

Liikenne- ja viestintäministeriö

Helsinki, 26.4.2017

kirjaamo@lvm.fi
leo.parkkonen@vm.fi

Viite: LVM/421/05/2017

Näkemykset liikenteen päästövähennyksistä. BIOENERGIA RY:N VASTAUKSIA

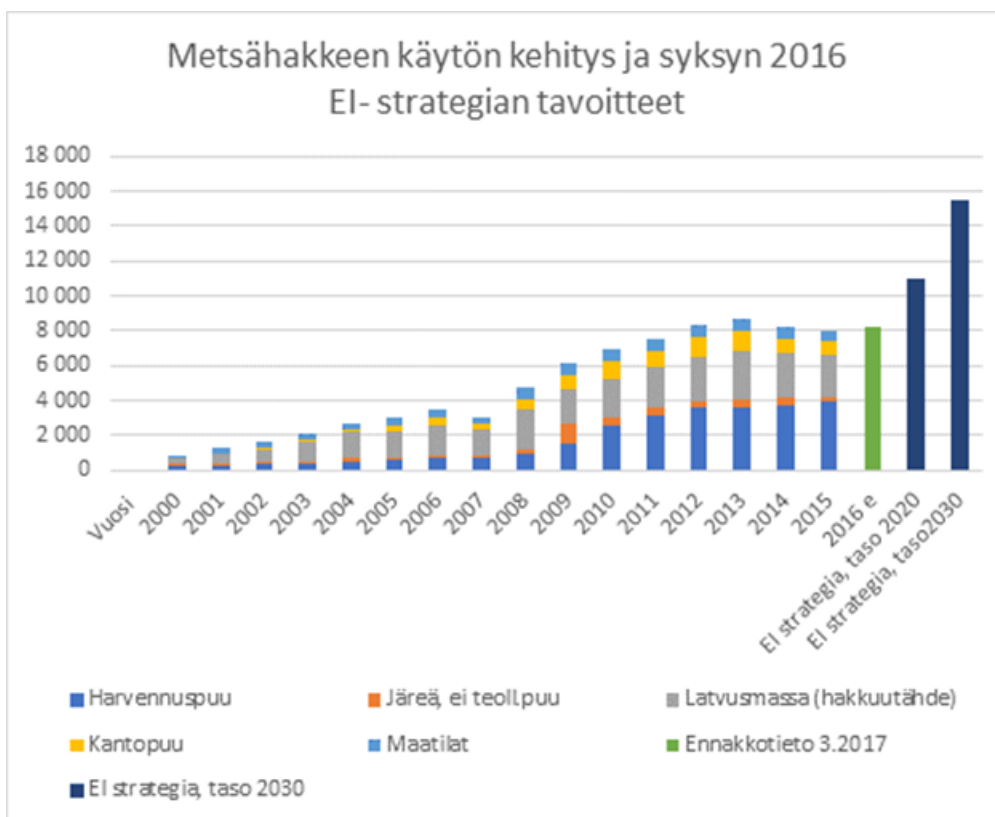
1.Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Komission ehdottama 39 %:n päästövähennystavoite taakanjakosektorille edellyttää Suomelta lisätoimia verrattuna siihen, mitä energia- ja ilmastostrategiassa marraskuussa 2016 esitettiin. Käyttöön on otettava taakanjakopäätöksen joustokeinoja ja mahdollisesti lisätoimia osana Keskipitkän aikavälin ilmastopoliittista suunnitelmaa (KAISU). Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde (37 % taakanjakosektorin päästöistä vuonna 2015) ja siten avainroolissa 39% tavoitteen saavuttamisessa.

Hallituksen tavoitteena on myös uusiutuvan energian lisääminen 50 %:iin ja omavaraisuuden lisääminen 55 %:iin energian loppukäytöstä 2020-luvulla. Strategiassa merkittävä kasvu on laskettu erityisesti metsähakkeen varaan (15 TWh). Sen osuus odotetusta uusiutuvan energian kasvusta vuosien 2015 ja 2030 välillä on kolmannes. Nestemäisille biopoltoaineille odotetaan vuosien 2015 ja 2030 välillä lisäksi 6 TWh kasvua ja puun pienkäytölle ja pelleteille 5 TWh kasvua.

