

Tuukka Heikkilä  
8.10.2021

Viite: Lausuntopyyntö 4.10.2021 luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta (Dnro VN/13219/2021)

## **Lausunto: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikossa mainitusta esityksestä. 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. Sähkön tuotannon CO<sub>2</sub> -päästöt pienentyvät nopeasti eurooppalaisen päästöhinnon ja teknologisen kehityksen kirittämänä. Näin ollen myös sähköajoneuvojen laskennalliset päästöt pienentyvät. Suomessa on lähi-vuosina 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 maailmanlaajuisia 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.

### **ESITYKSEN SISÄLTÖ**

Esityksessä on aivan oikein tunnistettu vielä toistaiseksi jatkuva tarve tukea erityisesti sähköajoneuvojen yleistymistä. RRF-elpymisvälineellä katettava tukiosuus on perusteltua osoittaa suurimmat päästövähennykset tuottaville täyssähköautoille.

Lukuisten muiden EU-maiden kokemuksista on selkeästi nähtävissä, että sähköautojen osuus on suurin niissä maissa, joissa hankintaa tuetaan. Tällä tosiasialla voi perustellusti kyseenalaistaa esityksestäkin löytyvän ajattelutavan, jonka mukaan sähköautoja ostettaisiin lähes yhtä paljon ilman tukea.

On ilmeistä, että esityksen mukainen täyssähköisten henkilöautojen hankintatuki tulee loppumaan kesken jo ensi vuonna 2022. Tämän toteutuminen toisi ei-toivottavan epäjatkuvuuskohdan ja aiheuttaisi epävarmuutta auton hankintaa pohtiville. Kannustamme harkitsemaan jo nyt pitkäjänteisempää ja ennustettavampaa tukipolitiikkaa.

Kuten esityksessä todetaan, teknologinen kehitys johtaa todennäköisesti siihen, että täyssähköautojen hankintaa ei tarvitse enää kovin montaa vuotta tukea. Toisaalta hankintatuella vaikutetaan oleellisesti siihen, mikä on täyssähköautojen markkinaosuus kyseisellä ajanhetkellä. Markkinaosuus

olisi tuolloin pienempi, jos hankintatukea ei olisi. Pienemmällä markkinaosuudella on negatiivinen vaikutus siihen, miten paljon sähköisen liikenteen innovaatioita ja kestäväää liiketoimintaa Suomeen syntyy.

Hankintatuki on perusteltu myös siksi, että se latauspalveluiden kysynnän kautta pienentää tarvetta tukea latausinfraa. Näin ollen samalla mahdollistetaan sen hetken aikaistaminen, että latausinfraa 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.

Raskaan akkusähköisen liikenteen osalta esitys on mitä ilmeisimmin laadittu yhteistyössä viimeisimmät tiedot kehityksestä omaavien asiantuntijoiden kanssa. Toisaalta esitetyt akkukapasiteetti- ja kokonaisuusmassarajat eivät ole paras mahdollinen hankintatuen peruste. Tarkoituksenmukaisempaa olisi, jos rajat asetettaisiin hyötykuorman ja ajokantaman perusteella, jotta tuki ohjautuisi edistyneimmille ja energiatehokkaimmille ratkaisuille.

On syytä luoda myös nykyistä selkeämpi tulevaisuudenkuva kaasuautoilulle. Esityksessä on mukana konversiotuki kaasuautoille, mutta ei hankintatukea uusille kaasuhenkilöautoille. 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.

## **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.

Lisätietoja asiassa antaa asiantuntija Tuukka Heikkilä, 040 828 1570, [tuukka.heikkila@energia.fi](mailto:tuukka.heikkila@energia.fi)