Tuukka Heikkilä
25.10.2018

Eduskunnan työ- ja elinkeinojaosto
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Viite: Lausuntopyyntö, HE 123/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019

Lausunto sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurin kehityshaasteista (talousarvion pääluokka 31)

Eduskunnan työ- ja elinkeinojaosto on pyytänyt lausuntoa otsikossa mainitusta esityksestä. Kiitämme mahdollisuudesta lausua näkemyksemme ja toteamme lausuntonamme seuraavaa:

YLEISTÄ

Liikenteen sähköistyminen on globaalisti kasvava trendi, jossa Suomen on oltava aktiivisesti mukana. Liikenteen sähköistämisellä saavutetaan EU:n Suomelle asettamia taakanjakosektorin CO_2 -päästövähennystavoitteita ja parannetaan erityisesti kaupunkien ilmanlaatua. Myös tehokkaimmin päästöjä vähentävät biokaasun tuotantotavat, kuten jätepohjainen tuotanto, ovat potentiaalisia korvaamaan varsinkin pitkän matkan laiva- ja lentoliikenteen 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 maailmanlaajuista kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiselle luodaan asianmukaiset puitteet Suomessa.

Sähkö on käyttövoimana erinomainen siinä, että sen tuotannon CO_2 -päästöjen jatkuvasti pienentyessä myös sähköajoneuvojen laskennalliset päästöt pienentyvät ajoneuvoa vaihtamatta. Jokainen merkittävä sähköautojen valmistaja myös pyrkii keräämään käytetyt akut talteen ja niitä hyödynnetäänkin jo nyt 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. Kaikkiin akkujen elinkaaren vaiheisiin löytyy Suomesta osaamista jo nykyään.

Biokaasun suurimmat hyödyt taas saadaan, kun käytetään mahdollisimman tehokkaasti päästöjä sitovia tuotantotapoja. Ensisijaisesti biokaasua tulisi kuitenkin käyttää niissä pitkien matkojen käyttökohteissa, joissa sähkö ei ole käyttövoimana vielä realistinen vaihtoehto, sillä näistä kahdesta vain sähkö on paikallisesti päästötön.

ESITYKSEN SISÄLTÖ

Energiateollisuus haluaa nostaa talousarviosta esille muutamia huomioita:

Päästöttömille henkilöautoille varattu hankintatuki on huomattavan pieni. Mikäli nykyistä tukitasoa (2 000 euroa per täyssähköauto) aiotaan nostaa, tulisi tuen kokonaissummaa kasvattaa vastaavasti. Esimerkiksi Ruotsissa on ollut 1.7.2018 alkaen 60 000 SEK hankintatuki päästötöntä henkilöautoa kohden.

On huomattava, että talousarvioesityksessä ehdotettavat uudet toimet liikenteen päästöjen vähentämiseksi eivät vastaa sitä päästövähennysten kunnianhimon tasoa, joka Suomella tulisi olla.

Sähköisen henkilöautoliikenteen vaatiman julkisen latausinfrastruktuurin kehittyminen on pääosin kiinni autojen yleistymisestä. Kun autoja tulee markkinoille, rakentavat latausoperaattorit myös infrastruktuuria. Sähköisen liikenteen infrastruktuurin rakentamisessa on kuitenkin pullonkauloja, joihin tukea ja toimia tulee kohdentaa. Tässä suhteessa talousarvioesitys on hyvä.

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

Valitettavasti kuitenkin yleensä liityntäpysäköintien toteutus on käytettävyyden kannalta heikko, kuten niiden sijainti ahtaiden ajoväylien päässä, alimmassa kellarikerroksessa (Matinkylä) tai jopa puolen kilometrin päässä juna-asemalta ilman sääsuojaa välissä (Kivistö).

YHTEENVETO

Yleisesti ottaen on tärkeää, että lainsäädäntö tukee Suomessa mahdollisimman vähäpäästöisen liikenteen mahdollistavan infrastruktuurin kehittymistä nopealla aikataululla. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on kuitenkin tarve myös sähkö- ja biokaasuajoneuvojen määrän nopeammalle kehittymiselle. Esimerkiksi asukaslukuun suhteutettu täyssähköautojen määrä Suomessa on viime aikojen kasvusta huolimatta vielä hyvin pieni verrattuna moniin muihin EU-maihin.

Edellisen perusteella olisi tärkeää harkita keinoja myös sähkö- ja biokaasuajoneuvojen hankintojen vauhdittamiselle. Ottaen huomioon, että esimerkiksi tuore sähköauton hankintatuki voidaan myöntää vain yksityishenkilölle, olisi erityisesti työsuhdeajoneuvojen verotuksen kehittäminen tehokas keino, joka toisi suhteellisen nopeasti tarjontaa myös käytettyjen sähkö- ja biokaasuajoneuvojen markkinoille. Positiivisia kokemuksia onnistuneesta ohjauspolitiikasta löytyy mm. Alankomaista ja Ruotsista.

Lisätietoja asiassa antaa asiantuntija Tuukka Heikkilä, 040 828 1570, tuukka.heikkila@energia.fi