

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
18.10.2022

HE 174/2022 vp
Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

AUTOALAN KESKUSLIITTO

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

Polttonesteiden hinnan nousua hillitsevät toimet

- uusiutuvien polttoaineiden valmisteveron alentaminen
- logistiikkakustannusten nousun hillitsemiseksi valmisteltava ammattidieselin käyttöönotto
- **autokannan sähköistymisen nopeuttaminen hankintakannusteita lisäämällä**
- **uusiutuvan julkisista latauspisteistä jaellun liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen**

AUTOALAN KESKUSLIITTO

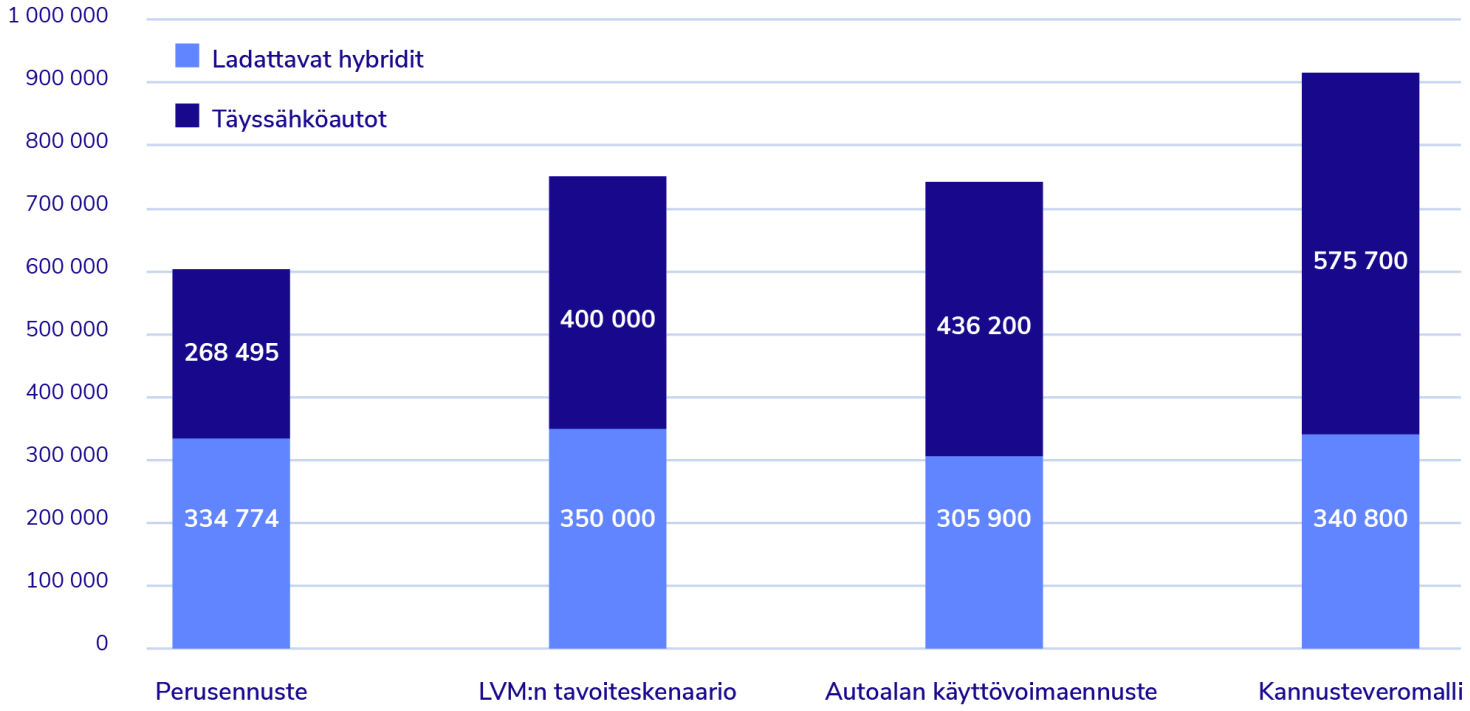
Autokannan nopeutetulla sähköistymisellä voidaan purkaa jakeluvelvoitteen noston aiheuttamia polttoaineen hinnan nousun paineita

- 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
- raskaan kaluston sähköistyminen etenee vielä tällä vuosikymmenellä hitaasti, mutta kaasun käytöllä on suuri potentiaali => esimerkiksi 5 000 kaasukuorma-auton kanta siirtäisi kysyntää dieselistä biokaasuun siten, että dieselin kulutus vähenisi noin 5 prosenttia – tämä osuus korvautuisi biokaasulla, jolla voidaan täyttää jakeluvelvoitetta

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Autokannan nopeampi sähköistyminen

