

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tesla kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Tesla tukee hallituksen tilannekuva-arviota ilmastonmuutoksen muodostamasta uhasta sekä tarvittavien toimenpiteiden laajuudesta. Liikenteen kasvihuonepäästöjen dramaattinen vähentäminen on tärkeää ja tiekartan tavoitteet ovat täysin realistiset.

Toimenpiteet liikenteen sähköistymisen edistämiseksi eivät kuitenkaan kaikilta osin heijasta kunnianhimoisia tavoitteita, jos asiaa tarkastelee eurooppalaisessa viitekehyksessä. Suomen korkea fossiilittoman energian osuus sähköntuotannossa yhdistettynä viime vuosikymmenien sähköautoteknologian kehitykseen sekä kansainvälisten autonvalmistajien vahvoihin signaaleihin panostuksistaan teknologiaan takaavat, että liikenteen sähköistyminen tulee olemaan avainroolissa liikenteen päästöjen vähentämisessä etenkin lähitulevaisuudessa. Suomella on korkean teknologisen osaamisen, innovaatiokulttuurin sekä mineraaliesiintymiensä takia erittäin hyvät mahdollisuudet nousta sähköistymisen suurvallaksi poliittisen tahdon siihen löytyessä.

Esittelemme lausunnossa pieniä muutoksia tiekarttaan, jotka edistäisivät tiekartan tavoitteita lisäämättä kuitenkaan kustannuksia. Ehdotamme seuraavia muutoksia:

1. Täyssähköautojen hankintatuen hintakaton sitominen toimintasäteeseen hyödyllisyyden ja päästöjen vähentämisen tukemiseksi ylellisyyden sijaan

2. Hankintatuen kokonaisbudjetin korottaminen markkinahäiriöiden välttämiseksi
3. Nollapäästöisten autojen vapauttaminen autoverosta
4. Liikennesähkön lisääminen jakeluvervoitteen piiriin latausinfrastruktuurin kehittämiseksi budjettineutraalisti

Teslasta

Teslan tavoitteena on nopeuttaa maailman siirtymistä kestäväan energiaan. Tesla perustettiin vuonna 2003 ja se suunnittelee, valmistaa ja markkinoi täysin sähkökäyttöisiä ajoneuvoja ja ratkaisuja uusiutuvan energian tuottamiseen ja varastointiin, jotka yhdessä luovat kestäväan ekosysteemin. Sähköautojen valikoima on riittävä korvaamaan fossiililla moottoreilla valmistetut ajoneuvot ja jokainen uusi Tesla-sukupolvi on askel lähemmäs sähköautojen demokratisoitumista.

Tesla tarjoaa kolme sähköautomallia Euroopassa: Model S, Model X ja Model 3, jotka kaikki tarjoavat korkeimman mahdollisen turvallisuuden ja toiminnallisuuden, sekä ympäristötietoisten perheiden ja yritysten vaatimat nollapäästöt. Tesla on keskittynyt tekemään sähköautoista yhä edullisempia yhä useammille ihmisille, mikä nopeuttaa siirtymistä puhtaaseen liikenteeseen ja uusiutuvan energian tuotantoon.

Täyssähköautojen markkinaosuus Suomessa suhteettoman pieni

Vuosi 2020 oli monella tapaa sähköautojen läpimurtovuosi myyntilukujen valossa ympäri Eurooppaa. Norjassa yli puolet uusista autoista oli täyssähköautoja, Islannissa yli 25% ja Hollannissakin enemmän kuin joka viides. Pohjoismaissa myytiin yhteensä noin 641 000 autoa, joista noin 121 000 oli täyssähköautoja, eli noin 19 %. Suomessakin nähtiin mer

Nollapäästöisten täyssähköautojen osuus sähköautoista on Suomessa valitettavan alhainen. Sähköautojen (ml. lataushybridit) osuus Suomessa myydyistä autoista oli viime vuonna yhteensä 19 %, mikä on Pohjoismaisessa vertauksessa tyydyttävä luku vastaavien lukujen ollessa Islannissa 45 %, Norjassa 81 %, Ruotsissa 31 % ja Tanskassa 16 %. Päästövähennystavoitteiden näkökulmasta

Suomessa myydään kuitenkin suhteettoman paljon lataushybridejä, viime vuonna jopa 75 % myydyistä sähköautoista oli lataushybridejä. Ottaen huomioon alati vahvistuvan tieteellisen käsityksen lataushybridien todellisista päästöistä, on tämä kehitys nähtävä huolestuttavana. Transport & Environment-järjestön marraskuussa 2020 julkaistun tutkimuksen mukaan lataushybridien päästöt ovat optimaalisessakin testausympäristössä 28–89 % korkeammat kuin mainostetaan.

Yleisesti esitetty väite on, että lataushybridit ovat tärkeitä siirtymisvaiheessa kokonaan sähköistettyyn liikenteeseen. Tiekartassakin esille nostettu tosiasia Suomen hitaasti, noin 20 vuodessa, uusiutuvasta autokannasta kuitenkin tekee tästä väittämästä käytännössä yhteensopimattoman tiekartan keskeisen tavoitteen kanssa. Täysin päästötön liikenne vuonna 2045 edellyttäisi, että jokainen vuodesta 2025 eteenpäin myyty lataushybridi pitäisi romuttaa etuajassa.

