



Asia: HE 199/2018 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Lausunto

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee muun muassa biopolttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä. Esityksessä ehdotetaan jakeluelvoitteen tiukentamista vuodesta 2021 alkaen siten, että vuonna 2029 jakeluelvoite olisi 30 prosenttia. Kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitetta tiukennettaisiin 10 prosenttiyksikköön vuoteen 2030 mennessä.

Kestävien biopolttoaineiden jakeluelvoitetta nostamalla voidaan vähentää merkittävästi olemassaolevan autokannan päästöjä. Biopolttoaineiden osuuden lisääminen on kärkitoimenpide myös IPCC:n syyskuun julkaisemassa toimenpideraportissa ja IEA:n energiaskenaarioraportissa¹. IEA:n energiaskenaarioiden mukaan liikenteen päästövähennyksistä vuoteen 2050 mennessä noin 29 prosenttia voidaan saavuttaa ajoneuvojen ominaisenergiankulutuksen pienenemisellä, noin 36 prosenttia biopolttoaineilla, noin 15 prosenttia liikenteen sähköistämisellä ja noin 20 prosenttia kulkutapojen työnjaon muutoksilla ja liikenteen kysyntää vähentämällä muun muassa yhdyskuntarakennetta tiivistämällä.

Biopolttoaineiden merkitys liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä on olennaisen tärkeä vuodelle 2030 asetettujen kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Biopolttoaineiden jakeluelvoitteen nostaminen tukee liikenteen fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämistä. Kansallista energia- ja ilmastostrategiaa täydentävässä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on arvioitu, että noin puolet liikennesektorille asetetusta päästöjen vähentämistavoitteesta vuodelle 2030 voidaan saavuttaa biopolttoaineiden osuutta lisäämällä. Biopolttoaineiden merkitys on suuri myös vuoden 2030 jälkeen, sillä liikenteen laajamittainen sähköistäminen vie useita vuosikymmeniä.

Työ- ja elinkeinoministeriön teettämän laajan selvityksen² mukaan biopolttoaineiden jakeluelvoitteen nostaminen 30 prosenttiin ei nostaisi merkittävästi polttoaineiden kustannuksia, mikäli kansallisen energia- ja ilmastotavoitteen mukainen 250 000 sähköauton ja 50 000 kaasuauton tavoitteet saavutetaan vuoteen 2030 mennessä. On myös arvioitu, että kotimainen tuotantokapasiteetti riittäisi tämän jakeluelvoitteen täyttämiseksi. Sähköautojen yleistymisessä on lähivuosina paljon riskitekijöitä, jotka liittyvät muun muassa akkuteknologian kehitykseen, akkujen tuotantokapasiteetin riittävyyteen ja ajoneuvojen tuotantokustannusten

¹ IEA 2017: Energy Technology Perspectives 2017: Catalyzing Energy Technology Transformations. International Energy Agency (IEA).

² Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 63/2018.

kehitys. Vielä toistaiseksi sähköautojen hinta on huomattavasti polttomoottorikäyttöisiä autoja korkeampi ja täyssähköautojen hankintaa rajaa myös suppea latausinfrastruktuuri ja rajattu toimintasäde. Biopolttoaineiden jakeluvetoitteen nostamista perustelee myös sähköautojen yleistymiseen liittyvä epävarmuus. Jakeluvetoitteen merkitys on suuri erityisesti tilanteessa, jossa tuotantokapasiteetin riittävydestä on epävarmuutta, sillä vetoite luo markkinoille vakaan biokomponenttien kysynnän ja lisää investointivarmuutta. Koska sähköautojen yleistymiseen liittyy vielä monia epävarmuustekijöitä, markkinoilla tulisi varautua ennakoitua suurempaan tarpeeseen lisätä biopolttoaineiden käyttöä vuosina 2020–2030 päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Uusiutuvien polttoaineiden potentiaali on erityisen suuri dieselautoilla, joihin voidaan jo nyt tankata uusiutuvaa XTL-tyyppistä polttoainetta ilman sekoitusrajaa. Raskaan kaluston päästöjen vähentämisessä biopolttoaineet ovat ainoa merkittävä lyhyen aikavälin toimenpide päästöjen vähentämiseen, sillä sähkökäyttöisten ajoneuvojen yleistymisen on kuorma-autokannassa hidasta ja markkinoilla ei vielä lähivuosina ole ras-kaalle kalustolle soveltuvia sähköautoja.

Etanolin sekoitussuhdetta bensiinissä rajoittaa se, että E20-bensiini ei sovellu markkinoilla oleviin bensiiniau-toihin – ei uusiin eikä kannassa oleviin malleihin. EU:n autonvalmistajille asettamissa tavoitteissa ei vielä tois-taiseksi oteta huomioon koko polttoaineketjun vaikutuksia, vaan päästötavoitteiden saavuttaminen edellyt-tää valmistajilta sähkökäyttöisten ajoneuvojen valmistamista. Sekä kevyiden että raskaiden ajoneuvojen päästötavoitteiden alustavissa vuosien 2021–2030 linjauksissa tavoitteeksi on asetettu koko polttoaineket-jun huomioon ottamista päästöjen monitoroinnissa. Tämä lisäisi merkittävästi valmistajille asetettujen pääs-tötavoitteiden teknologianeutraaliutta. Tällä hetkellä valmistajille asetetut tavoitteet eivät kannusta etanoli-seoksille (suurempi kuin E10) soveltuvien autojen tuotekehitykseen, sillä tavoitteiden arvioinnissa päästöt monitoroidaan ainoastaan ajoneuvon käytön ajalta. Suomen tulisivat valmistajille asetettavien EU-tavoittei-den linjauksessa edistää koko polttoaineketjun huomioon ottamista, jolloin markkinoille saataisiin enemmän nykyistä korkeammille etanolipitoisuuksille soveltuvia ajoneuvoja.

Puollamme edellä esitetyillä perusteilla esityksessä ehdotettua jakeluvetoitteen nostamisesta ja kehitty-neiden biopolttoaineiden lisävelvoitetta.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry