Eduskunnan ympäristövaliokunnalle 22.11.2017

HE 156/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

Kiitämme ympäristövaliokuntaa mahdollisuudesta esittää näkemyksemme.

Yleistä

Suomen ja EU:n tavoitteena on puhtaampi liikenne ja öljyn käytön vähentäminen teknologianeutraalilla tavalla. Teknologianeutraalisuudella tarkoitetaan ei-öljyperäisen puhtaan liikenteen teknologianeutraaliutta. Hallituksen esityksen energia- ja ilmastostrategiaksi vuoteen 2030 Suomessa tulisi olla 250 000 sähköautoa vuonna 2030. Tavoitteen toteutumisen edellyttää laajaa keinovalikoimaa, josta tässä esitetty tuki sähköautoille on yksi tarvittavista keinoista.

Lakiesitys tukee tavoitteiltaan energia- ja ilmastostrategian linjauksia liikenteen päästövähennyksistä. Esityksen tavoitteet ovat oikeat. Esitystä tulisi kuitenkin tarkentaa keinovalikoiman osalta paremmin vastaamaan tavoitteita.

Taustaa: Sähkö on liikenteen merkittävin käyttövoima vuonna 2030

Sähköinen liikenne on globaali, voimakkaasti kasvava, liikenteen sektori. Energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa. Uusista teknologioista sähkö on keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman tarkasteluvälillä merkittävin vaihtoehtoinen teknologia perinteisille käyttövoimille henkilöautoliikenteessä.
Sähkö on liikenteen käyttövoimista ainoa, joka vähentää merkittävästi sekä CO2 –päästöjä, että energiankulutusta. Sähköinen liikenne parantaa huomattavasti kaupunkien ilmanlaatua ja asumisviihtyisyyttä. Liikenteen käyttövoimana sähkö on paikallisesti täysin päästötön ja sähköntuotannon CO2-ominaispäästöt ovat jo nyt hyvin matalat alentuen entisestään päästökaupan ohjaamana. Sähköautot ovat myös osa tulevaisuuden älykästä energiajärjestelmää.

Lausuntona lakiesityksestä esitämme seuraavaa

1. LAINSÄÄDÄNNÖN SISÄLTÖ JA VAIKUTUKSET

Hankintatuki tuo täyssähköautot yhä useamman kuluttajan ulottuville
Hankintatuki kasvattaa Suomen sähköautomarkkinaa alentamalla täyssähköautojen ostohintaa. Sähköautojen riittävän saatavuuden varmistamiseksi sähköauton hankintatuen tulisi olla käytettävissä myös silloin, kun auto on ensirekisteröity Suomen ulkopuolella ja rekisteröidään hankinnan jälkeen Suomeen.

Suomen sähköautomarkkinan pienuus vähentää maahantuojien kiinnostusta tuoda Suomeen sähköautojamallejaan ja siksi tukitoimilla on suuri vaikutus kokonaismarkkinan kehittymiseen. Kannatamme esityksen mukaisesti tuen käyttöönottoa heti vuoden 2018 alusta lähtien.

Nyt esitetty tuki on kuitenkin riittämätön. Nollapäästöisten ajoneuvojen tukemiseen tulisi kohdistaa noin 25M€/vuosi seuraavan neljän vuoden ajan, jotta sähköajoneuvokannan kasvu saataisiin Europan edelläkävijämaiden (Norja, Ruotsi, Hollanti, Ranska) mukaiselle kasvu-uralle.

Romutuspalkkio ei ole ensisijainen keino

Romutuspalkkio on toimivaksi osoittautunut keino siivota vanhinta ja päästävintä osaa autokannasta pois tilastoista. Sen vaikutukset poistuvan autokannan osalta ovat kuitenkin vähäiset, sillä pääosa romutettavista autoista ei ole enää päivittäisessä arkikäytössä.

Erityisesti ristiriitaista on kuitenkin korvata vanhoja autoja uusilla paljon päästävillä bensiini ja dieselautoilla.

