Eduskunta
Talousvaliokunta
12.10.2022



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

HE 174/2022 vp

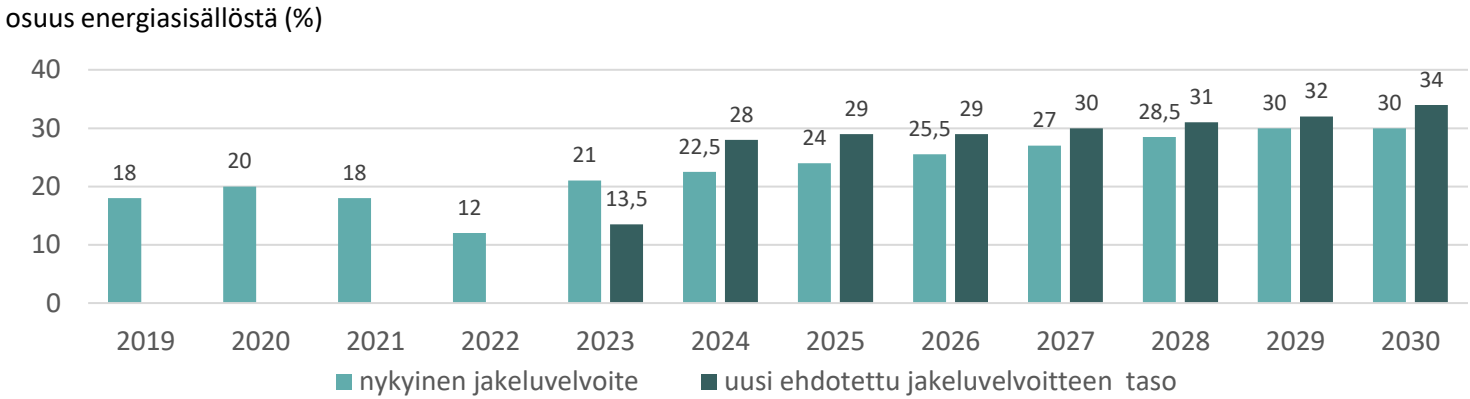
Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja –teollisuus ry



Jakeluvelvoitteen ehdotetut muutokset

- hallitus esittää polttonesteiden hintojen nousun hillitsemiseksi jakeluvelvoitteen alentamista vuodelle 2023 ja nopeaa paluuta kasvu-uralle vuonna 2024
- alentamisen hintavaikutus olisi noin 10 snt/litralta vuonna 2023 - vuodelle 2024 aiheutuisi kuitenkin noin 23 snt/litra nousupaine
- vaihtoehtoiset etenemispolut
  - jakeluvelvoitetta ei nosteta HE:n mukaisesti => vuoden 2025 päästötavoitetta ei saavuteta ja riskinä on, että elpymisvälineen rahoitusta leikataan
  - jakeluvelvoite palautetaan kasvu-uralle, hintavaikutusta kompensoidaan tukitoimin ja alentamalla fossiilisten polttoaineiden valmisteveroa – pelkästään työmatkakulujen korotettu verovähennys vähensi vuonna 2022 verotuloja noin 153 miljoonalla eurolla
  - **jakeluvelvoite palautetaan kasvu-uralle, hintavaikutusta kompensoidaan alentamalla vuodesta 2024 alkaen uusiutuvien polttoaineiden verotasoa 31 sentistä 15 senttiin/litra vuonna 2024 – alentaisi dieselin hintaa noin 8 snt/litra, kustannusvaikutus olisi noin 190 milj. euroa vuodessa**