Metsähakkeen käytön kehitys on kasvutoiveista huolimatta polkenut Suomessa paikallaan, vaikka puun energiakäyttö kokonaisuudessaan on viime vuosina ollut kasvusuunnassa. Metsähakkeen käyttö lämpö- ja voimalaitoksissa oli vuonna 2016 samalla tasolla kuin 2012. Luonnonvarakeskus arvioi lokakuussa 2016¹, että metsähakkeen kokonaiskäyttö vuonna 2017 on samalla tasolla (= noin 8,2 miljoonaa m³) kuin vuonna 2016. Bioenergia ry on todennut, että toteutuneen kehityksen ja ennustetun trendin valossa esimerkiksi hallituksen energia- ja ilmastostrategian skenaario metsähakkeen käytön kasvusta 11,5 miljoonan kuution tasolle 2020 mennessä näyttää epätodennäköiseltä. Tavoitteen pohjana on käytetty sähkön hinnan nousu 50 euro/MWh:iin ja päästöyksikön hinnan nousu yli 23 euroa/MWh. Nykyisten markkinahintojen perusteella nämä hintatasot eivät näytä todennäköisiltä. Yhdistetyn lämmön ja sähkön tuotannon ja siihen liittyvän hakkeen käytön lisäämiseksi ei ole osoitettu mitään uusia tukikeinoja.

¹ Viitanen et al (2016): Metsäsektorin suhdannekatsaus 2016-2017. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 49/2016.



Kuva 1. Metsähakkeen käytön historiallinen ja hallituksen energia- ja ilmastostrategiassa toivuttu kehitys (1000 m³). Lähde: Luke, Puun energiakäyttö 2016 (ennakko 24.3.2017)

Tällä hetkellä tiedossa olevien investointien arvioidaan lisäävän metsähakkeen käyttöä enintään 1,2 miljoonaa m³. Sivutuotteiden kasvava tarjonta kuitenkin vähentää hakkeen tarvetta.

Liikennratkaisujen kannalta edellä esitetty merkitsee seuraavaa:

- liikenteessä on löydettävä päästövähennyskeinoja, jotka tuottavat päästövähennyksiä
 - nopeasti: päästövähennysuralla on edettävä uskottavasti kohti vuotta 2030, päästövähennysratkaisut eivät voi jäädä odottamaan 2020-luvun loppuvuotia
 - kustannustehokkaasti: €/tCO₂e on tärkeä mittari eri ratkaisuja arvioitaessa ja
 - riittävän varmasti: ratkaisujen joukko voi sisältää eri riskitason keinoja, mutta koko ratkaisujoukon tulee pystyä tuottamaan merkittävä osa päästövähennyksistä korkealla todennäköisyydellä.
- Päästövähennemien tarkastelussa tulee täysimääräisesti huomioida VTT:n ja VATT:n tekemä tuore selvitys², jonka mukaan vuonna 2030 tullaan ehdottomasti tarvitsemaan sekä edistyksellisiä biopoltoaineita että hielettömää sähköä käyttäviä sähköautoja. Biopoltoaineiden käyttö ajoneuvoissa taas on hyvin kustannustehokas tapa vähentää päästöjä liikenteessä riippumatta ajosuoritteen määrästä.
- jos metsähakkeelle odotettu 15 TWh kasvu ei toteudu, uusiutuvan energian ja energiaomavaraisuuden lisäämiseen kohdistuva paine voi siirtyä enenevässä määrin liikennesektorille

² Nylund at al (2017) Tieliikenteen n 40 % päästöjen vähentäminen vuoteen 2030.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Raskaan kaluston siirtyminen uusiutuviin biopolttoaineisiin on mainittu ja osittain huomioitu, mutta siihen liittyvien lisäkustannusten kilpailuhaitta vientiteollisuudelle ei ole ratkaistu. Työryhmän tulee selvittää raskaan liikenteen lisäkustannukset ja tehdä linjauksia kompensatiosta ja keinoista.

