

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Viite: Lausuntopyyntö/Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA – VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUJEN VÄHENTÄMISESTÄ

ENERGIIVIRASTON LAUSUNTO 18.2.2021

Energiasektorin päästöistä yksistään liikenteen päästöt muodostavat noin viidesosan Suomen kokonaispäästöistä ja niiden vähentämiseksi liikenne- ja viestintäministeriö on hahmotellut tiekartan, jossa esitetään keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Energiavirasto kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksiään tiekartan keinoista ja arvioi niistä keskeisiä yhteiskunnan kokonaisedun ja kustannustehokkuuden sekä toimeenpanon näkökulmasta.

Tiekarttaan lähtökohta on, että kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Kysymys onkin, että mitkä ovat parhaat ja kustannustehokkaimmat tavat toteuttaa tämä tavoite? Esimerkiksi tieliikenteen päästöistä noin 40 prosenttia syntyy raskaasta liikenteestä ja todetaan, että kuorma-autojen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on suuri, koska ne kuluttavat polttoainetta paljon ja, että niillä myös ajetaan paljon. Olisikin hyödyllistä verrata erityyppisten ajoneuvojen määriä ajosuorituksiin nähden. Energiavirasto huomauttaakin, että tiekartassa esitetyt erilaiset päästöjen vähennykset ja niiden kustannukset olisi syytä esittää eksplisiittisesti ja seikkaperäisin laskelmin.

Tilastoinnissa liikenteen aiheuttamat päästöt luetaan energiasektorin päästöihin, vaikka ohjauskeinojen näkökulmasta näin ei ole tarkoituksenmukaista. Energiantuotanto kuuluu päästökauppasektorille, jossa päästöjen ensisijaisena vähennyskeinona on EU:n päästökauppajärjestelmä. Liikenne kuuluu puolestaan taakanjakosektorille, jossa vastaavaa päästöjen vähennyskeinoa ei ole.

Kommentit tiekartan ehdotuksiin:

Biopolttoaineiden jakeluvaihteen nostaminen ja polttoainevalikoiman laajentaminen ovat toimeenpanon kannalta tehokkaita keinoja ja varsinkin polttoainevalikoiman laajentaminen biokaasuun ja sähköpolttoaineisiin on kannatettava ehdotus. Sen sijaan jakeluvaihteen nostamiseen liittyy epävarmuuksia, jotka olisi syytä huolellisesti selvittää ennen keinon toimeenpanoa. Näitä epävarmuuksia ovat muun muassa jakeluvaihteen vaikutukset polttoaineiden hintoihin ja markkinoihin, koska markkinoilla on vähän biopolttoaineiden valmistajia. Lisäksi raaka-aineiden saatavuuteen voi liittyviä ongelmia. Energiavirasto esittääkin, että jakeluvaihteen nostamisen taloudelliset vaikutukset selvitetään esimerkiksi varjohintoihin perustuviin laskelmin.

Tarjouskilpailuun perustuva jakeluinfratuki on osoittautunut kustannustehokkaaksi keinoksi lisätä kaasuautojen tankkausverkostoa ja sähköisen liikenteen latausasema- ja pisteiden verkostoa. Tuen hierakkinen vaikutus on suuri. Jakeluverkko mahdollistaa ajoneuvot ja ne luovat kysyntää käyttövoimille. Paitsi, että verkosto on laajentunut, on tarjouskilpailu julkisen talouden keino, jossa tuki kohdentuu tavoitteisiin nähden tehokkaasti. Kun yritykset, kunnat ja yhteisöt kilpailevat tuesta, ne esittävät tarjouksissaan juuri sellaisen tukitason, joilla hankkeet tulevat toteutetuksi eikä julkisen vallan tarvitse arvioida teknologista kehitystä ja oikeaa tukitasoa.

Tarjouskilpailun pelisääntöjä voidaan koko ajan kehittää, mutta kansallisesti yhtenäisten tukien sijaan tuet voidaan myös eriyttää alueellisten piirteiden mukaisesti. Infrastruktuuria kannattaa tukea siellä, missä autojen kysynnän odotetaan olevan suurta ja tankkaus- ja latausinfra perustamisen kynnys on korkea. Lisäksi tulisi tehostaa tuen vaikuttavuutta parantamalla tukijärjestelmää ja poistamalla esimerkiksi nykyisen asetuksen mukaisia tukibudjetin käytön esteitä. Energiavirasto kannattaa ehdotusta tukiohjelman jatkamisesta vuosille 2022-2025 ja tukimäärän kasvattamista tämän vuoden 5,5 miljoonasta eurosta 13,5 miljoonaan euroon vuodessa.

Energiavirasto kannattaa myös taloyhtiöille suunnatun infrastruktuurituen jatkamista, mutta huomauttaa, että tämän tuen laajentamiseen – koskemaan myös työpaikkoja – voi liittyä päällekkäisten ohjauskeinojen ongelma, joka tulisi selvittää ennen tukiohjelman laajentamista. Päällekkäiset ohjauskeinot voivat liittyä erityisesti energiatehokkuusdirektiivistä johdettujen toimiin. Työpaikkalisäys on kuitenkin kannatettava ehdotus, koska se voi lisätä sähköajoneuvoja myös käytettyjen autojen markkinoilla.

Huoltoasemille asetettua velvoitetta latauspisteistä Energiavirasto ei kannata, koska ohjauskeinona se on päällekkäinen jo nykyisin käytössä olevien keinojen kanssa. Lisäksi velvoite lisäisi huoltoasemayrityksen kustannuksia, jotka kohdentuvat autoilijoiden kustannettaviksi joko maksullisena latauksena tai muiden hyödykkeiden ja palveluiden hinnoissa.

Ehdotukseen sähköteiden pilottihankkeista Energiavirasto ei ota kantaa, mutta toteaa, että raskaan liikenteen sähköistämisyjärjestelmiä tutkivat ja kehittävät jo tällä hetkellä suuret monikansalliset yhtiöt. Tässä kehityksessä ei ole sijaa Suomella, jolla ei ole alaan liittyvä teollisuutta. 25 miljoonan euron kustannus on melko suuri summa arvioitaessa sitä saavutettavaan hyötyyn.

Autokannan uudistamiseen liittyvät keinot voidaan jakaa toisaalta autojen ja polttoaineiden verotukseen ja toisaalta uuden auton hankintaan liittyviin edistämiskeinoihin. Auton oston yhteydessä maksettava autovero porrastetaan hiilidioksidipäästöjen mukaan. Porrastus on myös tukimuoto, sillä se alentaa esimerkiksi ladattava hybridi-auton hintaa verrattuna saman automallin bensiiniversioon. Sähköautoista maksetaan Suomessa alinta mahdollista autoveroa. Tämä veroetu on lisännyt vähemmän polttoainetta kuluttavien autojen kysyntää ja todennäköisesti se lisää myös sähköautojen kysyntää.

Polttoainevero on autoilun päästöjen vähentämisessä erityisen tehokas ohjauskeino ja eri ohjauskeinojen vertailussa yksi kustannustehokkaimmista. Korkeampi polttoaineen hinta vaikuttaa olemassa olevien autojen käyttöön ja ohjaa uusia hankintoja kohti polttoainetehokkaampia autoja. Vero voi kasvattaa vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edullisuutta suhteessa polttomootoriautoihin. Myös toimeenpanon kannalta polttoainevero on tehokkaasti ja helposti toteutettavissa.

On kuitenkin huomattava, että liikenne muuttuu nykyiselläkin kehityksellä - ilman ns. kolmattakin vaihetta - osaksi päästökauppajärjestelmää. Se tapahtuu henkilöautoliikenteen sähköistymisen myötä, koska sähköntuotanto on osa EU:n päästökauppajärjestelmää. Tämä olisi hyödyllistä kuvata tiekartassa, jotta eri keinojen vaikuttavuutta voidaan arvioida.

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen ostamista voidaan tukea verovähennysoikeudella tai suoralla alennuksella hankintahintaan. Tukien on havaittu lisäävän tukeen oikeutettujen autojen kysyntää. Vaikutus on suurin, jos tuki näkyy auton ostohinnassa. Näitä edistämistoimia kehitettäessä on kuitenkin syytä rajata tuet huolellisesti. Jos tuet kohdistuvat myös tietyn päästörajan alittaviin polttomootoriautoihin, ne vaikuttavat lähinnä valintoihin samankaltaisten autojen välillä, eivätkä siirrä kysyntää isoista autoista pienempiin. Tällöin päästövähennykset jäävät pieniksi. Kokonaisuutena hankintatukia tulisi arvioida kustannustehokkaasti tuilla saavutettaviin hyötyihin nähden. Konversiotukien osalla Energiavirasto näkee kustannustehokkaita mahdollisuuksia vähentää päästöjä ja ehdottaakin konversiotukien laajentamista myös pakettiautoihin.

Tiekartassa esitetään myös joukko liikennejärjestelmien tehostamiseen liittyviä keinoja. Useat ehdotetuista keinoista on kannatettava, mutta niiden vaikuttavuudesta ei ole tietoa. Energiavirasto esittääkin, että jatkovalmisteluun etenevistä keinoista tehdään vaikuttavuusarviot, joiden perusteella voidaan vertailla eri keinojen vaikutuksia ts. joko suoraan julkisen vallan kustannuksia tai muutoin yhteiskunnallisia kustannuksia saavutettuihin hyötyihin ja erityisesti päästöjen vähenemiseen nähden.

Tiekartassa esitetään myös, että käynnistetään ajoneuvojen ja vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyvä laaja tutkimusohjelma 2021-25 (yht. 5 milj. euroa). Energiavirasto pitää hyvänä, että asioita tutkitaan, mutta pitää tärkeänä, että tällainen tutkimus tullaan rahoittamaan ensisijaisesti Suomen Akatemian strategisen tutkimuksen tai toissijaisesti valtioneuvoston tutkimus- ja selvitystoiminnan voimavaroilla. Aihepiiristä on jo olemassa runsaasti akateemista ja selvitystyyppistä tutkimusta, joten uusi tutkimus ja näkökulmat nivoutuisivat sujuvasti näiden päälle ja jatkoksi. Täysin uuden tutkimuksen rahoitusinstrumentin luominen esitettyä tarkoitusta varten pirstaloisi alan tutkimuksen irralliseksi, koska voimavaroiltaan se jäisi kuitenkin varsin pieneksi tutkimuspanostukseksi.

ENERGIAVIRASTO

Pekka Ripatti, johtaja Hulkkonen, tekeminen asiantuntija	Roland Magnusson, kilpailutusasiantuntija	Tuomo
FT, dosentti (energiaekonomia) (konetekniikka, polttomoottorit)	DI, VTT (taloustiede)	TkT
energiapolitiikan taloudelliset vaihtoehtoiset käyttövoimat, liikennejärjestelmät	tukihuutokaupat, vähäpäästöisen liikenteen	
ohjauskeinot	edistäminen	

Nurmi Simo
Energiavirasto

Ripatti Pekka
Energiavirasto - Uusiutuvan energian ryhmä