Lausunto 8/17

HV/-

22.2.2017

Eduskunta

Eduskunnan maa- ja metsätalousvaliokunta

Asia: VNS 7/2016 vp

VALTIONEUVOSTON SELONTEKO KANSALLISESTA ENERGIA- JA ILMASTOSTRATEGIASTA VUOTEEN 2030

Eduskunnan maa- ja metsätalousvaliokunnan varattua Öljy- ja biopolttoaineala ry:lle tilaisuuden lausunnon antamiseen otsikossa mainitusta asiasta esitämme lausuntonamme seuraavaa keskittyen lähinnä liikennesektoria koskeviin huomioihin.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa asetetaan **liikenteen CO2-päästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 erittäin kunnianhimoiset tavoitteet** (2,6 -3,6 MT, josta biopolttoaineiden osuus 2 Mt). Tavoitteet on johdettu EU:n taakanjakopäätöksessä Suomelle annetusta 39 prosentin päästövähennystavoitteesta ja oletuksesta, ettei muilla taakanjakosektoriin kuuluvilla aloilla ole mahdollista vähentää päästöjä merkittäviä määriä. Strategiassa näille aloille arvioidut päästövähennyspotentiaalit ovat: maatalous 0,5 Mt, rakennettu ympäristö 0,4 Mt, jätehuolto ja F-kaasut 0,5 Mt. **On kuitenkin tärkeää, ettei liikennesektorille Suomen kaltaisessa kuljetusintensiivisessä, harvaan asutussa ja pitkien välimatkojen maassa asetettaisi ylisuurta päästövähennystavoitetta verrattuna muihin taakanjakosektoreihin.**

Strategiassa on hyvin tunnistettu, että **liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan monia yhtäaikaisia toimia** liikennejärjestelmän, ajoneuvojen ja käytetyn energian osalta, ja että liikenteen vähähiilisistä energiavaihtoehdoista **jäte- ja tähdepohjaiset biopolttoaineet ovat nopein ja tehokkain keino päästöjen vähentämiseksi**, sillä ne sopivat nykyiseen autokantaan ja jakelujärjestelmään. Kansantalouden näkökulmasta biopolttoaineet vähentävät liikenteen päästöjä erittäin kustannustehokkaasti: tarvittaisiin esimerkiksi 500 000 sähköautoa, jotta päästäisiin samoihin päästövähenemiin, kuin mihin päästään jo nyt nestemäisillä biopolttoaineilla.

Kotimainen biopolttoainetuotanto kasvattaa myös bruttokansantuotetta. Suomalainen biopolttoaineteollisuus valmistaa huippuluokan tuotteita paitsi kotimaahan, myös vientiin. On tärkeää, että energiapolitiikka on pitkäjänteistä ja kannustaa uusiin investointeihin. Valtion tukirahat tulisi kuitenkin kohdentaa ennen kaikkea tutkimukseen, kehitykseen ja demonstraatiohankkeisiin. Uusien tuotantolaitosten tulisi syntyä markkinaehtoisesti ilman tukia, kuten tähänkin saakka.

Öljy- ja biopolttoaineala ry
Y-tunnus 0117177-6
PL 1405, 00101 HELSINKI
Unioninkatu 22, 00130 HELSINKI
Puh. 020 766 9930
office@oil.fi
www.oil.fi
www.oljylammitys.fi

Strategiassa asetettu biopolttoainetavoite, 30 % laskettuna tieliikenteessä käytettyjen polttoaineiden energiasisällöstä, on erittäin haastava. Sen toteuttaminen edellyttää, että saatavilla on riittävästi kestäviä raaka-aineita biopolttoaineiden tuotantoon ja että raaka-ainepohja on mahdollisimman laaja. EU:ssa neuvotellaan parhaillaan komission uusiutuvan energian direktiivistä, jossa asetetaan rajoituksia biopolttoaineiden raaka-aineille. **Huolestuttavaa on, että komission ehdotuksessa oleva kehittyneiden biopolttoaineiden määritelmä on Suomen kannalta erittäin huono.** Suomen onkin oltava erittäin aktiivinen ehdotuksesta neuvoteltaessa, jotta lopputulos mahdollistaa strategiassa esitetyn 30 % biopolttoainetavoitteen toteuttamisen.

Ohjauskeinot markkinaehtoisiksi, kustannustehokkaiksi ja teknologianeutraaleiksi

Liikenteen päästöjen vähentämisen tulee olla markkinaehtoista eikä tukiin perustuvaa. Esimerkiksi strategiassa esitetty 100 miljoonan euron tuki sähkö- ja kaasuautojen hankintaan on erittäin kallis keino vähentää liikenteen päästöjä. Veronmaksajien näkökulmasta olisi järkevää odottaa kohtuuhintaisempien sähköautojen markkinoille tuloa ja harkita tuen tarvetta vasta siinä vaiheessa.

On myös huolehdittava siitä, että eri liikennepolttoaineita verotettaessa Suomessa otetaan käyttöön tasapuolinen ja teknologianeutraali veromalli, jossa kaikilla polttoaineilla on sama verorasite suhteessa polttoaineen energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöön, ja joka huomioi myös lähipäästöt. Nykyisin tällainen veromalli koskee täysimääräisesti vain nestemäisiä polttoaineita, mikä antaa kuluttajille vääristyneen kuvan eri polttoaineiden tai käyttövoimavaihtoehtojen edullisuudesta.

Kaiken kaikkiaan liikenteen eri käyttövoimista keskusteltaessa unohtuu helposti, että polttomoottorin energiatehokkuus kehittyy jatkuvasti. Polttomoottoriauto vuonna 2030 on erittäin energiatehokas, käyttää korkeaseoksisia biopolttoaineita, eikä tuota lähipäästöjä pakokaasunpuhdistimien ansiosta. Siten polttomoottoriauton ja uusiutuvaa sähköä käyttävän sähköauton päästöt ovat samalla tasolla, joten minkään yksittäisen teknologian suosimiseen ei ole tarvetta.

ÖLJY- JA BIOPOLTTOAINEALA

Helena Vänskä

toimitusjohtaja

Liite: diaesitys 13 sivua