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Ehdotettuihin toimenpiteisiin voitaisiin ottaa käyttöön vähäpäästöinen teknologianeutraali biopolttoaineiden ja biosähkön käytön veromalli. Sen soveltaminen sopii sekä nykyisen autojen veromalliin että mahdollisen tieverkon käyttömaksujen veromalliin.

Puhtaan biopolttoaineen käyttö voidaan osoittaa polttoaineen myyjien rekisteröimien polttoainemyyntien avulla. Tämä ratkaisu toimii kaikilla puhtailla biopolttoaineilla. (HVO, biokaasu, E85) ja tiedonkeruu on jo lähes valmiina olemassa autokohtaisen luottokortin ja jakeluyhtiökohtaisen asiakaskohtaisen tiedonkeruun ansiosta. Todentamisen taakka jää palautuksen hakijalle ja jakeluyhtiö(t) antavat kootusti kaikki tarvittavat tiedot. Kuitteja ei tarvitse kerätä. Polttoaineen myyjillä on valmius toimittaa kaikki palautukseen tarvittava dokumentointi. Veronpalautus on mahdollista vain todennettavissa olevaa biopolttoainetta käyttäen.

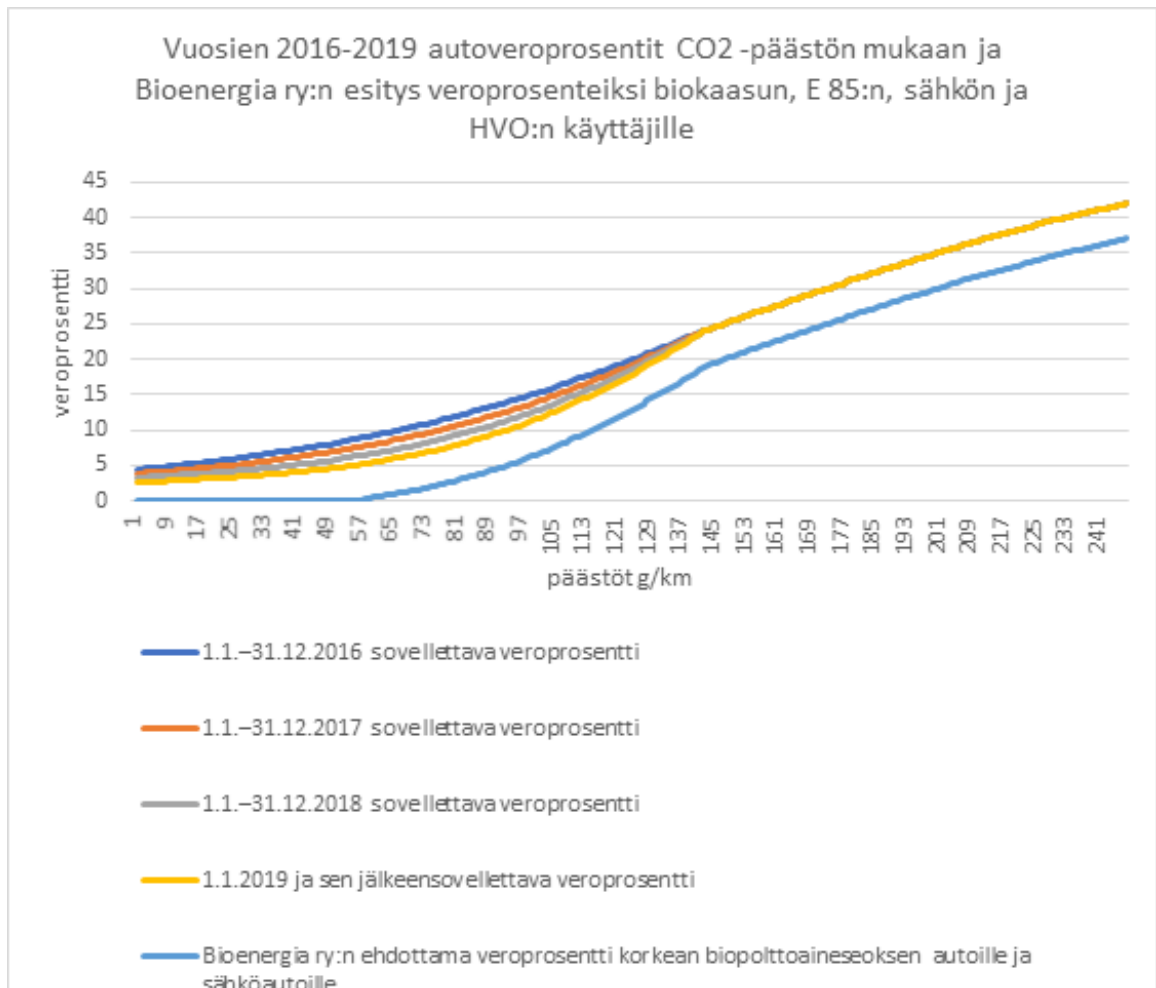
4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

