

Asia: VN/3882/2021

## **Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta**

#### **Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta**

##### YLEISTÄ

Liikenteen päästövähennykset ovat keskeisessä asemassa saavuttaa niin EU-tason päästövähennystavoitteet kuin kansallinen 2035-tavoite. Niin ikään keskeisimmät välineet tarvittavien päästö-vähennysten saavuttamiseksi ovat liikenteen sähköistyminen ja fossiilisten polttoaineiden käytön aiheuttamien päästöjen hinnoittelu. Keskipitkällä aikavälillä tulee lisäksi kiinnittää huomiota vedyn sekä vetyperäisten synteettisten polttoaineiden mahdollisuuksiin raskaassa liikenteessä sekä meri- ja lentoliikenteessä.

Liikenteen sähköistyminen on globaalisti kasvava trendi, jossa Suomen on oltava aktiivisesti mukana. Liikenteen sähköistämällä saavutetaan EU:n Suomelle asettamia taakanjakosektorin CO<sub>2</sub> -päästövähennystavoitteita ja parannetaan erityisesti kaupunkien ilmanlaatua. Sähkön tuotannon CO<sub>2</sub> -päästöt pienentyvät nopeasti eurooppalaisen päästöhinnittelun ja teknologisen kehityksen kirittämänä. Näin ollen myös sähköajoneuvojen laskennalliset päästöt pienentyvät. Suomeen on lähivuosina tulossa suuri määrä uutta tuuli- ja ydinvoimaa.

Uusi teknologia luo globaaleja uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu osaavana teknologiamaana ja myös liikenteen sähköistämässä on suomalaiselle osaamiselle maailmanlaajuista kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiseksi luodaan asianmukaiset puitteet Suomessa.

Kaikessa päätöksenteossa tulee muistaa, että sähkö on liikenteessä kaikista energiatehokkain käyttövoima. Näin ollen täyssähköautot vähentävät ilmastopäästöjen ja haitallisten lähipäästöjen

lisäksi myös energiankulutusta kokonaisuudessaan. Tämä taas osaltaan auttaa pääsemään tavoitteisiin energiatehokkuuden parantamiseksi. Monista vaihtoehtoisista ratkaisuista ei voida sanoa samaa, etenkin kun huomioidaan polttoaineiden valmistukseen käytetty energia.

Sähkön lisäksi erityishuomion ansaitsee biokaasu, joka on kotimainen ja vähäpäästöinen ratkaisu lukuisiin eri käyttökohteisiin. Myös sellaisiin, joihin sähkö ei nykyään tai lähitulevaisuudessa sovellu. Biokaasun hyödyntämisellä on lisäksi muita positiivisia vaikutuksia muun muassa ravinteiden kiertoon. Vaikka biokaasun tuotantopotentiaali on rajallinen, Suomessa on syytä tehdä tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että koko potentiaali saadaan käyttöön. Keskipitkällä aikavälillä tulee kiinnittää huomiota vedyn ja vetyperäisten synteettisten polttoaineiden mahdollisuuksiin raskaassa liikenteessä sekä meri- ja lentoliikenteessä.

Suomessa on tehty monia oikeita toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, muun muassa sähköisten ajoneuvojen hankintatuilla ja kannusteilla vähäpäästöisiin työsuhdeautoihin. Myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraan on tulossa merkittäviä investointitukia. Toistaiseksi on tarve tukea erityisesti sähköajoneuvojen yleistymistä. RRF-elpymisvälineellä katettava tukiosuus on perusteltua osoittaa suurimmat päästövähennykset tuottaville täyssähköautoille. Kannustamme harkitsemaan jo nyt pitkäjänteisempää ja ennustettavampaa tukipolitiikkaa sähkö-ajoneuvojen yleistymisen vauhdittamiseksi edelleen.

Hankintatuki on perusteltu myös siksi, että se latauspalveluiden kysynnän kautta pienentää tarvetta tukea latausinfraa. Näin ollen samalla mahdollistetaan sen hetken aikaistaminen, että I-tausinfraa rakennetaan ja operoidaan täysin markkinaehtoisesti.

