

Eduskunta
Talousvaliokunta

11.10.2022

Asia: HE 174/2022 vp

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vuodelle 2023 asetetun jakeluelvoitteen alentamista ja jakeluelvoitteen tason nostoa 34 prosenttiin vuosina 2024–2030.

Polttoaineiden hintoihin kohdistuu lähivuosina poikkeuksellisen paljon nousupaineita, jotka johtuvat geopoliittisesta tilanteesta, Venäjään kohdistuvien pakotteiden aiheuttamasta energiamarkkinoiden epävakaudesta ja energian saatavuuden heikkenemisestä. Liikennesektorilla huoli kohdistuu korkealle nousseiden pumppuhintojen lisäksi dieselpolttonesteen saatavuuteen energiamarkkinoiden epävakauksessa.

Jakeluelvoitetta on jo aiemman kesäkuussa hyväksytyn lakimuutoksen mukaisesti laskettu vuodelle 2022 yhteensä 7,5 prosenttiyksiköllä nopeana toimenä tieliikenteen kustannusten kasvun hillitsemiseksi poikkeuksellisessa tilanteessa, jossa polttoaineiden hinnat ovat nousseet nopeasti. Lähtökohdaisesti nopeat toimet ovat perusteltuja ja tarpeellisia, sillä kevään ja alkukesän aikana polttonesteiden hinnat nousivat ennätyksellisen korkealle. Myös monissa muissa EU-maissa on toteutettu polttoaineiden hintojen alentamiseksi nopeavaikuttavia toimia alentamalla väliaikaisesti esimerkiksi valmisteveron tasoa. Veronalennukset on pääosin kustannettu polttoaineen hinnannousun takia kasvaneilla arvonlisäverotuloilla. Hinnannousun hillitsemistoimet olisi perusteltua suunnata siten, että ne eivät heikentäisi jakeluelvoitteen päästövähennysvaikutuksia, jotta vuoden 2030 päästötavoitteen saavuttaminen ei vaarantuisi ja jotta jakeluelvoitteen äkillinen nostaminen ei nostaisi hallitsemattomasti polttoaineiden hintaa.

Jakeluelvoitteen noston hintavaikutukset ovat tuntuvat

Hallituksen esitys vuosien 2023–2024 jakeluelvoitetason nopeista muutoksista on ongelmallinen. Esi-
tetty jakeluelvoitteen nopea nostaminen luo poikkeuksellisen suuren hintapaineen vuodelle 2024, jolloin jakeluelvoite kasvaisi yhdessä vuodessa yli kaksinkertaiseksi 13,5 prosentista 28 prosenttiin. Nykyisessä energiapolitiisessa tilanteessa jakeluelvoitteen nopea nostaminen aiheuttaisi polttonesteiden hintoihin työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan polttonesteiden litrahintaan 23 sentin korotuksen. Uusiutuvien polttoainelaatujen hintakehityksen ennakointi on nykyisessä energiamarkkinassa haastavaa. Osa polttoainejakelijoista on arvioinut hintavaikutuksen selvästi esitettyä suuremmaksi.

Hallituksen esityksen hintaennusteiden mukaan vuonna 2024 dieselin hinta asettuisi 1,90 euroon litralta, vaikka jakeluelvoite nousisi 28 prosenttiin. Dieselin keskimääräinen hinta esimerkiksi syyskuussa 2022 oli 2,16 euroa litralta. Vuoden 2030 hinnaksi arvioidaan 2,17 euroa litralta, kun jakeluelvoite on 34 prosenttia. Hintaennusteet perustunevat viime vuonna julkaistuun AFRYn selvitykseen¹, jossa ei ole ennakoitu muita polttoaineiden hinnanmuodostukseen vaikuttavien tekijöiden kehitystä. Hintaennusteet eivät ota huomioon geopolittisen tilanteen aiheuttamaa pitkäaikaiseksi arvioitua energiamarkkinoiden epävakautta, joka heijastuu sekä uusiutuvien että fossiilisten polttoaineiden hintoihin.