Lukuiset kyselytutkimukset kertovat, että yksi suurimmista esteistä täyssähköauton hankinnalle on hinta. Yllä mainituista syistä on ensiarvoisen tärkeää, että liikenteen sähköistymisen kannusteita suunniteltaessa ei vain katso sinänsä tärkeää hintaeroa sähköautojen ja polttomoottoriautojen välillä. On keskeistä myös varmistaa politiikkatoimien johtavan tilanteeseen, jossa kuluttajia enenevässä määrin kannustetaan nollapäästöisten täyssähköautojen hankintaan lataushybridien sijaan. Käytännössä tämä tarkoittaa mahdollisimman pienien hintaerojen varmistamista suorien kannustimen ja verotuksen kautta. Usea kuluttaja valitsee juuri täyssähköauton ja lataushybridin välillä ja päästövähennysten näkökulmasta olisi tärkeä varmistaa, että politiikkatoimien muodostama kokonaisuus kannustaa kuluttajaa tekemään mahdollisimman vähäpäästöisiä valintoja. Monessa maassa lataushybridit on päätetty kokonaan poistaa kannustinjärjestelmien piiristä ja Suomen tulisi harkita samaa omaa politiikkakokonaisuutta valitessaan.

Täyssähköautojen hankintatuen hintakatton sitominen toimintasäteeseen hyödyllisyyden ja päästöjen vähentämisen tukemiseksi ylellisyyden sijaan

Nykyiselle täyssähköautojen hankintatuella on määritelty 50 000 euron hintakatto. Käytännössä hintakatto sulkee epäsuorasti pois pitkien toimintasäteiden sähköautot, joilla on luonnollisesti suurin päästövähennysvaikutus, samalla kuin valtio kuitenkin subventoi autoja, joiden faktuaaliset päästövähennykset ovat lyhyiden toimintasäteiden takia suhteellisen pieniä mutta, joissa voi olla tuhansien eurojen edestä ylellisiä lisävarusteita.

Pitkän toimintasäteen sähköautot ostavat ihmiset korvaavat todennäköisemmin polttomoottoriauton ostamallaan sähköautolla ja heidän autonsa on todennäköisesti kotitalouden ainoa auto. Tiedot kehittyneemmiltä markkinoilta osoittavat, että pitkän toimintasäteen sähköautoilla on korkeampi vuosimittarilukema, syrjäyttäen näin ollen enemmän polttomoottorikilometrejä, hiilidioksidia ja öljyä ja nopeuttaen siirtymää kohti fossiilitonta liikennettä.

Tuoreen kyselytutkimuksen mukaan suomalaisten kuluttajien tärkein syy olla ostamatta sähköautoa on hinnan jälkeen rajallinen toimitusaste.

Edellä mainituista syistä esitämme, että Suomi, Kalifornian ja Kiinan tapaan painottaisi toimitusastetta sähköautotukipolitiikassaan. Suhteellisen yksinkertainen tapa tämän toteuttamiselle olisi hintakaton sitominen viralliseen WLTP-toimitusasteeseen. Yksinkertainen vaihtoehto olisi esimerkiksi seuraavan kaavan mukainen hintakatto: 20 000 € + (WLTP toimitusaste x 80).

Toimitusasteeseen sidotulla hankintatukihintakatolla Suomi kannustaisi kuluttajia valitsemaan mahdollisimman pitkän toimitusasteen nollapäästöisiä autoja, vähemmän hyödyllisten autojen sijaan. Tämän tapaisella yksinkertaisella muutoksella puututtaisiin myös monessa mielipidekyselyssä esille nousseeseen kuluttajien huoleen täyssähköautojen lyhyistä toimitusasteista ja kannustettaisiin autojen valmistajat panostamaan maksimaaliseen ilmastohyötyyn autojen valmistamisessa pienellä budjettivaikutuksella.

Hankintatuen kokonaisbudjetin korottaminen markkinahäiriöiden välttämiseksi

Siirtyminen sähköiseen liikenteeseen edellyttää vakaata ja ennakoitavaa kannustinpolitiikkaa pitkällä ja lyhyellä aikavälillä.

Tesla kannattaa tiekartan toimenpidettä täyssähköautojen hankintatuen korottamisesta. Hankintatuen korotus yhdistettynä nopeasti kasvavaan täyssähköautojen tarjontaan ja kehittyvään teknologiaan voi johtaa merkittävään kasvuun täyssähköautomarkkinassa. Esimerkiksi Ruotsissa täyssähköautojen myynti melkein tuplaantui vuodesta 2019 vuoteen 2020. Vastaavanlainen tilanne Suomessa voisi johtaa hankintatuella varatun kokonaismäärärahan (6 M€/vuosi) riittämättömyyteen aiheuttaen näin merkittävän markkinahäiriön.

Tämän tilanteen välttämiseksi ja vakauden luomiseksi kuluttajille ja valmistajille Suomen tulisi, mm. Ranskan ja Saksan tapaan, varmistaa, että hankintatuki on voimassa koko vuoden tai vähintään nostaa kokonaismäärärahaa lähemmäksi Euroopan keskiarvoa. Olisi myös harkitseminen arvoista asettaa WLTP-standardin mukainen vähimmäistoimitusastevaatimus tuettaville autoille.

Nollapäästöisten autojen vapauttaminen autoverosta

Kunnes hintapariteetti sähköautojen ja polttomoottoriautojen välillä saavutetaan, on keskeisessä asemassa fossiilittomaan liikenteen siirtymisessä nollapäästöisten autojen hankintaan kannustamista kaikilla käytettävissä olevin keinoin. Hankintatuen muodon ja määrän lisäksi keskeisestä on tiekartan ”Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet” -kohdassa mainittu toimenpide nolla- ja pienipäästöisten autojen autoverotuksen muuttamisesta.

Suomi on tällä hetkellä Tanskan ja Irlannin lisäksi ainoa Euroopan unionin jäsenmaa, jossa peritään autovero nollapäästöisiltä autoilta, vaikka enemmistöllä jäsenmaista on kuitenkin käytössä auto- tai rekisteröintivero polttomoottoriautoille.

Muutos olisi mahdollista tehdä budjettineutraalisti korottomalla autoveron matalin verotaso esimerkiksi 5 prosenttiin 1g CO₂/km päästöjen kohdalla. Tässä yhteydessä olisi erityisen tärkeää kannustaa mahdollisimman vähäpäästöisten autojen hankintaan varmistamalla tarpeeksi suuri ero verotuksessa nollapäästöisten autojen ja tosiasiallisesti ei niin vähäpäästöisten autojen, kuten lataushybridien, välillä.

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteen piiriin latausinfrastruktuurin kehittämiseksi budjettineutraalisti

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

Jo nyt maailmalta, mm. Hollannista, löytyy useita esimerkkejä järjestelmistä, joissa polttoaineen toimittajille annetaan monipuolisemmat vaihtoehdot heille asetettujen veloitteiden täyttämiseksi sallimalla muidenkin kuin biopolttoaineiden käytön tähän tarkoitukseen. Tänä kesänä tapahtuvan RED 2 -direktiivin kansallisen toimeenpanon myötä usea EU-maa integroi liikennesähkön osaksi kansallisia jakeluvelvoitejärjestelmiään. Liikennesähkön lisääminen vaihtoehtovalikoimaan tuottaisi uuden ja merkittävän rahoituslähteen liikenteen sähköistymisen tukemiseksi ja siten liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Hollannissa ei esimerkiksi ollenkaan tueta suoraan latausinfrastruktuurin rakentamista, mutta maassa on kuitenkin eniten latauspisteitä asukasta kohti koko EU:ssa, osittain koska latauspisteoperaattorit voivat myydä eteenpäin liikennesähköyvyiksiä polttoaineen toimittajille ja näin saada toisen tulovirran matalakatteisen latauspisteliiketoiminnan lisäksi.

Pidämme valitettavana, että jakeluvelvoitteen uudistamisessa on ohitettu tämä merkittävä ja valtiolle budjettineutraali keino edistää niin hallitusohjelmassa kuin tuoreissa poliittisissa strategia-asiakirjoissa – Fossiilittoman liikenteen tiekartan lisäksi mm 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.

Tesla osallistui lausuntokierrokseen luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden muiden lakien muuttamisesta, jossa esittelimme tarkemmin, miten liikennesähkö olisi mahdollista sujuvasti integroida jakeluvelvoitejärjestelmän piiriin.

Ehdotustemme vaikutukset

Fossiilittoman liikenteen tiekartta osoittaa hallituksen ottavan liikenteen päästövähennystarpeen tosissaan. Yksityisautoilu aiheuttaa merkittävästi päästöjä, mutta verrattuna useaan muuhun päästöjen aiheuttajaan, on jo nyt olemassa täysin nollapäästöinen vaihtoehto. Kunnes täyssähköautojen ja polttomootoriautojen välinen hintaparieteetti saavutetaan, on täyssähköautoihin siirtymistä syytä tukea.

Esittelemämme kolme muutosta sähköautojen kannustimiin edistäisi merkittävästi siirtymää kohti fossiilitonta liikennettä erittäin pienillä kustannusvaikutuksilla. Mikäli liikennesähkö lisäksi lisättäisiin jakeluvelvoitteen piiriin, olisi tiekartan mukaisia tukia latausinfrastruktuurin rakentamiseen mahdollista pienentää, jolloin Teslan neljän ehdotuksen yhteisvaikutus valtion budjettiin olisi pienempi kuin hallituksen esittelemän tiekartan toimenpiteiden vaikutus.

Vastaamme mielellämme mahdollisiin tietopyyntöihin tai kysymyksiin.

Teslan puolesta,

Patrik Gayer

Pohjoismaiden yhteiskuntasuhdepäällikkö

Gayer Patrik

Tesla - Teslan Pohjoismaiden yhteiskuntasuhdepäällikkö