Esa Niemelä
18.10.2017

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

Viite VNS 7/2017 vp, kuuleminen 19.10.2017

VALTIONEUVOSTON SELONTEKO KESKIPITKÄN AIKAVÄLIN ILMASTOPOLITIIKAN SUUNNITELMASTA VUOTEEN 2030

YLEISTÄ

Energiateollisuus pitää suunnitelmaa enimmiltä osilta erittäin kannatettavana. Päästöjen vähennyspotentiaalia löytyy nimenomaan liikenteestä verrattuna esimerkiksi maatalouteen. Päästöjä tuleekin vähentää liikenteessä selvästi enemmän kuin taakanjakosektorilla keskimäärin. Suunnitelmassa tämä on hyvin tunnistettu. Päästövähennysten saavuttaminen edellyttää poliittisia ohjaustoimia, jotka tulisi ottaa käyttöön nopeasti.

Liikenteen päästövähennysten ohessa pidämme tärkeänä öljylämmityksestä luopumista nopeutetusti. Sekoitevelvoitteen rinnalla on tärkeä arvioida esimerkiksi verotuksellisten keinojen käyttöönottoa.

SÄHKÖISEN LIIKENTEEN NOPEA YLEISTYMINEN EDELLYTTÄÄ POLIITTISTA OHJAUSTA

Liikenteen sähköistyminen on globaalisti kasvava trendi, jossa Suomen on tärkeä olla mukana. Liikenteen sähköistämisellä saavutetaan EU:n Suomelle asettamia CO_2 -päästövähennystavoitteita, parannetaan kaupunkien ilmanlaatua ja vähennetään meluhaittoja.

Sähköinen liikenne luo uusia globaaleja liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu teknologiaosaamisestaan ja liikenteen sähköistämisessäkin suomalaiselle osaamiselle on kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiselle luodaan asianmukaiset puitteet. Sähköinen liikenne voi houkutella investointeja Suomeen ja lisätä suomalaisten tuotteiden ja palveluiden vientiä. Sähköautoja voidaan hyödyntää tulevaisuudessa osana energiajärjestelmän optimaalista käyttöä.

Suomen autokanta uusiutuu hitaasti. Jotta suunnitelmassa esitetty hiilineutraaliustavoite vuodelle 2045 voidaan saavuttaa, tulisi kaikki uudet autot olla hiilineutraaliin ajoon kykeneviä (esimerkiksi sähköautoja) jo vuosien 2025–2030 tienoilla. Tämän saavuttaminen edellyttää vahvaa poliittista tahtotilaa.

Suunnitelmassa on listattu hyviä konkreettisia keinoja sähköautoilun edistämiseksi (mm. määräaikainen latausinfran rakentamisen tuki ja sähköautojen hankintatuki). On tärkeää, että ohjauskeinot otetaan käyttöön mahdollisimman pian, jotta liikenteen sähköistymisen ”lumipal-

Energiateollisuus ry
Fredrikinkatu 51–53 B, 00100 Helsinki
PL 100, 00101 Helsinki
Puhelin: (09) 530 520
Faksi: (09) 5305 2900
www.energia.fi

loefekti" lähtee liikkeelle Suomessakin. Tällä hetkellä kaikki maahantuojat eivät edes tuo sähköautomalleja Suomeen ainakaan ensimmäisten maiden joukossa, koska monessa muussa maassa poliittinen ohjaus liikenteen sähköistymiseen on vahvempaa.

Suunnitelmassa esitettyjen ohjauskeinojen lisäksi pidämme tärkeänä verotuksellisten keinojen hyödyntämistä. Liikenteen verotusta tulisikin kehittää entistä vahvemmin päästöperusteiseksi. **Konkreettisena verotuksellisena ohjauskeinona voisi työsuhdeautojen verotusarvo määräytyä auton päästöjen perusteella. Myös ajoneuvoveron jyrkempi päästöporrastus, käyttövoimaveron poistaminen sähköautoilta ja polttoaineveron taso ohjaisivat kuluttajia entistä vähäpäästöisempiin valintoihin.**

Suunnitelman mukaan ajoneuvojen energiatehokkuutta parannetaan vaikuttamalla EU:n autovalmistajia koskevien sitovien CO_2-raja-arvojen valmisteluun. Tavoitteena on, että uusien henkilö- ja pakettiautojen ominaiskulutus ja -päästöt laskevat noin 30 prosenttia vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030. Nykyinen vaatimus autovalmistajille on, että vuoteen 2021 mennessä uuden auton CO_2-päästö on keskimäärin alle 95g/km. Keskimääräinen päästö olisi siis 67g/km vuonna 2030. Tämä saavutetaan todennäköisesti joka tapauksessa, koska sähköautomallien yleistyminen pudottaa automaattisesti uusien autojen keskimääräistä päästöä. Suomen kannalta olisi parempi, jos ajoneuvojen päästöt putoaisivat enemmän, koska Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoite on yksi Euroopan tiukimmista.

Suunnitelmassa tunnistetaan, että **biopolttoaineet tarvitaan pitkällä aikavälillä raskaaseen liikenteeseen sekä meri- ja lentoliikenteeseen.** Kannatamme tätä ajatusta, koska raskaassa liikenteessä sekä meri- ja lentoliikenteessä akkutekniikka ei vielä ole riittävän kehittynyttä, mutta henkilöautoissa on jo nykyisin. Biopolttoaineet kannattaa käyttää sellaisiin kohteisiin, joissa niistä on eniten hyötyä.

Kannatamme sitä, että **j**ulkisissa hankinnoissa ajoneuvojen päästöt otettaisiin nykyistä paremmin huomioon.

Liikenteen päästövähennyskeinoja arvioitaessa on hyvä huomioida myös muut näkökohdat CO_2-päästöjen ohella. Suunnitelma keskittyy pääasiassa CO_2-päästöjen vähentämiseen. Eri **ratkaisujen vaikutukset mm. pienhiukkas- ja typenoksidipäästöihin sekä Suomen kilpailukykyyn ja vientipotentiaaliin on tärkeä huomioida**.

Suunnitelma ulottuu nyt vuoteen 2030, mutta päästövähennyskeinoja arvioitaessa on tärkeä huomioida eri teknologioiden kestävyys ja vaikutukset ainakin vuoteen 2045 asti.

EU:N LÄMMITYSSEKTORIN PÄÄSTÖVÄHENNYKSET SUOMELLE MYÖS MAHDOLLISUUS

Ilmasto- ja energiapolitiikan tehokkuuden edistämiseksi kilpailevaa sähkön- ja lämmöntuotantoa tulee ohjata markkinalähtöisin perustein. Päästökaupasta erillisenä lämmityssektori uhkaa ajautua yhä enemmän paikallisen tason ohjaukseen. Arviolta 75 % EU:n lämmityksen päästöjen vähentämisestä edellyttää kansallisia päätöksiä. Kiinteistökohtainen lämmitys on EU:n toiseksi suurin päästölähde (24 %) liikenteen (34 %) jälkeen.

Näkemyksemme on, että lämmityssektori tulisi liittää EU:n päästökauppaan. Tästä hyötyisivät sekä Eurooppa että Suomi. Päästökauppa päästövähennystavoitteineen pakottaisi energiayhtiöt etsimään kustannustehokkaita vähennystoimia. Tällä hetkellä eurooppalaiset rakennukset lämpiävät talokohtaisilla järjestelmillä, joiden polttoaineesta 75% on fossiilisia. Myös suomalaisen kaukolämpöosaamisen vienti hyötyisi lämmityksen kytkemisestä päästökauppaan. **Suomen tulisi edistää EU-politiikallaan lämmityksen siirtoa päästökauppaan.**

JÄTTEENPOLTON SIIRTO PÄÄSTÖKAUPPAAN KIERTOTALOUTTA VASTAAN

Ilmastosuunnitelmassa on arvioitu jätteenpolton siirron päästökauppasektorille tuottavan 0,6 Mt päästövähennyksen. Energiateollisuus ei kannata toimea ohjausmekanismin ristiriitaisuuden ja syntyvän hallinnollisen taakan vuoksi. Toimenpide ei tosiasiallisesti vähentäisi ilmastopäästöjä, vaan olisi lähinnä tilastollinen toimenpide.

Päästökaupan tavoitteena on päästöjen vähentäminen ja polttoainevalinnan ohjaaminen kohti vähäpäästöisempiä polttoaineita (pois fossiilisista). **Päästökauppa ohjaisi käyttämään jätteenpoltossa uusiutuviksi luokiteltavia jätteitä (biohajoava jäte)**, mitä orgaanisen jätteen kaatopaikkakielto tukee. Jätehierarkian mukaan nämä jakeet tulisi ohjata kierrätykseen. **Samalla kierrätykseen kelpaamattomat, jätelain mukaisesti tuhottavat (vaaralliset) jätteet saisivat päästökaupassa sanktion.** Näiden energiahyödyntäminen olisi erityisen perusteltua. **Päästökaupan ohjausvaikutus olisi vastoin jätelakia ja kiertotaloutta.** Lisäksi todettakoon, että jätteen energiahyödyntäminen korvaa vuoteen 2020 mennessä energiantuotannossa fossiilisia polttoaineita 4,2 TWh, mikä vastaa 1,2 miljoonaa tonnia CO_2-päästöjä. Yhtiöt ovat myös investoineet lajittelujärjestelmiin tehostaakseen kierrätystä.

Vaadittavaa 0,6 Mt päästövähennystä voitaisiin tavoitella kirittämällä henkilöautoliikenteen (5 Mt) sähköistymistä, selvittämällä erillislämmityksen (1,5 Mt) siirtoa päästökauppaan ja kasvattamalla T&K-tukia energiantuotannon päästöjen vähentämiseksi pienteollisuudessa (0,7 Mt).

Lisätiedot

Asiantuntija Esa Niemelä (liikenne)
esa.niemela@energia.fi
050 569 6922

Asiantuntija Jukka Makkonen (ilmastopolitiikka ja päästökauppa)
jukka.makkonen@energia.fi
040 702 8634

Asiantuntija Antti Kohopää (lämmitys ja verotus)
antti.kohopaa@energia.fi
050 344 9265