

Asia: VN/13219/2021

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta**

### **Lausunnonantajan lausunto**

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta. Laissa säädettäisiin uudet edellytykset sähkökäyttöisten henkilöautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella ja bensiinikäyttöisen henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuntamisen tuella.

Ehdotuksella pyritään siihen, että yhä suurempi osuus uutena myydyistä ajoneuvoista on mahdollisimman vähäpäästöisiä ja enenevässä määrin muita kuin perinteisiä diesel- ja bensiiniautoja. Tämä on kannatettava kehityssuunta Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Esityksen perusteluissa ei oteta huomioon liikenteen biopolttoaineiden jakeluvuoroitusta ja siihen liittyviä systeemitason vaikutuksia. Suomessa täyttävien biopolttoaineiden osuus liikennepolttoaineista on polttoaineiden jakeluvuoroitusta koskevan lain mukaan lisääntyvä vaiheittain kohti vuotta 2029, jolloin niiden osuuden pitää olla 30 %. Nykyisin Suomessa jakeluvuoroite toteutuu, kun bensiiniin ja dieseliin sisältyvien biokomponenttien (etanoli ja biodiesel) sekä erillismyyttävien etanolin, biodieselin, biokaasun ja jatkossa myös mahdollisten sähköpolttoaineiden yhteenlaskettu energiasisältö saavuttaa määrätyn prosenttisuuden jaetun liikennepolttoaineiden kokonaismäärästä. Suomessa biopolttoaineen jakelusta vastaavat tahot myyvät biopolttoaineensa parhaan hinnan tarjoavalle maalle, kun Suomessa biopolttoaineeluoroite on täytetty. Tämän takia erillistankattava biokaasu, etanoli ja biodiesel eivät muuta Suomen liikenteen päästöjä. Jos niiden käyttö on vähäisempää, jakelijat joutuvat lisäämään vähennystä vastaavan energiasisällön biodieselillä jaettavassa dieselissä ja biokaasua jaettavassa kaasussa. Käytännössä etanolia ei enää voi lisätä bensiinin joukkoon, koska sen osuus bensiinissä on jo ylärajalla nykystandardien mukaisten moottorien näkökulmasta.

Edellä mainitusta syystä henkilöautojen sähköistymistä pitää edistää kaikin puolin, koska muussa liikenteessä sähköistyminen on huomattavasti vaikeampaa toteuttaa. Mitä vähemmän biopolttoaineita käytetään henkilöautoliikenteessä, sitä enemmän biokaasua ja biodieseliä voidaan käyttää muussa liikenteessä päästöjen vähentämiseen. Lakiesitys sähköautojen hankintatueksi vahvistaa oikealla tavalla liikenteen päästökehityksen muutosta, samoin kuin sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille ja kuorma-autoille esitetty hankintatuki. Tuki kaasukäyttöisille pakettiautoille ja kuorma-autoille varmistaa, että niiden ajoneuvokannassa on myös riittävästi mahdollisuutta käyttää biokaasua. Sen sijaan tuki henkilöautojen muuttamiseksi kaasu- ja etanoliautoiksi ei ole Suomen liikenteen päästöjen vähentämiseksi samalla tavalla perusteltua. Mitä enemmän erillistankattavaa biokaasua tai etanolia käytetään henkilöautoissa, sitä vähemmän muuhun liikenteeseen ohjautuu biopolttoainetta. Tämän vuoksi saataisiin suurempia päästövähennyksiä, jos muunnostuen määrärahat ohjattaisiin henkilöautojen sähköistymiseen.

Suomen ympäristökeskus näkee, että esitetyt tukimäärät uusille täyssähkökäyttöisille henkilö-, paketti- ja kuorma-autoille sekä uusille kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille ovat perusteltuja. Koska täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuki saattaa loppua ennenaikaisesti määrärahojen rajallisuuden takia, Suomen ympäristökeskus esittää, että muunnostyölle ajatellut määrärahat suunnataan täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen kasvattamiseen. Tekninen kehitys ja toimijoiden reagointi tukiin on kuitenkin osittain epävarmaa. Siten on myös tärkeää, että kehitystä seurataan ja arvioidaan jatkossa niin, että voidaan tarkastella tuen vaikuttavuutta ja tarkastella sen rakennetta ja kohdentumista.

Lausunnon valmisteluun on osallistunut johtaja Mikael Hildén

Johtaja Jyri Seppälä

Pääjohtaja Leif Schulman

Silvo Kimmo  
Suomen ympäristökeskus SYKE - SYKE/KTK