AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

30.9.2019

Lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle

K 17/2019 vp

Ilmastovuosikertomus 2019

Autotuojat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) toteutumista tarkastelevasta vuoden 2019 Ilmastovuosikertomuksesta. Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt lausuntoamme erityisesti sähköautoista, joten keskitymme liikenteen sähköistymiskehityksen arviointiin, sekä niihin toimenpide-ehdotuksiin, joilla sähköautojen määrää Suomen autokannassa voitaisiin lisätä. On kuitenkin tärkeää, ettei liikenteen päästövähennyskeskustelussa rajoituta ainoastaan sähköisiin ajoneuvoihin, vaan huomioidaan myös kaikki muut käytettävissä olevat keinot, käyttövoimat ja teknologiat.

Sähköautoja koskeva tavoite ja arviot kehityksestä

KAISUssa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä vähintään 250 000 sähköautoa (täyssähköautoa ja ladattavaa hybridiä) sekä vähintään 50 000 kaasuautoa. Kansallinen tavoite on tämänhetkisten arvioiden perusteella maltillinen ja se tullaan todennäköisesti ylittämään. Esimerkiksi autoalan omassa käyttövoimien yleistymistä kuvaavassa perusennusteessa sähköautoja olisi autokannassa vuonna 2030 yhteensä 364 000, joista täyssähköautoja olisi 136 000 ja ladattavia hybridejä 228 000. Autoalan perusennusteessa ensirekisteröintikehitys on nykytilanteen jatkumoa edustavan kehityksen mukainen ja liikenteen verotus ja hinnoittelu noudattaa nykyistä autoilun verotusta.

Arviomme mukaan autoverotukseen ja hankintakannusteisiin liittyvillä toimenpiteillä sähköautojen osuutta autokannassa vuoteen 2030 mennessä voitaisiin lisätä merkittävästi. Perusennusteen rinnalla autoalan käyttövoimaennusteessa on tutkittu vaihtoehtona ns. autoalan tiekarttaa, jossa autovero on vaiheittain poistettu autokannan kierron nopeuttamiseksi ja erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvoa on alennettu sähköautojen kysynnän lisäämiseksi. Autoalan tiekartassa päädytään vuoteen 2030 mennessä yhteensä 580 000 sähköautoon, joista täyssähköautoja 229 000 ja ladattavia hybridejä 350 000.

Hankintakannusteet ovat välttämättömiä sähköautojen yleistymiselle vielä lähivuosien aikana

Kuluttajille merkittävimmät sähköauton hankintaa rajoittavat tekijät ovat autojen korkea hankintahinta ja latausmahdollisuuksien puuttuminen. Vaikka Suomessa autoveron päästöprogressio tasaa sähkö- ja polttomoottoriautojen hintoja, sähköautojen verollisetkin hinnat ovat henkilöautoluokassa vielä keskimäärin 1,6-1,8-kertaiset vastaavan kokoiseen bensiiniautoon verrattuna. Arviomme mukaan sähkö- ja polttomoottoriautojen hinnat tasaantuvat samalle tasolle vasta vuosina 2027–2030.

Hintaeroa ei ole mahdollista kaventaa esimerkiksi alentamalla vain pienipäästöisten autojen autoveroa, sillä sähköautojen autovero on jo nykyisellään hyvin pieni, vain 2,7 prosenttia. Lisäksi jyrkkä päästöprogressio on johtanut tilanteeseen, jossa Suomeen tuodaan paljon suuripäästöisiä autoja käytettynä maahan. Käytettynä maahantuodut autot ovat usein Suomessa myytyjä autoja isompia ja suuripäästöisempiä, mikä entisestään vaikeuttaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Sähköautojen yleistyminen edellyttää hankintakannusteita, jotka kaventavat sähköauton ja perinteisen polttomoottoriauton hintaeroa. Kotitaloudet ovat vuoden 2018 alusta alkaen voineet saada täyssähköauton hankintaan 2 000 euron hankintatuen. Nykyinen hankintatuki ei kuitenkaan ole riittävä. Useissa EU-maissa vastaavien tukien suuruus on 4 000–6 000 euroa. Nykyisenmallisen hankintatuen vaikuttavuutta voitaisiin lisätä nostamalla tuen tasoa, laajentamalla tuki täyssähköautojen lisäksi ladattaviin hybrideihin, sekä myöntämällä hankintatuki myös yritysten autohankintoihin. Esimerkiksi Ruotsissa vuosina 2012-2018 vähäpäästöisille autoille (päästöt alle 50 g/km) myönnetyn enimmillään 40 000 kruunun suuruisen hankintatuen hyödyntäjistä 94 prosenttia oli yrityksiä. Polttoainekustannuksissa saavutettavien säästöjen lisäksi yrityksiä kiinnostaa erityisesti sähköautojen merkitys ympäristövastuun toteuttamisessa ja positiivisen julkisuuskuvan luomisessa, eikä epävarmuus auton tulevasta jälleenmyyntiarvosta ole niin suurena rajoitteena kuin yksityisillä kuluttajilla.

