Liikenne- ja viestintäministeriö

Valtiovarainministeriö

Lausunto parlamentaariselle työryhmälle liikenteen päästöjen vähentämisestä 2030 mennessä

MTK kiittää mahdollisuudesta lausua miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää ja huomioi lausunnossaan muutamia järjestön näkökulmasta tärkeitä näkökohtia. MTK pitää erityisen tärkeänä, että päästöjen vähennystoimet eivät kohdistu suhteettomasti rasituksena maaseudun ja haja-asutusalueiden yritystoimintaa kohtaan. Pitkien etäisyyksien maassa täysin päästötön liikennejärjestelmä on erittäin vaikeasti saavutettavissa. Mittavat päästöjen vähennystoimet vaativat nykyisen liikennejärjestelmän perusteellista tarkastelua, jossa tiiviin yhteiskuntarakenteen alueiden ja haja-asutusalueiden ratkaisut voivat olla olennaisestikin erilaisia.

Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?

Lukuisissa eri selvityksissä keskeisiksi keinoiksi liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat nousseet vaihtoehtoisten käyttövoimien (biokaasu, biopolttoaineet ja sähkö) osuuden merkittävä kasvattaminen liikenteessä ja liikennejärjestelmän rakenteelliset muutokset siten, että liikenne toimii nykyistä tehokkaammin. Rakenteelliset muutokset ovat riippuvaisia tarkasteltavan alueen liikkumisen tarpeista. Historiallisesti tarkastellen liikennesuoritteet eivät ole koskaan vähentyneet, joten päästöjen syntyminen liikenne suoritetta kohden on väistämättä erittäin keskeisessä asemassa liikenteen kokonaispäästöjen vähentämisessä.

1. Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Strategian toimenpiteissä on hahmotettu asioita, joilla käytännössä saadaan aikaan liikenteen päästöjen vähentymistä. Erittäin todennäköisesti lisätoimenpiteitä kuitenkin tarvitaan, koska päästöjen vähentämistavoitteet kasvavat edelleen.

1. Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

On tunnustettava, että raskaan kaluston käyttövoimana tulevat vielä pitkään säilymään pääasiallisesti dieselmoottorit. Näin ollen biodieselin asema on päästöjen vähentämisessä keskeinen. Metaanikäyttöisiä kuorma- ja linja-autoja on myynnissä jo nyt, ja taajamaliikenteessä niitä olisi syytä suosia esim. joukkoliikenteen kilpailutuksissa.

Raskaan kaluston päästöjen vähentämisessä biopolttoaineiden ja biokaasun roolia ei voida väheksyä. Tätä korostaa entisestään se fakta, että Suomessa tapahtuvien tavarakuljetusten painopiste on siirtynyt yhä vahvemmin kumipyörille. Raskaan kaluston osalta biopolttoaineiden ja biokaasun teknisiä sovelluksia on jo nyt käyttöön otettavissa ja uutta teknologiaa kehitetään koko ajan. Keskeistä on teknologian kustannuskilpailukyky vaihtoehtoihin nähden. Raskaan kaluston ja työkoneiden kuljetukset ovat välttämättömiä elinkeinoelämän toimivuuden kannalta, mutta käyttövoimien päästöjä voidaan pienentää.

1. Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Biopolttoainetavoitteen täyttyminen edellyttää voimakkaita toimenpiteitä. Nykyisellä kehityksellä tavoitetta ei tulla saavuttamaan.

Nestemäisten biopolttoaineiden lisäämisessä jakeluvelvoite on keskeinen ohjauskeino bio-osuuden lisäämiseksi. Tuotannon taloudelliset riskit kuuluvat investoijille, joten keskeisesti politiikan tulisi keskittyä pienentämään poliittisia riskejä investointien edesauttamiseksi, ei niinkään taloudellisia riskejä. Jakeluvelvoite on todettu kustannustehokkaaksi tavaksi edistää biopolttoaineiden osuutta bensiinin ja dieselin osalta. Kysymystä tulisikin tarkastella onko esitetty jakeluvelvoite riittävän kunnianhimoinen liikenteen kokonaispäästöjen vähentämiseksi? MTK pitää oikeana, että jätteistä, tähteistä tai syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta tuotetun biopolttoaineen energiasisällön kaksinkertaisesta laskennasta luovutaan ja jatkossa määrät lasketaan fyysisen osuuden mukaan kaikkien biokomponenttien osalta. Kaksinkertainen laskenta ei tuota todellisia päästövähennyksiä vaan leikkaa ainoastaan biopolttoaineen osuutta jakeluvelvoitteen piirissä ja aiheuttaa epäselvyyttä ja perusteetonta epätasapainoa eri biokomponenttien väliseen markkinatilanteeseen.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

o millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-iän alentamista tulisi edistää?

