

Asia: VN/8757/2019

## **Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden muiden lakien muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1) Hallituksen esityksen keskeiset ehdotukset**

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.

#### **2) Hallituksen esityksen vaikutukset**

Yhdellä avainalueella ehdotus ei kuitenkaan vastaa Euroopan parhaita käytäntöjä. Lisäämällä liikennesähkö jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin, kuten on tehty mm. Alankomaissa, näemme mahdollisuuden saavuttaa EU:n ja kansalliset tavoitteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehokkaammin samalla parantaen merkittävästi latauspisteiden liiketoiminnan edellytyksiä ilman tarvetta valtion rahoitukselle.

#### **3) Kommentit lakiehdotuksiin ja niiden perusteluihin**

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmään

Niin kuin luonnoksessa hallituksen esitykseksi todetaan, antaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001 uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, RED 2, jäsenmaille mahdollisuuden sisällyttää uusiutuva liikennesähkö direktiivin kansallisiin soveltamismekanismeihin liikenteen uusiutuvan energian velvoitteiden täyttämiseksi.

Suomi näyttää kuitenkin aikovan lisätä vain biokaasun ja sähköiset polttoaineet biopolttoaineiden lisäksi jakeluvaihtoehtoon. Näin tekemällä suomalainen järjestelmä suosii näitä polttoaineita muihin liikenteen uusiutuviin energiamuotoihin verrattuna, joista sähkö on määrällisesti merkittävin.

Maailmalta löytyy esimerkkejä järjestelmistä, joissa RED 2-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 2 -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).

Liikennesähkön integrointi osaksi jakeluvaihtoehtojärjestelmää

RED 2 -direktiivi antaa suuntaviivoja siitä, miten sähkö voidaan integroida jakeluvaihtoehtoihin. 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.

Osana RED 2 -direktiivin 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 aikoo 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. Voimme antaa lisätietoja näistä järjestelmistä pyynnöstä, mutta ne eivät näytä olevan niin helposti sovellettavissa Suomen järjestelmään.

Hyödyt liikennesähkön lisäämisessä jakeluelvoitejärjestelmään

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

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

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

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

Lisäksi 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 jakeluelvoitetta vastaaviin järjestelmiin.

Selvityksessä esitetään myös huoli siitä, että liikennesähkön mukaan ottaminen jakeluvelvoitteeseen edellyttäisi rakennemuutosta järjestelmään, koska järjestelmän 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, itse asiassa merkittävästä pienempää taakkaa kuin nykyisessä jakeluvelvoitteessa. Tämän politiikkainstrumentin hyödyt ovat selkeästi kustannuksia suuremmat.

#### 4) Muut kommentit esitykseen

Yhteenveto

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin laajentaisi mahdollisuuksia polttoaineen tuottajille täyttää velvoitteensa ja toisi lisätuloja liikenteen sähköistämiseen aiheuttamatta kuitenkaan valtiolle kustannuksia.

Pidämme valitettavana, että valmistelutyössä on ohitettu tämä merkittävä ja valtiolle budjettineutraali keino edistää, niin hallitusohjelmassa, kuin tuoreissa poliittisissa strategia-asiakirjoissa – Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja Kansallinen akkustrategia – osoitetuissa poliittisessa tahtotilassa. Suosittelemme hallitukselle tarkemman selvityksen tekemistä aiheesta liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin, ottaen huomioon toimenpiteen laajemmat ilmastopoliittiset hyödyt, eli liikenteen sähköistymisen ja siten päästöjen vähenemisen.

Gayer Patrik  
Tesla - Pohjoismaiden yhteiskuntasuhdepäällikkö