Ladattavien autojen määrä autokannassa vuonna 2030 eri kehitysennusteissa



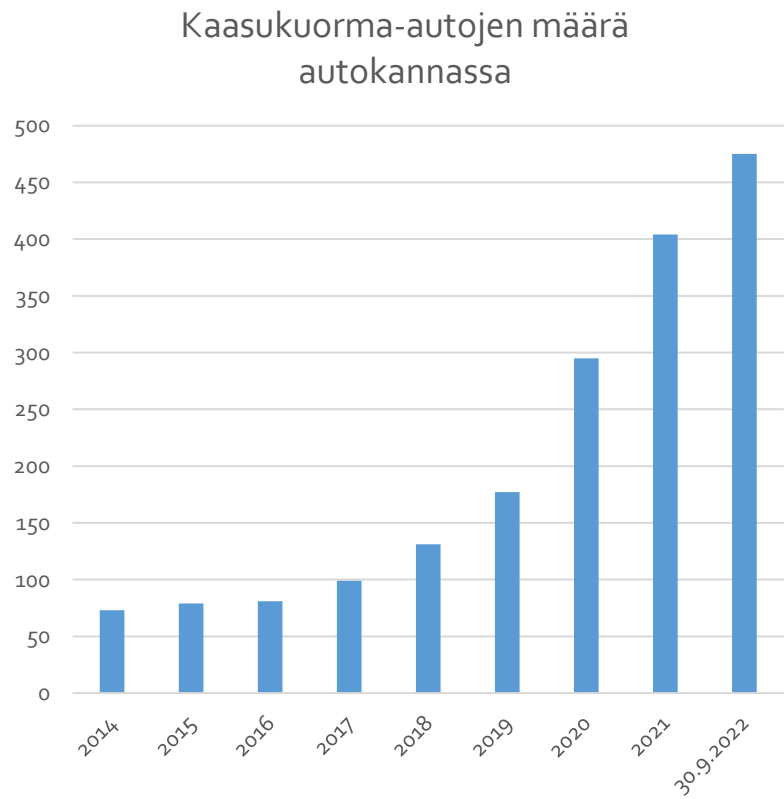
Perusennuste = LVM ja VTT 2021, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2045 (päivitetty 13.9.2021)
LVM:n tavoiteskenaario = LVM ja VTT 2021, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaario 2021–2050 (ns. WAM-skenaario, päivitetty 29.11.2021)
Autoalan käyttövoimaennuste = Autoalan Tiedotuskeskus 2022 (päivitetty 17.2.2022)
Kannusteveromalli = Hankintakannusteet ja vero-ohjauksen yhdistävä veromalli, Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta (päivitetty 11.3.2022)

- 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

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Kaasun osuuden lisääminen kuorma-autokannassa keventäisi jakeluvelvoitteen hintapainetta

- biokaasu siirtyi jakeluvelvoitteeseen vuoden 2022 alussa
- mikäli kaasun osuus energiankulutuksesta kasvaisi, tarve sekoittaa dieseliin uusiutuvia komponentteja pienenisi, sillä liikenteeseen jaeltava kaasu voi olla jopa yksinomaan biometaania
- kaasun kulutus voi kuitenkin kasvaa merkittävästi vain kaasukuorma-autojen kannan kasvun seurauksena, sillä kaasukäyttöisten henkilöautojen määrän kasvu on ollut hidasta ja sen arvioidaan pysähtyvän kokonaan lähivuosina
- on epätodennäköistä, että autokannassa olisi ilman määrätietoisia kaasukuorma-autokannan kasvun edistämistoimia vuonna 2030 riittävästi kaasukäyttöisiä autoja perustelemaan jakeluvelvoitteen 4 prosenttiyksikön noston
- raskaan kaluston sähköistyminen etenee vielä tällä vuosikymmenellä hitaasti, mutta biokaasulla on suuri potentiaali => esimerkiksi 5 000 kaasukuorma-auton kanta siirtäisi kysyntää dieselistä biokaasuun siten, että dieselin kulutus vähenisi noin 5 prosenttia – tämä osuus korvautuisi biokaasulla, jolla voidaan täyttää jakeluvelvoitetta
- kaasukuorma-autojen käyttökustannukset ovat selvästi dieselkuorma-autoa alemmat, mutta kuljetusyrityksiltä puuttuu vielä investointivarmuus ja luottamus biokaasun saatavuuteen
- biokaasun tuotannon ja myöhemmässä vaiheessa synteettisen hiilineutraalin metaanin tuotannon tukeminen on alkuvaiheessa tärkeää
- kaasukuorma-autojen hankintatuki ja LBG-asemien jakeluinfratuki avainasemassa kuljetusyritysten investointipäätösten edistämisessä



Julkisista latauspisteistä jaellun sähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen

- sähkön osuus liikenteen energiankulutuksesta on vielä pieni, alle prosentin luokkaa, ja suurin osa siitä ladataan kotona
- julkisista latauspisteistä ladattavan sähkön osuus on vielä lähivuosina pieni, mutta sen ennakoidaan kasvavan sähköistymisen edetessä
- sähkön osuus jakeluvelvoitteen toteuttamisesta voisi vuoden 2030 tasolla olla enimmillään arviolta 4–5 prosenttiyksikköä koko jakeluvelvoitteesta, jos autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa siten että kannassa olisi vuonna 2030 noin 900 000 sähköautoa
- lisäämällä julkisista latauspisteistä jaeltava uusiutuva sähkö jakeluvelvoitteeseen voidaan varmistaa jakeluvelvoitteen kustannustehokas ja teknologianeutraali toteutustapa, kun jakelijoilla on useita erilaisia vaihtoehtoja velvoitteen täyttämiseen
- RED-direktiivin uudistamisessa on esitetty toimintatapaa, jossa julkisten latausasemien uusiutuvaa sähköä jakelevat toimijat saisivat hyvityksiä, joita voidaan myydä polttoainejakelijoille jakeluvelvoitteiden täyttämiseen
- koska nestemäiset biopolttoaineet ovat tulevaisuudessakin kalliita ja niiden tuotantoa rajaa kestävien raaka-aineiden niukkuus, sähkönjakelun hyvityksen hinta nousisi todennäköisesti korkealle, jolloin julkisten latauspisteiden sähkö kannattaisi myydä hyvin edullisena tai jopa ilmaisena, mikä alentaisi sähköautoilijoiden kustannuksia ja lisäisi motivaatiota julkiseen lataamiseen – samalla lisättäisiin latausverkon markkinaehtoista laajenemista ja kannustettaisiin taloudellisesti yhä useampaa siirtymään sähköautoihin