Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta

Viite: Lausuntopyyntö Liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla 26.9.2017

Liikennekaasumarkkina on lähtenyt kuluvana vuonna kasvuun ja uusia jakelupisteitä avataan 10 kappaletta eri puolille Suomea tämän vuoden aikana. Tällä hetkellä kaasun tankkausasemia on Suomessa 36 kappaletta. Potentiaalia liikennekäytölle on kuitenkin huomattavasti enemmän, koska vuonna 2016 Suomessa tuotettiin biokaasua 920 GWh, josta liikenteen polttoaineena hyödynnettiin vasta vain 24 GWh. Lisäksi biokaasun tuotantopotentiaalia eri asiantuntija-arvioiden mukaan on vähintään 9 TWh, josta 80 % on maatalouden biomassoissa. Tämä 9 TWh vastaa noin 18 % tieliikenteen energiankulutuksesta.

Suomen Biokaasuyhdistys ry näkee tukitoimenpiteet uusiutuvan liikenteen kehittämiseksi erittäin toivottuina, mutta on varsin pettynyt esitysluonnoksen toimenpiteiden vähäiseen vaikutukseen kaasuautojen lisääntymiseen liittyen. Yhdistys esittää seuraavien asioiden uudelleentarkastelua:

Romutuspalkkio

Romutuspalkkio on tehokas keino autokannan uusiutumisen ja vähäpäästöisten käyttövoimien edistämiseksi. Romutuspalkkioon on esitetty varattavan 8 milj. euroa. Romutuspalkkion suuruus olisi 1000-2000 €/auto, joten tällä voitaisiin saada 4000-8000 uutta autoa liikenteeseen. Esitysluonnoksen yleisperusteluissa s. 9 todetaan, että romutuspalkkion myötä arvioidaan myytävän noin 7 400 uutta henkilöautoa, joista 3 300 olisi autoja, joita ei olisi ostettu ilman romutuspalkkiota vaan niiden sijaan liikennöitäisiin vanhoilla suuripäästöisillä autoilla. Tämän perusteella oletetaan siis suurimman osan henkilöautoista olevan niitä, jotka saavat 1000 € romutuspalkkion, eli niitä, joiden päästöt ovat alle 110 g/km (ei siis käyttövoimaltaan korkeaseosetanoli, sähkö tai metaani). Tällöin päästövähenemävaikutus jää varsin marginaaliseksi.

Biokaasuyhdistys esittää, että romutuspalkkiojärjestelmää tulisi voida hyödyntää myös käytettyjen kaasu- ja sähköautojen hankintaan (maahantuodut käytetyt kaasuautot tai leasingkäytöstä vapautuvat autot), jolloin tukea kohdennettaisiin mahdollisimman suureen osaan päästöttömiksi/erittäin vähäpäästöisiksi luokiteltavaa autokantaa. Tällöin tukielementtiä olisi mahdollista hyödyntää myös niiden kuluttajien, joilla ei ole varaa uuden auton hankintaan, ja tuki vähentäisi ihan yhtä paljon päästöjä kuin uudenkin auton hankinta.

Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Biokaasuyhdistyksen näkemyksen mukaan nykyinen muotoilu avustuksen määrästä 5 § 1 momentissa mahdollistaa 2000 €:n romutuspalkkion hyödyntämisen myös sähköhybridien hankintaan, mikä ei ole kannatettavaa. Tätä momenttia tulee muuttaa seuraavasti: Romutuspalkkiota voitaisiin pykälän 5, 1 momentin mukaan myöntää valtion varoista 2000 euroa sellaisen uuden 2 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävän henkilöauton hankintaa varten, jonka ”käyttövoimana on joko kokonaan sähkö tai sen kokonaan tai toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine”. Tämä on muutettava myös lakiehdotustekstiin (s. 16) ja avustuksen määrästä kertovaan tekstiin (s.17).

Lakiehdotustekstissä s. 16 sanotaan, että romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on, että romutustodistus ja uuden auton tilaussopimus on päivätty aikaisintaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja viimeistään 31 päivänä heinäkuuta 2018. Lakiehdotustekstin 11 § voimaantulo kohdassa taas sanotaan, että romutuspalkkiota varten lakia sovelletaan kuitenkin 31. päivä joulukuuta 2018 saakka. JA ”Maahantuojan on haettava romutuspalkkiona suoritettua valtionavustusta Liikenteen turvallisuusvirastolta viimeistään 31. tammikuuta 2018.” Tässä kohtaa tarkoitettaneen ainakin vuotta 2019?

