

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Energiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksemme ja toteamme lausuntonamme seuraavaa:

#### YLEISTÄ

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. Myös tehokkaimmin päästöjä vähentävät biokaasun tuotantotavat, kuten jätepohjainen tuotanto, ovat potentiaalisia korvaamaan varsinkin pitkän matkan raskaan tavaraliikenteen ja laivaliikenteen nykyisiä suuripäästöisiä käyttövoimia.

Lisäksi uusi teknologia luo globaaleja uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu osaavana teknologiamaana ja myös liikenteen sähköistämisessä sekä biokaasun kestävässä tuotannossa on suomalaiselle osaamiselle maailmanlaajuisia kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiseksi luodaan asianmukaiset puitteet Suomessa.

Sähkö on käyttövoimana erinomainen siinä, että sen tuotannon CO<sub>2</sub> -päästöjen jatkuvasti pienentyessä myös sähköajoneuvojen laskennalliset päästöt pienentyvät, ajoneuvoa vaihtamatta. Suomesta löytyy lukuisia toimijoita, jotka pyrkivät keräämään käytetyt akut talteen ja niitä hyödynnetäänkin aktiivisesti esimerkiksi sähkövarastoina, joilla voidaan muun muassa tasapainottaa

sähkön kulutusta ja tuotantoa käytännössä päästöttömästi. Näin ollen valmistetut akut käytetään useampaan kertaan ennen lopullista kierrättämistä ja metallien talteenottoa. Suomessa on kaikkiin akkujen elinkaaren vaiheisiin merkittävän paljon osaamista jo nykyään.

Biokaasun suurimmat hyödyt saadaan, kun käytetään mahdollisimman tehokkaasti päästöjä sitovia tuotantotapoja. Ensisijaisesti biokaasua olisi hyvä käyttää niissä pitkien matkojen ja raskaan liikenteen käyttökohteissa, joissa sähkö ei ole käyttövoimana realistinen vaihtoehto.

## ESITYKSEN SISÄLTÖ

### Ilmastopoliittinen ohjaus

Tiekartta sisältää useita kannatettavia keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Olisi kuitenkin syytä selvittää, tarvitseeko ohjaus perälaudan eli päästöjen rajoittamista päästökauppamekanismilla. Esitetyn tiekartan keinovalikoima koostuu valtaosin rakennemuutosta edistävästä tuista. Voidaan epäillä, onko päästöjen vähentäminen tukimekanismein pitkällä aikavälillä kestävä tapa. Päästöjen nopeaan vähentämiseen käytettävä jakeluelvoite on ilmeisen toimiva ja nopea työkalu. Jakeluelvoitetta ei kuitenkaan voida pitää teknologianeutraalina ja sen korottamisesta aiheutuva kustannusvaikutus voi olla päättäjille vaikea reitti. Jos jakeluelvoite koetaan veronkorotuksena, sen käyttö vaikeutuu.

Energiateollisuus kannattaa päästökauppavaihtoehdon selvittämistä ja toivoo selvityksen kattavan kansallisen tieliikenteen päästökaupan lisäksi kaikki fossiiliset polttonesteet (mm. maatalous ja työkoneet) sekä EU-laajuisen päästökauppavaihtoehdon. EU:n päästökaupan historia osoittaa, että jo päätettyä päästöjen vähentämisenopeutta ei ole heikennetty. Päästökauppaohjaus nostaa keskustelun yksittäisistä keinoista kokonaisuuden käsittelyyn. Päästökauppa pakottaa pohtimaan päästöjen vähentämisen oikeudenmukaisuutta ja sisäistä allokaatiota. Jos jokin toiminto ei vähennä, toinen joutuu tekemään enemmän.

Liikenteen päästökauppa joko kansallisesti tai EU-tasolla mahdollistaisi päästöjen vähentämisen teknologianeutraalimmin ja kustannustehokkaammin. Päästökauppa sallisi myös jakeluelvoitteen käytön, mutta ei sulkisi pois muita mahdollisesti ympäristöystävällisempiä keinoja. Päästökauppa voi aiheuttaa epävarmuutta tuotantoinvestoinneille, mutta Euroopan ja maailman laajuisesti tarkasteltuna (niukoille) uusiutuville polttoaineille näyttäisi löytyvän riittävät markkinat joka tapauksessa.

### Latausinfrastruktuurin toimenpiteet

Sähköisen tieliikenteen vaatiman julkisen latausinfrastruktuurin kehittyminen on pitkällä tähtäimellä kiinni sähköautojen yleistymisestä. Kun autoja on riittävästi, rakentavat latausoperaattorit infrastruktuuria markkinaehtoisesti. Sähköisen liikenteen infrastruktuurin rakentamisessa on kuitenkin pullonkauloja, joihin tukea ja toimia tulee kehityksen alkuvaiheessa kohdentaa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa toimet kohdistuvat ensisijaisesti latausinfran kehittämiseen. Kaksi erityisen toivottavaa toimenpidettä ovat kotilatauksen edistäminen sekä pikalatausverkoston vahvistaminen.