Kustannustehokkain ja vaikuttavin sähköautojen määrää lisäävä toimenpide olisi hankintakannusteen luominen erittäin vähäpäästöisille työsuhdeautoille. Suomessa lähes kolmannes uutena ensirekisteröidyistä henkilöautoista hankitaan yrityksille tai muulla tavoin työsuhdekäyttöön, joten niiden vaikutus autokannan muodostumiseen on merkittävä. Työsuhdeautojen keskimääräinen pitoaika on noin kolme vuotta, jonka jälkeen ne siirtyvät kuluttajamarkkinoille käytettyinä autoina. Ohjaamalla työsuhdeautojen hankintaa vaihtoehtoisiin käyttövoimiin, niitä käyttäviä autoja saataisiin tulevien 2-4 vuoden aikana runsaasti käytettynä markkinoille, jolloin ne olisivat edullisempina jo paremmin yksityisten kuluttajien ulottuvilla. Tämä hankintakannustemalli voitaisiin toteuttaa siten, että työsuhdeautoedun laskennallista verotusarvoa alennettaisiin erittäin vähäpäästöisillä autoilla. Työsuhdeautojen verotusarvoon kohdennetuista hankintakannusteista on hyvä kokemuksia monista Euroopan maista, muun muassa Alankomaista, Ruotsista ja Saksasta.

Vaikka autonvalmistajien on EU:n niille asettamat päästörajoitteet saavuttaakseen tuotava jo lähivuosina merkittävästi uusia sähköautomalleja markkinoille, niiden saatavuutta käytännössä vielä jonkin aikaa rajoittaa akkujen valmistuskapasiteetin rajallisuus. Globaali sähköautojen kysynnän kasvu on tällä hetkellä niin suurta, että akkujen valmistuskapasiteetti ei riitä sähköautojen tuotannon määrän nopeaan lisäämiseen. Koska sähköauto on markkinoilla vielä niukkuustuote ja sen valmistuskustannukset ovat merkittävästi polttomoottoriautoja korkeammat, valmistajat kohdistavat sähköautot ensisijaisesti niille markkinoille, joissa on kilpailukykyiset hankintatuet. Tämä näkyy selvästi Euroopan automarkkinassa, jossa Norjan, Alankomaiden, Ruotsin ja Ranskan markkinoilla on selvästi parempi täyssähköautojen saatavuus kuin maissa, joissa ei ole hankintatukia. Ilman houkuttelevia hankintakannusteita Suomella on riskinä jäädä jälkeen liikenteen sähköistymisessä.

Ladattavien hybridien rooli liikenteen sähköistymisessä on merkittävä

Kuten vuosikertomuksessakin todetaan, Suomen autokanta sähköistyy tällä hetkellä ladattavien hybridien vetämänä. Täyssähköautojen osuus uusista sähköautoista on vähentynyt, mikä arvioidaan vuosikertomuksessa sähköautokannan kehittymisen haasteeksi. Ladattavien hybridien merkitystä liikenteen sähköistymisessä ei kuitenkaan ole syytä väheksyä. Ladattava hybridi on vielä toistaiseksi monelle sähköautoa harkitsevalle kuluttajalle täyssähköautoa houkuttelevampi vaihtoehto, sillä se on täyssähköautoa edullisempi, eikä siihen ei liity vastaavia rajatun toimintamatkan ja latauspaikkojen saatavuuden tuomia epävarmuuksia.

