

Ympäristöministeriö
Tarja Lahtinen

E5-bensiinin jakeluelvoitteen tuleva tarve

Autotuojat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry kiittävät mahdollisuudesta lausua tiedusteluun E5-bensiinin jakeluelvoitteen tarpeesta tulevaisuudessa.

Tieliikenteen Tietokeskuksen laskelman perusteella vuonna 2018 laskennallisesti 92 prosenttia myydystä moottoribensiinistä voisi olla E10-bensiiniä. Laskennan pohjana on käytetty autokannan ikää ja oletusta polttoaineen soveltuvuudesta ensirekisteröityihin autoihin käyttöönottovuosittain. Arvion perusteella noin 8 prosenttia tieliikenteeseen myydystä bensiinistä on sellaista, jota ei voida korvata E10-polttoaineella. Teknisesti perusteltu tarve E5-bensiinille on täten vielä olemassa jakeluelvoitteen loppuessa kuluvana vuonna 2018.

Tällä hetkellä noin 3 prosenttia uutena myydyistä autoista on sellaisia, joihin E10-bensiini ei sovellu tai valmistaja suosittelee käytettäväksi korkeampioktaanista 98E-bensiiniä, jota myydään Suomessa vain 5 prosentin etanoliseoksella. Tällaisia autoja ovat esimerkiksi jotkin erikoisautot, urheiluautot ja korkeavirteisellä moottorilla varustetut autot. Näiden autojen osuus Suomen uusien autojen myynnistä vaikuttaa merkittävältä osin 98E5-bensiiniä tarvitsevien autojen osuuteen autokannasta myös tulevaisuudessa.

Tieliikenteen Tietokeskuksen arvion mukaan vuonna 2024 E10-bensiinin tulisi soveltua noin 96 prosenttiin Suomen autokannasta. Samana vuonna liikenteessä olisi vielä noin 110 000 ajoneuvoa tai museoajoneuvoa, joihin E10-polttoaine ei sovellu. Markkinoilla on siis vielä selvä tarve E5-bensiinin jakelulle pitkälle tulevaisuuteen. Markkinaehtoinen raja kysynnässä saavutetaan todennäköisesti vasta vuoden 2024 jälkeen.

Markkina on lisäksi toiminut niin, että E5-bensiinin kysyntä on ollut teknisesti perusteltua tarpeeseen nähden noin nelinkertainen. Vuonna 2017 muun kuin E10 bensiinin osuus oli 33 prosenttia myydystä moottoribensiinistä. Kuluttajaehtoinen kysyntä on siis selvästi suurempi kuin autokannan ikärakenteesta laskemalla voitaisiin päätellä. Kysyntään vaikuttavat esimerkiksi kuluttajien omat preferenssit, suuremmasta oktaaniluvusta koettu hyöty, E5-bensiinin mahdollisesti hieman matalampi kulutus ja joidenkin harrasteautojen erityistarpeet.

E5-bensiinin markkinoilla pitämisen velvoitetta käsiteltiin viimeksi vuonna 2012. Vaikka epävarmuutta E5-bensiinin jakelusta ei ole enää vuosiin ilmennytkään, velvoitteen säätämistä puoltaa edelleen pyrkimys automarkkinoiden rauhoittamiseen. E10-bensiinin tultua markkinoille vuonna 2011 oli epävarmuutta siitä, voidaanko säädetyt tarjontavelvoitteen päätyttyä

käyttää autoja, joihin E10-bensiini ei sovellu. Samankaltaista epävarmuutta saattaisi edelleen syntyä, jos velvoite E5-bensiinin tarjonnasta jätettäisiin säätämättä nykyisen velvoitteen loppuessa, vaikka kaupallinen kiinnostus sen tarjontaan jatkuisikin.

On tärkeää, ettei E5-bensiinin tarjonnan mahdollisuutta rajoiteta säännöksillä. E5-bensiinin kysyntä vähenee tasaisesti ja on odotettavissa, että se lähestyy ajan kuluessa teknisesti perusteltua tarvetta, joka vähenee autokannan uudistuessa. Käytännössä lähes kaikki uudet bensiinikäyttöiset autot voivat jo nyt käyttää E10-bensiiniä. Mahdollisen taloudellisen ohjauksen tarvetta tulee tarkastella myös biopolttoaineiden jakeluvälvoitteen saavuttamisen kannalta.

Pidemmän ajan kuluessa kaupallinen kiinnostus E5-bensiinin tarjontaan vähenee ja vanhojen harrasteautojen polttoainehuolto voi vaarantua. Näistä useimmat ovat museoautoja ja polttoainetarve on pienten ajosuoritteiden vuoksi vähäinen, joten myös mahdollinen ympäristövaikutus tai merkitys jakeluvälvoitteen saavuttamisen kannalta on pieni. Siinäkin vaiheessa, kun muut autot tulevat jo toimeen ilman E5-bensiiniä, ei E5-bensiinin tarjontaa tule säännöksillä estää, vaan sen toimitusketjujen on annettava muotoutua kaupallisista perusteista.

Kunnioittaen

Helsingissä 31.8.2018

Autoalan Keskusliitto ry



Pekka Rissa
toimitusjohtaja

Autotuoajat ja -teollisuus ry



Tero Kallio
toimitusjohtaja