Autoverotuksella merkittävä vaikutus. Nykyisellä verotasolla autokanta ei tule nuorentumaan.

Autoilun päästöjä voidaan ohjata verotuksella, koska verotus vaikuttaa vahvasti ajoneuvon käyttökustannuksiin koko ajoneuvon elinkaaren ajan. Jo nykyinen verojärjestelmä huomioi osittain päästöt. Autoilun verotusjärjestelmää voidaan edelleen kehittää siten, että kaikkiin kolmeen autoilun päästöjä koskevaan kysymykseen löydetään keinoja. Sinänsä autokannan uusiutuminen ei ole itseisarvoista. Keskeistä on minkä verran päästöjä autoilu aiheuttaa ajettua suoritetta kohden. Jos uudet autot aiheuttavat vähemmän päästöjä kuin vanhat, on tällöin autokannan uusiutuminen liikenteen päästöjen näkökulmasta tavoiteltavaa.

Nykyinen autokanta Suomessa on käytännössä dieselillä ja bensiinillä toimivaa. Ajoneuvoveroon kuuluu perusvero sekä dieseleillä ja kaasuautoilla myös käyttövoimavero. Perusvero määräytyy auton valmistajan ilmoittaminen hiilidioksidipäästöjen mukaan. Vanhemmilla autoilla ei välttämättä ole EU-direktiivin mukaista päästötietoa ajoneuvoliikennerekisterissä, jolloin vero perustuu auton kokonaismassaan.

Vaikka perusvero osittain suosii ympäristöystävällisiä autoja, se ei huomioi, mitä polttoainetta kulkuneuvo käyttää. Tämä johtuu siitä, että verotus määräytyy suoraan CO2-päästöistä, jolloin se ei huomioi polttoaineen elinkaarta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että bensiiniä käyttävän auton perusvero on sama kuin esimerkiksi flexfuel-auton, joka käyttää bioetanolia. Mikäli ajoneuvoveron perusvero huomioisi käytettävän polttoaineen elinkaaren aikaiset päästöt, olisi vaihtoehtoisien käyttövoimien kulutukseen kykenevien ajoneuvojen hankinta houkuttelevampaa kuin nykyisessä veromallissa. Keskeistä on, mikä verokohtelu on voimassa uuden auton hankintahetkellä, koska liikenteeseen hankittu auto säilyy jälleenmyynnin takia markkinoilla kauan. Näin elinkaaren aikaiset päästöt ja toisaalta verot ratkaistaan suurelta osin uuden auton hankintahetkellä. Käytännössä polttoaineverotukseen sisään jo nyt rakennettu hiilidioksidikomponentin painotus huolehtii, että kuluttajan on aina edullisempaa käyttää uusiutuvaa käyttövoimaa, kun sitä on saatavilla mieluummin kuin fossiilista.

Maa- ja biokaasukäyttöisille henkilöautoille ja pakettiautoille otettiin käyttöön käyttövoimavero vuoden 2013 alusta. Käyttövoimaveron käyttöönotolla oli haitallinen vaikutus biokaasuajoneuvojen yleistymiselle ja MTK esittääkin käyttövoimaverosta luopumista kaikkien vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen osalta. Kuten aikaisemmin kuvattu flex-fuel autojen ja etanolin osalta, myös biokaasuajoneuvojen matala hiilidioksidipäästö tulee huomioida auto- ja ajoneuvoverossa. Esimerkiksi liikennekaasusta merkittävä osa (yli 60 %) on biokaasua, mutta auto- ja ajoneuvoveron laskennassa käytetään päästönä tyyppihyväksynnän mukaisia päästöjä maakaasulla.

o miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuautot) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

Biokaasun valmisteverottomuus tulee varmistaa myös pitkällä tähtäimellä. Tämä poistaa yhtäkkisen poliittisen riskin ja tukee erityisesti yritysten mahdollisuutta tehdä hankintapäätöksiä biokaasun liikennekäytöstä.

