

Asia: VN/18327/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuttamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Suomen ympäristökeskus (SYKE) kannattaa sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen osalta hallituksen esitystä laiksi, jossa hankintatukien hakuaikoja pidennettäisiin 31.12.2024 asti ja lain voimassaoloaikaa pidennettäisiin 31.12.2026 asti.

Kuten lakiluonnoksen perusteluosassa tuodaan esiin, niin kuorma-auton hankintatuella ja pakettiauton hankintatuella voidaan edistää sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuutta ja kysyntää, koska ne alentavat sähköllä ja kaasulla toimivien kuorma-autojen ja pakettiautojen hankintakustannuksia ja mahdollistavat siten kyseisten ajoneuvojen hankintaa nykyistä useammalle ajoneuvon ostajalle. Tuilla voidaan näin edistää vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen markkinoiden kehittymistä ja kuljetusalan vihreää siirtymää. Sähkö ja biokaasu ovat ympäristöystävällisiä ja vähähiilisiä energianlähteitä ja mahdollistavat siirtymää fossiilittomaan liikenteeseen.

Sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen osalta onkin selvää, että niiden hankkimista kannattaa tukea esitetyllä tavalla.

Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta pyydämme ottamaan huomioon ja harkitsemaan seuraavia näkökohtia:

- Eurooppa pyrkii vähentämään ja käytännössä rajoittamaan maakaasun käyttöä lähivuosina Venäjän Ukrainassa käymän sodan seurauksena. Kaasun tarjonta ja saatavuus on vähentynyt tänä

vuonna paljon Venäjän toimien vuoksi ja tilanne saattaa maakaasun osalta jatkua tällaisena pitkään, vaikka tarjontaa pyritäänkin järjestämään muuta kautta.

- Tässä tilanteessa jo ennestään varauksin kaasukäyttöisiin autoihin suhtautuva autoteollisuus ei tule todennäköisesti panostamaan kaasukäyttöisten ajoneuvojen kehittämiseen samalla tavalla kuin aikaisemmin oletettiin. Kaasukäyttöisten autojen edistämiseen oli omat perusteensa ennen Venäjän Ukrainassa käymää sotaa, jolloin maakaasu nähtiin vähähiilisen tieliikenteen tärkeänä välivaiheena ja biokaasun kysynnän kasvattajana.
- Vaikka kaasuautoja tulisi tieliikenteeseen aiottua vähemmän, se ei hidastaisi biokaasun kysynnän kasvua, koska sitä tarvitaan teollisuudessa, energiatuotannossa, meriliikenteessä ja tulevaisuudessa myös vetytaloudessa. Voidaan arvioida, että kaikki taloudellisesti järkevästi Suomessa tuotettava biokaasu tulee käytettyä myös ilman tieliikenteen biokaasun käytön kasvattamista. Teknis-taloudellinen biokaasun tuotantopotentiaali Suomessa on arvioitu paljon pienemmäksi kuin maakaasun aiempi käyttömäärä on ollut.
- Nykyinen jakeluelvoitetta koskeva sääntely aiheuttaa sen, että biokaasun erillistankkaus ja sitä käyttävät ajoneuvot eivät vähennä Suomen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Suomessa käytettävien biopolttoaineiden osuus liikennepolttoaineista on polttoaineiden jakeluelvoitetta koskevan lain mukaan lisääntyttävä vaiheittain kohti vuotta 2029, jolloin niiden osuuden pitää olla 30 %. Nykyisin Suomessa jakeluelvoite toteutuu, kun bensiinin ja dieselin sisältävien biokomponenttien (etanoli ja biodiesel) sekä erillismyyttävien etanolin, biodieselin, biokaasun ja jatkossa myös mahdollisten sähköpolttoaineiden yhteenlaskettu energiasisältö saavuttaa määrätyn prosenttisuuden jaetusta liikennepolttoaineiden kokonaismäärästä. Suomessa biopolttoaineen jakelusta vastaavat tahot myyvät biopolttoaineensa parhaan hinnan tarjoavalle käyttäjälle ja maalle, kun biopolttoainevelvoite Suomessa on täytetty. Tämän takia erillistankattava biokaasu ei muuta Suomen liikenteen päästöjä. Jos biokaasun erillistankattava määrä on jakeluelvoitetta vähäisempää, niin jakelijat joutuvat lisäämään eroa vastaavan energiasisällön verran biokaasua muuhun jaettavaan kaasuun.
- Toisaalta kaasu on ollut vahvasti mukana fossiilittoman liikenteen tiekartassa, ja biokaasun tuotantopotentiaalin vuoksi se on hyvä pitää mukana pitkän tähtäimen tiekartassa, vaikka maakaasun tarjonta onkin romahtanut. Nytkin voi olla tilanteita, joissa se on hankkijalle sähkökäyttöisiä ajoneuvoja selvästi parempi ratkaisu (mm. aiemmin tehdyt investoinnit kaasukäyttöiseen kalustoon). Pitkäjänteisyys ja eri ohjauskeinojen muodostama kokonaisuus (ohjauskeinojen tuki toisilleen) ovat tärkeitä asioita sääntelyssä. Erityisesti tulee huolehtia siitä, että kiinnostus perustaa biokaasulaitoksia ja jakeluverkostoa laajenee, sillä biokaasulaitoksia tarvittaisiin paljon lisää.
- On hyvä huomata, ettei korkean hinnan ongelma koske vain kaasun käyttöä, vaan se voi lyhyellä tähtämellä olla ongelma myös sähkönkäytön suhteen.
- Liikenteen käyttövoimissa sähkö on nyt paljon kaasua suositumpi vaihtoehto henkilöautoissa ja pakettiautoissa. Kuorma-autoissa kaasu on ollut sähköä suositumpi. Sähkö, sähköpolttoaineet ja vety ovat nyt autoteollisuuden kehitystyön painopisteinä, ja jo toteutunut kehitys on ollut ennakoitua nopeampaa.

Yhteenvedon kaasuautojen hankinnan tukemisesta voidaan todeta, että sen järkevyyttä tässä tilanteessa olisi hyvä vielä harkita.

Lausunnon vastuvalmistelija oli kehittämispäällikkö Ari Nissinen, ja muut valmistelijat olivat johtaja Jyri Seppälä, johtaja Mikael Hildén ja erikoistutkija Susanna Horn.

Nissinen Ari  
Suomen ympäristökeskus SYKE