Jakeluelvoitteen noususta aiheutuva yli 20 sentin litrahinnan korotus osuisi vuonna 2024 poikkeuksellisen huonoon ajankohtaan, sillä polttoaineiden hintaan kohdistuu myös muita hintapaineita. Raakaöljyn hinnan on ennakoitu nousevan Venäjän vastaisten pakotteiden laajentuessa. Esitetystä hintakattojärjestelmästä huolimatta raakaöljyn globaali saatavuus voi heikentyä. Dieselpolttonesteen jalostuskapasiteetista on globaalisti pulaa ja Venäjän vastaisten pakotteiden laajeneminen öljyjalosteisiin helmikuussa 2023 lisää dieselin hintapainetta. Eurooppaan tuodaan edelleen paljon dieselpolttonestettä Venäjältä, joka on maailman kolmanneksi suurin dieselpolttonesteen jalostaja. Öljytuotteiden jalostusmarginaalien on ennakoitu jäävän pysyvästi ennen pandemiaa korkeammalle tasolle, sillä polttonesteiden jalostuskapasiteettia on rajallisesti. Jalostuskapasiteetti on globaalisti viime vuosina vähentynyt, sillä koronapandemian aiheuttaman nopean öljyn kysynnän romahtamisen seurauksena useita elinkaarensa loppua lähestyviä jalostamoja suljettiin aikaistetusti. Uuteen fossiilisen öljyn jalostuskapasiteettiin investoidaan vain vähän, koska fossiilisesta öljystä siirrytään tulevana vuosikymmeninä hiilineutraaleihin raaka-ainelähteisiin. Jalostamojen elinkaari on kymmeniä vuosia, joten investoinnit fossiilisen öljyn jalostamoihin eivät ole pitkällä aikavälillä kannattavia.

Nykyisen energiamarkkinankehityksen perusteella hallituksen esityksen mukaiset hintaennusteet alle 2 euron litrahinnoista vuodelle 2024 ovat epärealistisia. Esimerkiksi Ruotsissa laaditussa jakeluelvoitteen vaikutusten arviointiraportissa² on samalla jakeluelvoitetasolla kuin hallituksen esityksessä arvioitu dieselpolttonesteen hinnaksi noin 2,6 euroa litralta vuonna 2024.

Riskinä on, että hyppäys 13 prosentista 28 prosentin jakeluelvoitteeseen nykyisillä valmisteverotasolla nostaisi liikennepolttonesteiden hinnan kestäättömälle tasolle. Jotta 28 prosentin jakeluelvoite saavutettaisiin vuonna 2024, dieseliin kohdistuisi noin 40 prosentin jakeluelvoite, koska bensiinissä etanolin sekoitusraja on 5–10 prosenttia. Etanolilla voidaan täyttää kokonaisjakeluelvoitteesta vain 3 prosenttiyksikköä, sillä bensiinin osuus tieliikenteen energiankulutuksesta on noin 40 prosenttia. Dieselin osalta jakeluelvoite olisi vuonna 2024 käytännössä sama kuin Ruotsissa. Dieselin verottoman hinnan on Ruotsissa arvioitu olevan vuonna 2024 noin 1,6 euroa litralta 40 prosentin jakeluelvoitteella. Suomen verotasolla tämä johtaisi noin 2,6 euron verolliseen dieselin pumppuhintaan. Vastaavasti esimerkiksi Yhdysvaltain energiaviranomainen EIA (U.S. Energy Information Administration) on arvioinut, että bensiinin veroton hinta on vuonna 2023 noin 20 prosenttia ja dieselin veroton hinta noin 30 prosenttia vuoden 2021 tasoa korkeampi. Tämä tarkoittaisi Suomen hintatasossa ensi vuodelle noin 2,3 euron litrahintaa.

¹ Liikenteen jakeluelvoitetason nosto – uusiutuvien polttoaineiden riittävyys ja vaikutusarvioinnit. Liikenteen jakeluelvoitteen nosto. VN/13870/2021. Työ- ja elinkeinoministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö.

² Kontrollstation för reduktionsplikten 2022, Delrapport 1 av 2. Statens energimyndighet, ER 2022:07.

Nykyisin voimassa olevan lain mukaisesti 28 prosentin velvoitetasolla oltaisiin vasta kuuden vuoden kulluttua vuoden 2028 tienoilla. Joulukuussa 2021 valmistuneen AFRYn selvityksen mukaan jo aiemmin päätetty jakeluelvoitteen nostaminen 30 prosenttiin lisää polttoaineen hintaa 30–40 sentillä litralta. Velvoitteen nostaminen 34 prosenttiin lisäisi polttoaineen hintaa tämän lisäksi vielä 5–15 sentillä litralta. Näin ollen yksinomaan jakeluelvoitteesta syntyy yhteensä 35–55 sentin paine polttonesteiden litrahintaan vuosina 2024–2030. Hallituksen esityksessä tästä hintapaineesta noin 23 sentin osuus tuotaisiin jo vuoden 2024 hintatasoon.

Irrrottautuminen venäläisestä fossiilisesta energiasta nostaa fossiilisten polttonesteiden lisäksi myös uusiutuvien polttonesteiden hintoja ennakoitua enemmän. Nestemäisten polttoaineiden hintaan kohdistuu näin ollen jakeluelvoitteen lisäksi monia paineita, jotka voivat nostaa litrahintaa merkittävästi enemmän kuin arvioitu 23 sentin litrahinnan korotus.

Jakeluelvoite on 2020-luvun tärkein yksittäinen päästövähennystoimenpide

Jakeluelvoitteen alentaminen lisää liikenteen hiilidioksidipäästöjä ja siirtää kysyntää uusiutuvista polttoaineista fossiilisiin polttoaineisiin. Muutos on merkittävä 7,5 prosentin uusiutuvan polttoaineen jakeluosuuden korvautuessa yksinomaan fossiililla polttoaineilla vuosina 2022–2023. Jakeluelvoitteen vuosina 2022–2023 tehtävän alentamisen hiilidioksidipäästövaikutukset ovat noin 800 000 tonnia vuodessa. Toimenpiteen päästövaikutukset ovat näin ollen erittäin mittavat. Aiemmin päätetty tieliikenteen 30 prosentin jakeluelvoite on tärkein yksittäinen liikenteen päästövähennystoimenpide, jota ilman vuodelle 2030 asetettuja liikenteen päästövähennystavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa.

Tarve palata nopeasti kasvu-uralle uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteessa nousee EU:n hyväksymistä taakanjakosektorin päästövähennystavoitteesta, jonka mukaisesti liikenteen päästöt on kansallisesti tavoitteena puolittaa vuoteen 2005 nähden vuoteen 2030 verrattuna. Taakanjakoasetuksen mukaisesti päästövähennykset etenevät lineaarisesti. Mikäli päästövähennystavoitteita ei saavuteta, ylitetty määrä siirtyy seuraavalle vuodelle lisäkertoimella painotettuna, jolloin se kuormittaa seuraavan vuoden päästötavoitteita. Lisäksi on riskinä, että Suomi menettää sille EU:n elpymisvälineessä määriteltyä rahoitusta, mikäli se ei täytä vuodelle 2025 asetettuja päästövähennystavoitteitaan.

Jakeluelvoitelainsäädännön tulisi olla ennakoitavaa

Jakeluelvoitteen tasoa joudutaan ilman hintaan vaikuttavia sopeutustoimia todennäköisesti arvioimaan uudelleen jo ensi vuonna tai viimeistään vuonna 2024. Jakeluelvoitelainsäädännön tulisi olla pitkäjänteistä ja ennakoitavaa, jotta polttoainejakelijat ja uusiutuvan polttoaineen tuottajat voisivat varautua lainsäädännön muutoksiin hyvissä ajoin ja jotta investoinnit voitaisiin suunnata tulevaisuuden kysyntään. Tempoileva jakeluelvoitteen nostaminen ja laskeminen suurina portaina heikentää lainsäädäntömuutosten ennakoitavuutta ja investointipohjaa ja murentaa liikenteen päästövähennyspolun uskottavuutta.

