Suomen ympäristökeskus SYKE
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

5.10.2022 SYKE/2022/1859

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Lausuntopyyntö 29.9.2022

HE 171/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Suomen ympäristökeskuksen kirjallinen asiantuntijalausunto

Suomen ympäristökeskus (SYKE) kiittää eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta lausua vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintojen tukemisesta. SYKE kannattaa esitystä sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen osalta, mutta nostaa esille kaasun käytön ja siihen liittyen kaasukäyttöisten autojen ongelmakohtia. SYKE toteaa, että kaasukäyttöisten autojen tukemisen järkevyyttä kannattaa vielä harkita uudelleen, koska kaasukäyttöisten autojen edistämisen edellytykset ovat muuttuneet Venäjän Ukrainassa käymän sodan ja siitä seuranneen maakaasun niukkuuden seurauksena.

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 hankkimista on perusteltua tukea esitetyllä tavalla teknologian ja sitä palvelevan infrastruktuurin kehittämiseksi.

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 ovat vähentyneet 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.

- Toisaalta kaasu on ollut vahvasti mukana fossiilittoman liikenteen tiekartassa, ja biokaasun tuotantopotentiaalin vuoksi se voi olla 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 tähtäimellä 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 jopa ennakoitua nopeampaa.

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

Lausunnon vastuuvalmistelija oli kehittämispäällikkö Ari Nissinen, ja muut valmistelijat olivat johtaja Jyri Seppälä, johtaja Mikael Hildén, palvelujohtaja Jorma Jantunen ja erikoistutkija Susanna Horn.

Tiedoksi Suomen ympäristökeskuksen kirjaamo