



KESKO OYJ:N LAUSUNTO FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTASTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Kesko Oyj kiittää pyynnöstä antaa lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksesta. Päähuomioinamme esitämme seuraavat näkemykset:

1. Esitys tiekartasta on monilta osin onnistunut. Tiekartan 1. vaiheen toimenpiteistä useat ovat kannatettavia.
2. Liikenteen muutosvauhti on ennen näkemätön. Tämä vaikeuttaa myös ennustettavuutta ja tulisi ottaa huomioon esitettyjen jatkovaiheiden osalta. Erityisesti ehdollisen 3. vaiheen osalta mahdollisessa valmistelussa on ensin odotettava riittäviä tuloksia aiemmin asetetuista toimenpiteistä.
3. Toimenpiteiden tuloksia on seurattava jatkuvasti, jotta ne ovat aidosti vaikuttavia.

K on sitoutunut kunnianhimoisiin ilmastotavoitteisiin

Keskon tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2025 ja päästötön vuoteen 2030 mennessä. Keskon autotoimiala toimii Suomessa Volkswagen-konsernin valmistamien henkilö- ja hyötyajoneuvojen maahantuojana ja jälleenmyyjänä. Edustamme seuraavia henkilöautobrändejä: Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA, Porsche ja Bentley sekä tavara-autoissa Volkswagenia ja kuorma-autoissa MANia. Vuonna 2020 Volkswagen oli Suomen ostetuin sähköautomerkki. Kaasukäyttöisiä uusia henkilöautoja tarjoavat merkeistämme Volkswagen, Audi ja SEAT.

Lisäksi K-ryhmän sähköautojen latausverkosto K-Lataus on Suomen suurin pikalatausverkosto. K-Lataus-verkostoon kuuluu kaikkiaan 78 asemaa, joilla on K-kauppojen yhteydessä yhteensä 109 pika- ja 274 peruslatauspistettä. Kattava verkosto palvelee suomalaista sähköautoilijaa eri puolilla Suomea. K-Latauksen alkuvuodesta 2021 teettämässä asiakaskyselyssä¹ 67% mielestä lataaminen on sujuvaa ruokaostosten tai muun asioinnin yhteydessä. Yli 30% K-latauksen asiakkaista lataa autoaan kaupassakäynnin yhteydessä vähintään kerran viikossa.

Volkswagen-konserni investoi lähes 73 miljardia euroa muun muassa sähköistämiseen ja digitalisaatioon seuraavan viiden vuoden aikana. Sähköisten autojen valikoima laajenee määrätietoisesti koko 2020-luvun, ja vuonna 2030 markkinoilla on 70 täyssähköautomallia sekä 60 hybridiautomallia. Pitkällä tähtäimellä yrityksen tavoitteena on hiilineutraali tuotanto vuoteen 2050 mennessä. Jo nyt täyssähköauto Volkswagen ID.3 on valmistettu täysin hiilineutraalisti – ensimmäisenä automallina maailmassa.

Tiekartan 1. vaihe sisältää useita hyviä toimenpiteitä

Liikenteen päästövähennykset 2020-luvulla edellyttävät kunnianhimoisia, oikein kohdennettuja ja ripeästi toimeenpantavia toimia, joilla parannetaan niin yksittäisten kansalaisten, kuntien kuin yritysten kykyä vähentää liikkumisestaan syntyviä päästöjä.

¹ Tutkimukseen vastasi 3 785 henkilöä.

Luonnoksessa esitetyt toimet autokannan uudistamisen vauhdittamiseksi ovat tervetulleita, erityisesti toimenpiteet 8 ja 10. Ilman uusien, vähäpäästöisten autojen kysynnän merkittävää kasvattamista Suomi ei kykene saavuttamaan liikenteelle asetettuja päästövähennystavoitteita. Ympäristöministeriö arvioi Ilmastovuosikertomuksessaan², että autokannan keski-ikä nuorentamiseksi vuosittain pitäisi myydä 135 000 – 150 000 uutta autoa, nykyisen keskimäärin 110 000 auton sijaan.

Suomen tämänhetkinen autoverotuksen rakenne ja tulkinnat kannustavat valitettavasti käytettyjen autojen maahantuontiin, uuden vähäpäästöisen auton kotimaasta ostamisen sijaan. Viime vuonna joka kolmas rekisteröity auto Suomessa oli käytettynä maahantuotu. Uusien autojen ensirekisteröinnit jäivät viime vuonna vain 96 000:een (-16% vuoteen 2019 verrattuna), toisaalta käytettyjä autoja maahantuotiin lähes 44 000 (-5% vuoteen 2019 verrattuna). Käytettynä maahantuotujen autojen päästöt olivat lähes kolmanneksen uusia autoja korkeammat: uusien autojen 103 g/km (NEDC) ja käytettynä maahantuoduilla 132 g/km (NEDC).

