Patrik Gayer
4.5.2021

Teslan asiantuntijalausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Asiantuntijalausunto Eduskunnan talousvaliokunnalle, 4.5.2021

Tesla kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden lakien muuttamisesta. Tesla tukee esityksen taustalla olevan EU-direktiivin tavoitteita ja uskomme esityksen olevan uskottava tapa täyttää kyseiset tavoitteet.

Yhdellä avainalueella ehdotus ei kuitenkaan vastaa Euroopan parhaita käytäntöjä. Lisäämällä liikennesähkö jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin, kuten on tehty mm. Alankomaissa, olisi mahdollista saavuttaa EU:n ja kansalliset tavoitteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehokkaammin samalla parantaen merkittävästi latauspisteiden liiketoiminnan edellytyksiä ilman tarvetta valtion rahoitukselle. Lisäksi se antaisi polttoainetoimittajille lisävaihtoehdon velvoitteidensa täyttämiseksi.

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmään

Niin kuin hallituksen esityksessä todetaan, antaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001 uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, RED II, jäsenmaille mahdollisuuden sisällyttää uusiutuva liikennesähkö direktiivin kansallisiin soveltamismekanismeihin liikenteen uusiutuvan energian velvoitteiden täyttämiseksi.

Hallituksen esityksessä lisätään kuitenkin biokaasu ja sähköiset polttoaineet jakeluvelvoitteeseen. Tämä johtaa tilanteeseen, jossa suomalainen järjestelmä suosii nestemäisiä biopolttoaineita, biokaasua ja sähköisiä polttoaineita muiden liikenteen uusiutuvien energiamuotojen kustannuksella, joista uusiutuva liikennesähkö on ainoa nollapäästöinen polttoaine ja määrällisesti merkittävin nyt ja etenkin tulevaisuudessa.

Maailmalta löytyy esimerkkejä järjestelmistä, joissa RED II-direktiivin velvoitetuille osapuolille, eli polttoaineen toimittajille, annetaan monipuolisemmat vaihtoehdot sallimalla muidenkin kuin biopolttoaineiden käytön heille asetettujen velvoitteiden täyttämiseksi. Liikennesähkön lisääminen vaihtoehtovalikoimaan tuottaisi uuden ja merkittävän rahoituslähteen liikenteen sähköistymisen tukemiseksi ja siten liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

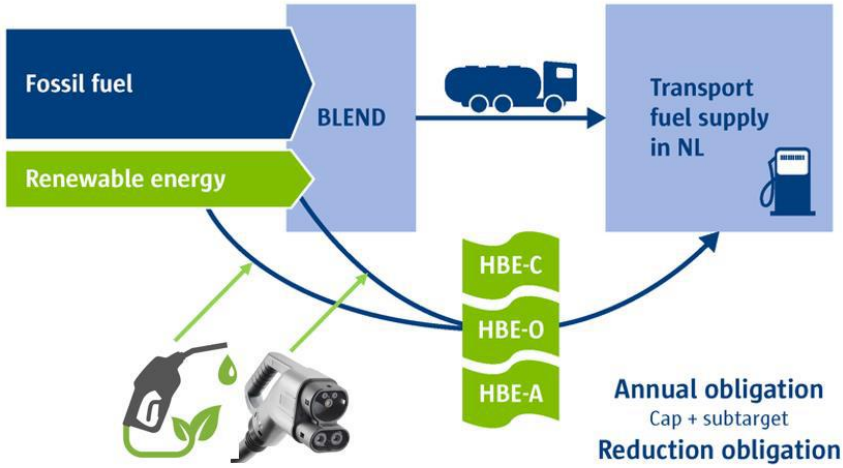
Hyvitysjärjestelmä (engl. credit mechanism) voi olla avainasemassa tasapuolisten toimintaedellytysten luomisessa sähköautoille tuotetun uusiutuvan sähkön ja

sekoitettujen biopolttoaineiden välille, mikä mahdollistaa polttoainetoimittajille kustannustehokkaimman tavan täyttää RED II -velvoitteet. Suoraviivainen tapa sisällyttää sähkö osaksi järjestelmää on antaa tieliikenteen ajoneuvoille tarkoitettujen latauspisteiden käyttäjien osoittaa kuinka monta kilowattituntia he ovat toimittaneet tieliikenteen ajoneuvoille kalenterivuoden aikana, ja muuntaa nämä kilowattitunnit hyvityksiksi (engl. credits).

Uusiutuvan liikennesähkön integrointi osaksi jakeluvelvoitejärjestelmää

RED II antaa suuntaviivoja siitä, miten sähkö voidaan integroida jakeluvelvoitteisiin. Ajoneuvoihin toimitettavan sähkön määrä kerrotaan uusiutuvien energialähteiden kansallisella osuudella sähköntuotannossa (noin 50% Suomessa) ja kerrotaan kertoimella 4 liikennekäytössä olevien uusiutuvien energialähteiden paremman hyötysuhteen huomioimiseksi. Tämän yhtälön tuloksena saatava uusiutuva energiamäärä voidaan myydä edelleen polttoaineen toimittajille heille asetettujen velvoitteiden täyttämiseksi.

Useat Euroopan maat, kuten Saksa ja Alankomaat, käyttävät tällä hetkellä tämän tapaista järjestelmää. Alankomaiden järjestelmän perusteet on esitetty oheisessa kuvassa.



Osana RED II:n toimeenpanoa yhä useampi jäsenvaltio aikoo integroida liikennesähkön heidän paikallisiin mekanismeihinsa.