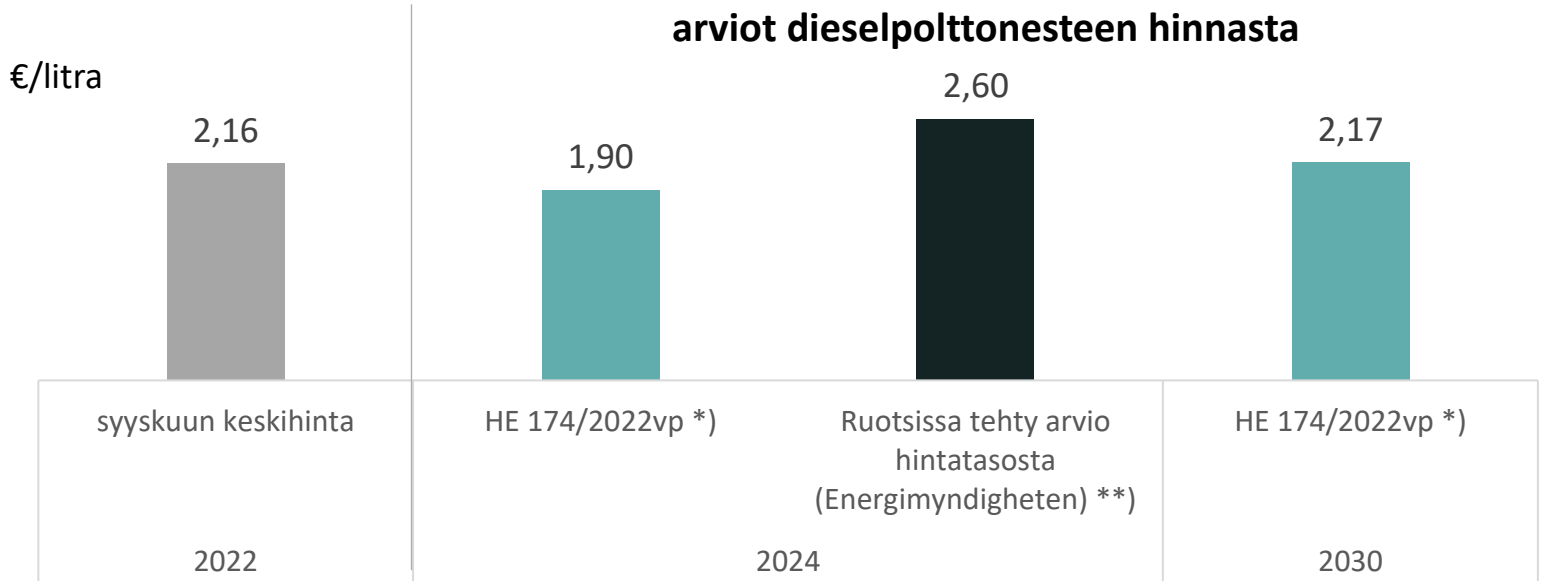


AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



Polttonesteiden hintaennusteet ovat HE:ssä epärealistisen optimistisia

- HE:n mukaan vuonna 2024 dieselin hinta asettuisi 1,90 euroon litralta 28 prosentin jakeluvelvoitteella - esimerkiksi syyskuussa dieselin hinta oli keskimäärin 2,16 euroa litralta
- Ruotsissa vastaavalla dieselin jakeluvelvoitteen tasolla arvio polttoaineen myyntihinnasta on vuonna 2024 lähes 2,6 euroa litralta
- vuoden 2030 hinnan arvioidaan HE:ssa olevan 34 prosentin velvoitteella nykytasolla
- hintaennusteet eivät ota huomioon poikkeuksellisen epävakaata energiamarkkinaa, biopolttoaineiden kestävyyskriteerien kapenemista ja fossiilisten polttonesteiden ennakoitua hintakehitystä



*) jakeluvelvoite vuonna 2024 28 % (dieselille 40 %) ja vuonna 2030 34 %
**) jakeluvelvoite vuonna 2024 40 %. Kontrollstation för reduktionsplikten 2022, Delrapport 1 av 2. Statens energimyndighet, ER 2022:07.