Ladattavia hybridien kulutus on kuitenkin selvästi polttomoottoriautoja pienempi ja modernit lataushybridit kuluttavat mainettaan vähemmän energiaa. Lisäksi ladattavan hybridin etuna on, että sähköllä ajo voidaan kohdentaa erityisesti taajama-ajon lyhyille matkoille, joihin sähköllä ajon toimintamatka tyypillisesti riittää hyvin ja jossa myös lähipäästöjen vähentäminen on ilman laadun kannalta tärkeää. Useassa uudessa, ns. toisen sukupolven lataushybridissä on myös aiempaa suurempi akusto, jolloin auton toimintamatka sähköllä on jopa 100 km yhdellä latauksella.

Autonvalmistajien kokoaminen aineistojen perusteella keskimäärin lähes puolet ladattavilla autoilla ajetuista kilometreistä ajetaan Pohjoismaissa sähköllä. Norjassa tehdyn kuluttajatutkimuksen mukaan lähes 90 % ladattavan hybridin käyttäjistä lataa autoaan päivittäin tai lähes päivittäin kotona. Tieliikenteen Tietokeskus ja Traficom toteuttavat syksyn 2019 ja kevään 2020 aikana kyselytutkimuksen, jonka tuloksena saadaan tietoa sähköautojen omistajien lataus- ja käyttötottumuksista Suomessa.

Ladattavat hybridit ovat looginen askel autokannan sähköistymiseen ja luonteva portti täyssähköautoon siirtymiseen, kun kuluttaja voi sitä käyttäessään totutella sähköiseen liikkumiseen ja auton lataamiseen. Ladattavien hybridien kasvava kysyntä luo myös hyvät edellytykset markkinaehtoiseen latausinfran laajentamiselle.

Julkiset hankinnat ja raskas kalusto

Kaupunkiseutujen linja-autokannassa sähköistymisen on arvioitu etenevän nopeasti jo vuosina 2020–2025. Täyssähkölinja-autojen käyttökustannukset ovat dieselkäyttöisiä busseja pienemmät ja niiden latausinfrastruktuuri on mahdollista toteuttaa keskitetyille varikoille ja linjastojen kääntöpaikkoihin. Vuonna 2021 voimaan astuva puhtaiden ajoneuvojen direktiivi nopeuttaa kaupunkibussien sähköistymistä.

Myös pakettiautojen ja pienten jakelukuorma-autojen kokoluokkaan sähköautot soveltuvat varsin hyvin. Ne kuitenkin todennäköisesti yleistyvät hitaammin kuin sähköiset henkilöautot, sillä hintaero polttomoottoriautoihin on pidempään suurempi ja tarjonta vähäisempää kuin henkilöautoilla. Suuremmassa kuorma-autokalustossa sähköistymiskehitys on tätäkin hitaampaa, sillä sähköauton tarvitsemien akkujen paino rajoittaa merkittävästi kuljetuskapasiteettia ja kantavuutta, mikä heikentää niiden soveltuvuutta kuorma-autokäyttöön. Kuorma-autoliikenteessä päästöjen vähentäminen perustuukin ensi vuosikymmenellä ensisijaisesti uusiutuvaan dieseliin ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen yleistymiseen.

Sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaa olisi perusteltua tukea määräaikaisella hankintatuella vuosina 2020–2025. Muun muassa Saksa on ottanut käyttöön vastaavan tapaisen raskaille sähkö- ja kaasuautoille suunnatun hankintatuen.

