

HV/-

11.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö, Ari-Pekka Manninen (ari-pekka.manninen@lvm.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö, Eleonoora Eilittä (eleonoora.eilitta@lvm.fi)

Viite: Lausuntopyyntö 27.9.2017

HALLITUKSEN ESITYSLUONNOS EDUSKUNNALLE LAIKSI ROMUTUSPALKKIOSTA JA SÄHKÖKÄYTTÖISTEN HENKILÖAUTOJEN HANKINTATUESTA SEKÄ HENKILÖAUTOJEN KAASU- JA ETANOLIKONVERSIOIDEN TUESTA

Liikenne- ja viestintäministeriön pyydettyä Öljy- ja biopolttoaineala ry:n lausuntoa otsikossa mainitusta esitysluonnoksesta esitämme lausuntonamme seuraavaa. Kiinnitämme 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 erittäin haastava, 50 %:n päästövähennystavoite vuoteen 2030. Nyt kyseessä oleva esitys romutuspalkkiosta, hankintatuista sekä konversiotuista on osa edellä mainitun päästövähennystavoitteen toteuttamista.

Suomen kaltaisessa maassa, jossa yksityisautoilu on tosiasiallisesti välttämätöntä pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen takia muutamien isoimpien kaupunkien ydinkeskustoja lukuun ottamatta, liikenteen päästövähennystavoite vuoteen 2030 on erityisen haastava.

Suomi on myös asettanut liikenteelle muita EU-maita selkeästi kovemman päästövähennystavoitteen: EU:ssa keskimäärin liikennesektorille asetettu tavoite on 18–19 %:n luokkaa. **Kansantalouden näkökulmasta tulisikin vielä kertaalleen selvittää taakanjakosektorin eri sektoreiden päästövähennyspotentialiaali ja myös millä sektoreilla päästövähennystoimet olisivat kansantalouden näkökulmasta kaikkein kustannustehokkaimmin toteutettavissa.**

Koska Suomella ei ole omaa autoteollisuutta, Suomi on maana täysin riippuvainen kansainvälisten autonvalmistajien tarjonnasta ja

HV/-

11.10.2017

teknologiavalinnoista ja -kehityksestä. VTT:n päivitetystä tutkimusraportista (VTT-R-00741-17)¹ todetaan johtopäätöksenä, että raportin laatimisen yhteydessä suoritettujen kansantaloudellisten vaikutustarkastelujen perusteella **Suomen kannattaisi aloittaa sähköautojen laajamittaiset edistämistoimet vasta, kun autojen hinnat 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 ehdotuksessa, jossa ei suoraan kerrota, mikä tulee olemaan esityksillä aikaansaatavien päästövähennysten kustannustehokkuus. Eli mikä olisi esimerkiksi yhden sähköauton hankintaan kohdistetulla romutuspalkkiolla (2000 €) ja hankintatuella (2000 €), yhteensä 4000 €, aikaansaadun päästövähennemän hinta?

Jakeluinfradirektiivin yhteydessä esitimme oman laskelmamme, jossa laajamittaisen sähköautojen tukemisen (jossa tavoitteena olisi 25 000 sähköautoa ja tukemiseen käytettäisiin esim. kehyspäättöksessä kohdennettu 100 M€) hinnaksi tulisi 5000 €/CO₂ tonni. Ero on merkittävä verrattuna esimerkiksi tämänhetkisen päästöoikeuden hintaan, noin 7 €/CO₂ ton.

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 hen-

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_vahentamisen_vuoteen_2030.180.news

HV/-

11.10.2017

kilöautot ovat ongelma nk. säänneltyjen päästöjen näkökulmasta, **tulisi romutuspalkkio maksaa myös vanhojen diesel-autojen vaihtamiseksi uusiin dieselautoihin, jotka on tyyppi-hyväksytty uusiutuvan dieselin käyttöön.**

ÖLJY- JA BIOPOLTTOAINEALA



Helena Vänskä
toimitusjohtaja