Polttonesteiden hintakehitys on poikkeuksellisen epävarmaa

- raakaöljyn hinnan on ennakoitu kasvavan, kun Venäjän vastaiset pakotteet laajenevat raakaöljyyn - esitetystä hintakattojärjestelmästä ja globaalista taantumasta huolimatta raakaöljyn saatavuus voi lähivuosina heikentyä
- maakaasua korvataan lähivuosina erityisesti kevyellä polttoöljyllä, kun EU:ssa luovutaan venäläisestä kaasusta
- öljynjalostuksen kapasiteetti on vähentynyt, sillä koronapandemian aiheuttaman nopean öljyn kysynnän romahtamisen seurauksena elinkaarensa loppua lähestyviä jalostamoja suljettiin aikaistetusti
- dieselpolttonesteen jalostuskapasiteetista on globaalisti pulaa - fossiilisen öljyn jalostuskapasiteettiin investoidaan vain vähän, koska fossiilisesta öljystä siirrytään tulevina vuosikymmeninä hiilineutraaleihin raaka-ainelähteisiin
- Eurooppaan tuodaan edelleen paljon dieseliä Venäjältä, joka on maailman suurimpia dieselin jalostajia: Venäjän vastaisten pakotteiden laajeneminen öljyjalosteisiin helmikuussa 2023 lisää eniten juuri dieselin hintapainetta

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS



Ehdotus polttoaineiden hintapaineiden purkamiseksi jakeluvelvoitetta rapauttamatta

- polttonesteiden poikkeuksellisen suuria hintapaineita voidaan alentaa seuraavilla toimilla:

nopeat toimet

- **biopolttoaineiden valmisteveron alentaminen** - *alentaa polttoaineiden hintaa ja vähentää liikenteen päästöjä*
- otetaan käyttöön **ammattidiesel**, jolla voidaan tarvittaessa kompensoida dieselpolttonesteen hinnan nousua ammattiliikenteelle

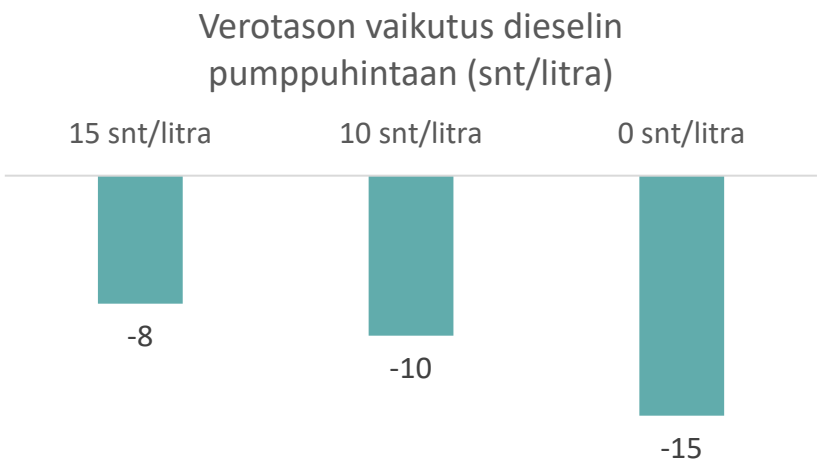
5-8 vuoden kuluessa vaikuttavat toimet

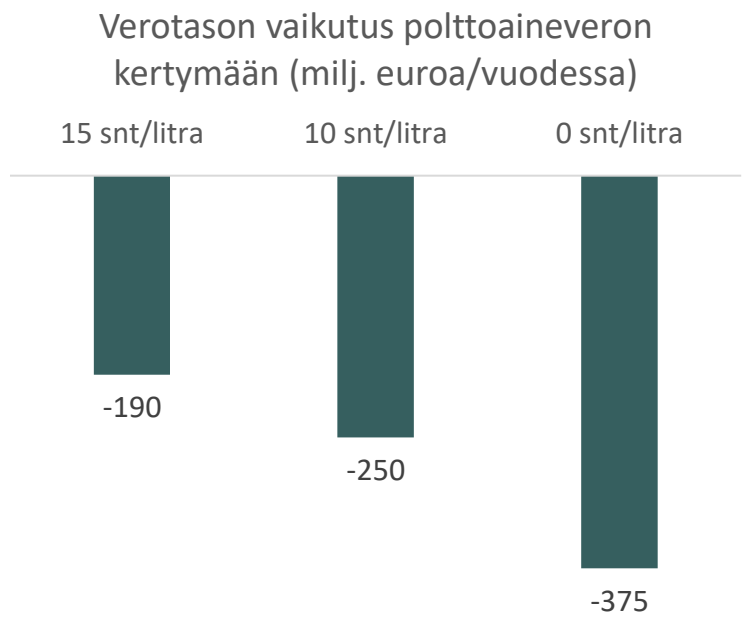
- autokannan **sähköistymisen nopeuttaminen** merkittävällä hankintakannusteella - *poistaa tarpeen nostaa jakeluvelvoitetta neljällä prosenttiyksiköllä vuosina 2025-2030*
- **uusiutuvan julkisista latauspisteistä jaellun liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen** *- vähentää uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden jakeluvelvoitetta vuoden 2030 tasolla enimmillään 4-5 prosenttiyksiköllä ja purkaa jakeluvelvoitteen hintapainetta*