- o millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ään alentamista tulisi edistää?*
- o miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?*
- o miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?*

Nykyistä veromallia voidaan kehittää huomioimalla vähän päästöjä aiheuttavien autojen veroa yhdistettynä niiden käyttöön. Tämä onnistuu parhaiten teknologianeutraalilla veromallilla, missä autoveron ja ajoneuvoveron suuruus määräytyy pelkästään fossiilisten päästöjen (todellisten biopolttoaineiden käytön) mukaan ja siirtämällä verotaakkaa vähäpäästöisten autojen hankinnasta (mukaan lukien polttomootorilla varustetut autot, joissa todistettavasti käytetään biopolttoaineita) fossiilista polttoainetta käyttäviin autoihin.

Bioenergia ry ei tue suoraan ajoneuvon ostoon liittyviä kiinteitä hankintatukia (X EUR per ajoneuvo). TEM:n ja VM:n arvioiden (Nylund et al) mukaan tällaiset toimet eivät olisi kustannustehokkaita. Lisäksi hankintatukiin liittyy kysymyksiä myös oikeudenmukaisesta jakautumisesta eri hintaluokan autoihin ja eri tuloluokkiin. Esitetyssä vähäpäästöisen liikenteen veromallissa voidaan autoveron, ajoneuvoveron perusveron verohuojennukset ja/tai käyttömaksut määritellä niin, että palautettavalle veromäärälle asetetaan enimmäissumma, joka estää verohuojennusedun kasvattamisen liian suureksi ja näin vähennetään nykyistä eriarvoisuutta autojen hankinnassa.

Mallin etuja on nopeampi sähköautojen ja korkeaseoksisten biopolttoaineita käyttävien uusien autojen hankinnan nopeutuminen sekä siirtyminen nopeammin erityisesti biokaasun ja HVO:n kasvavaan käyttöön. Nykyinen järjestelmä ei suosi näiden biopolttoainelaatujen käyttöä muutoin kuin kampanjoinnin yhteydessä. Pysyvä muutos saadaan aikaan siirtämällä palkitsevalla uusien autojen ostajia veronpalautuksella kun he käyttävät mainittuja polttoainelaatuja.



Autovero perustuu henkilö- ja pakettiauton vähittäismyyntiarvoon (verotusarvo), josta kannetaan veroa ajoneuvon hiilidioksidipäästöön (CO₂g/km) perustuvan veroprosentin mukaisesti. Sipilän hallitus laskee 2016-19 autoveroa siten, että kannustin kohdistuu nimenomaan erittäin vähäpäästöisiin autoihin (120g CO₂/km ja sen alle). Bioenergia ry esittää veron alentamista sähköautoille ja korkean biopolttoaineseosten (ensisijaisesti HVO ja Biokaasun, mutta myös E 85 käyttäjille). Suurimman veroprosentin autoille esitetään leikkuria (esimerkiksi 4000 euroa,) uusien autojen ostajien väestöryhmien yhdenvertaisuuden ja kohtuuttoman suuren palautuksen estämiseksi.

Biopolttoaineiden käyttö ja väylämaksujen käyttöönotto

Autoilun verotuksen siirtyessä mahdollisesti väylämaksujen käyttöön voidaan samoilla perusteilla verottaa biopolttoaineiden käyttäjiä lievemmin kuin fossiilisten polttoaineiden käyttäjiä.

Kunnioitavasti,

Bioenergia ry
Harri Laurikka
toimitusjohtaja