

Asia: VN/17669/2021

## **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Kiitämme 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 CO<sub>2</sub> -päästövähennystavoitteita ja parannetaan erityisesti kaupunkien ilmanlaatua. Samoin kotimaisten uusiutuvien ja vähähiilisten kaasujen käytöllä saavutetaan merkittäviä vähennyksiä ilmasto- ja lähipäästöihin.

Lisäksi uusi teknologia luo globaaleja uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu osaavana teknologiamaana ja myös liikenteen sähköistämisessä sekä uusiutuvien ja vähähiilisten kaasujen kestävässä tuotannossa on suomalaiselle osaamiselle globaalia 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. Uusiutuvien ja vähähiilisten kaasujen suurimmat hyödyt taas saadaan, kun käytetään mahdollisimman tehokkaasti päästöjä sitovia tuotantotapoja. Ensisijaisesti uusiutuvia ja vähähiilisiä kaasuja tulisi kuitenkin käyttää niissä kohteissa, joissa sähkö ei ole käyttövoimana vielä realistinen vaihtoehto.

## ESITYKSEN SISÄLTÖ

Energiateollisuus suhtautuu esityksen sisältöön lähtökohtaisesti positiivisesti, mutta haluaa nostaa esille lukuisia huomioita:

Asetuksessa käytetään useassa kohdassa biokaasu-termiä yhteyksissä, jossa puhutaan metaanikaasuista. Biokaasun lisäksi metaania voidaan tuottaa synteettisesti puhtaasta uusiutuvasta ja ydinsähköstä. Näitä kaasuja tuottavia laitoksia perustetaan Suomeen jo lähivuosina. Energiateollisuus esittää, että biokaasu –termin sijaan käytettäisiin termiä “uusiutuvat ja vähähiiliset kaasut”.

Pykälän 5 kohdan 1 termi ‘suuritehoinen latauspiste’ voi olla harhaanjohtava. Esimerkiksi sähköalan standardointijärjestö SESKOn sähköautosanastossa suurteholatauksen määritelmä on 150 kilowattia tai enemmän.

Pykälän 5 kohdassa 5 määritellään vedyn tankkausasemat tuettaviksi hankkeiksi. Ehdotamme että uusiutuvan vedyn lisäksi huomioidaan vähähiilinen vety. Tulevaisuudessa ydinvoimalla tuotettu sähkö tulee olemaan merkittävä vedyn alkuperä, ja Energiateollisuuden näkemys on, että sen tulee olla mukana liikenteen päästövähennyskeinona.

Pykälän 7 kohdassa 2 määritellään, että hankkeen tarkastuspisteen tulee olla käytössä 20 kuukauden kuluessa tuen myöntämisestä. Tämä on Energiateollisuuden näkemyksestä lähtökohtaisesti hyväksyttävä takaraja. Ilmasemme kuitenkin huolen, että viime vuosina erityisesti kaasuasemien luvituksessa on kestänyt useita kuukausia luvituksesta vastaavan viranomaisen kiireistä johtuen. Huomautamme, että viranomaisisten aikatauluista johtuvat merkittävät viivästykset eivät saisi estää tuen myöntämistä.

Pykälässä 12 määritellään tarjousten vertailusta. Ajoneuvojen päästörajoituksista sekä maltillisesta kysynnästä johtuen vaikuttaa siltä, että paineistettua kaasua käyttävien ajoneuvojen määrä ei tule Suomessakaan saavuttamaan 100 000 ajoneuvoa. Tästä syystä Energiateollisuuden näkemys on, että paineistetun kaasun tankkausasemien tuet tulisi selkeämmin kohdistaa alueille, joilla tankkausasemia ei vielä ole.

Pykälän 12 tehokannustimet ovat perusteltuja. Kannatamme erityisesti vähintään 1 400 ja 3 500 kilowatin latauskenttien voimakkaita kannustimia, sillä sellaisia ei julkisina Suomessa ole vielä ainuttakaan, ja ensimmäiset projektit ovat tyypillisesti poikkeuksellisen kalliita toteuttaa.

Muilta osin esitys on mielestämme kannatettava.

Energiateollisuus kiittää erityisesti vedyn ja muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden huomioimista asetusluonnoksessa.

Lopuksi mainittakoon, että tuen myöntämisen perusteiden tulisi olla mahdollisimman selkeät, jotta Energiaviraston on mahdollista arvioida hakemuksia toimijoiden näkökulmasta riittävän nopealla aikataululla ja mahdollisimman tehokkaalla käsittelyprosessilla. Näin ollen esimerkiksi pykälän 6 vaatimusten täyttämisen tulisi olla suoraviivaista, mikäli tuettavassa hankkeessa kytkeydytään valtakunnan sähköverkkoon.

#### YHTEENVETO

On tärkeää, että lainsäädäntö tukee Suomessa mahdollisimman vähäpäästöisen liikenteen mahdollistavan infrastruktuurin kehittymistä nopealla aikataululla. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on kuitenkin tarve myös sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrän nopeammalle kehitymiselle. Asukaslukuun suhteutettu sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrä Suomessa on viime aikojen kasvusta huolimatta vielä hyvin pieni verrattuna moniin muihin EU-maihin.

Edellisen perusteella olisi tärkeää harkita keinoja myös sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintojen vauhdittamiselle.

Kunnioitavasti

Tuukka Heikkilä

Asiantuntija

Heikki Lindfors

Asiantuntija

Energiateollisuus ry

Heikkilä Tuukka  
Energieoteollisuus ry