Teknologiateollisuus

19.10.2017

Kirjallinen asiantuntijalausunto eduskunnan ympäristövaliokunnalle

VNS 7/2017 vp Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma koskee päästökaupan ulkopuolisia sektoreita ja se täydentää 24.11.2016 julkaistun kansallisen energia- ja ilmastostrategian toimenpiteitä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. EU:n komission ehdotus Suomen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi taakanjakosektorilla on erittäin rankka. Vuoteen 2030 mennessä päästöjä pitäisi vähentää 39 % verrattuna vuoden 2005 tasoon. Eräissä EU-maissa, joissa BKT/capita on EU:n keskiarvoa alempi, vähennystaakka on paljon lievempi vaikka niissä olisi käytettävissä edullisia päästöjen vähentämiskeinoja. Esimerkiksi Puolan vähennystaakka on vain 7 % ja Bulgarian nolla. Suomen on jatkovalmistelussa otettava kantaa kustannustehokkuuden parempaan huomioon ottamiseen taakanjaossa. Nyt ollaan ajautumassa kohtuuttomiin lisäkustannuksiin niissä EU-maissa, kuten Suomessa, joissa ei ole enää käytännöllisesti katsoen keinoja päästöjen lisävähennyksiin järkevien toimenpiteiden ollessa jo toteutettuina.

Liikenne

Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on liikennesektorilla. Tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puoleen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tilanteeseen verrattuna. Teknologiateollisuuden mielestä suurimman ongelman muodostavat elinkeinoelämälle koituvat kohoavat kuljetuskustannukset. On tärkeää, että henkilöautoliikenteessä edistetään voimakkaasti uusia käyttövoimia, sähköautoja ja kaasuautoja. Autokanta uusiutuu kuitenkin Suomessa niin hitaasti, että biopolttoaineiden käyttöä on lisättävä reippaasti eli 30 prosentin sekoitusvelvoitteella dieselajoneuvojen käyttövoimana, siis teollisuuden raskaissa maantiekuljetuksissa ja kaupan sekä palvelujen jakeluliikenteessä. Ilmastosuunnitelmassa ei ole esitetty kunnollista kustannusarviota biopolttoaineiden aiheuttamista lisäkustannuksista eikä myöskään sitä, kuinka ne aiotaan kompensoida vientiteollisuudelle, jonka kilpailukyvystä on pidettävä huolta. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa vuoteen 2030 mennessä lisäkustannuksiksi dieselin käyttäjille on arvioitu 210 miljoonaa euroa/vuosi vuoden 2030 tilanteessa.

Ilmastosuunnitelmassa suositellaan toimenpiteitä autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi sekä vähäpäästöisten autojen käyttöönoton edistämiseksi. Tästä Teknologiateollisuus on samaa mieltä.

Hankintatuki täyssähköautoille edistää niiden käyttöönottoa ja olisi vaikuttavuudeltaan kattavampi kohdistuessaan omistusautojen lisäksi myös osittain tai kokonaan palveluna hankittuihin täyssähköautoihin. Romutuspalkkiokokeilulla tulee tavoitella mahdollisimman vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurin sekä asuinrakennusten sähköisen liikenteen infrastruktuurin edistäminen on tärkeää. Yritysten, palveluntuottajien sekä muiden yhteisöjen investointeja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoon voisi edistää taloudellisin kannustimin.

Hankinta- ja investointitukien lisäksi ajoneuvojen vähäpäästöisyyden edistämiseen tulisi käyttää myös vero-ohjausta. Vähäpäästöisten työsuhdeautojen käyttöönoton

Teknologiateollisuus ry
Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

edistäminen muuttamalla työsuhdeauton verotusarvon laskentaa päästöperusteisemmaksi olisi erittäin kustannustehokas toimenpide ja olisi toteutettavissa myös kustannusneutraalisti.

