

21.4.2017

viite: LVM/421/05/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö, kirjaamo@lvm.fi
Valtiovarainministeriö, leo.parkkonen@vm.fi

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva
työryhmä

Sidosryhmäkuuleminen liikenteen päästövähennyksistä

Yleistä

Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat huomattavat. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitsemme kaikkia mahdollisia keinoja. Ratkaisuja löytyy sekä liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamisesta, ajoneuvojen energiatehokkuudesta, että vähäpäästöisistä polttoaineista. Kansantalouden kannalta niitä on järkevää käyttää kustannustehokkuusjärjestyksessä. Näistä lähtökohdista määrällisesti suurin ja ajallisesti ripein vähennyspotentiaali löytyy biopolttoaineista. Ne ovat myös alue, jossa kansallisilla päätöksillä on tehoa. Esimerkiksi uusien ajoneuvojen teknologiakehitykseen ja hintaan emme voi juuri vaikuttaa.

Asiasta on viime vuosina tehty selvityksiä huomattavan laajasti. Vastavalmistunut VTT:n selvitys tarjoaa niistä kattavan yhteenvedon, ajantasaiset skenaariolaskelmat ja tietopohjan¹.

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia vuoteen 2030 linjaa joukon konkreettisia tavoitteita ja toimia niiden saavuttamiseksi. Liikenteen osalta todetaan, että nykytoimia jatkamalla ei saavuteta tavoiteltua liikenteen päästöjen puolittamista, vaan se edellyttää perusennusteeseen lisätoimia. Niistä määrällisesti merkittävin ehdotus on liikenteen biopolttoaineiden fyysisen osuuden lisääminen 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

Pidämme energia- ja ilmastostrategian liikennetavoitetta järkevänä ja perusteltuna. Edellytyksenä tavoitteen toteutumiseksi on toimintaympäristön vakauden ja ennustettavuuden varmistaminen. Keskeisinä elementteinä tässä ovat:

¹ Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Vuoden 2016 päivitys. VTT-R-00741-17

21.4.2017

1. strategian tavoitteiden kirjaaminen jakeluelvoitelakiin
2. nykyisen tyyppisen vähäpäästöisyyteen kannustavan polttoaineveromallin jatkuvuuden varmistaminen
3. riittävän laajan raaka-ainepohjan varmistaminen. Tämä asia on keskeinen sekä kustannustehokkuuden että polttoaineiden raaka-aineiden saatavuuden kannalta.

EU:n valmisteilla olevan uusiutuvan energian direktiivin (RED II) kirjauksilla tulee olemaan keskeinen merkitys. Suomi on ollut ja sen tulee edelleen olla aktiivinen direktiivin käsittelyssä. Olisi suotavaa, että Suomen kansallisen biopolttoainepolitiikan valmistelu jatkuu samanaikaisesti RED II:een vaikuttamisen rinnalla, ja että olosuhteiden salliessa edettäisiin lainsäädännössä vielä tällä hallituskaudella.

Päästövähennysten keinovalikoimasta

Tieliikenteen päästövähennyksiä linjattaessa on järkevää keskittyä toimiin, jotka ovat yhtäältä kustannustehokkaita, ja toisaalta kotimaisin toimin edistettävissä. VTT:n edellä mainitun selvityksen (VTT-R-00741-17) viesti on selkeä. Vuodelle 2030 kaavailun 50 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttamisessa tullaan kaikissa skenaarioissa tarvitsemaan sekä nykyistä käyttöä runsaammin biopolttoaineita että hiiletöntä sähköä käyttäviä sähköautoja.

Muut keinot, kuten uusien teknologioiden yleistyminen, käyttötapojen muuttuminen ja liikennejärjestelmien kehittäminen ovat osaltaan tärkeitä tavoitteen saavuttamisessa.

Raskaan kaluston näkymässä korostuvat erityisesti uusiutuvat nestemäiset polttoaineet, koska muiden käyttövoimavaihtoehtojen valikoima on varsinkin pitkän matkan liikenteessä vähäinen.

Autokannan uusiutumisen edistämiseksi VTT:n kansantaloudelliset laskelmat osoittavat uusien sähköautojen hintakehityksen ratkaisevan merkityksen. Tämä hintakehitys ei ole kansallisin toimin vaikutettavissa, vaan se on riippuvainen globaalista autoalan kehityksestä. Autonvalmistajilla on myös oma hiilidioksidipäästöjä (g/km) rajoittava EU-lainsäädäntönsä, joka ohjaa vahvasti toimijoita.

Autoverotuksen päästöperusteisuus suosii jo nyt voimakkaasti sähköautoja: autoveron CO₂-laskenta katsoo sähköauton nollapäästöiseksi, eikä siis ota huomioon sähköntuotannon päästöjä. Koska veroetu on jo olemassa, emme kannata eräissä keskusteluissa esitettyä käyttövoimaan sidottua hankintatukea. Emme pidä sitä kansantalouden ja ilmastopäästöjen vähentämispotentiaalilta tehokkaana ratkaisuna.

Liikenteen verotuksella on vahva ohjausvaikutus ajoneuvokantaan ja käyttövoimavalintoihin. Valtion kannalta liikenteen verotulot ovat merkittävät ja niiden ennustettavuus on taloudenhoidon kannalta avainasemassa.

Suomalainen liikenteen veromalli on moderni ja kannustaa vähäpäästöisyyteen sekä ajoneuvoetta polttoainevalinnoissa. Tästä on kuitenkin muutama poikkeus, jotka on syytä oikaista. Maa-

21.4.2017

kaasun, biokaasun ja sähkön käyttöä liikenteessä tulee verottaa liikenteen muiden polttoaineiden veromallilla. Nykyisellään maakaasusta maksetaan lämmityspolttoaineen alempaa veroa, biokaasu on verotonta ja sähköstä maksetaan sähkövero.

VTT:n edellä mainitussa raportissa on monipuolisia tarkasteluja veromallien vaikutuksista. Veromallien uudelleentarkastelu on syytä tehdä lähitulevaisuudessa, koska uusien käyttövoimien yleistyttyä korjausliikkeet muuttuvat helposti jyrkemmiksi. Toimijoiden osallistuminen valmistelutyöhön on tarpeen.

Dieselautojen lähipäästöistä

Dieselautojen lähipäästöt eli ilmanlaatuun vaikuttavat pakokaasupäästöt ovat nousseet otsikoihin viime aikoina ja niiden vaikutuksesta kaupunkien ilmanlaatuongelmiin on käyty keskustelua.

Keskustelu sai osittain alkunsa päästömittausten tietoisesta vääristelystä. Tämä vauhditti EU-tason säädöskehitystä, jolla todellisten ajotilanteiden päästöt saadaan vaatimusten mukaisiksi.

Dieselmoottorit ovat erittäin energiatehokkaita ja siten ne mahdollistavat matalammat kasvihuonekaasupäästöt kuin mikään muu polttomoottori. Kaikkien polttomoottorien päästöjä on lainsäädännöllä rajoitettu jo vuosikymmeniä ja pakokaasunpuhdistusjärjestelmät ovat kehittyneet vaatimusten mukaisesti. Ne yhdessä puhtaammin palavien polttoaineiden kanssa ovat saaneet lähipäästöt hyvin alas, kuten VTT:n mittaukset linja-autoilla todellisissa ajotilanteissa osoittavat².

Pakokaasupäästöstandardien päivitys (Euro 6c) ja mittausmenetelmien kehittyminen³ tuovat myös henkilöautoihin vaatimuksen todellisten ajotilanteiden matalista päästöistä. Siten muuttaman vuoden päästä ollaan tilanteessa jossa sekä bensiini- että dieselmoottorit ovat päästöiltään samalla erittäin matalalla tasolla todellisissakin ajotilanteissa.

Kaluston uusiutuminen on tärkeimmässä roolissa päästöjen alenemisen suhteen, mutta puhtaammin palavilla polttoaineilla kuten parafiinisella uusiutuvalla dieselillä myös vanhemman kaluston päästöt laskevat merkittävästi. Hiukkaspäästöt vähenevät noin 30 % ja typenoksidipäästöt noin 10 %.

Lisää tietoa aiheesta [verkkosivullamme](#).

Kunnioittavasti,



Ilkka Räsänen

yhteiskuntasuhdejohtaja

² <http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2011/T2604.pdf> ja <http://www.vtt.fi/inf/pdf/technology/2012/t46.pdf>

³ Commission Regulation (EU) 2016/646 ja direktiivipäivitykset