Saksa suunnittelee nykyisen järjestelmän merkittävää uudistamista. Uudistuksen jälkeen Saksan järjestelmä muistuttaa monin tavoin Alankomaiden, mutta tärkeällä lisäominaisuudella. Vuodesta 2022 eteenpäin Saksaa mahdollistaa myös kotilatauksen sisällyttämisen osaksi järjestelmää. Sähköautojen omistajille toimitetaan oletusarvoiset kWh-hyvitykset samalla, kun kolmannet osapuolet voivat toimia näiden hyvitysten aggregaattoreina ja myydä hyvityksiä edelleen polttoaineen toimittajille. Tämä on toinen keskeinen mekanismi liikenteen sähköistämisen edistämiseksi.

Myös Ranska ja Belgia aikovat sisällyttää sähkön tuleviin velvoitteisiin polttoaineen toimittajille.

Vastaavanlaisia järjestelmiä on myös Kaliforniassa (ensimmäinen lainkäyttöalue, jossa tämän tapainen mekanismi otettiin käyttöön ja se on tähän asti kunnianhimoisin) ja Isossa-Britanniassa.

Hyödyt liikennesähkön lisäämisessä jakeluvelvoitejärjestelmään

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmään edistäisi liikenteen sähköistymistä ja siten päästöjen vähenemistä valtiolle budjettineutraalilla tavalla lisäten samalla yksityisen sektorin resursseja näiden tavoitteiden edistämiseen.

Liikennesähkön lisäämistä jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin on käsitelty AFRY Management Consulting Oy:n (jäljempänä AFRY) Työ- ja elinkeinoministeriölle tekemässä selvityksessä *Jakeluvelvoitteen laajentaminen* (raportin tunnus VN/3364/2020). Selvitystä on hyödynnetty hallituksen esityksen valmistelussa ja ilmeisesti selvityksen suositusten perusteella liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin on päätetty jättää esittämättä. AFRY:n selvityksen johtopäätökset liikennesähköstä ovat kuitenkin luonteeltaan suppeat.

Selvityksessä todetaan, että liikennesähköä ei esitetä sisällytettäväksi jakeluvelvoitteeseen, koska sillä ei saavutettaisi päästöhyötyjä. Tämä johtopäätös on kuitenkin virheellinen. Liikennesähkön lisääminen vaihtoehdoksi polttoaineen toimittajille velvoitteiden täyttämiseksi vähentäisi liikennesähkön toimituskustannuksia parantaen näin ollen latauspisteiden liiketoimintaedellytyksiä ja alentaen sähköautolla ajamisen kustannuksia.

Toisena positiivisena ulkoisvaikutuksena liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin myös vähentäisi painetta osoittaa valtion varoja erilaisten tukimekanismien kautta vastaavanlaisiin latauspisteinfrastruktuurihankkeisiin.

Lisäksi AFRY:n selvityksessä todetaan, että jakelijan määrittely olisi liikennesähkön kohdalla haastavaa, koska suuri osa latauksista tapahtuu julkisen latausinfrastruktuurin ulkopuolella esimerkiksi auton käyttäjän kotona. Kuten yllä kuvatut esimerkit Alankomaista, Saksasta, Iso-Britanniasta ja Kaliforniasta osoittavat on eri malleissa onnistuneesti integroitu liikennesähkö jakeluvelvoitetta vastaaviin järjestelmiin.

Selvityksessä esitetään myös huoli siitä, että liikennesähkön mukaan ottaminen jakeluvelvoitteeseen edellyttäisi järjestelmän rakennemuutosta, koska sen pitäisi mahdollistaa sertifikaattien luomisen liikennesähköstä. Liikennesähkön lisääminen järjestelmään vaatisi toki valmistelutyötä mutta kuten esimerkit eri maiden olemassa olevista ja valmistelun alla olevista järjestelmistä osoittavat, ei sähkön lisääminen velvoitteeseen aiheuta suhteetonta hallinnollista taakkaa. Lisäksi hallituksen esityksessä

esitetään jo nyt mahdollisuus nestemäisten polttoaineiden jakelijoille hyödyntää biokaasua velvoitteensa täyttämiseen tekemällä sopimuksia biokaasun jakelijoiden kanssa. RED II:n suuntaviivoja hyödyntäen uusiutuvan liikennesähkön lisääminen ei lisäisi hallinnollista taakkaa olennaisesti. Tämän politiikkainstrumentin hyödyt ovat selkeästi kustannuksia suuremmat.

Yhteenveto

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin antaisi polttoaineen tuottajille lisävaihtoehdon velvoitteensa täyttämiseksi ja toisi lisätuloja liikenteen sähköistämiseen, aiheuttamatta kuitenkaan valtiolle lisäkustannuksia.

Pidämme valitettavana, että valmistelutyössä on ohitettu tämä merkittävä ja valtiolle budjettineutraali keino edistää hallitusohjelmassa ja tuoreissa poliittisissa strategia-asiakirjoissa linjattu tahtotila päästöjen merkittävästä vähentämisestä. Suosittelemme eduskuntaa edellyttämään hallitukselta tarkemman selvityksen tekemistä liikennesähkön lisäämisestä jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin.

Olemme mielellämme käytettävissä mahdollisten tietopyyntöjen tai kysymysten vastaamisessa.

Helsinki 4.5.2021

Teslan puolesta,
Patrik Gayer
Pohjoismaiden yhteiskuntasuhdepäällikkö
pgayer@tesla.com
+358 40 722 6644