

11.10.2017

viite: LVM048:00/2017

Liikenne- ja viestintäministeriölle

kirjaamo@lvm.fi

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta**Yleistä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt yhtiöltä lausuntoa otsikon aiheesta.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki romutuspalkkiosta vuodeksi ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta neljäksi vuodeksi.

Neste kannattaa vähähiilisen liikenteen edistämistä. Kansantalouden kannalta toimia kannattaa toteuttaa kustannustehokkuusjärjestyksessä. Romutuspalkkiolla ja hankintatuella voidaan edistää autokannan uusiutumista turvallisempaan ja vähäpäästöisempään suuntaan, mutta samalla kustannustehokkuudesta sekä kaupallisesta ja teknisestä neutraaliudesta tulee pitää huolta.

Romutuspalkkion päästöperusta

Vuonna 2015 toteutettua romutuspalkkiota on pidettävä onnistuneena. Tuolloin romutuspalkkion saamisen ehtona oli alle 120 gramman hiilidioksidipäästö per kilometri, nyt rajaa ehdotetaan tasolle 110 g/km. Nyt ehdotetaan lisäksi suurempaa palkkiota joillekin käyttövoimille.

Pidämme järkevänä vuoden 2015 kokeilussa käytettyä mallia, jolloin romutuspalkkion saamisen kriteerinä oli auton CO₂-päästöt riippumatta käyttövoimasta. Tätä on pidettävä päästöjen vähentämisen kannalta tarkoituksenmukaisena, koska silloin saadaan palkkion piiriin

11.10.2017

koko vähäpäästöisten autojen valikoima, ja kuluttaja voi valita käyttötarkoitukseensa ja ajo-suoritteensa sopivan auton. Tämän CO2 päästörajan porrastamista voisi myös harkita. Päästörajan pitäminen 120 grammassa toisi palkkion piiriin myös isompia autoja teknologia-neutraalilla tavalla.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen korkeammalla palkkiolla

Sen sijaan emme näe perustetta sille, että korkeaseosetanolia, sähköä tai kaasua käyttävät autot voisivat saada kaksinkertaisen romutuspalkkion. Ei ole selvää, että näillä käyttövoimilla olisi parempi elinkaaren yli laskettu hiilidioksidivähenemä kuin esimerkiksi uusiutuvaa dieseliä käyttävillä autoilla. Eri käyttövoimien vertailuita on koottu liitteeksi.

Jotta tämä käyttövoimaan sidottu logiikka olisi teknologianeutraali, tulee EN15940 mukaiselle polttoaineelle (kuten HVO100) hyväksytyjen autojen kuulua myös tuen piiriin. Suomessa saatavilla olevaa 100 prosenttista uusiutuvaa dieselpolttoainetta käyttävän auton päästövähenemä on jopa 90 prosenttia fossiilista dieseliä käyttävään verrattuna. Tämä tarkoittaa 20 000 kilometrin ajosuoritteella noin 3,2 tonnia vähemmän hiilidioksidia vuodessa (laskuri: nestemy.fi).

Hankintatuki

Hankintatuki täyssähköautoille on käytännössä lisätuki olemassa olevan verotuen päälle.

Autoveron osalta CO2 ominaispäästöön (ei elinkaarilaskentaan) perustuva päästöporrastus tarkoittaa sitä, että täyssähköauton autovero on verotaulukon minimi (vuonna 2018 3,3 % ja sen jälkeen 2,7 %). Esimerkiksi 40 000 euroa verottomana maksavan täyssähköauton autovero vuonna 2018 on 1320 euroa, kun taas samanhintaisen polttomoottoriauton autovero 110 g/km päästöllä on 15,2 % eli 6080 euroa. Näin hankinnan yhteydessä on jo nykyisellään vero-ohjausta 4760 euroa.

Valtiovarainministeriön verolaskelman mukaan esimerkiksi 17 000 km vuodessa sähköautolla ajava maksaa 10 vuodessa liikenneveroja keskimäärin 10 000 – 13 000 euroa vähemmän kuin bensiini- tai dieselautolla ajava.

