



# VNS 7/2016 vp

## Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030

Liikenne- ja viestintävaliokunta 3.3.2017

MOOTTORILIIKENTEN KESKUSJÄRJESTÖ RY

Pekka Rissa  
Autoalan Keskusliitto ry  
Moliken varapuheenjohtaja

Ari Herrala  
SKAL  
Moliken hallituksen jäsen

# 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 määrääkaisen 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 yleistymisen 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 jakeluvuoroitetta 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 hiilivety-polttoaineiden, 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
- Molikey alan etujärjestöjen yhteisenä toimijana on sitoutunut päästöjen vähentämiseen
- oikeudenmukainen ja kestävä tapa päästöjen vähentämiseen olisi kuitenkin jakaa ilmastopöimöksen mukainen 39 %:n vähennystavoite tasapuolisesti kaikkien päästökaupan ulkopuolisten sektorien kesken
- strategian mukaisessa taakanjaossa liikennesektorii 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 Trafín 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