

# Tiedote: Polttomoottoriautojen ja lataushybridien myynti loppuu viimeistään 2035 – ottaako Suomi etunojaa teknologiseen muutokseen ja sen tarjoamiin mahdollisuuksiin vai jäämmekö vanhojen fossiiliautojen hautausmaaksi?

*Sähköautoilijat ry pitää EU:n ehdotusta kaikkien uusien autojen päästöttömyydestä vuoteen 2035 mennessä tervetulleena. Ehdotus tekisi täyssähköautosta kilpailukykyisen vaihtoehdon kaikille eurooppalaisille ja suomalaisille. Liikenteen sähköistyminen on välttämätön askel kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa viimeistään vuonna 2050 henkilöautojen aiheuttaessa noin 12% kaikista EU:n hiilidioksidipäästöistä. EU:n toimet eivät kuitenkaan yksinään riitä vähentämään Suomen liikenteen päästöjä, vaan Suomen hallituksen on ryhdyttävä entistä määrätietoisimpiin toimiin liikenteen sähköistymisen vauhdittamiseksi ja sen välttämiseksi, että Suomesta muodostuu fossiiliautojen hautausmaa.*

## Fit for 55 viitoittaa tietä

Euroopan komissio julkaisi keskiviikkona 14.7.21 odotetun Fit for 55-ilmastolakipaketin. Ilmasto-, energia-, maankäyttö-, liikenne- ja veropolitiikkaa ohjaava kokonaisuus on askel oikeaan suuntaan mutta vaatii vielä hienosäätöä Euroopan parlamentin ja jäsenmaiden käsittelyssä ylätasoinen tavoitteeseen pääsemiseksi, eli kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon.

Esityksessä ehdotetaan, että vuoteen 2030 mennessä autonvalmistajien on vähennettävä uusien henkilöautojen päästöjä 55 prosentilla ja vuoteen 2035 mennessä 100 prosentilla. Sähköautoilijat ry peräänkuuluttaa Suomen hallitukselta komission ehdotusta kunnianhimoisempaa kantaa, jossa vähintään vaadittaisiin nykyistä kunnianhimoisempi välitavoite vuodelle 2025, jotta fossiilinen autoteollisuus nopeuttaa investointejaan päästöttömien autojen tuotantoon ja kuluttajien hyväksyntä teknologiaa kohtaan lisääntyy.

Komissio ehdottaa myös, että EU-maiden olisi laajennettava latausinfrastruktuuria päästöttömien autojen määrän kasvun mukaisesti, jotta sähköautoilija voi olla varma siitä, että hän voi ladata sähköautonsa lähellä kotia ja työpaikkaa. Osana Fit for 55-pakettia ehdotetaan myös pakollista kansallista hyvitysmekanismia (ENG: credit mechanism), minkä Sähköautoilijat ry pitää erittäin tervetulleena uudistuksena. Ehdotetussa mallissa on kuitenkin valuvikoja. Järjestelmässä uusiutuvaa sähköä sähköautoille julkisten latausasemien kautta toimittavat toimijat saisivat hyvityksiä, joita he voisivat myydä edelleen polttoaineen toimittajille, jotka voivat käyttää niitä jakeluvelvoite-järjestelmien velvoitteiden täyttämiseksi. Ehdotus kuitenkin syrjii uusiutuvaa liikennesähköä poistamalla sähkön merkittävästi parempaa energiatehokkuutta heijastavaa kerrointa.

”Fit for 55 on käännekohta koko autoteollisuudelle ja liikenteen päästövähennyspyrkimyksille. Autot sähköistyvät kovaa vauhtia ympäri Eurooppaa ja vihdoin myös Suomessa, jossa yli 10% kesäkuussa myydyistä autoista oli täyssähköautoja. Komission ehdotus kiihdyttää liikenteen sähköistymisen vauhtia entisestään ja varmistaa samalla, että päästöt laskevat ja Eurooppa pysyy ilmastoteknologian etujoukoissa. Aina on kuitenkin myös parannettavaa – esimerkiksi vuoden 2030 tavoitetta pitäisi nostaa 55 prosentista, jotta vuoden 2035 tavoitteeseen pääseminen olisi realistista. Lisäksi on tärkeä muistaa, että liikenteen päästöt eivät yksin näillä toimilla vähene, vaan Suomen hallituksenkin on kannettava omalla politiikallaan vastuuta”, sanoo Sähköautoilijat ry:n puheenjohtaja Kirsi Immonen.

## Kansallinen sähköautopolitiikka tuo päästövähennyksiä

Sähköautoilijat ry näkee selkeän tarpeen sähköautopolitiikan ryhtiliikkeelle Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee paraikaa täyssähköautojen hankintatukea. Kuluttajatutkimuksen<sup>1</sup> mukaan kaksi merkittävintä estettä suomalaisten kuluttajien siirtymisessä täyssähköautoon on auton hinta ja pelko riittämättömästä toimintasäteestä. Hankintatukea korottamalla ja sen muotoa muokkaamalla hallitus voisi vaikuttaa molempiin

”Hankintatuen taso on korotettava merkittävästi fossiili- ja nollapäästöautojen välisen hintaeron pienentämiseksi. Samalla hankintatuen hintakatto on nostettava tai esimerkiksi sidottava täyssähköauton toimintasäteeseen, jotta tuki kannustaa mahdollisimman suuriin päästövähennyksiin. Kunnianhimoinen sähköautopolitiikka johtaa tutkitusti juuri tähän ja näillä toimenpiteillä hallitus saisi kustannustehokkaasti aikaan kaivattuja päästövähennyksiä!”, kommentoi Immonen.

