Lausunto 39/17

HV/-

20.11.2017

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: HE 156/2017 vp

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI ROMUTUSPALKKIOSTA JA SÄHKÖKÄYTTÖISTEN HENKILÖAUTOJEN HANKINTATUESTA SEKÄ HENKILÖAUTOJEN KAASU- JA ETANOLIKÄYTTÖISIKSI MUUNTAMISEN TUESTA

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä Öljy- ja biopolttoaineala ry:n lausuntoa otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä esitämme lausuntonamme seuraavaa. **Kiinnitämme lausunnossamme huomiota erityisesti toimien kustannustehokkuuteen ja tasapuolisuuteen.**

Suomi sai EU:n ns. taakanjakopäätöksessä 39 %:n päästövähennystavoitteen vuodelle 2030 koskien päästökaupan ulkopuolisia sektoreita, ml. liikenne. Kansallisesti on päätetty, että liikennesektoriin kohdistuu pääosa taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteesta, joten liikenteelle on asetettu 50 %:n päästövähennystavoite vuoteen 2030. Nyt kyseessä oleva esitys romutuspalkkiosta, hankinta- sekä muuntamistuista on osa edellä mainitun päästövähennystavoitteen toteuttamista.

On huomattava, että **Suomi on asettanut liikenteelle muita EU-maita selkeästi kovemman päästövähennystavoitteen**: EU:ssa keskimäärin liikennesektorille asetettu tavoite on 18–19 %:n luokkaa. Suomen kaltaisessa maassa, jossa yksityisautoilu on tosiasiallisesti välttämätöntä pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen takia muutamien isoimpien kaupunkien ydinkeskustoja lukuun ottamatta, **liikenteen mittavien päästövähennysten toteuttaminen ei ole yksinkertaista**.

Koska Suomella ei ole omaa autoteollisuutta, Suomi on maana täysin riippuvainen kansainvälisten autonvalmistajien tarjonnasta ja teknologiavalinnoista ja -kehityksestä. VTT:n päivitetyssä tutkimusraportissa (VTT-R-00741-17)[1] todetaan johtopäätöksenä, että raportin laatimisen yhteydessä suoritettujen kansantaloudellisten vaikutustarkastelujen perusteella **Suomen kannattaisi aloittaa sähköautojen laajamittaiset edistämistoimet vasta, kun autojen hin-**

[1] Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Vuoden 2016 päivitys (VTT-R-00741-17), http://www.transsmart.fi/ajankohtaista/juuri_nyt!/tieliikenteen_40_n_hiilidioksidipaastojen_vahentaminen_vuoteen_2030.180.news

nat ovat laskeneet ja autojen (akkujen) suorituskyky on parantunut. Sähköautoteollisuuden viestien perusteella hintojen odotetaan laskevan aivan lähivuosina, joten mahdolliset tukitoimet kannattaisi Suomen kansantalouden näkökulmasta ajoittaa 2020-luvun jälkipuoliskolle.

Sähköautoihin ja sähköautojen latauspisteisiin liittyvän nk. ”munakana” – ilmiön näkökulmasta voi määräaikainen ja pienimuotoinen sähköautojen hankinnan tukeminen olla ymmärrettävää, vaikkakin erittäin kallista.

Öljy- ja biopolttoaineala on jo aikaisemmin esittänyt kritiikkiä Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko-työryhmän (JINFRA) työn yhteydessä liittyen **hankintatukiesitysten kokonaistaloudellisen tarkastelun puutteellisuuteen.** Sama puute on nähtävissä nyt käsillä olevassa esityksessä, jossa ei suoraan **kerrota, mikä tulee olemaan aikaansaatavien päästövähennysten kustannustehokkuus.** Eli mikä olisi esimerkiksi yhden sähköauton hankintaan kohdistetulla romutuspalkkiolla (2000 €) ja hankintatuella (2000 €), yhteensä 4000 €, aikaansaadun päästövähenemän hinta €/CO2 tn? Useassa tieteellisessä selvityksessä on kuitenkin todettu, että päästövähennyskeinot, jotka sopivat olemassa olevaan autokantaan, ovat kustannustehokkaimpia (vrt. kehittyneeet biopolttoaineet)

Kustannustehokkuuden ohella toinen merkittävä huomio nyt käsillä olevaan esitykseen koskee **toimien teknologianeutraalisuutta ja tasapuolisuutta.** Ehdotuksessa esitetään korkeampaa, 2000 €:n romutuspalkkiota, mikäli auton omistaja luopuu vähintään 10 vuotta vanhasta autostaan ja hankkii tilalle uuden, jossa ”käyttövoimana on joko kokonaan tai toisena käyttövoimana korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine”. Ottaen huomioon, että juuri vanhat diesel-käyttöiset henkilöautot ovat ongelma nk. säänneltyjen päästöjen näkökulmasta, **tulisi romutuspalkkio maksaa myös vanhojen dieselautojen vaihtamiseksi uusiin dieselautoihin, jotka on tyyppihyväksytty uusiutuvan dieselin käyttöön.**

Yhteenvetona edellä kerrotusta esitämme, että Suomen kansantalouden ja hankkeiden kustannustehokkuuden näkökulmasta tulisi:

1) selvittää vielä kertaalleen taakanjakosektorin eri sektoreiden päästövähennyspotentiaali
2) kartoittaa, millä sektoreilla päästövähennystoimet olisivat kansantalouden näkökulmasta kaikkein kustannustehokkaimmin toteutettavissa
3) avata liikenteelle esitettyjen päästövähennystoimien kustannuksia €/CO2 tn

4) vaikuttaa EU elimissä päästökauppasektorin toimivuuden parantamiseksi, sillä nykyisellään päästöoikeuden hinta (n. 7,5 €/CO2 tn) antaa viitteitä siitä, ettei järjestelmä toimi tehokkaasti
5) vaikuttaa siihen, että päästöjä vähentäviä taakanjakosektorin hankkeita olisi mahdollista toteuttaa myös Suomen ulkopuolella siten, että kyseisillä hankkeilla aikaansaadut päästövähenemät laskettaisiin kuitenkin Suomen päästöjä alentavasti. Tällöin esimerkiksi liikenteen päästövähennyshankkeita olisi mahdollista toteuttaa niissä EU-jäsenmaissa, joissa päästötalkoissa ollaan vielä Suomea jäljessä ja päästöjä voitaisiin alentaa kustannustehokkaammin.

ÖLJY- JA BIOPOLTTOAINEALA

Helena Vänskä

toimitusjohtaja