19.10.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Viite: VNS 7/2017 vp, valiokunnan kuuleminen 20.10.2017

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä asiantuntijalausuntoa otsikossa mainitusta hallituksen selonteosta Neste Oyj esittää seuraavaa.

Yleistä

Liikenteeseen, työkoneisiin ja erillislämmitykseen kohdistuvat päästövähennystoimet muodostavat yhteensä 68 prosenttia kaikista Suomen päästövähennyksistä taakanjakosektorilla. Nesteen panos näiden tavoitteiden saavuttamisessa on merkittävä.

Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat huomattavat. Tavoitteiden saavuttamiseksi **tarvitsemme kaikkia mahdollisia keinoja.** Ratkaisuja löytyy sekä liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamisesta, ajoneuvojen energiatehokkuudesta, että vähäpäästöisistä polttoaineista. Kansantalouden kannalta niitä on järkevää käyttää kustannustehokkuus-järjestyksessä.

Näistä lähtökohdista **määrällisesti suurin ja ajallisesti ripein vähennyspotentiaali löytyy biopolttoaineista**. Se on myös alue, jossa kansallisilla päätöksillä on tehoa. Esimerkiksi uusien ajoneuvojen teknologiakehitykseen ja hintaan emme voi juuri vaikuttaa.

Asiasta on viime vuosina tehty selvityksiä huomattavan laajasti. Tuore VTT:n selvitys tarjoaa niistä kattavan yhteenvedon, ajantasaiset skenaariolaskelmat ja tietopohjan[1] .

Biopolttoaineiden sekoitusvelvoite on kustannustehokas keino

Selonteko ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 linjaa joukon konkreettisia tavoitteita ja toimia niiden saavuttamiseksi. Liikenteen osalta todetaan, että nykytoimia jatkamalla ei saavuteta tavoiteltua liikenteen päästöjen puolittamista, vaan se edellyttää perusennusteeseen lisätoimia. Niiden päästövähennyksiä on avattu liitteessä. Määrällisesti merkittävin on jo 2016 energia- ja ilmastostrategiassa linjattu **liikenteen biopolttoaineiden fyysisen osuuden nostaminen 30 prosenttiin vuoteen** 2030

[1] Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Vuoden 2016 päivitys. VTT-R-00741-17

Neste Corporation | Postal Address: POB 95, FI-00095 NESTE, FINLAND | Visiting Address: Keilaranta 21, Espoo | Telephone/Fax: +358 10 45811 | Business ID: FI1852302-9 | Domicile: Espoo
Group functions
www.neste.com

mennessä. Lisäksi strategiassa esitetään **10 prosentin bio-osuutta työkone-polttoaineelle ja lämmitysöljylle.**

Pidämme näitä tavoitteita järkevinä ja perusteltuina.

Edellytyksenä tavoitteen toteutumiselle ja kustannustehokkuudelle on toimintaympäristön vakauden ja ennustettavuuden varmistaminen. Keskeisinä elementteinä tässä ovat:

1. kirjattujen tavoitteiden toimeenpano jakeluvelvoitelailla investointivarmuuden saavuttamiseksi

2. nykyisen tyyppisen vähäpäästöisyyteen kannustavan polttoaineveromallin jatkuvuuden varmistaminen

3. riittävän laajan raaka-ainepohjan varmistaminen. Tämä asia on keskeinen sekä kustannustehokkuuden että polttoaineiden raaka-aineiden saatavuuden kannalta.

Pidämme tärkeänä, että jakeluvelvoitelain päivityksen valmistelu käynnistyy mahdollisimman pikaisesti ja saadaan maaliin toivottavasti jo kuluvalla hallituskaudella.

Päästövähennysten keinovalikoimasta

Tieliikenteen päästövähennyksiä linjattaessa on järkevää keskittyä toimiin, jotka ovat yhtäältä kustannustehokkaita, ja toisaalta kotimaisin toimin edistettävissä. VTT:n edellä mainitun selvityksen (VTT-R-00741-17) viesti on selkeä. Sen mukaan vuodelle 2030 kaavaillun 50 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttamisessa tullaan kaikissa skenaarioissa tarvitsemaan sekä nykyistä käyttöä runsaammin biopolttoaineita että hiiletöntä sähköä käyttäviä sähköautoja.

Raskaan kaluston näkymässä korostuvat erityisesti uusiutuvat nestemäiset polttoaineet, koska muiden käyttövoimavaihtoehtojen valikoima on varsinkin pitkän matkan liikenteessä vähäinen.

Muut keinot, kuten uusien teknologioiden yleistyminen, käyttötapojen muuttuminen ja liikennejärjestelmien kehittäminen ovat osaltaan tärkeitä tavoitteen saavuttamisessa.

Autokannan uusiutumisen edistämisessä VTT:n kansantaloudelliset laskelmat osoittavat uusien sähköautojen hintakehityksen ratkaisevan merkityksen. Tämä hintakehitys ei ole kansallisin toimin vaikutettavissa, vaan se on riippuvainen autoalan globaalista kehityksestä. Autonvalmistajilla on oma hiilidioksidipäästöjä (g/km) rajoittava EU-lainsäädäntönsä, joka ohjaa vahvasti toimijoita.

Verotus ohjaa valintoja

Liikenteen verotuksella on vahva ohjausvaikutus sekä ajoneuvokantaan ja käyttövoimavalintoihin. Valtiontalouden kannalta liikenteen verotulot ovat merkittävät ja niiden ennustettavuus on taloudenhoidon kannalta avainasemassa.

Autoverotuksen päästöperusteisuus suosii jo nyt voimakkaasti sähköautoja: autoveron CO_2-laskenta katsoo sähköauton nollapäästöiseksi, eikä siis ota huomioon sähköntuotannon päästöjä. Koska vahva vero-ohjaus on jo olemassa, emme pidä erillistä hankintatukea kansantalouden ja ilmastopäästöjen vähentämispotentiaalin kannalta kustannustehokkaana ratkaisuna.

Suomalainen **liikenteen veromalli on moderni ja kannustaa vähäpäästöisyyteen** sekä ajoneuvo- että polttoainevalinnoissa. Tästä on kuitenkin muutama poikkeus, jotka on syytä oikaista. Maakaasun, biokaasun ja sähkön käyttöön liikenteessä tulee soveltaa liikenteen muiden polttoaineiden veromallilla. Nykyisellään maakaasusta maksetaan lämmityspolttoaineen alempaa veroa, biokaasu on verotonta ja sähköstä maksetaan sähkövero.

VTT:n edellä mainitussa raportissa on monipuolisia tarkasteluja veromallien vaikutuksista. Veromallien uudelleentarkastelu on syytä tehdä lähitulevaisuudessa, koska uusien käyttövoimien yleistyttyä korjausliikkeet muuttuvat helposti jyrkemmiksi. Toimijoiden osallistuminen valmistelutyöhön on tarpeen.

Kunnioittavasti,

Seppo Loikkanen
yhteiskuntasuhdepäällikkö

Liite 1 s.

LIITE:

- Liikenteen päästöt puolitettava 2005-2030, jotta kansallisiin tavoitteisiin päästäisiin
- Lisäksi merkittävät vähennykset työkone- ja erillislämmityskäytöissä
- **<u>Nykylainsäädännön lisäksi</u>** tarvitaan lisäpäästövähennyksiä, joista uusiutuvilla polttoaineilla ja vähäpäästöisillä käyttövoimilla on tarkoitus hoitaa merkittävä osuus (2,3 MtCO2) (kuva)

  (luvut selonteosta)

