St1 Nordic Oy
PL 100
00381 Helsinki

8.12.2017

Asiantuntijalausunto
E100/2017 vp

S1t:n asiantuntijalausunto eduskunnan talousvaliokunnalle koskien Valtioneuvoston selvitystä: EU:n liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintasuunnitelmaksi

Yleistä

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi otsikkoaiheessa. Liikenne- ja viestintäministeriön laatima muistio koskien Komission laatimaa koko EU:ta koskevaa toimintasuunnitelmaa (*"Kohti liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä – Vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintasuunnitelma" COM(2017) 652 final"*) on kattava ja kiteyttää hyvin sen sisällön. Keskeinen viesti on, että Suomi täyttää täysin direktiivin suunnitelmille asettamat vaatimukset, seitsemän muun maan lisäksi. Johtopäätös on siis, että Suomen suunnitelma on riittävä, eikä sitä ole tarvetta toistaiseksi muokata.

On rohkaisevaa nähdä, että vaatimukset täyttävien maiden joukossa on myös EU:n johtavien autoteollisuusmaihin kuuluvat Saksa, Ranska ja Italia. Tämä on erityisen tärkeää, koska näillä mailla on suurimmat intressit, sekä EU-maista suurin poliittinen vaikutusmahdollisuus autoteollisuuden halukuuteen satsata vaihtoehtoisten käyttövoimien teknologiakehitykseen. Merkittävä osa liikenteen päästöjä tavoitetasoon alentavista mahdollistajista (esim. ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehitys) on kuitenkin poliittisen päätöksenteon ulottumattomissa. Erityisesti niiden maiden, joilla ei ole omaa vahvaa autoteollisuutta tai joiden ajoneuvomarkkina on pieni, poliittisten päätösten vaikutus päästöjä vähentävän teknologian kehittymiseen on olematon. Esimerkiksi Suomeen, jossa on ollut kansallisesti kattava E85-verkosto jo vuodesta 2009 alkaen, ei tällä hetkellä tuoda FlexFuel -ajoneuvoja, joiden teknologia on täysin tunnettua ja koeteltua. Vaikka niiden CO_2-päästöjä vähentävä vaikutus olisi merkittävä ja välitön, FFV-autoja ei Suomeen tuoda, koska se ei ole autovalmistajien taloudellisessa intressissä, eikä autonvalmistajamailla ei ole poliittista syytä ohjata asiaa.

Kansantalouden kannalta on järkevää toteuttaa vähennyskeinot vaikuttavuus- ja kustannustehokkuusjärjestyksessä. VTT julkaiseman selvityksen[1] mukaan:

"Selvityksen perusteella voidaan sanoa, että tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan sekä edistyksellisiä biopolttoaineita että sähköautoja. Vältetyn CO_2 tonnin hinta on nykyisillä hinnoilla ja veroilla biopolttoaineilla (nestemaiset ja kaasut) 50...300 €/tCO_2, lataushybridillä 800...2500 €/tCO_2 ja täyssähköautolla 200...1400 €ltCO_2. Sähköautojen tuleva hintakehitys vaikuttaa aivan keskeisesti niiden kilpailukykyyn."

Päästövähennysratkaisuissa, joissa teknologiakehityksen ennustetaan merkittävästi laskevan hintoja lähivuosien aikana, tulisi kansalliset toimenpiteet pyrkiä ajoittamaan kustannusten laskun jälkeiseen ajankohtaan. Kansallisten ilmastotavoitteiden kustannustehokkaan saavuttamisen lisäksi, Suomen tulisi priorisoida toimenpiteitä, joissa on mahdollista saavuttaa kansainvälisesti johtava asema.

EU Komission esittämät toimenpide-ehdotukset

1. **Jäsenmaiden suunnitelmien toteuttaminen ja täytäntöönpano:**
    - Ehdotukset vaikuttavat loogisilta. Jäsenmaita koskevat ehdotukset ovat Suomessa jo hyvin hoidossa, esimerkiksi suunnitelmien valmius ja riittävyys sekä vuoropuhelu sidosryhmien kanssa.

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

St1 Nordic Oy
PL 100
00381 Helsinki

2. **Investointien tukeminen:**
    - Vaihtoehtoisen polttoaineiden infrastruktuurin julkinen tukeminen tulee olla tarkkaan mietittyä sekä määrällisesti rajoitettua.
    - EU:n rahoitusinstrumenttien käyttö harvemmin asuttujen alueiden, kuten Suomen, jakeluinfrastruktuurin rakentamisessa on parempi ratkaisu kuin kansallisten tukien käyttö.
3. **Kaupunkialueiden toimenpiteiden mahdollistaminen**
    - Kaupunkialueiden infrastruktuurin tukirahoituksessa tulee olla pidättyväinen, koska niiden rakentaminen markkinaehtoisesti on todennäköisempää kuin harvoin asutuilla alueilla. Tästä on nähtävissä konkreettisia todisteita jo nyt esimerkiksi kaikissa uusissa julkisissa rakennuksissa ja pysäköintilaitoksissa pääkaupunkiseudulla.
4. **Kuluttajiin vaikuttaminen:**
    - Sähköautojen markkinahinnan kehityksen seuranta on hyvä toimenpide, joka edesauttaa oikein mitoitettujen poliittisten päätösten tekemistä sekä EU:ssa että kansallisella tasolla. On tärkeää varmistaa, että hintaseuranta ja -tilastot ovat läpinäkyviä ja kaikkien saatavilla.
5. **Sähköautojen integrointi sähköjärjestelmään:**
    - Latausinfran suunnittelua koskevissa säännöstöissä on huomioitava kansalliset ja paikalliset erityisolosuhteet sekä vältettävä ”one-size-fits-all” -ratkaisuja.
    - Tekniset standardit ovat välttämättömiä älykkään latauksen ja maksamisen mahdollistamiseksi.
6. **Muut toimet:**
    - Lentoliikenteeseen suunnattujen drop-in polttoaineiden merkitys tulee päästöjen vähentämistarpeen kannalta olemaan riittämätön sekä liian hidas. Globaalin lentoliikenteen vuotuisen kasvun ennusteen olevan 3-5% tulevina vuosikymmeninä. Lentoliikenteessä käytetään tällä hetkellä vuosittain n. 260 miljoona tonnia JET A-1 polttoainetta. Pelkkä vuotuinen kasvu on siis 6-10 miljoona tonnia, mikä on kymmeniä kertoja enemmän kuin mitä lentoliikenteeseen soveltuvia biopolttoaineita on tällä hetkellä saatavilla.
    - Lentoliikenteen biopolttoaineen lisäämistä vaikuttavampi päästövähennyskeino olisi lyhyiden (alle tunnin) lentojen korvaaminen raideliikenteellä. EU:n alueella, erityisesti Keski-Euroopassa, on erittäin kattava raideliikenneverkosto, jonka maksimaalinen käyttö on ekologisin vaihtoehto.
    - Tieliikenteen päästöjen vähentämisen keinojen listalta puuttuu kokonaan uusien yksityisautojen suunnitellun maksiminopeuden pudottaminen tasoon 120 – 130 km/h, joka tyypillisesti suurin sallittu maksiminopeus Euroopan teillä.

Kunnioittaen

St1 Nordic Oy

Mika Aho
Yhteiskuntasuhdejohtaja