Uusiutuvan polttoaineen veronalennuksen vaikutus polttoaineen hintaan ja verokertymään vuonna 2024, jos jakeluvelvoite olisi 28 prosenttia

- tieliikenteen polttoaineverokertymä on noin 2,5 mrd euroa vuodessa
- uusiutuvien T-laatuisten polttoaineiden valmistevero on noin 31 snt litralta
- **mikäli verotaso alennettaisiin 15 senttiin litralta, pumppuhinta alenisi noin 8 sentillä litralta ja verokertymä noin 190 miljoonalla eurolla**





AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS



Ammattidiesel

- hallitus on sitoutunut keväällä 2022 valmistelemaan ammattidiesel-järjestelmän lainsäädännön siten, että se voisi astua voimaan vuonna 2023
- kuljetusyrityksille palautettavan veron määrä laskettaisiin keskimääräisen dieselin verotason mukaisesti
- ammattidiesel ei ole kuljetusalalle suunnattava yritystuki ja vaan investointi logistiikkakustannusten kasvun ja inflaation hillitsemiseen, joka siirtyisi kuljetus- ja liikennepalvelujen hintoihin
- ammattidiesel toimisi veron korotustilanteissa puskurina, joka suojaisi ammattimaista liikennettä veronkorotuksilta - veronkorotustilanteissa ammattidieselpalautusta voitaisiin korottaa
- palautustasoa voitaisiin hyödyntää puskurina myös muissa äkillisissä hintamuutoksissa



