

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Bioenergia ry kiittää lausuntopyynnöstä.

YLEISTÄ

Tiekartta kertoo tarkasti päästöjen vähentämisen tavoitteesta ja eri keinoista vähentää liikenteen päästöjä sekä arvioi keinojen vaikutuksia päästöihin ja kustannustehokkuutta. Tiekartasta puuttuvat ymmärrettävistä syistä verotyöryhmän esitykset, jotka esitetään lähiaikoina. Verokokonaisuus on kotimaisten ohjauskeinojen tärkein tekijä autokannan rakenteen muutosten kannalta. Autonvalmistajille asetetut ohjauskeinot, jotka ovat koko EU-aluetta koskevia. Suomi on osaltaan mukana tässä päätöksenteossa.

EU-komissiolta odotetaan kesällä 2021 keskeisiä esityksiä liikenteen kytkeytymisestä päästökauppaan sekä muista liikenteen päästövähennystoimista. Kotimaisten toimien tarvetta on syytä tarkastella näiden ehdotusten valossa samalla kun huomioidaan liikenteen verotyöryhmän tulokset.

Arviot autojen hankintamääristä uudessa tilanteessa on myös syytä arvioida uudelta pohjalta. Viime vuonna rekisteröitiin vain 90 000 uutta autoa käytettyjen autojen tuonnin jatkuessa vahvana. Talouden ennusteet eivät tue uusien autojen hankintojen nousevan tarvittavalle tasolle, vaan näyttää siltä, että autokanta jatkaa vanhenemistaan.

TOIMENPITEET

Selonteko sisältää ensi vaiheen 19 toimenpidettä, 5 toisen vaiheen toimenpidettä ja 11 kolmannen vaiheen ehdollista toimenpidettä. Kolmannen vaiheen toimenpiteet arvioidaan ja päätetään syksyllä, kun EU-tason toimien sekä 1- ja 2-vaiheiden eteneminen on tiedossa.

Ensi vaiheen toimenpiteet ovat ohjaukeinoja, jotka ovat suurimmaksi osaksi jo käytössä ja niille esitetään jatkoaikaa. Lisäksi esitetään muutama uusi lisätoimenpide, kuten hankintatukien laajentaminen pakettiautoihin ja lataustukien laajentaminen työpaikoille. Ohjaukeinot toimivat suurimmaksi osaksi katalysaattoreina ja kiinnittävät kuluttajien ja eri tahojen huomion haluttuun suuntaan. Tämä onkin näiden keinojen tärkein vaikutus, ja sitä on melko vaikea mitata.

Nykyisiä tukimuotoja ovat jakeluinfratuet, hankintatuet kaasu- ja sähköhenkilöautoille, kaasukuorma-autojen hankintatuki, romutuspalkkio, konversiotuki, julkisen liikenteen tukeminen eri tavoilla. Yhteistä niille ovat erittäin korkeat, osin jopa huikean korkeat päästövähentämisen yksikkökustannukset (€/tCO₂) (konversiotuen kustannustasoa ei ole arvioitu).

Liikenneinfrastruktuurin parantaminen jalankulkijoille, pyöräilijöille, henkilöautoille ja raskaalle liikenteelle ovat välttämättömiä toimia liikenteen sujuvuuden kannalta. Sen lisäksi parempi infrastruktuuri vähentää päästöjä - toki rajallisesti.

Hallinnon kautta ohjausta saadaan aikaan taloyhtiöiden latausinfra rakentamisvelvoitteilla, mahdollisilla huoltoasemien velvoitteilla ja hyvällä liikenneväylien suunnittelulla.

ESITÄMME

Fossiilittoman liikenteen tiekartta osoittaa, että jo Suomelle asetettu nykyinen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite (-39 % 2005 tasolta 2030 mennessä) johtaa liikennesektorilla yksikkökustannuksiltaan hyvin kalliiden keinojen käyttöönottoon. Tämä tarkoittaa yksinkertaisesti sitä, että julkisia varoja käytetään suhteellisesti paljon ja päästövähennyksiä saadaan vastineeksi hyvin vähän. On tärkeää, että tämä tiedostetaan ja myös viestitään komissiolle ja muille jäsenmaille, kun Suomi jäsenmaana vaikuttaa EU:n fit for 55% -paketin neuvotteluissa ja aivan erityisesti liikennesektoria koskevan ohjauksen kehittämiseen. Päästökauppasektorilla kustannustason arvioidaan 55 %-tavoitteen olosuhteissakin pysyvän alle 100 €/tCO₂ tasolla, mikä on syytä ottaa huomioon. Lisäksi jo 100 €/tCO₂ kustannustasolla käyttöön on otettavissa myös sellaista uutta teknologiaa, jota nyt ei vielä käytetä lainkaan (esim. Hiilensidontateknologiat).

Kannatamme esitetyistä ohjauskeinoista tärkeintä ja kustannustehokkainta, eli jakeluvelvoitteen laajentamista ja nostamista 34 prosenttiin, joka vastaa liikennebiokaasumäärän käytön nostamista 2,5 TWh:iin. Tavoite on kunnianhimoinen ja kehityksen ohjaaminen tähän suuntaan edellyttää myötävaikutusta muilla politiikan alueilla, kestävyysvaatimusten lainsäädännössä sekä selkeyttä kestävyysjärjestelmien ohjeistuksessa. Kannatamme myös yleisesti esitettyjen ohjauskeinojen edelleenkehittämistä kustannustehokkaampaan suuntaan ja kustannustehokkaampiin painotuksiin. Aiempien arvioiden mukaan liikenteen päästövähennysten kustannukset biopolttoaineilla ovat luokkaa 100-300 euroa/tCO₂.

EU:n henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen valmisteluun tulee vaikuttaa niin, että autojen CO₂-päästöt ovat selvästi nykyistä pienemmät vuoteen 2030 mennessä ja että korkeaseoksisia biopolttoaineita ja biokaasua käyttävät henkilö- ja pakettiautot huomioidaan raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan tai että otetaan autonvalmistajia varten käyttöön hyvitysjärjestelmä, joka mahdollistaa biopolttoaineiden tai biokaasun päästövähennemien huomioimisen, kun käytetään säädettyä enemmän mainittuja biopohjaisia tai muita kuin biopohjaisia uusiutuvia polttoaineita. (vrt. Frontier Economics report "Crediting system for renewable fuels: Functionality and benefits" (Nov 2020))

Digitalisaatio mahdollistaa uudella tavalla liikkumisen verotuksen ja teknologianeutraalit vähähiilisen liikkumisen työvälineet. Vapaaehtois pohjalta voitaisiin ottaa käyttöön esimerkiksi vuosittain korkeaseoksisten uusiutuvien polttoaineiden käytöstä riippuva ajoneuvovero.

Selontekoon liittyy huomattava määrä selvitettäviä asioita, joiden merkitys päästöjen vähentämiseksi on tärkeä, kuten etätyöskentelyn kasvu. Samalla on syytä arvioida pandemian pitkäaikaisia vaikutuksia liikenteeseen ja liikennepalvelujen kysyntään. Julkiset liikennepalvelut ovat kärsineet suuresti vähentyneestä liikenteestä.

Lisätiedot: toimialapäällikkö Tage Fredriksson, puh. 040 511 2246, etunimi.sukunimi@bioenergia.fi

Laurikka Harri
Bioenergia ry