Henkilöautojen päästörajojen kiristyessä on Sähköautoilijat ry:n mielestä entistä tärkeämpää ohjata valtion rajalliset resurssit tehokkaimpaan liikenteen päästöjä vähentävään teknologiaan, eli täyssähköautoihin. Vaikka täyssähköautojen osuus uusista autoista on viime aikoina noussut, laahaa Suomen kehitys kuitenkin keskeisiä verrokkimaita perässä kiitos EU-vertailussa kunnianhimmottoman kansallisen sähköautopolitiikan.

”Viimeistään nyt on luovuttava tuista tehotomille teknologioille. Lataushybridejä myydään Suomessa eniten koko EU:ssa suhteessa täyssähköautoihin eikä muutamaa yksittäistä mallia lukuun ottamatta yksikään autonvalmistaja panosta esimerkiksi biokaasuautojen valmistukseen. Jokainen veroeuro, joka nyt investoidaan näihin menneisyyden teknologioihin, kuten esimerkiksi työsuhde-lataushybridien verotuki ja biokaasun tankkausinfrotuki, on pois tehokkaimmasta liikenteen päästövähennysteknologiasta, eli täyssähköautoilun edistämisestä. Uusien päästörajojen myötä etenkin ne EU-maat, jossa autoteollisuudella on merkittävä kansantaloudellinen rooli, tulevat investoimaan vielä nykyistä enemmän sähköautopolitiikkaansa. Ilmeisenä riskinä on, että ilman kunnianhimoista poliittista linjaa liikenteen sähköistämiseksi, Suomi jää tästä kehityksestä ja meistä voi tulla fossiilisten lataushybridien ja muiden ei-päästöttömien teknologioiden hautausmaa samalla, kun päästöttömät autot viedään suotuisemman sähköautopolitiikan maihin”, muistuttaa puheenjohtaja Immonen.

Latausinfrastruktuuri on Sähköautoilijat ry:n mielestä tärkeä osa liikenteen sähköistymisen mahdollistamista. Nykyinen latausinfrastruktuuripolitiikka ei ole kuitenkaan tehokas tai kunnianhimmoinen. *Liikenteen infratuki*, eli valtion maksama investointituki latausasemien rakentamiselle, vastaa teknisistä yksityiskohdista riippuen 30–50% investointikustannuksista. Ruotsissa vastaava luku on 100%. Työ- ja elinkeinoministeriössä selvitetään kesän aikana mahdollisuutta lisätä liikennesähkö jakeluvervoitteen piiriin, mikä mahdollistaisi hyvitysmekanismien rakentamisen muutama vuosi ennen sen pakolliseksi tuloa.

”Pieni tukisumma ei kannusta toimijoita rakentamaan lisää latausasemia, vaan pikemmin vain vähän parantaa investointilaskelman muutenkin rakennettaville latureille. Latausliiketoiminnan edellytyksiä parannettaisiin kestävämmiin ja pitkäjänteisemmin luomalla toimijoille mahdollisuus myydä uusiutuvan energian hyvytyksiä fossiiliteollisuudelle. Se toisi lisää kassavirtaa joka kuukausi, eikä vain investoinnin yhteydessä, niin kuin nykyinen infratuki”, sanoo Immonen lopuksi.

Lisätietoja:

Kirsi Immonen, puheenjohtaja

Sähköautoilijat ry

040 1750589

[kirsi@sahkoautoilijat.fi](mailto:kirsi@sahkoautoilijat.fi)

#### Faktaruutu:

- Liikennesähkö on ylivoimaisesti puhtain henkilöautoliikenteen polttoaine<sup>ii</sup>
- Sähkö on myös ylivoimaisesti energiatehokkain polttoaine, merkittävästi tehokkaampi kuin polttomoottoriteknologiassa käytettävät polttoaineet (mm. bensiini, diesel, vety, biokaasu)<sup>iii</sup> iv
- Pidemmän toimintasäteen täyssähköauto korvaa enemmän fossiilikilometrejä<sup>v</sup>
- Suomessa olisi mahdollista saavuttaa Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020-2050:a suuremmat päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä, jos politiikkatoimiin otettaisiin mallia muualta Euroopassa. Kohdistamalla tukitoimet täyssähköautoihin on mahdollista saavuttaa huomattavasti suuremmat päästövähennykset kuin tilanteessa, jossa myös tuetaan lataushybridejä.<sup>vi</sup>

#### Lähdeluettelo:

<sup>i</sup> <https://www.leaseplan.com/corporate/~//media/Files/L/Leaseplan/documents/news-articles/2021/report-mir-evs-and-sustainability.pdf>

<sup>ii</sup> <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA.pdf>

<sup>iii</sup> [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_12\\_Briefing\\_feasibility\\_study\\_renewables\\_decarbonisation.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_12_Briefing_feasibility_study_renewables_decarbonisation.pdf)

<sup>iv</sup> <https://www.transportenvironment.org/press/e-fuel-would-be-wasted-cars-while-it%E2%80%99s-badly-needed-decarbonise-planes-and-ships-%E2%80%93-study>

<sup>v</sup> <https://www.evrijders.nl/wp-content/uploads/2021/02/Nationale-EV-en-Berijdersonderzoekdef.pdf>

<sup>vi</sup> <https://sahkoautoilijat.fi/wp-content/uploads/2021/04/Sa%CC%88hko%CC%88autolijat-ry-raportti-Suomen-ta%CC%88yssa%CC%88hko%CC%88autokannan-kasvu-ja-pa%CC%88a%CC%88sto%CC%88va%CC%88hennykset-%E2%80%93-Politiikkaoppeja-verrokkimaita.pdf>