Pääkaupunkiseudulla noin kolmannes uusista autoista on yritysautoja tai työsuhdeautoja, joiden hankinnassa verotusarvon alennus voisi merkittävästi nopeuttaa sähköautojen yleistymistä. Nämä autot palaavat jälkimarkkinoille muutaman vuoden kuluttua, jolloin niiden hankkiminen kohtuuhintaan on mahdollista myös yksityistalouksille. Päästöttömien täyssähköautojen hankintojen edistämiseksi voisi harkita myös määräaikaista autoveron poistoa.

Liikennejärjestelmän osalta voisi ajatella, että asemanseuduilla ja muilla liityntäpysäköintipaikoilla olisi sähköautoille käytössä riittävästi latauspisteitä. Sähköautot kyllä vähentävät ilman laatua heikentäviä päästöjä kaupunkikeskustoissa, mutta aiheuttavat yhtä lailla ruuhkia kuin muutkin henkilöautot. Työmatkaketjuja pitäisi kehittää siten, että joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan reaaliaikaisella aikataulutiedolla ja riittävillä liityntäpysäköintialueilla.

Maatalous Maatalouden biokaasun tuotannon edistäminen on perusteltua. Yksikkökoosta riippuen biokaasua voidaan hyödyntää kaukolämmön tuotannossa ja suurissa, useiden maatilojen ja maaseutuyritysten yhteislaitoksissa, biokaasua voidaan tuottaa liikennepolttoaineeksi ja mahdollisesti myös työkoneiden polttoaineeksi. Investointituet näille laitoksille ovat perusteltuja.

Rakennusten erillislämmitys

Tuontiöljyn korvaaminen rakennusten lämmityksessä päästöttömillä ja uusiutuvilla vaihtoehdoilla on oikea tavoite. Siksi lämmitysöljyn biokomponentin määrän nostaminen 10 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä on perusteltua. Öljyä voidaan korvata lämmityksessä myös maalämpöä hyödyntävillä lämpöpumpuilla ja lämmitysjärjestelmän vaihtotilanteessa puupelleteillä.

Rakennusten energiatehokkuuden parantaminen on edelleen tehokas keino päästöjen vähentämiseksi. Rakennusten energiataloudellisiin peruskorjauksiin on suunnattava julkista tukea. On tärkeää, että sektorikohtaisia vapaaehtoisia energiatehokkuussopimuksia jatketaan. Samoin informaatio-ohjaus rakennusten energiatehokkaasta käytöstä yhteistyössä Motivan kanssa on tärkeää.

Jätehuolto Kierrätyskelvottoman jätteen hyödyntäminen jätteenpolttolaitoksissa lämmön ja sähkön tuotantoon on kannatettavaa. Jätteenpolton saaminen päästökaupan piiriin on myös tärkeää, koska sillä voidaan helpottaa Suomen taakanjakosektorille asetettua erittäin haastavaa, 39 prosentin, päästöjen vähennysvelvoitetta.

F-kaasut On tärkeää edistää F-kaasuille vaihtoehtoisten teknologioiden käyttöönottoa ja tehostaa F-kaasujen talteenottoa.

Työkoneet Bionesteen 10 prosentin sekoitusvelvoitteen käyttöönotto työkoneissa vuoteen 2030 mennessä on perusteltua. Työkoneiden käyttökustannusten nousu lisää erityisesti puunkorjuun kustannuksia ja siten heikentää metsäteollisuuden kilpailukykyä. Siksi on vältettävä nostamasta muita kustannuksia, kuten polttoaineiden verotusta.

Biokaasun käyttöä työkoneissa on edistettävä ja siksi ympäristöinvestointien tuen myöntäminen biokaasua käyttävien laitteiden hankintaan on perusteltua.