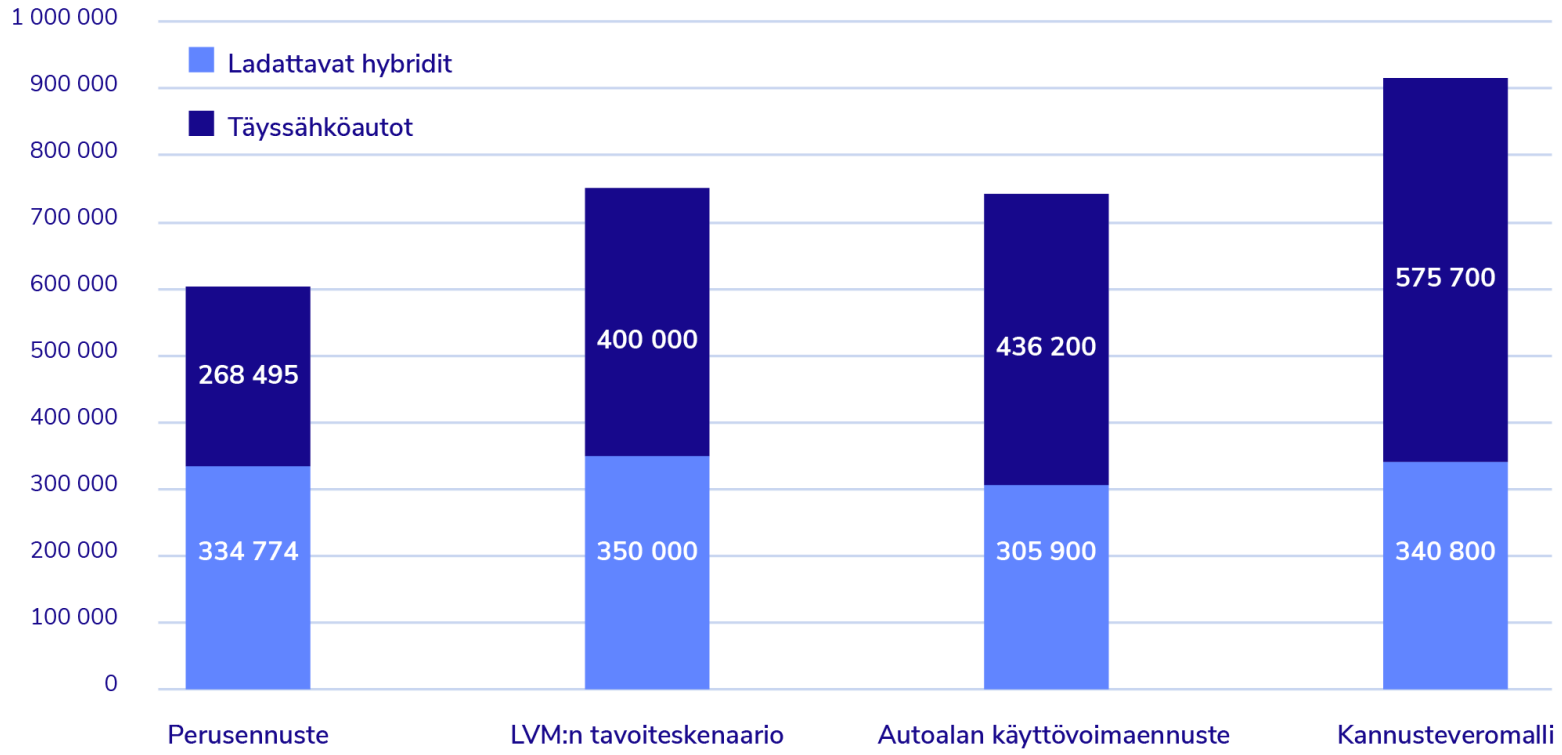
Sähköistymisellä voidaan purkaa jakeluvelvoitteen noston aiheuttamia polttoaineen hinnan nousun paineita

- jotta jakeluvelvoitteen nostamisen ei aiheuttaisi polttoainekustannuksiin hallitsemattomia korotuspaineita jo lähivuosina, sähköistymisen nopeuttamisen toimiin tulisi tarttua ripeästi
- liikenteen nopeampi sähköistyminen vähentäisi päästöjä enemmän kuin polttoainekustannuksia lisäävä jakeluvelvoitteen nosto 30:stä 34 prosenttiin vuonna 2030
- jotta jakeluvelvoitteen 4 prosenttiyksikön nostolta voitaisiin välttyä, tulisi ladattavia autoja olla autokannassa vuonna 2030 hieman yli 900 000

Autokannan nopeampi sähköistyminen

- hallituksen fossiilittoman liikenteen tiekartan ns. tavoiteskenaariossa on 750 000 ladattavan henkilöauton kanta vuonna 2030
- autoalan käyttövoima-ennusteessa sähköautoja on noin 720 000 ja nopean sähköistymisen ns. kannusteveromallissa hieman yli 900 000

Ladattavien autojen määrä autokannassa vuonna 2030 eri kehitysennusteissa



Perusennuste = LVM ja VTT 2021, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2045 (päivitetty 13.9.2021)

LVM:n tavoiteskenaario = LVM ja VTT 2021, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaario 2021–2050 (ns. WAM-skenaario, päivitetty 29.11.2021)

Autoalan käyttövoimaennuste = Autoalan Tiedotuskeskus 2022 (päivitetty 17.2.2022)

Kannusteveromalli = Hankintakannusteet ja vero-ohjauksen yhdistävä veromalli, Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta (päivitetty 11.3.2022)

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS