Sähköautoilijat ry:n asiantuntijalausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden lakien muuttamisesta.

Sähköautoilijat ry:n näkemyksen mielestä hallituksen liikennepolitiikka yleisesti ja kyseinen hallituksen esitys erityisesti ei tarpeeksi laajasti huomioi liikenteen sähköistymisen potentiaalia Suomen tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Samalla kun Suomi uudistaa jakeluvelvoitejärjestelmäänsä ja lisää sen piiriin biokaasun ja sähköiset polttoaineet, olisi luonnollista myös lisätä vähäpäästöisin liikennepolttoaine, eli liikennesähkö, sen piiriin.

Euroopasta löytyy esimerkkejä maista, joissa liikennesähkö on otettu mukaan järjestelmään ja vielä useampia, joissa RED II -direktiivin toimeenpanon myötä liikennesähkö lisätään jakeluvelvoitetta vastaaviin sääntelykehikkoihin.

Liikennesähkön lisääminen parantaisi latauspisteoperaattoreiden liiketoimintaedellytyksiä markkinaehtoisesti tilanteessa, jossa Suomen sähköautokanta kasvaa nopeasti ja tarve latauspisteille niin ikään kasvaa nopeammin kuin ikinä aikaisemmin. Pitkäjänteisesti kannattavan liiketoiminnan mahdollistaminen on valtiovallalta tehokkaampi tukikeino kuin suorien infrastruktuuritukien jakaminen, joiden vaikutus rajoittuu rakentamiskustannusten tukemiseen.

Suomen sähköautokannan kasvu on hitaampaa kuin monissa muissa Euroopan maissa. Vaikka latausinfrastruktuuri ei ole yhtä merkittävä este kuluttajien siirtymiselle täyssähköautoihin kuin hinta, on ns. ”latausahdistus” kuitenkin tekijä, joka vaikuttaa pitkien etäisyyksien maassa kuten Suomessa.

Liikenteen sähköistymisen hyödyntämätön potentiaali

Hallituksen esityksessä lisätään biokaasu ja sähköiset polttoaineet jakeluvelvoitteen piiriin. On ilmiselvää, että molempien polttoaineiden realistinen potentiaali tieliikenteen päästöjen vähentäjänä on selkeästi rajatumpi kuin liikennesähkön. Autoteollisuuden merkittävät toimijat ovat tekemässä tai ilmoittaneet tekevänsä kymmenien miljardien investointeja sähköautojen tuotantokapasiteettiin. Pelkästään Euroopassa on suunnitteilla yli 20 merkittävää sähköautoakkutehdasta, joiden tuotanto alkanee ennen vuotta 2025. Edes lähes vastaavan tason sitoutumisia ei ole olemassa minkään muun teknologian kohdalla. Biokaasu- ja vetyteknologia voivat olla varteenotettavia

vaihtoehtoja raskaassa liikenteessä, jonka sähköistyminen etenee hitaammin, mutta henkilöautojen kohdalla ne ovat todella marginaalisia. Voi siis todeta, että autoteollisuus ja sitä kautta henkilöautoliikenne on jättämässä ilmaston ja ympäristön näkökulmasta lähtökohtaisestikin haitallisimman teknologian, eli polttomoottorin, historiaan.

Demos Helsinki ja Tampereen yliopiston tutkijat tuottivat Sähköautoilijat ry:n tilauksesta raportin ”Suomen täyssähköautokannan kasvu ja päästövähennykset – Politiikkaoppeja verrokkimaista” huhtikuussa 2021. Raportissa hahmotetaan miltä Suomen sähköautokannan kehitys voisi näyttää, jos Suomessa otettaisiin käyttöön vastaavia politiikkatoimia kuin Norjassa, Ruotsissa tai Alankomaissa ja millaiset päästövähennykset sitä kautta olisivat mahdollisia.

Täyssähköautojen määrän kasvu on ollut monissa Euroopan maissa erittäin nopeaa ja niiden osuus myydyistä autoista on kasvanut kiivaasti erilaisten politiikkatoimien siivittämänä. Maavertailu osoittaa, että jos Suomessa otettaisiin soveltuvilta osin käyttöön samanlaisia politiikkatoimia, täyssähköautokannan kehitys voisi olla huomattavasti nopeampaa kuin Fossiilittoman liikenteen tiekartan perusennusteessa, mikä mahdollistaisi merkittävästi isompia päästövähennyksiä kuin nykyisillä toimilla tullaan saavuttamaan.

Yhteenveto

Liikennesähkön lisääminen vaihtoehdoksi polttoaineen toimittajille velvoitteiden täyttämiseksi vähentäisi liikennesähkön toimituskustannuksia parantaen näin ollen latauspisteiden liiketoimintaedellytyksiä ja alentaen sähköautolla ajamisen kustannuksia.

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin myös vähentäisi painetta osoittaa valtion varoja erilaisten tukimekanismien kautta vastaavanlaisiin latauspisteinfrastruktuurihankkeisiin.

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteen piiriin on kansainvälisen kokemuksen (mm. Alankomaat) perusteella selkeästi toimi, joka edesauttaisi liikenteen sähköistymistä ja sitä kautta vähentäisi tieliikenteen päästöjä tehokkaasti ja valtiolle kustannusneutraalilla tavalla.

Helsinki 11.5.2021

Sähköautoilijat ry:n puolesta,
Kirsi Immonen
Puheenjohtaja
kirsi@sahkoautoilijat.fi
+358 401750589

Lähteet:

Demos Helsingin ja Tampereen Yliopiston tutkijoiden tekemä raportti:
Suomen täyssähköautokannan kasvu ja päästövähennykset – Politiikkaoppeja verrokkimaista https://sahkoautoilijat.fi/tutkimusraportti/

Transport & Environment -kansalaisjärjestön raportti uusiutuvan liikennesähkön lisäämisestä kansallisiin jakeluvelvoitejärjestelmiin:
Using renewable electricity in transport to meet RED targets
https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_10_Renewable_electricity_in_the%20RED_final.pdf