autoista 16-35% (jäsenvaltiosta riippuen) tulisi olla direktiivin määritelmän mukaisesti puhtaita vuoteen 2030 mennessä. Suomen tavoitteeksi ehdotetaan 35 % vuonna 2025 ja vuonna 2030. Tavoitteet ovat linjassa jäsenmaille ehdotettujen taakanjakotavoitteiden kanssa. Kun huomioidaan EU:n asettamat sitovat päästötavoitteet taakanjakosektorille sekä Suomen omat 50%:n päästövähennystavoitteet liikenteelle, voidaan osuuksia pitää melko vaatimattomina.

Direktiivissä edistyneiden biopolttoaineiden käytölle tulee asettaa omat erilliset tavoitteet julkisessa liikenteessä. Niiden käytöllä vaikutetaan ensisijaisesti CO_2 -päästöjen vähenemiseen ja biopolttoaineiden sisällyttäminen puhtaiden ajoneuvojen määritelmään hidastaa julkisen liikenteen siirtymistä uusiin puhtaisiin käyttövoimiin kuten sähkö. Uusien käyttövoimateknologioiden osuuden kasvusta linja-automarkkinoilla tulee pitemmällä aikavälillä ennustettavaa, mikä tukee alan kilpailukykyä. Myös investoinnit lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin ja sähköverkkoihin lisääntyvät.

Julkisen sektorin osuus uusien henkilöautojen hankinnoista on pieni, mutta julkisen sektorin autohankinnat toimivat näkyvänä esimerkkinä muille auton ostajille. Julkisilla hankintakäytännöillä annetaan selkeitä ja pitkälle ajalle ulottuvia signaaleja markkinoille.

Julkiselle sektorille suunnan näyttäjän rooli nostamalla puhtaiden ajoneuvojen direktiivin tavoitetasoa

Julkinen sektori on merkittävä suunnannäyttäjä päästöjen vähentämisessä. Julkiselle sektorille hankittavien puhtaiden ajoneuvojen osuus tulisi nostaa riittävän kunnianhimoiseksi, jotta sillä olisi riittävä vaikuttavuus suunnannäyttäjänä. Tavoitetaso tulee olla kaikissa ajoneuvoluokissa vähintään 50% vuonna 2025 ja 80% vuonna 2030 mahdollistaen lineaarisen päästöjen vähentämisen ajoneuvokantaa uudistamalla.

Teknologiateollisuus ry

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

Teknologiateollisuus

16.2.2018

Julkisen liikenteen voimakkaalla sähköistämisellä on hyvät perusteet

- Kaupunkien bussi- ja logistiikkaliikenne ovat merkittäviä lähi- ja hiukkaspäästöjen sekä melun aiheuttaja.
- Sähkön käyttö liikenteessä vähentää tehokkaasti CO_2 – päästöjen lisäksi lähipäästöjä sekä näihin liittyviä ympäristökustannuksia.
- Parantunut ilmanlaatu ja kaupunkiympäristö voi vaikuttaa positiivisesti ihmisten terveyteen ja sitä kautta pienentää kuntien terveyssektorin kustannuksia.
- Julkisen kaupunkiliikenteen sähköistyksellä voidaan liikenteen energiatehokkuutta parantaa merkittävästi ja siirtyä kotimaisen uusiutuvan sähkön käyttöön.
- Kaupunkibussi on helposti sähköistettävä ajoneuvo. Myös muut hyötyajoneuvot voivat tukeutua julkisen bussiliikenteen infrastruktuuriin.
- Sähköistyvä julkinen liikenne lisää kaupunkien viihtyisyyttä ja luo edellytykset siirtyä autonomiseen liikenteeseen.
- Sähköbussin on todettu jo tällä hetkellä tulevan perinteistä dieselbussia edullisemmaksi nykyisilläkin hankintahintatasoilla.

Soveltamisala

Direktiivin soveltamisala ulotetaan koskemaan muitakin hankintamuotoja kuin ostaminen eli ajoneuvon leasing-vuokraaminen, vuokraaminen tai osamaksukauppa. On hyvä, että direktiivillä katetaan kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt.

Lisätietoja:
Heikki Karsimus
Johtava asiantuntija, liikenne ja teknologiat
p. 040 564 9020
heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi