Teknologiateollisuus

4.6.2018

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

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

Taustaa

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.

Yhteenveto

Suomen 50 prosentin päästövähennystavoitteet liikenteessä edellyttävät, että myös julkisten hankintojen tavoitetaso tulee olla riittävän kunnianhimoinen. Teknologiateollisuus pitää hyvänä sitä, että myös edistyneet biopolttoaineet huomioidaan direktiivissä raskaan liikenteen osalta siten, että edistyneiden biopolttoaineiden käytön tavoite on erillinen lisätavoite.

Edistyneet biopolttoaineet voidaan huomioida raskaan liikenteen osalta erillisenä lisätavoitteena siten, että raskaan liikenteen sähköistymisellä (puhtaat ajoneuvot määritelmä) on kuitenkin ajoneuvoluokkakohtaisesti riittävän kunnianhimoiset vähimmäistavoitteet. Teknologiateollisuuden näkemyksen mukaan näin menetellen puhtaiden ajoneuvojen määritelmän muutokselle ei ole tarvetta ja julkiselle sektorille jää valinnanvaraa valita kokonaiskustannuksiltaan tehokkain vaihtoehto.

On hyvä, että direktiivissä ”puhtaille ajoneuvoille” on määritelty selkeät raja-arvot ja tavoitteet niiden osuuksille julkisissa hankinnoissa.

On erittäin tärkeää, että markkinanäkymä uusille teknologioille puhtaiden ajoneuvojen määritelmän mukaisesti, kuten sähköinen liikenne, on riittävän houkutteleva mahdollistaen uuden teknologian ajoneuvo- ja latausinfrainvestoinnit.

Julkisen sektorin osuus henkilöautojen hankinnoista on pieni ja siten myös puhtaiden ajoneuvojen vaikutus päästövähennyksiin on hyvin rajallinen. Suunnannäyttäjän roolissa

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

julkisen sektorin rooli on huomattava ja tästä johtuen puhtaiden ajoneuvojen osuus hankinnoista tulisikin olla merkittävä. Raskaassa liikenteessä julkisten hankintojen merkitys suuri.

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

Puhtaiden ajoneuvojen määritelmä, edistyneet biopolttoaineet ja näiden tavoitteet

On hyvä, että direktiivissä ”puhtaille ajoneuvoille” 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 kevyiden hyötyajoneuvojen osalta 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 edistyneet biopolttoaineet tulee käsitellä erillisenä, jotta liikenteen sähköistyminen julkisessa liikenteessä etenee samanaikaisesti. Biopolttoaineiden käytöllä vaikutetaan ensisijaisesti CO_2 -päästöjen vähenemiseen ja biopolttoaineiden sisällyttäminen puhtaiden ajoneuvojen määritelmään hidastaa julkisen liikenteen siirtymistä uusiin puhtaisiin käyttövoimiin kuten sähkö. Puhtaiden ajoneuvojen määritelmän johdosta 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 kaikissa ajoneuvoluokissa. Kun edistyneet biopolttoaineet huomioidaan ja puhtaille ajoneuvoille asetetaan ajoneuvoluokkakohtaisesti kunnianhimoiset vähimmäistavoitteet, voi yhteenlaskettu tavoitetaso olla kaikissa ajoneuvoluokissa vähintään 50% vuonna 2025 ja 80% vuonna 2030.

Teknologiateollisuus

4.6.2018

Julkisen liikenteen voimakkaalle sähköistämiselle on hyvät perusteet

Julkisen liikenteen voimakkaalle sähköistämiselle on hyvät perusteet ja tästä johtuen riittävän kunnianhimoinen vähimmäistavoitetaso tulee asettaa mahdollistaen lineaarisen päästöjen vähentämisen ajoneuvokantaa uudistamalla.

- 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.

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