Kotilataukseen liittyy vielä lukuisia haasteita muun muassa taloyhtiöissä, joissa latausmahdollisuuden saaminen saattaa estyä yksittäisten tahojen henkilökohtaisten näkemysten vuoksi, vaikka teknistaloudellisesti hanke olisi toteutettavissa. Mikäli tähän esteeseen ei määrätietoisesti puututa, on mahdollista, että taloyhtiöiden välinen eriarvoisuus tulee kasvamaan.

Pikalatausverkoston saaminen riittäväksi tulee olemaan vuosikymmenen mittainen projekti. On tärkeää tiedostaa, että lomasesongin latausruuhkien välttäminen vaatii riittävästi ennakointia investointeihin. Tämä taas johtaa väistämättä tukitarpeisiin erityisesti lähivuosina, mikäli halutaan mahdollistaa sähköiset ajokilometrit myös pitkillä matkoilla. Välttämätön kehitystarve on myös suuritehoisen (yli 100 kW) latauksen saaminen koko maan kattavaksi.

Näköpiirissä on teknologisia kehityssuuntia, jotka laskevat pikalatauksen kustannuksia, mikä pitkällä tähtäimellä pienentää tarvetta tuille. Lisäksi pikalataus voi toimia niin kutsuttuna sisäänheittotuotteena muille palveluille. Myös erityisesti kaupunkien välittömässä läheisyydessä olevat pikalaturit palvelevat ympäri vuoden esimerkiksi takseja. Onkin todennäköistä, että juuri kaupungeissa taksit vaihtuvat sähköisiin nopealla aikataululla, sillä autojen ajokantamat ovat jo kehittyneet riittävästi. Edellytyksenä tälle kehityskululle on kattava pikalatausverkosto.

## Sähköisen raideliikenteen toimenpiteet

Raideliikennehankkeiden tukeminen on hyvä tapa vähentää liikenteen päästöjä ja kaupunkien ruuhkia. Päästöttömien henkilöautojen lisäksi päästövähennyksiä saadaan esimerkiksi hyvin toimivalla liityntäpysäköinnillä. Malliesimerkkinä raideliikenteen asemat, joihin voisi saapua sähköautolla, kytkeä auto lataukseen ja jatkaa matkaa junalla tai raitiovaunulla.

Valitettavasti liityntäpysäköintien toteutus on usein käytettävyyden kannalta heikko, kuten niiden sijainti ahtaiden ajoväylien päässä, alimmassa kellarikerroksessa (Espoon Matinkylä), tai ilman sääsuojaa suhteellisen kaukana juna-asemalta (Vantaan Kivistö).

## Biokaasun liikennekäytön edistämisen toimenpiteet

Biokaasun potentiaali on erityisesti raskaassa liikenteessä, sillä yli 40 tonnin kalustolle on olemassa hyvin rajallisesti vaihtoehtoja. Moni toimija on jo oma-aloitteisesti ottanut biokaasun käyttöön kuljetuksissaan. Tankkauksen sujuvuudesta on erittäin tärkeää pitää huoli myös jatkossa; tankkausasemien on löydettävä ajoreittien välittömästä läheisyydestä.

## YHTEENVETO

On tärkeää, että määrätietoisin toimin tuetaan vähäpäästöisen liikenteen mahdollistavan infrastruktuurin kehittymistä Suomessa nopealla aikataululla. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on kuitenkin tarve myös sähkö- ja biokaasuajoneuvojen määrän nopeammalle kehittymiselle. Esimerkiksi täyssähköautojen määrä Suomessa on viime aikojen kasvusta huolimatta vielä hyvin pieni verrattuna moniin muihin EU-maihin.

Kaikkien tukien ja kannusteiden tulee lähtökohtaisesti olla määräaikaista, niiden tarkoituksena ohjata liikenteen päästövähennyskehitys markkinaehtoisesti tavoitellulle lasku-uralle. Kertaluonteiset ja määräaikaista kannustavat toimenpiteet kuten investointi- ja hankintakannustimet tai hankintaan liittyvät verokevennykset poikkeavat luonteeltaan ja vaikutuksiltaan vuosittain toistuvista veroista ja velvoitteista.

Suomalaisen sähkön vähäpäästöisyys ja vahvat sähköverkot ovat kestävä perusta tieliikenteen sähköistämiseksi. Päästöttömän sähkön osuus Suomessa tuotetusta sähköstä on yli 80 %, nousten lähelle 100 % energiateollisuuden investointien seurauksena. Päästötön sähkö on ylivoimaisesti energiatehokkainta hyödyntää tieliikenteessä ensisijaisesti täyssähköisillä ratkaisuilla.

Heikkilä Tuukka  
Energiateollisuus ry