Tällä hetkellä joidenkin täyssähköisten ajoneuvojen saatavuus on rajallinen. Näin ollen olisi perusteltua myös harkita kannustimia ajoneuvojen hankkimiseksi ensisijaisesti niihin tarpeisiin, joissa ajokilometrit ovat suurimmat.

On syytä luoda myös nykyistä selkeämpi tulevaisuudenkuva kaasuautoilulle. Asiassa on välttämätöntä tehdä tiivistä yhteistyötä muiden biokaasua liikenteessä käyttävien maiden kanssa. Kyseessä on hyvin kypsä teknologia, jota ollaan halukkaita hyödyntämään, mikäli olemassa olevat epävarmuudet biokaasun käyttökohteista selvennetään.

## MUISTIO KANSALLISESTA TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPASTA

Kansallisessa valmistelussa pääpaino vaikuttamisessa tulee laittaa EU:n yhteisen rakennusten ja liikenteen päästöhinnon valmisteluun ja tarkoituksenmukaiseen toimeenpanoon. Kansallinen tieliikenteen päästökaupan valmistelu voi olla tässä tärkeässä roolissa, ja on hyvä, mikäli jo nyt

tunnistetaan EU:n yhteisen rakennusten ja liikenteen päästökaupan kansallisessa toimeenpanossa huomioitavia seikkoja. Kannustamme siirtämään painopistettä valmistelussa kansallisen tieliikenteen päästökaupan valmistelusta kansalliseen EU:n yhteisen rakennusten ja liikenteen päästökaupan valmisteluun.

Päästöjen hinnoittelu ja sähköistymisen edistäminen ovat vaikuttavimmat keinot edistää päästövähennyksiä. Keskipitkällä aikavälillä tulee lisäksi kiinnittää huomiota vedyn sekä vetyperäisten synteettisten polttoaineiden mahdollisuuksiin raskaassa liikenteessä sekä meri- ja lentoliikenteessä. Sen sijaan ns. sekoitusvelvoitteen kasvattamiseen suhtaudumme pidättyväisemmin. Sekoitusvelvoite nostaa polttonesteen kustannuksia tuomatta kuitenkaan valtiolle tuloa. Lisäksi sekoitusvelvoitteeseen liittyy resurssien riittävyyteen ja tehokkaaseen käyttöön liittyviä kysymyksiä.

Kannatamme tieliikenteen päästökaupan kansallisen valmistelun jatkoa - mutta EU:n rakennusten ja liikenteen päästökauppa -ehdotukseen vaikuttamiseksi ja sen toimeenpanoon valmistautumiseksi. Päästöjen hinnoittelu ei poista tarvetta vauhdittaa sähköistymistä koko yhteiskunnan tasolla, ja erityisesti liikenteessä. Sähköistäminen on kustannustehokas tapa toteuttaa tarvittavat päästövähennykset joihin päästöjen hinnoittelu ohjaa.

#### YHTEENVETO

Energia-ala on sitoutunut toimimaan liikenteen päästövähennysten mahdollistajana. On tärkeää, että Suomessa kannustetaan mahdollisimman vähäpäästöisen liikenteen mukaisen autokannan ja infrastruktuurin kehittymistä nopealla aikataululla.

Kustannustehokkain ja tarkoituksenmukaisin sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuri rakentuu markkinaehtoisesti. Siihen tilanteeseen päästään parhaiten varmistamalla se, että sähköautojen osuus tieliikenteestä kasvaa mahdollisimman nopeasti riittävän suureksi. Lisäksi biokaasun liikennekäytön tulevaisuus kirkastuu vain, jos se päätetään kirkastaa, mahdollisimman laajassa yhteistyössä muiden maiden kanssa.

#### **Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi**

**Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2**

-

#### **Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona**

**Voitte tässä lausua luvusta 3**

-

## Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

**Voitte tässä lausua luvusta 4 (mm. päästökaupan toteutusvaihtoehdoista, toteuttamiskustannuksista (myös muista kuin viranomaisten hallinnollisista kustannuksista), seurannan, raportoinnin ja todentamisen järjestämisestä.)**

-

## Päästökaupan vaikutukset

**Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.**

-

## Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

**Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensaatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensaatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)**

-

## Yhteenveto ja johtopäätökset

**Voitte tässä lausua luvusta 6.**

-

Haveri Petteri  
Energiateollisuus ry