AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

28.4.2021

HE 48/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee muun muassa biopolttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä. Hallituksen esityksen tavoitteena on varmistaa, että uudet hiilineutraalit polttoaineet sisällytetään jakeluvelvoitejärjestelmään kustannustehokkaasti ja siten, että päästöjen vähentäminen on mahdollisimman tehokasta. Esityksessä ei ehdoteta muutoksia jakelu- tai lisävelvoitteen tasoihin.

Autoalan elinkeinojärjestöt kannattavat hallituksen esitystä, mutta haluamme lausunnossamme nostaa esille lainsäädännön väliarvioinnin tarpeen sekä varautumisen mahdollisiin yllättäviin kustannusvaikutuksiin.

Esityksen mukainen jakeluvelvoitelain muutos lisäisi biokaasun sekä synteettiset uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet jakeluvelvoitteen piiriin. Tämä laajentaisi merkittävästi jakelijoiden käytössä olevia polttoainevaihtoehtoja, sillä jatkossa jakelija voisi täyttää velvoitettaan biopolttoaineiden lisäksi myös biokaasulla ja muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla. Jakeluvelvoitteen laajentaminen biokaasuun ja uusien hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden jakeluvelvoitteen valmistelu on nostettu myös liikenne- ja kuljetusalan omaan päästövähennystiekartan toimenpiteiden joukkoon. Biologista alkuperää olevien polttoaineiden kestävyyskriteerien tiukentuessa kehitys johtaa pidemmällä aikavälillä kehittyneiden biopolttoaineiden raaka-ainepohjan laajenemisen lisäksi uusien synteettisten hiilineutraalien ns. sähköpolttoaineiden nopeampaan markkinoille tuloon.

Kehitys ei ole vastakkainen meneillään olevan liikenteen sähköistymisen kanssa, vaan tukee liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Jakeluvelvoitteen laajentamisen laajat hyötyvaikutukset nousevat erityisesti siitä, että kestävien biopolttoaineiden ja uusien hiilineutraalien ns. synteettisten polttoaineiden jakeluvelvoitetta nostamalla voidaan vähentää merkittävästi myös olemassa olevan autokannan päästöjä. Mm. IEA on arvioinut, että lähivuosikymmeninä noin kolmannes liikenteen päästövähennystarpeista voidaan saavuttaa biopolttoaineiden osuutta lisäämällä. Koska päästötavoitteet todennäköisesti lähivuosina kiristyvät, biopolttoaineiden merkitys päästövähennystoimenpiteenä kasvaa erityisesti 10–15 lähivuoden aikana.

Uudentyyppiset sähköpolttoaineet, jotka perustuvat pääosin vedyn irrottamiseen vedestä, ehdotetaan lisättäväksi lakiin vuoden 2023 alussa Euroopan komission valmisteilla olevien säädösten mukaisesti. Vaikka näiden ns. RFNBO-polttoaineiden teknistaloudellinen potentiaali realisoituu vasta vuosikymmenen lopulla, niiden sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen on tärkeä ennakoiva toimenpide. RFNBO-polttoaineiden sisällyttäminen lisävelvoitteeseen on perusteltua, sillä niiden tuotantoteknologia kehittyy parhaillaan nopeasti ja niiden tuotantokustannusten arviointi on vielä haastavaa.

Laki velvoittaisi jakelijoita jatkossa painottamaan RED II -direktiivin mukaisesti liikenteen kehittyneitä biopolttoaineita. RED-direktiivin mukaisesti tietyistä jäteperäisistä raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden osuus on rajoitettava 1,7 prosenttiin velvoitteesta. Näiden raaka-aineiden listalla on monia yleisesti jätteeksi ja tähteeksi luokiteltavia raaka-aineita. On perusteltua, että työ- ja elinkeinoministeriö on jo käynnistänyt hakumenettelyn, jonka tavoitteena on nostaa näille raaka-aineille asetettu rajoitus 1,7 prosentista 3,4 prosenttiin. Rajoituksen nostaminen purkaa osaltaan painetta biopolttoaineiden tuotantokustannusten kasvuun.

Biometaanin sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen lisäisi kilpailukykyisen polttoainehinnan takia parhaimmillaan liikennekaasun houkuttelevuutta huomattavasti erityisesti raskaassa tieliikenteessä. Henkilöautoissa kaasuautojen kysyntä riippuu ensisijaisesti EU-lainsäädännön kehityksestä. Mikäli hiilidioksidipäästöjen valmistajakohtaisessa monitoroinnissa ei oteta huomioon koko polttoaineen elinkaarta, kaasuautojen on arvioitu vähitellen väistyvän uusien henkilöautojen markkinasta. Sen sijaan raskaassa kalustossa kaasuautojen kysynnän on tulevina vuosina ennakoitu kasvavan, sillä liikennekaasu on hiilidioksiditaseeltaan perinteisiä nestemäisiä fossiilisia polttoaineita parempi vaihtoehto ja sähköistyminen etenee raskaassa kalustossa selvästi hitaammin. Autoalan käyttövoimaennusteiden mukaan autokannassa olisi vuonna 2030 yli 5 000 kaasukäyttöistä yli 16 tonnin kuorma-autoa, joka vastaisi noin 10 prosentin osuutta koko kannasta.

Biometaani on tällä hetkellä veroton liikennepolttoaine. Mikäli biometaani sisällyttäisiin jakeluvelvoitteeseen, tulisi sille energiaverodirektiivin mukaisesti asettaa vero. Biometaani on nykyisen veromallin mukaisesti hiilidioksidiverotonta, koska biokaasun raaka-aineet olisivat pääosin jätteitä ja tähteitä. Näin ollen biometaanin veron on aiemmissa työ- ja elinkeinoministeriön arvioissa arvioitu asettuvan noin kolmannekseen maakaasun verotasosta. Hallituksen esityksen mukaan biokaasulle asetettava polttoainevero liikennekäytössä nostaisi vuoden 2020 veroperusteilla liikennekaasun hintaa keskimäärin noin 0,03 euroa ja puhtaan biometaanin hintaa noin 0,08 euroa bensiiniekvivalenttilitraa kohden. Tikettiarvon takia biometaanin pumppuhinnan on arvioitu pysyvän muita polttoaineita alempana, mutta on myös mahdollista, että biometaanin hinta kääntyy kasvuun. Koska hintakehitykseen sisältyy monia epävarmuuksia, lainsäädäntöä tulisi olla valmius nopealla aikavälillä muuttaa, mikäli kaasun tikettiarvo jäisikin matalaksi ja se ei kannustaisi biokaasun kotimaiseen tuotantoon. Biokaasun pumppuhintojen ennakoimaton kasvu vähentäisi kaasun kilpailukykyä erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa sen potentiaali on suurin ja jossa kustannustason tulisi olla hyvin ennakoitavissa. Suosittelemme, että lain vaikutuksista tehtäisiin väliarviointi viimeistään vuonna 2023. Näin olisi mahdollista toteuttaa tarvittavia biokaasun käytön kustannusten kasvua hillitseviä toimia, jos hintakehitys markkinoilla osoittautuisi epäsuotuisaksi.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija

Autotuojat ja -teollisuus ry
Autoalan Keskusliitto