Muut sektorit

Suomessa toimeenpannaan energiatehokkuusdirektiivi nojautuen sektorikohtaisiin vapaaehtoisiin energiatehokkuussopimuksiin. Sopimuksista on saatu hyviä kokemuksia ja niiden jatkaminen on tärkeää. Siksi myös energiatukien jatkaminen energiakatselmuksille ja energiatehokkuusinvestoinneille on perusteltua. Polttoöljykattiloiden korvaaminen kiinteän polttoaineen kattiloilla on perusteltua erityisesti maaseudulla. Asuntoalueilla, jossa ei ole kaukolämpöä, lämpöpumput ovat parempi vaihtoehto hiukkaspäästöjen välttämisen ja lähiympäristön ilman hyvän laadun säilyttämisen kannalta.

Poikkileikkaavat sektorit

Kaupunkien liikennejärjestelmäsuunnittelussa joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on keskeistä. Älykkäitä matkaketjuja ja reaaliaikaista aikatauluinformaatiota on kehitettävä, samoin liityntäliikennepysäköintiä. Yksityisautoilun estäminen taajamissa ei saa olla liikennepolitiikan päätavoite.

Rakennusmääräysten kehittäminen kohti lähes nollaenergiarakentamista on tärkeää, mutta on huomattava, että rakennuskanta uusiutuu vain 1-2 prosenttia vuosittain. Siksi on tärkeää edistää energiataloudellista korjausrakentamista ja kanavoida siihen julkista tukea. Tätä varten on kehitettävä uusia rahoitusmalleja. Usein energiataloudellisen peruskorjauksen yhteydessä tulee harkittavaksi myös lämmitysjärjestelmän muuttaminen käyttämään uusiutuvaa ja vähäpäästöistä energiaa tuontiöljyn sijasta.

Suomessa on kaikilla sähkön käyttäjillä älykkäät tuntitehomittarit. Tässä suhteessa olemme edelläkävijä koko maailmassa. Tuntitehomittarit mahdollistavat kuluttajille suunnatut uudet palvelut: energiatehokkuuden parantaminen, kysyntäjoustojen hyväksikäyttö, sähkön pientuotanto ja varastointi. Kaikilla näillä säästetään asumiskustannuksissa, energiankulutuksessa ja päästöissä. Energiapalvelut voidaan kytkeä yhteen modernin kiinteistöautomaation kanssa siten, että lämpötilaa, ilmanvaihtoa, kosteutta ja valaistusta voidaan säätää huonekohtaisesti. Sähköauton akkua voidaan käyttää sähkövarastona. Uuden energiateknologian kokeilu-, demonstraatio- ja pilottihankkeisiin on panostettava hallituksen kärkihankerahoitusta, jotta näistä järjestelmistä on mahdollista saada suomalaiselle teknologiateollisuudelle kotimaisia referenssejä ja uutta liiketoimintaa kansainvälisillä markkinoilla.

Kunta- ja aluetason ilmastopolitiikka

Kuntasektorin energiatehokkuussopimuksia on jatkettava. Lisäksi on kehitettävä uusia rahoitusmalleja kuntien kiinteistöjen energiataloudellisiin peruskorjauksiin. Yksi vaihtoehto on ESCO-mallin soveltamisessa nykyistä laajemmin. ESCO-mallissa energiapalvelun tarjoaja suorittaa energiatehokkuusinvestoinnin ja takaa säästötuloksen. Investoinnin taloudellinen hyöty jaetaan sovitulla tavalla ESCO-yhtiön ja kiinteistön omistajan kesken. Myös kuntien yhteishankintoja

energiatehokkuuden parantamiseksi on edistettävä, jolloin voidaan hyödyntää skaalaetuja.

Kuntarajat ylittävä yhteistyö työssäkäyntialueiden joukkoliikenteen suunnittelussa on ensiarvoisen tärkeää. Joukkoliikenteen suosiota edistetään parhaiten palvelutasoa nostamalla. Tässä ovat seutuliput, sujuvat matkaketjut, reaaliaikainen aikatauluinformaatio ja riittävät liityntäliikenteen pysäköintialueet avainasemassa.

Julkiset hankinnat

Julkisille hankinnoille on hallitusohjelmassa asetettu tavoitteeksi, että 5 prosenttia pitäisi kohdentaa puhtaiden ratkaisujen tuotteille ja palveluille sekä innovatiivisille hankinnoille. Teknologiateollisuuden mielestä tavoite on erittäin hyvä. Kuntien yhteistyöllä on mahdollista kehittää vähähiilisiä liikenne- ja energiajärjestelmiä. Suunnitelmassa esitetty tavoite hyödyntää kokeiluhankkeita uuden liiketoiminnan synnyttämisessä sekä kotimarkkinareferensseinä puhtaiden ratkaisujen viennin edistämisessä on Teknologiateollisuuden mielestä oikeaan osunut ja kannatettava.

Ilmastosuunnitelman vaikutukset

Suomelle esitetty päästöjen vähennystaakka ei-päästökauppasektorille on erittäin raskas. Sen vuoksi on käytettävä hyväksi kaikki mahdolliset joustot taakan lieventämiseksi. Suomen on perusteltua käyttää hyväksi 2 prosenttiyksikön siirto taakanjakosektorilta päästökauppasektorille, jolloin päästöjen tulisi olla 37 prosenttia vuoden 2005 tasoa alempana vuonna 2030. Lisäksi on varmistettava, että Suomi voi LULUCF-sääntöjen tulkinnalla lukea metsien kasvun aina hiilinieluksi ja saada sen mukainen lisäjousto taakanjakosektorille. Sähköisen liikenteen edistäminen siirtää taakkaa päästökauppasektorille, samoin lämpöpumppujen lisääminen rakennusten lämmityksessä. Jätteenpolton siirtäminen päästökaupan piiriin on myös tärkeää.

Kaikkien näiden toimien lisäksi on pyrittävä minimoimaan biopolttoaineiden sekoitusvelvoitteen aiheuttamat lisäkustannukset elinkeinoelämän kuljetuksiin. Teollisuuden maantiekuljetukset perustuvat lähes kokonaan dieselin käyttöön ja sen vuoksi huomiota on kiinnitettävä biodieseliin ja sen jalostamiseen Suomessa. Lisäksi Suomen on EU-politiikassa varmistettava, että biopolttoaineiden sekoitusvelvoitetta jatketaan EU:ssa vuoden 2020 jälkeenkin.

Tavoitteet 250 000 sähköauton ja 50 000 kaasuauton saamiseksi Suomeen vuoteen 2030 mennessä ovat kunnianhimoisia, mutta Teknologiateollisuuden mielestä mahdollisia saavuttaa johdonmukaisilla toimilla esimerkiksi nollapäästöisten täyssähköautojen auto- ja ajoneuvoverotusta alentamalla. Raskas liikenne tarvitsee dieseliä vielä pitkään ja siksi pitäisi edistää kotimaiseen raaka-aineeseen, erityisesti puupolttoaineisiin, perustuvien biojalostamoiden toteuttamista. Jos Suomen 30 prosentin uusiutuvan liikennepolttonesteen sekoitusvelvoite johtaisi massiiviseen biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden tuontiin, olisi ilmastopolitiikkamme tältä osin epäonnistunut.

Ilmastosuunnitelman osallistaminen ja seuranta

Valtioneuvosto antaa vuosittain eduskunnalle ilmastovuosikertomuksen, jossa raportoidaan päästöjen kehittymisestä, päästövähennystavoitteen toteutumisesta sekä tarvittavista lisätoimista. On erittäin tärkeää seurata myös päästövähennystoimien kustannuksia ja varmistettava, ettei Suomen teollisuuden kilpailukyky niiden seurauksena heikkene.

Seuranta on kytkettävä yhteen Energiaunionin hallintomallin raportoinnin kanssa siten, ettei päällekkäistä työtä eikä ristiriitaista raportointia esiinny. On huomattava, että taakanjakosektorin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite on ainoa, joka on jäsenmaita juridisesti sitova.

Lisätietoja:
Martti Kätkä – johtava asiantuntija, Teknologiateollisuus ry
p. 050 380 4496, martti.katka@teknologiateollisuus.fi