Latausinfrastruktuuri

Latausmahdollisuuksien puuttuminen on yksi sähköautokannan kasvua rajoittava tekijä. Latausmahdollisuuksia tulisi kehittää erityisesti kotona ja työpaikoilla. Lähes puolet julkisista latauspaikoista sijaitsee pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun alueilla, joissa ladattavia autojakin on eniten. Julkisessa latausverkossa on vielä isoja aukkoja varsinkin Pohjois-Suomessa ja suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella. Vaikka latausinfran kehittyminen on ollut pääasiassa markkinaehtoista, taloyhtiöille ja yrityksille suunnattujen investointitukien merkitys on olennaisen tärkeä. Erityisesti asuinrakennusten latausinfrastruktuurin rakentamista tulisi tukea, sillä taloyhtiöissä tuen merkitys voi olla ratkaiseva investointipäätöstä tehtäessä.

Toimivan latausinfrastruktuurin luominen raskaalle kalustolle on haastavampaa. Kuorma-auton ajovoima-akkujen lataaminen edellyttää tehokkaita tasavirralla toimivia latausasemia, joita tulisi olla koko päätieverkon varrella. Tällaista suuritehoista raskaan liikenteen latausverkkoa ei vielä ole missään. Se myös kehittyy hitaasti, sillä latausasemat ovat hyvin kalliita ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen määrä pysyy vielä pitkään pienenä.

Sähköautojen edistäminen on myös osa autoalan ja valtion green deal -sopimusta

Autoala ja valtio solmivat marraskuussa KAISU-suunnitelmassa linjatun vapaaehtoisen green deal -sopimuksen. Green deal -sopimuksen yhtenä tavoitteena on lisätä vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntäviä autojen osuutta ensirekisteröitävistä autoista. Sähköautoilun edistämiseen pyritään sopimukseen liittyneissä yrityksissä erilaisin toimin, muun muassa tuottamalla kuluttajainformaatiota, lisäämällä sähkökäyttöisten autojen

määrää sijais- ja esittelyautoina ja huollon sijaisautoina, sekä rakentamalla latauspaikkoja ja avaamalla niitä yleiseen käyttöön.

Green deal -sopimukseen on liittynyt lokakuun alkuun mennessä 14 yritystä, jotka edustavat autojen maahantuontia, vähittäiskauppaa, leasingtoimialaa sekä auton vuokrausta. Suurin osa yrityksistä on valinnut vapaaehtoisiksi toimenpiteikseen erityisesti sähköautojen edistämiseen liittyviä toimenpiteitä.

Liikenteen päästöjen vähentämisessä tarvitaan paljon erilaisia toimenpiteitä

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää monipuolista keinovalikoimaa, eikä sitä ratkaista pelkästään liikenteen sähköistymistä tavoittelemalla. On tärkeää, että liikenteen päästövähennyskeskustelussa huomioidaan kaikki käytettävissä olevat keinot, käyttövoimat ja teknologiat. Esimerkiksi biopolttoaineilla ja kaasuautoilla on jo tällä hetkellä suuri merkitys päästöjen vähentämisessä. Lisäksi on mahdollista, että jokin muu teknologia, esimerkiksi vedyllä toimivat polttokennoautot, ottaa suuriakin harppauksia lähitulevaisuudessa. Vetyautojen on arvioitu soveltuvan erityisen hyvin raskaan liikenteen käyttöön. Tärkeää on myös erilaisten liikennettä korvaavien ja kokonaisuutena kehittävien ratkaisujen etsiminen.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi, että suomalainen autokanta uusiutuisi huomattavasti nykyistä nopeammin. Tämä onkin tärkeä keino päästövähennysten toteuttamiseen, sillä uuden auton päästöt ovat käyttövoimasta riippumatta merkittävästi pienemmät kuin vanhan auton. Nykyinen vähenemistahti ei kuitenkaan riitä tavoitteen saavuttamiseen, ja itse asiassa liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on viime vuosina jatkanut nousuaan.

Autokannan uudistamisen nopeuttamiseksi on tarpeen toteuttaa liikenteen verotuksen uudistus. Auton hankintaan kohdistuvan autoveron vaiheittainen poistaminen nopeuttaisi autokannan kiertoa 3-4 vuodella, ja kasvattaisi samalla merkittävästi myös sähköautojen ja muiden vähäpäästöisten ajoneuvojen määrää autokannassa.

Kunnioittavasti,



Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry