

Liikenne- ja viestintäministeriö

Helsinki, 11.10.2017

kirjaamo@lvm.fi

Viite: LVM048:00/2017

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta

Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan on asetettu tavoitteeksi, että liikenteessä olisi vuoteen 2030 mennessä liikenteessä vähintään 250 000 sähköautoa ja 50 000 kaasuautoa.

Bioenergia ry:n näkemyksen mukaan nykyinen liikennesektorin muutosvauhti on asetettujen tavoitteiden valossa liian hidas ja riittävän nopean muutoksen aikaansaaminen vaatii useita vähäpäästöisiä teknologioita. Teknologioiden ominaisuudet sopivat eri tavalla eri liikennemuotoihin.

Hallituksen esitys kohdentaa vuosina 2018-2021 noin 24 miljoonaa euroa sähköautojen hankintatukeen ja kaasu- ja flex fuel -autojen konvertointiin sekä 8 miljoonaa euroa vuoden 2018 talousarvioon romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen. Tämä on noin kolmasosa siitä lisämäärärahasta (100 milj. Euroa 2018 – 2021), jonka hallitus on varannut kansallista ilmasto- ja energiastategiaa toteuttaviin toimenpiteisiin. Esityksen vaikutusarviossa (s. 8) kuitenkin todetaan, että sähköautojen hankintatukea kuluisi vain noin 4 milj. EUR tukikauden aikana ja konversiotukea samoin 4 milj. EUR ja peräti 16 miljoonaa euroa varatuista rahoista jäisi käyttämättä. Esityksessä jää epäselväksi, miksi tukiin varataan 24 miljoonaa euroa, jos niitä arvioidaan kuluvan 8 miljoonaa euroa. Asia on tärkeä, sillä kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää päästökauppasektorin ulkopuolella myös muilla keinoilla.

Hallituksen esityksen mukaan:

- romutuspalkkiolla pyritään edistämään autokannan uusiutumista, mikä johtaisi päästöjen vähentymiseen.
- sähköautojen hankintatuella pyritään edistämään liikenteen sähköistymistä.
- tuella kaasu- ja etanolikonversioille pyritään edistämään maamme henkilöajoneuvokantaa siten, että entistä useampi auto voisi hyödyntää vaihtoehtoisia käyttövoimia.

Bioenergia ry kannattaa biopolttoaineiden ja sähkön, erityisesti uusiutuvan sähkön käytön lisäämistä liikenteessä kasvihuonekaasujen ja muiden päästöjen vähentämiseksi. Kannatamme erityisesti autoilun verotuksen kehittämistä teknologianeutraalisti vähäpäästöiseen suuntaan erityisesti autoveron ja ajoneuvoveron perusveron osalta. Tämä mahdollistaa myös kauppataseen ja työllisyyden parantamisen.

Hankintatuki ja romutuspalkkio eivät ole teknologianeutraaleja tukimuotoja eivätkä edellytä uusiutuvien käyttövoimien käyttöä, vaan tukevat myös fossiilista alkuperää olevan polttoaineen käyttöä. Tukemalla suoraan autojen hankintaa ei automaattisesti tueta päästötöntä sähköntuotantoa tai biopohjaisten polttoaineiden käyttöä eikä aseteta niiden käyttöä tuen ehdoksi.

Sähköautojen hankintatuki

Sähköautojen hankintatuen myötä arvioidaan myytävän vuosina 2018-2021 yhteensä noin 2000 uutta täyssähköautoa. Tuen määräksi on esitetty 2000 EUR / auto. Esityksen perusteluissa (s. 10) todetaan, että arviolta vain noin 15 % tuen aikana myytävistä sähköautoista olisi autoja, joita ei olisi ostettu ilman tukea. Niistä autoista, joille tuki myönnetään, noin 85 % myytäisiin siis myös ilman tukea, jolloin tuella ei ole todellista vaikutusta ostopäätökseen. Nykytilanteessa sähköautot sijoittuvat vielä kalliiseen hintaluokkaan. Maksettu tuki on siten käytännössä tulonsiirto veronmaksajilta hyvätuloliselle sähköauton ostajalle palkkiona auton ostosta.

Jotta Suomi voisi saavuttaa sille päästökaupan ulkopuolelle asetetun -39 % kansallisen päästötavoitteen, tulee päästöjä vähentää vuoden 2030 tilanteessa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman¹ mukaisesti noin 5 MtCO₂. Henkilöautoliikenteen päästöt Suomessa olivat vuonna 2015 n. 5,9 MtCO₂ ja kaikki tieliikenteen päästöt noin 10,2 MtCO₂. Hankintatuki vähentäisi esityksen vaikutusarvion mukaan tieliikenteen päästöjä 0,00051 MtCO₂. Liikenteen päästöt on kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan puolitettava 2030 mennessä. Sähköautojen hankintatuella saavutettava päästövähennys on ilmastotavoitteiden kannalta häviävän pieni. Hiilidioksidipäästövähennyksen yksikkökustannus taas on vähintään tasolla useita satoja euroja per tCO₂, kun keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman selvityksissä on tunnistettu useita keinoja, joissa vähennyskustannus on alle 150 €/tCO₂. Lisäksi kustannukset syntyvät etupainotteisesti eli tässä yhteydessä kaudella 2018 – 2021. EU:n päästökaupassa päästöoikeuden hinta on tällä hetkellä n. 7,3 €/tCO₂.

Sähköautojen hankintatuki on nykytilanteessa tehoton ja huimaavan kallis keino vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Mikäli siihen varattu ilmastoraha käytettäisiin Pariisin ilmastopoliittisen hengen mukaisesti päästövähennyksiin, päästöjä voitaisiin vähentää enemmän ja nopeammin. Bioenergia ry pitää erittäin valitettavana, jos valtion hyvin rajallisia resursseja energia- ja ilmastostrategian toimeenpanoon ei käytetä tehokkaasti eikä kustannustehokkaalla tavalla.

Romutuspalkkio

Romutuspalkkiota saisi arvioiden mukaan noin 7 400 uutta henkilöautoa, joista 45 % olisi sellaisia, joita ei olisi ostettu ilman palkkiota. Osuus on merkittävästi korkeampi kuin sähköautojen hankintatuen kohdalla. Tuhannen euron romutuspalkkion voivat esityksen mukaan saada kaikki autot, joiden päästöt ovat alle asetetun 110 g/km rajan. Asetettu raja 110 g/km on varsin korkea huomioiden uusien myytävien autojen päästötasoja. Trafin seurantatutkimus romutuspalkkiosta paljasti, että 2015 vuoden toteutustavalla palkkio ei ohjannut vähäpäästöisten ja muiden uusiutuvien käyttövoimien hankintaan. Vain noin 16 autoa kaikista vajaasta 8000 autosta voitiin laskea vähäpäästöisiksi. Korkeampi tuki vähäpäästöisiin autoihin on kannatettava, mutta porrastus saisi olla vielä selvempi.

¹ Kohti ilmastoviisasta arkea - valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopoliittikan suunnitelmasta vuoteen 2030,

Konversiotuki

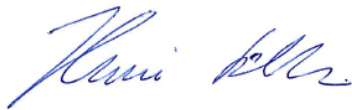
Päästöjen vähentämisen kannalta olemassa olevan autokannan hyödyntäminen tehokkaasti on keskeisessä roolissa. Konversiotuki on vaihtoehto, kun halutaan nopeasti hyödyntää olemassa olevan autokannan mahdollisuuksia siirtyä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Bensiinikäyttöisten autojen osalta on kaksi hyvää konversiovaihtoehtoa, joiden molempien osalta on tekniikassa päästy jo lastentaudeista. Niillä päästään myös korkeaan uusiutuvan polttoaineen osuuteen. Konversioiden tukeminen on täyssähköautojen tukeen verrattuna kustannustehokasta. Esimerkiksi olemassa olevan biokaasuun siirtyvän bensa-auton päästövähennys 30 000 km/a ajolla ja 150 g/km päästöllä olisi 5 vuodessa 22 500 kg. Päästövähennyksen kustannus olisi näin ollen reilu 40 €/CO₂-ekv tn, kun tuki autoa kohti olisi suunniteltu 1000 e.

Mikäli hankintatukia käytetään, konversiot sopivat hyvin edistämään nopeampaa siirtymää ja osaltaan lisäämään biokaasun ja etanolin kysyntää. Tämä on tärkeää, jotta käynnissä olevat ja suunnitellut tuotanto- ja tankkausasemainvestoinnit ovat kannattavia.

Esitämme että:

- Romutuspalkkiota ja hankintatukea parempi järjestelmä on autoveron säätäminen todellisen käytön mukaan. Pohjana käytetään nykyistä päästöpohjaista verojärjestelmää, jota ehdotetaan muutettavaksi siten että todistettavasti puhtaita käyttövoimia tuetaan alemmalla autoverolla, kuitenkin siten että verohelpotuksen suuruus on enintään x euroa kaikille uusille rekisteröitäville autoille jotka käyttävät biokaasua, etanolia, uusiutuvaa dieseliä (HVO) tai uusiutuvaa sähköä.
- Päästörajoja asetettaessa romutuspalkkion ehdoksi tulisi huomioida todellisen käytön mukaiset päästöt. Samalla voidaan romutuspalkkion suuruus mitoittaa siten, että se suosii puhtaita käyttövoimia käyttäviä auton ostajia (uusiutuva sähkö, biokaasu, E85, uusiutuva diesel HVO). Tämä edellyttää myös muutoksia tuen maksatusjärjestelmässä. Puhtaiden käyttövoimien hyödyntämisen voisi osoittaa käyttösopimuksella, esimerkiksi vain uusiutuvan polttoaineen tankkaamiseen tarkoitetulla maksukortilla.
- Romutuspalkkiolle asetettua päästörajaa voidaan selvästi alentaa ja romutuspalkkiota korottaa, mikäli autoilija sitoutuu käyttämään puhtaita käyttövoimia.

Kunnioitavasti,



Bioenergia ry
Harri Laurikka
toimitusjohtaja