VTT:n raportissa (*Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030-vuoden 2016 päivitys, VTT-R-00741-17*) on selvitetty eri vaihtoehtojen kustannustehokkuutta kasvihuonekaasujen vähentämisessä. Sen mukaan "Suomen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tullaan tarvitsemaan sekä edistyneitä biopolttoaineita, että hiiletöntä sähköä käyttäviä sähköautoja. Laskelmat osoittavat, että mahdolliset edistämistimenpiteet sähköautojen osalta kannattaisi aloittaa vasta kun hinnat ovat laskeneet ja autojen (akkujen) suorituskyky on parantunut."

11.10.2017

Hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty laskelmia hankintatuen ympäristövaikutuksista. Niiden mukaan 4 miljoonan euron hankintatuella olisi -0,0086 prosentin vaikutus henkilöliikenteen vuosittaisiin CO₂-päästöihin, (noin -500 tonnia). Jos sähköautoa pidetään 10 vuotta, tulisi vältetyn CO₂-päästön hinnaksi 800€/tonni. Vertailun vuoksi VTT:n yllämainitussa raportissa laskettu vältetyn CO₂-tonnin hinta biopolttoaineilla olisi 50-300 €/tonni.

Näin ollen emme pidä hankintatukea kansantalouden ja ilmastopäästöjen vähentämispotentiaalin kannalta kustannustehokkaana ratkaisuna.

Kunnioittavasti,

Seppo Loikkanen

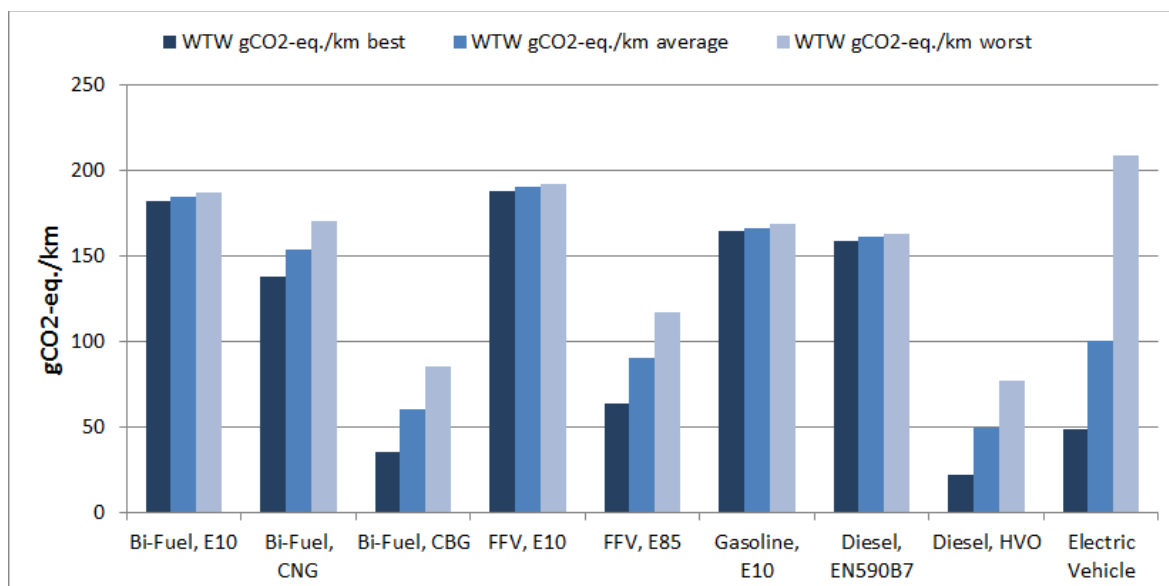
Head of Environment and Energy Policy

Liite 2 s.

11.10.2017

Liite 1:

Vertailu samankokoisten eri käyttövoimia käyttävien autojen elinkaarenaikaisista kasvi-huonekaasupäästöistä g/km.