Konversiotuki

Henkilöautojen konversiotuki kaasukäyttöön on hyvä elementti. Konvertointi mahdollistaa kaasun hyödyntämiseen siirtymisen myös vanhemmalla autokannalla liikkuville, jolloin etenkin biokaasua käyttävien ajoneuvojen osalta saavutetaan erittäin merkittävä päästövähenemä. Kaasukäyttöön konvertoinnin haittapuolena kuluttajan näkökulmasta on, että ajoneuvosta joutuu tämän jälkeen maksamaan käyttövoimaveroa, joka ”syö” tukisumman 4-5 vuodessa (palautuu siis valtiolle verotuloina).

Myös raskaampia ajoneuvoja voidaan konvertoida. Raskaan kaluston vuosittainen ajosuorite voi olla jopa 200 000 km/auto, jolloin myös konvertoinnin merkitys liikenteen päästöjen vähentämiskeinona on merkittävä. Konversiotuki tulisi siten mahdollistaa myös raskaammille ajoneuvoille.

Yleisesti ottaen, kaasukonversiot ovat ehdottomasti edistämisen arvoinen asia, mutta ei ratkaisu kaasuautojen yleistymiseen - tarvitaan uusautomyyntiä, työsuhdeautojen valinnan ohjausta, uudehkojen käytettyjen maahantuontia, verotuksella rankaisemisen lopettamista (käyttövoimavero ja maakaasun päästöjen mukaan laskettu hankinta- ja käyttöverotus) ja porkkanoiden tuomista ohjaamaan kaasukäytön näkyvyyttä ja kiinnostavuutta.

Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Hankintatuki

Hankintatuki tulisi mahdollistaa myös muille kuin täyssähköautoille teknologianeutraaliuden nimissä, koska sähköauto on vain laskennallisesti päästötön. Voitaisiin myös sopia, että biokaasuauto on laskennallisesti päästötön sen sijaan, että tällä hetkellä biokaasua käyttäviä autoja verotetaan maakaasun päästöjen perusteella (maakaasuakin käytettäessä todelliset CO_2-päästöt vähenevät 25 % bensiiniin verrattuna). Esimerkiksi biokaasun elinkaaren aikaiset päästöt ovat yhtä pienet tai pienemmät kuin tuulisähköä käyttävän sähköauton päästöt. Nyt sähköautot katsotaan päästöttömiksi käyttivät ne mitä sähköä tahansa. Pienempikin hankintatuki kaasuautoille olisi signaali hallituksen tavoitteesta edistää teknologianeutraalisti myös biokaasun liikennekäyttöä.

Lisäksi hankintatukeen tarvitaan yläraja hankittavan henkilöajoneuvon hinnalle (esim. 50 000 €), koska ei ole tarpeellista tukea esimerkiksi varakkaiden henkilöiden urheiluautojen hankintaa.

Lopuksi
Biokaasuyhdistyksen laskelmien mukaan vaikuttaisi siltä, että esitysluonnoksen sivun 9 päästövaikutuslaskelmissa on kertaluokkavirhe. Eli vähenemät olisivat lähtöoletuksista riippuen vähintäänkin 460 t, 960 t, 1530 t ja 2140 t, myös prosentuaaliset muuttuisivat siten yhdellä kertaluokalla isommiksi.

Biokaasuyhdistyksen laskenta perustuu seuraavaan karkeaan laskelmaan:
henkilöautoliikenteen vuosittaiset päästöt vuonna 2015 olivat 5 949 540 tonnia ja henkilöautoja ollut 2 612 922 kpl (www.autoalantiedotuskeskus.fi). Tästä tulisi keskimäärin 2277 kg per auto. Esityksessä on sivulla 9 sanottu, että 2000 uutta sähköautoa hankintatuen avulla vaikuttaisi liikenteen päästöihin niin, että 2021 päästöt vähenisivät 214 t. Jos taas laskee vuoden 2016 päästöarvolla 162,3 g/km olettaen, että keskimääräinen ajosuorite on 18 000 km, niin yhden auton vuosipäästöiksi tulee noin 2900 kg. Jolloin 2000 uutta sähköautoa tekisi säästöä 5 800 tonnia.

11. lokakuuta 2017

Suomen Biokaasuyhdistys ry:n hallitus
www.biokaasuyhdistys.net
info@biokaasuyhdistys.net