Lakiluonnoksessa esitetään, että romutuspalkkioon perustuvaa hankintatukea myönnettäisiin myös ajoneuvoille, joiden pakoputkipäästöt ovat 110gCO2/km (NEDC), kun jo kolmen vuoden päästä uusien autojen merkkikohtainen maksimipäästöraja on 95gCO2/km. Tämä on myös räikeässä ristiriidassa sen kanssa, että Euroopan Unionin määritelmä vähäpäästöiselle autolle on 50gCO2/km ja se laskee edelleen tasolle 25gCO2/km vuonna 2025.

EU:n liikenteen valkoinen kirja toteaa yksiselitteisesti, että jäsenvaltioiden tulisi kokonaan luopua kaikista tuista bensiini- ja dieselautoille. Olisikin perustellumpaa käyttää romutuspalkkioon budjetoitu rahasumma sähköautojen tukeen lisäämään tuen vaikuttavuutta sen sijaan, että Suomi esittää nyt uutta tuki-instrumenttia bensiini- ja dieselautojen hankkimiseksi.

Ehdotamme lakiesitystä muutettavaksi seuraavasti:

- Kaikille ajoneuvoihin kohdistuville tuille tulee asettaa päästörajaksi 50gCO2/km, joka on myös EU:n nykyinen määritelmä vähäpäästöiselle autolle.
- Romutuspalkkion hyödyntäminen myös sähköautojen hankintatuen yhteydessä tulee mahdollistaa.
- Sähköautojen hankintatuki tulee korottaa määräaikaisesti kaksinkertaiseksi (4 000) euroon kahden vuoden ajaksi.

2. PUHTAAN LIIKENTEEN EDELLYTTÄMIÄ MUITA KANSALLISISA TOIMIA

Hallituksen Energiastrategia tunnistaa oikein, että ei-päästökauppasektori on päästötavoitteiden osalta pääosassa ja että liikenne on energia- ja ilmastoratkaisujen kokonaisuuden keskiössä. Strategia esittää Suomen tavoitteeksi 250 000 sähköautoa vuonna 2030. Hallituksen tulisikin hyödyntää laajempi keinovalikoima sähköautojen nopeamman markkinoilletulon edistämiseksi.

Nyt esitetyn lainsäädännön lisäksi kustannustehokkain keino olisi ajoneuvojen työsuhde-edun verotusarvon muuttaminen päästöihin perustuvaksi nykyisen laskutavan sijaan. Sähköisen liikenteen tukeminen juuri nyt on perusteltua, jotta ajoneuvokanta saa tarvittavan alkusysäyksen.

2. TAVOITTEENA HIILINEUTRAALIUS 2045 – JA MITÄ SE EDELLYTTÄÄ LIIKENNESEKTORILLA

Suomi on asettanut keskipitkän aikavälin ilmastotavoitteekseen hiilineutraaliuden vuonna 2045. Suomen tulisi aktiivisesti ajaa tätä tavoitetta myös koko Euroopan tavoitteeksi kaikilla sektoreilla. Liikennesektorilla tavoite hiilineutraaliudesta on kunnianhimoinen, mutta ei

mahdoton, jos siihen aidosti sitoudutaan. Ensimmäisenä tavoitteena tulee olla, että Suomi sitoutuu hiilineutraaliin henkilöliikenteeseen vuoteen 2045 mennessä. Suomen tulee toimia esimerkkinä sekä aktiivisesti edistää liikenteen 0-päästötavoitetta EU:ssa vuodelle 2045. Kun perälauta on asetettu se ohjaa tarvittavia toimenpiteitä. Suomen kannalta tiukempien päästövaatimusten esittäminen on perusteltua, sillä Suomi on päästötavoitteiltaan Euroopan kolmen kärjessä. Suomella ei ole myöskään omaa autoteollisuutta.
EU:n komissio tulee julkaisemaan esityksensä henkilöautojen päästöstandardeista vuosille 2025 ja 2030 marraskuussa. Suomen tulee voimakkaasti tukea neuvotteluissa tiukinta mahdollista päästörajaa ja olla eturintamassa matkalla kohti hiilivapaata Eurooppaa. Vuodesta 2025 alkaen kaikkien myytävien autojen on tuettava hiilineutraaliustavoitetta vuonna 2045.

Jussi Palola
Toimitusjohtaja
Liikennevirta Oy
jussi.palola@virta.fi
050 434 0132

www.virta.fi