Selite:

Bi-fuel E10: kaasu/bensiinauto E10 bensiiniä käyttäen

Bi-fuel, CNG: kaasu/bensiinauto maakaasua käyttäen

Bifuel, CBG: kaasu/bensiinauto biokaasua käyttäen

FFV, E10: korkeaseosetanoliauto, E10 bensiiniä käyttäen

FFV, E85: korkeaseosetanoliauto, E85 polttoainetta käyttäen

Gasoline, E10: bensiinauto, E10 polttoainetta käyttäen

Diesel, EN590B7: dieselauto, tavallista dieselöljyä käyttäen

Diesel, HVO: dieselauto, uusiutuvaa HVO100:aa käyttäen

Electric vehicle: täyssähköauto

Sähköauton miniminä on käytetty Suomen sähköntuotannon hiili-intensiteettiä (raportissa 68,3 gCO₂eq/MJ sähköä). Keskiarvona on eurooppalaisen sähköntuotannon keskiarvo (141,1 gCO₂eq/MJ) ja max hiilisähkö (292,4 gCO₂eq/MJ).

HVO:n Well-to-tank arvoina käytetty min (waste and residues, 12,4 gCO₂eq./MJ) ja max (Rape seed, meal to animal feed, 44,0 gCO₂eq./MJ).

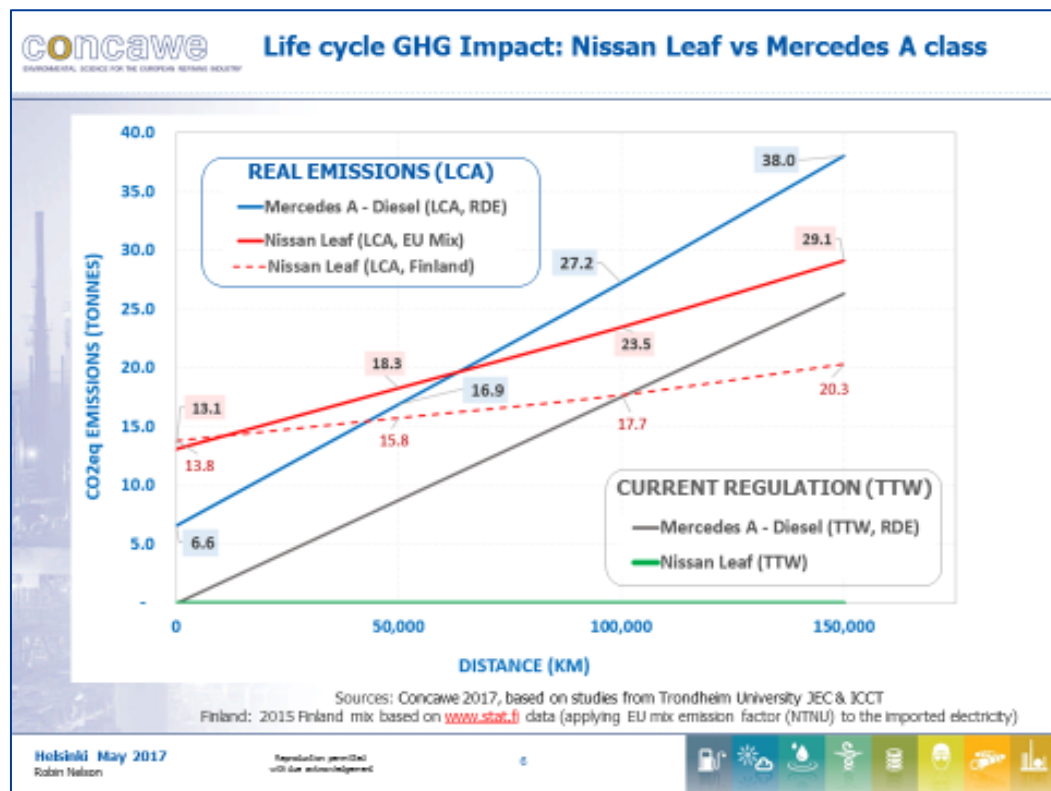
Autojen energiankulutus on mitattu VTT:n laboratoriossa ja kaikki mittaukset on tehty saman automerkin samalla automallilla (VW Passat, Euro 5), jolloin energiankulutuksen erot johtuvat vain ja ainoastaan auton voimalinjasta ja käytetystä polttoaineesta.

