

Asia: VN/11385/2020

Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnos

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- tai etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

- **Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse**

-

1) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen (strategian luku 2.1)

-

Avoin vastaus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja nielujen kasvattamista koskien

Taakanjakosektorilla tapahtuvien päästövähennyskeinojen palettiä täytyy pyrkiä laajentamaan. Eryityisesti liikenteen osalla luotetaan vahvasti nopeaan sähköistymiseen, jossa piilee useita riskejä kuten komponenttien raaka-aineiden ehtyminen eikä teknologia ja tuotanto skaalaudu riittävällä tavalla. Biopolttoaineet ja biokaasu ovat osa ratkaisua ja niiden käyttöä tulisivat edistää liikenteessä kestävästi. Näidenkin saralla tulee raaka-aineriittävyys vastaan, kun verrataan sitä valtavaan fossiilisen energian määrään, joka pitäisi liikenteessä korvata.

Liikenteen päästövähennysten epävarmuuksien taklaamiseksi olisikin kehitettävä järjestelmä, jossa osa liikenteen päästövähennystavoitteista voitaisiin tehdä maankäyttösektorin piirissä esimerkiksi hiiliviljelyllä tai soiden ennallistamisella. Suomi voisi kansallisesti hyväksyä tietynlaisen hiilipörssin osaksi taakanjakosektorin päästövähennyksiä. Tämä ei saisi vaikuttaa muiden

päästövähennystoimien tavoitteellisuuteen, vaan se toimisi eräänlaisena perälautana päästövähennysten takaamiseksi yhteiskunnalle kalliin tieliikenteen päästökaupan sijaan.

2) Uusiutuvan energian edistäminen (strategian luku 2.2)

-

Avoin vastaus uusiutuvan energian edistämistä koskien

Liikenteen kaasumaisten- ja nestemäisten polttoaineiden käyttöä tulee edistää sähköistymisen rinnalla vahvasti. Tätä varten Suomen tulee tukea sekä kansallista biopolttoainetuotannon muodostumista, mutta myös biopolttoaineiden kustannustehokasta edistämistä tieliikenteessä. On riskinä, että nykyinen jakeluvaihtoehto muuttuu kustannustehottomaksi muuttuneessa maailmantilassa. Biopolttoaineiden raaka-ainepohjasta voi tulla kilpailua ja biopolttoaineiden hinnat nousevat niin korkeiksi, että jakelijoiden kannattaa mieluummin maksaa sakkomaksut kuin jakaa velvoitteen määräämä biopolttoaine.

Jakeluvaihtoehtoa tulee kehittää, niin että se mahdollistaa velvoitteen täytön laajalla valikoimalla vaihtoehtoisia käyttövoimia mukaan lukien uusiutuvan sähkön Hollannin mallin mukaisesti. Tämä tukee jakeluvaihtoehtojen kustannustehokkuutta ja pitää polttoaineiden hinnat maltillisina. Tällä hetkellä kalliin HVO:n kustannuksia on jyvitetty muihin polttoainetuotteisiin, kuten E85-bioetanoliiin, joka ilmiönä sotiin päästövähennystavoitteita vastaan.

3) Vety ja sähköpolttoaineet (strategian luku 2.3)

-

Avoin vastaus vetyä ja sähköpolttoaineita koskien

Etanoliautoilijat näkee sähköpolttoaineissa eli RFNBO-polttoaineissa merkittävää potentiaalia erityisesti ajatellen flexifuel-autokantaa. On todennäköistä, että on kustannustehokkaampaa valmistaa synteettistä etanolia kuin synteettistä bensiiniä kun kemiallinen rakenne on etanolissa yksinkertaisempi. Tällä hetkellä valmistetaan jo synteettistä metanolia.

4) Energiatohokkuuden edistäminen (strategian luku 2.4)

-

Avoin vastaus energiatohokkuuden edistämistä koskien

Strategiaan tulisi lisätä kohta, jossa osoitetaan toimia jo nykyisen autokannan energiatohokkuuden parantamiseen. Esimerkiksi bensiiniautojen etanolikonversion avulla parannamme liikenteen energiatohokkuutta, kun etanoliautojen lämpöhäviö on pienempi kuin bensiiniautojen ja korkeamman oktaanitasonsa johdosta autoon tulee lisää tehoa. Konvertoitu etanoliauto kuluttaa energiaa noin 7% vähemmän kuin vastaava bensiiniauto.

5) Energian toimitus- ja huoltovarmuus (strategian luku 2.5)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus energian toimitus- ja huoltovarmuutta koskien

-

6) Ydinenergian käyttö (strategian luku 2.6)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus ydinenergian käyttöä koskien

-

7) Energiamarkkinoiden kehittäminen (strategian luku 2.7)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus energiamarkkinoiden kehittämistä koskien

-

8) Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky (strategian luku 2.8)

Yhdyn tämän osa-alueen linjauksiin

Avoin vastaus tutkimusta, innovointia ja kilpailukykyä koskien

-

9) Verotus (strategian luku 2.9)

-

Avoin vastaus verotusta koskien

Strategiassa tulisi ottaa vahvemmin kantaa ajoneuvojen käyttövoimamuunnosten verokohteluun. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportissa arvioidaan kriittisesti etanolikonvertoitujen autojen verovähennyksiä, mutta se ei tyrmää niitä.

Selvitystyössä ei konsultoitu lainkaan toimialaa ja selvityksessä esitetyt perustelut ovat osittain hatarasti argumentoituja tai jopa virheellisiä muun muassa koskien ajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista konversion jälkeen. Tällä hetkellä suurin osa tutkitusta tiedosta mm. ajoneuvojen päästökehityksestä löytyy juuri toimialalta. Ajoneuvolakia ollaan tällä hetkellä muuttamassa niin, että konversioiden hyväksyntäjärjestelmää helpotetaan mutta samalla muunnetun auton päästöarvot saadaan selvitettyä, mikäli toteutustapa on kansallinen tyyppihyväksyntä.

Nykyinen auto- ja ajoneuvovero antaa myös hybridi- ja sähköhybrideille perusteetonta windfall-hyötyä kun EU:n tyyppihyväksyntämittauksissa annetaan epärealistinen painotus hybridautojen sähköajomahdollisuuksille. Kun lataushybridin ajoakku tyhjenee, nousee ajoneuvon polttoainekulutus moninkertaiseksi verrattuna perinteiseen polttomoottoriautoon. Lataushybridien keskimääräinen toimintasäde sähköllä on kuitenkin vain noin 50km. Tämä huomioon ottaen tuntuu

epäoikeudenmukaiselta, että vähäpäästöiset käyttövoimat kuten kaasu- ja etanoliautot joutuvat maksamaan fossiiliauton verotaso.

Nykyinen valmisteverotusmalli noudattelee EU:n energiaverodirektiiviä, joten toimiala ei katso sen olevan erityinen tukitoimenpide vaan normaali markkinatilanne. Auto- ja ajoneuvoverotuksessa on enemmän kansallista liikkumavaraa, jossa pystytään tekemään ympäristöperusoikeuteen vedoten vähäpäästöisyyteen liittyviä verotuksia.

Sekä Ruotsissa ja Ranskassa on pystytty rakentamaan tehokas verotuki käyttövoimamuunnoksille. Hallitusohjelmassa on selkeä poliittinen linja osoitettu, mitä muutoksia halutaan. Nyt vain täytyy löytää keinot niiden toteuttamiseksi.

10) Ilmastomuutokseen sopeutumisen vahvistaminen (strategian luku 2.10)

Yhdyn tämän osa-alueen linjauksiin

Avoim vastaus ilmastomuutokseen sopeutumista koskien

-

11) EU-vaikuttaminen (strategian luku 2.11)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus EU-vaikuttamista koskien

-

1) Ilmastotavoitteiden saavuttaminen (strategian luku 3.1)

-

Avoim vastaus ilmastotavoitteiden saavuttamista koskien

Kuten aiemmin totesin, taakanjakosektorissa suurimmat epävarmuudet liittyvät liikenteen päästövähennyksiin. Tästä liikenteen vähennystoimiin on luotava useita vaihtoehtoisia toimintamalleja, kuten one-off-kompensaatio hiilipörssi-järjestelmä esimerkiksi jakeluvelvoitteen päästövähennysten varmistamiseksi kustannustehokkaasti.

2) Valtiontalousvaikutukset (strategian luku 3.2)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus valtiontalousvaikutuksia koskien

-

3) Kansantalousvaikutukset (strategian luku 3.3)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus kansantalousvaikutuksia koskien

-

4) Perus- ja ihmisoikeusvaikutukset (strategian luku 3.4) sekä sukupuolivaikutukset (strategian luku 3.5)

Yhdyn näiden osa-alueiden arvioihin

Avoin vastaus perus- ja ihmisoikeusvaikutuksia sekä sukupuolivaikutuksia koskien

-

5) Vaikutus energiajärjestelmään (strategian luku 4)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus energiajärjestelmävaikutuksia koskien

-

Suomen vetystrategia

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus Suomen vetystrategiaa koskien

-

Avoin vastaus muita Ilmasto- ja energiastrategian osia koskien

-

Hanhilahti Vilhartti
Etanoliautoilijat ry - Toiminnanjohtaja