Keskeisessä roolissa uusien teknologioiden käyttöönotossa voivat toimia myös julkiset hankkijat tehdessään muutoksia kalustoon. Esimerkiksi kunnilla ja kuntaomisteisilla yrityksillä voi olla tässä merkittävä rooli.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnan kannustimet on saatava selkeiksi. Kaasua ja muita puhtaita käyttövoimia hyödyntävien uusien ajoneuvojen hankintaa on mahdollista edistää romutuspalkkiolla tai hankintatuella tai muulla vastaavalla menettelyllä. Biokaasulle, etanolille, sähkölle tai vedylle muunnettavien bensa- ja dieselajoneuvojen muutoskustannuksia on mahdollista kompensoida, esimerkiksi kotitalousvähennyksen kautta. Hankinnan kannustimien kustannustehokkuus ja dynaamiset vaikutukset kansantalouteen on kuitenkin varmistettava.

Auto- ja ajoneuvoverotuksella on merkittävä ohjausvaikutus päästöihin. Suoraviivainen tapa ohjata autoilun päästöjä olisi poistaa autovero vaihtoehtoisilta käyttövoimilta. Esimerkiksi Suomen myydyimmän henkilöauto Skoda Octavian kaasumalli muuttuisi autoverottomana koko malliston edullisimmaksi malliksi. Tämä johtaisi kaasumallien nopeaan yleistymiseen valtion kannalta varsin pienellä panostuksella. Autoverottomuus kannustaisi myös tuomaan kaasuautoja käytettyinä, koska esim. Ruotsissa niitä on paljon tarjolla. Päästöjen ja polttoaineenkäytön kokonaistaloudellisuuden kannalta olisi parempi tuoda maahan kaasuautoja kuin fossiilisia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja.

Kaikille uusien teknologian ajoneuvoille on mahdollista tarjota etuja kaupungeissa, kuten pysäköinnin hinnassa, kenties bussikaistojen käyttöoikeutta jne. Nämä ovat erittäin edullisia keinoja uuden teknologian suosimiseen.

o miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Keskeisin ohjauskeino olemassa olevan autokannan päästöjen vähentämiseen on polttoaineen bio-osuuden kasvattaminen. Tämä on suora seuraus olemassa olevasta autokannasta, jossa vallitsevat polttoaineet ovat bensa ja diesel. Olemassa olevan autokannan päästöjen vähentämisessä tarvitaan lisäksi sellaisien teknisien muutoksien yleistymistä, että olemassa olevat vanhat autot pystyvät käyttämään suurempia määriä vähäpäästöisempiä polttoaineita (esim. flexi-fuel ja kaasukonversiot). Tällaiset muutokset eivät kuitenkaan voi missään olosuhteissa läpäistä koko olemassa olevaa autokantaa, mutta siltä osin kuin niitä saadaan käyttöön ovat ne kohtuullisen kustannustehokkaita. Mikäli romutuspalkkiojärjestelmää edelleen kehitetään, on siten vanhoja autoja mahdollista saada pysyvästi pois liikenteestä. Keskeisesti olemassa olevan autokannan päästöihin kuitenkin vaikuttaa se miten tehokkaasti olemassa olevaa autokantaa käytetään? Liikennejärjestelmän sujuvuudella on tähän keskeinen vaikutus.

1. Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

Liikkumista palveluna tarjoavien yritysten on onnistuttava murtautumaan arjen liikkumisen todellisiksi vaihtoehdoiksi markkinaehtoisesti. Keskeistä tässä on palvelukokemuksen miellyttävyys ja mahdollisuus välttää pääoman sitomista omaan autoon. Julkinen valta voi enintään huolehtia, ettei liikkumista palveluna tarjoaville yrityksille ole säädöksistä johtuvia esteitä, jotka voivat haitata asiakaskokemuksen miellyttävyyttä. Suora taloudellinen tuki ei liene toimiva vaihtoehto luotaessa palveluja, joiden todellinen elinkelpoisuus markkinoilla mitataan asiakaskokemuksena. Ihmiset lopulta käyttävät liikkumiseen itse toimivimmiksi kokemiaan vaihtoehtoja. Mikäli liikkumista palveluna tarjoavat yritykset onnistuvat murtautumaan asiakaskokemuksellaan markkinoille, olisi tällä eri väestön ryhmien liikkumistarpeita palveleva vaikutus, jolla on selvä sosiaalinen tilaus.