Sähköautojen latausverkoston kehittymisen kannalta toimiva tukimalli niin julkisille latauspisteille, kotitalouksille kuin työpaikoille on ehdottoman tärkeä. Erityisesti kahden jälkimmäisen osalta tiekartan toimet tukimallin kehittämiseksi ovat oikean suuntaiset (toimenpiteet 2 ja 3). Latausverkostoa on rakennettava kokonaisuutena, joka vastaa sille asetettuun kysyntään ja hyödyntää parhaiten käyttöön soveltuva teknologiaa:

- A. Peruslataus paikkoihin, joissa vietetään pidempiä aikoja. Esimerkiksi koti ja työpaikka.
- B. Nopea lataus paikkoihin, joissa vietetään 1-2 tuntia. Esimerkiksi kauppapaikat.
- C. Suurteholataus vilkkaiden moottori- ja maanteiden varteen.

Tavaraliikenteen osalta uudet käyttövoimat yleistyvät henkilöliikennettä hitaammin ja niiden yleistymisen arviointi on vaikeaa. Tämän myötä toimenpiteiden aikaikkunan on oltava pitempi. Tiekartassa uusien käyttövoimien hitaampi kehitys on osin huomioitu: vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien kuorma-autojen hankintatuen esitetään ulottuvan aina vuoteen 2030 asti (toimenpide 12). Jo nyt päästöjä voitaisiin vähentää parantamalla raskaan kaluston aerodynamiikkaa. Tämä edellyttäisi säätelyä, jossa aerodynamiikkaa parantavia varusteita ei laskettaisi ajoneuvon pituuteen.

Tarkempia kommentteja esitämme seuraaviin toimenpiteisiin

Toimenpide 2: Jatketaan ja korotetaan liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tukea

- Esityksessä sähköautokannan tavoitteeksi on asetettu 700 000 henkilöautoa ja kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen määräksi 130 000 vuoteen 2030 mennessä. Sähköautojen määrän kasvaessa jo nyt aiemmin arvioitua nopeammin, henkilöautoliikenteen osalta investointituen tulisi erityisesti kohdentua sähköautojen latausverkoston kehittämiseen.
- Luonnoksessa tuen myöntämisperusteeksi esitetään perustetta antaa lisäpisteitä investointihakemukselle, joka kohdistuisi alueelle, jossa ei vielä julkista latauspistettä ole. Näkemyksemme on, että latausverkoston kehittyä parhaiten kysyntäperusteisesti, joten investointeja tulisi tukea alueilla, joilla sen hetkinen tarve latausverkoston kehittämiseksi on suurin.
- Pikalatauksen osalta on myös huomioitava korkeammat rakentamisen kustannukset. Tästä johtuen esitettyä investointibudjettia tulisi merkittävästi korottaa tavoitteen saavuttamiseksi.

Toimenpide 5: Edistetään tasapuolisesti ja syrjimättömästi tarjottavien latauspalveluiden yhteiskäyttöä ja roamingia

² Vuoden 2020 vuosikertomus: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162323/YM_2020_17.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Toimenpiteessä tulisi arvioida mahdollisen markkinahäiriön riski niin kotimaisten kuin ulkomaisten latauspalveluiden osalta.
- Toimenpidettä on arvioitava niin latauspalveluiden tuottajien kuin latauspisteiden omistajien näkökulmasta.

Toimenpide 8: Jatketaan täyssähköautojen nykyistä hankintatukea ja korotetaan tukisummaa

- Esitys hankintatuen korottamisesta on erittäin hyvä. Luonnoksessa tuen vuotuinen budjetti on kuitenkin pidetty ennallaan 6 MEUR:ssa. Mallivalikoiman laajentuessa jatkuvasti, myös kysyntä täyssähköautojen hankintatuella kasvaa, jonka myötä esitetty tukibudjetti on riittämätön. Vain riittävällä budjetilla varmistetaan tuen saatavuus koko kalenterivuodelle.
- Useissa EU-maissa täyssähköautojen hankintatuki on suuruusluokaltaan 4 000–6 000 euroa.
- Ehdotamme hankintatueksi mallia, jossa kiinteä 2 000 euron alennus myönnettäisiin alle 20 000 euroa maksaville autoille. Puolestaan 20 000 – 50 000 euron hintaluokassa oleville myönnettäisiin 10% alennus ja yli 50 000 euroa maksavien autojen tuki olisi kiinteä 5 000 euroa.