Tiedot: VTT (VTT-CR-01250-15)

11.10.2017

Liite 2:

Esimerkkilaskelma täyssähköauton ja samankokoisen polttomoottoriauton elinkaarenaikaisesta kasvihuonekaasuvaikutuksesta, kun autojen valmistuksenaikainen kasvihuonekaasukuorma otetaan huomioon. Pilkkuviiva kuvaa Suomen sähköntuotannon keskimääräisellä kasvihuonekaasupäästöllä laskettua arvoa.

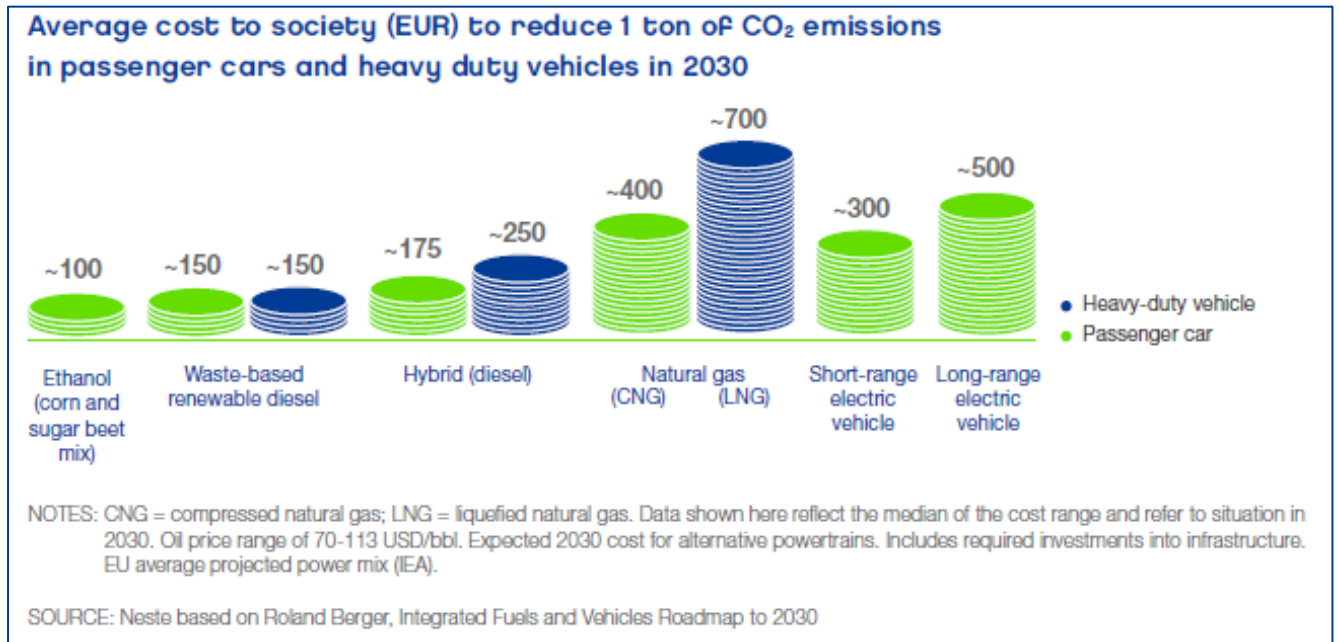


Tiedot: Trondheim University, JEC ja ICCT, kooste Concawe

11.10.2017

Liite 3:

Vältetyn hiilidioksiditonin kustannus 2030 eri käyttövoimilla, vihreät pylväät henkilöautoja.



Lähde: <https://www.neste.com/fi/en/nestes-taking-action-climate-change-examines-changes-energy-and-transport-markets> 5.10.2017