Joukkoliikenteen palvelujen toimivuus, matkoihin käytettävä aika ja hinta ratkaisevat sen kuinka suuri osa ihmisistä taittaa työmatkansa joukkoliikenteen avulla oman auton sijasta. Pyöräilyn lisääntymistä edesauttaa toimiva kaupunkisuunnittelu, jossa kevyen liikenteen liikkuminen huomioidaan asiallisesti. Esimerkiksi Joensuu on onnistunut tässä mainiosti.

MTK painottaa, että maaseudulla yksityisauto on ehdottoman välttämätön kulkuväline ja useimmille myös työväline, eikä koko autokantaa koskevia ajoneuvoverojen ym. korotuksia tule ottaa käyttöön. Kaupungissa on vaihtoehtoja kulkemiseen, joten innovatiivisille ohjauskeinoille, kuten ruuhkamaksuille, voi löytyä tarvetta.

6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Liikenteen päästöjen vähentymisen ympäristövaikutukset ovat myönteisiä. Liikenteen sujuvuus paranee ja saastuttavuus pienenee. Myös lähipäästöt pienenevät ja näin ihmisten elinympäristö paranee.

MTK haluaa lisäksi tuoda esiin parlamentaariselle työryhmälle taustatiedoksi liikenteen päästöjen vähentämisestä 2030 mennessä muutamia taustalukuja siitä miten kansainväliset t&k-panostukset ovat viime vuosina kehittyneet. MTK:n näkemyksen mukaan voidaan olettaa, että niiltä teknologian saroilta ja maantieteellisiltä alueilta, joihin t&k-panostukset kohdistuvat, tulevat myös ne läpimurrot, jotka menestyvät markkinoilla tulevaisuudessa. Frankfurt School-UNEP Centre/BNEF 2017, Global Trends in Renewable Energy Investment 2017 selvityksen mukaan biopolttoaineet, biomassa ja jätteet olivat ainoat maailmanlaajuiset sektorit, joka kasvattivat t&k-panostuksiaan vuosien 2015-2016 aikana. Biopolttoaineiden saralla t&k-panokset kasvoivat globaalisti +11% ja biomassan ja jätteiden saralla +44%.



MTK:n näkemyksen mukaan Talouselämä nro. 13/2017 onnistui ansiokkaasti tiivistämään biopolttoaineiden laajemman käyttöönoton kustannukset autoilijoille ja verottajalle dieselin osalta. Laskelmaa voidaan pitää suuntaa antavana ja johtopäätöksiltään johdonmukaisena, että hyvin suurella todennäköisyydellä monet muut vaihtoehdot ovat epärealistisia, kalliimpia tai liian kaukana tulevaisuudessa asetetun päästövähennystavoitteen saavuttamisen näkökulmasta. MTK kuitenkin huomauttaa, että liikenteen kokonaispäästöjen vähentämisen näkökulmasta tarvitaan myös muita keinoja päästöjen vähentämiseksi. Näin ollen kaikkien vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönoton edistäminen liikenteessä on nykytiedon valossa kannatettavaa, eikä poliittisen valinnan seurauksena ole syytä sulkea minkään uusiutuvan energian mahdollisuuksia pois. Asialla on vaikutusta pitkän aikavälin kustannustehokkuuteen liikenteen päästöjä vähennettäessä. Perusteellisemman tarkastelun liikenteen päästöjen vähentämisestä on tehnyt VTT 2017, Tieliikenteen 40% hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Vuoden 2016 päivitys. http://www.transsmart.fi/files/430/Tieliikenteen\_40\_hiilidioksidipaastojen\_vahentaminen\_vuoteen\_2030\_Vuoden\_2016\_paivitys\_VTT-R-00741-17.pdf

Helsingissä 13.4.2017

Anssi Kainulainen Antti Sahi
Energia-asiantuntija Toiminnanjohtaja