Toimenpide 10: toteutetaan romutuspalkkiokampanja tai -kampanjoita

- Erittäin kannatettava toimenpide, joka poistaa liikennekäytöstä vanhimpia korkean päästötason ajoneuvoja. Romutuspalkkiokampanjan tulisi toistaa vielä useita kertoja 2020-luvun aikana täysimääräisen päästöhyödyn saavuttamiseksi.
- Erityisesti edullisemmat pienempien kokoluokkien autot ovat olleet suosittuja romutuspalkkiokampanjoiden yhteydessä.
- Toteutustavan tulisi olla teknologianeutraali.

Toimenpide 11: Otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille

- Uudet käyttövoimat yleistyvät tavaraliikenteessä henkilöautoliikennettä hitaammin. Esimerkiksi jakeluliikenteessä sähkökäyttöisten pakettiautojen arvioimme yleistyvän vasta kuluvan vuosikymmenen puolivälin tienoilla.
- Mallivalikoiman hitaammasta yleistymisestä johtuen, hankintatuki tulisi ulottaa vuoteen 2030 asti.

Toimenpide 13: Ryhdytään määrätietoisesti toteuttamaan puhtaiden ajoneuvo- ja palveluhankintojen direktiiviä Suomessa

- Ajoneuvohankintojen osalta on varmistettava, ettei toimenpide aseta kuntia kohtuuttomaan tilanteeseen käyttötarpeeseen soveltuvien vähäpäästöisten automallien puutteen vuoksi.
- Hankinnat on voitava tehdä taloudellisesti järkevästi ja siten, ettei ajoneuvojen tarvittavista toiminnallisuuksista jouduta luopumaan.

Tiekartan 1. vaiheessa esitettyjen päästövähennyskeinojen lisäksi ehdotamme tiekartan jatkotyöstössä otettavan uudelleen tarkasteluun seuraavat keinot

1.) Vähäpäästöiset työsuhdeautot liikenteen päästövähennysten vauhdittajina: kevään 2021 aikana veroetu laajennettava koskemaan ladattavia hybridejä ja kaasuautoja

Valtioneuvoston päätös syyskuussa 2020 alentaa täyssähköisten työsuhdeautojen verotusarvoa 170 eurolla kuukaudessa vauhdittaa merkittävästi päästöttömien työsuhdeautojen yleistymistä. Laajentamalla veroetu myös ladattaviin hybrideihin ja kaasuautoihin, työsuhdeautoilijan mahdollisuus valita itselleen sopiva vähäpäästöinen

työsuhdeauto laajenisi merkittävästi. Uusien ladattavien hybridien toimintasäde sähköllä on 50–70 kilometriä³, mikä riittää hyvin valtaosaan arjen liikkumisesta.

Toimenpiteellä lisättäisiin vähäpäästöisten käytettyjen autojen tarjontaa 3–4 vuoden sisällä, kun autot vapautuvat leasingkäytöstä. Kaikkien sähköistettyjen autojen sekä kaasuautojen yleistymisen parantaa kysynnän kasvaessa myös niiden latausverkostojen rakentumista.

2.) Nykyinen autoveromalli tullut tiensä päähän – verotuksen tulisi kannustaa mahdollisimman uuden ja vähäpäästöisen auton valintaan

Suomen ikääntynyt autokanta vanhenee tällä hetkellä poikkeuksellisen nopeasti. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä kasvoi vuonna 2020 jo 12,5 vuoteen. Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan keski-ikä on kasvanut 2010-luvulla lähes kahdella vuodella, sillä ensirekisteröintien määrä on koko vuosikymmenen aikana jäänyt edellisiä vuosikymmeniä pienemmäksi. Romutettavaksi auto päättyy tällä hetkellä vasta yli 21 vuoden käytön jälkeen.

Autokannan kierron nopeuttamiseksi verotuksen rakenne tulisi muuttaa portaittain auton hankinnasta auton käyttöön siten, että noin viiden vuoden päästä uudistuksen aloittamisesta auton hankinnan yhteydessä perittävästä autoverosta olisi luovuttu kokonaan. Verokertymän ja ympäristöohjauksen varmistamiseksi vastaavasti ajoneuvoveroa korotettaisiin maltillisesti portaittain.

Portaittainen toteutustapa tekisi auton vaihtamisesta kannattavaa joka portaalla minimoiden näin markkinahäiriön riskin, jossa kuluttajat jäisivät odottamaan uudistuksen viimeistä porrasta. Lisäksi tällä tavoin käytettyjen autojen jälleenmyyntiarvon muutokset olisivat pienempiä.

³ Toimintasäteeseen vaikuttavat mm. sääolosuhteet sekä ajotapa.