Jakeluelvoitteen nostaminen 34 prosenttiin perustuu fossiilittoman tiekartan mukaiseen päätökseen, jossa biokaasu on sisällytetty jakeluelvoitteeseen. Biokaasun nostaminen mukaan jakeluelvoitteeseen lisää polttoainejakelijoiden käytettävissä olevia vaihtoehtoja, joilla jakeluelvoite voidaan saavuttaa. Tavoitteena ei ole ollut nostaa nykyisten nestemäisten polttoaineiden jakeluelvoitetta 30 prosentista 34 prosenttiin, vaan varmistaa, että liikenteeseen jaettava metaani olisi biokaasua. Laskennassa on

oletettu, että autokannassa olisi vuonna 2030 noin 50 000 kaasukäyttöistä ajoneuvoa. Autokannan kehityksen ja EU-tasoisien hiilidioksidipäästöjä koskevan ajoneuvolainsäädännön perusteella määrä on jäämässä selvästi pienemmäksi ja painottumassa kuorma-autokalustoon, sillä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä koskevat raja-arvot eivät mahdollista kaasuautojen pitämistä tuotannossa vuoden 2035 jälkeen ja kaasuautoilla saavutettavat päästövähennykset eivät riitä valmistajille vuoden 2025 jälkeisten tavoitevuosien raja-arvojen saavuttamista. Näin ollen biokaasun osuus liikenteen energiankulutuksesta ei todennäköisesti kasva ennakoidulla tavalla, mikä saattaa lisätä entisestään paineita uusiutuvan dieselin jakeluun.

Jakeluelvoitteen muutosten hintavaikutusten hillitseminen

Jakeluelvoitteen alentamisen tavoitteena on ollut hillitä polttonesteiden hintaa vuosien 2022–2023 aikana. Jotta polttonesteiden poikkeuksellisen suurilta hinnalta nousulta vuonna 2024 vältyttäisiin, esitämme toteutettavaksi seuraavat hintojen nousupainetta laskevat toimet:

- biopolttoaineiden valmisteveron alentaminen (sekoitteena korkeammin verotettuun fossiiliseen polttoaineeseen EU:n minimiverotaso ei estäisi verotason alentamista)
- logistiikkakustannusten nousun hillitsemiseksi valmisteltava ammattidieselin käyttöönotto
- autokannan sähköistymisen nopeuttaminen hankintakannusteita lisäämällä
- uusiutuvan julkisista latauspisteistä jaellun liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen

Alla on esitetty tiiviisti näiden toimenpiteiden yleispiirteinen kuvaus.

Uusiutuvien polttoaineiden valmisteveron alentaminen

Jotta jakeluelvoitteen kasvun hintavaikutuksia voitaisiin hillitä, biokomponenttien valmisteveroa tulisi varautua alentamaan tuntuvasti, kun jakeluelvoite palautuu aiemmin päätetylle kasvu-uralle. Biokomponenttien veron alentaminen olisi perusteltua kohdistaa kaikkiin uusiutuviin diesellaatuihin, jotta jakeelijat voisivat markkinasaatavuuden mukaisesti hyödyntää monipuolisesti saatavilla olevia komponentteja. Suurin osa jakeluelvoitteesta täytetään Suomessa uusiutuvalla T-laatuksella dieselpolttonesteellä, joka valmistetaan jätteistä, tähteistä ja lignoselluloosasta. Käytännössä jaeltava uusiutuva polttoaine olisi jatkossakin yleisimmin T-laadun polttoainetta, jonka laatu ja saatavuus markkinoilla on muita laatuja huomattavasti parempi. Veron voitaisiin valtioneuvoston edellytyksiä rikkomatta alentaa laskeamalla kaikkien uusiutuvien T-laatuisten polttoaineiden energiasisältövero. Veron alentaminen koskisi tällöin kestävästä raaka-aineista valmistettua etanolia sekä uusiutuvaa T-laadun dieselpolttonestettä ja parafiinista dieselpolttonestettä.

Mikäli uusiutuvien T-luokan polttoaineiden valmisteverotaso laskettaisiin 15 senttiin litralta nykyisestä noin 31 sentin tasosta vuonna 2024 jakeluelvoitteen ollessa 28 prosenttia, dieselin pumppuhinta laskisi alv-vaikutus huomioon ottaen noin 8 sentillä litralta. Veron alentaminen vähentäisi valmisteverotuloja vuonna 2024 noin 190 miljoonalla nykyisiin valmisteverotasoihin nähden. Tieliikenteen valmisteverokerätykset on nykyisin yhteensä noin 2,5 miljardia euroa.

Vaikka verotulot pienenisivät tuntuvasti, myös hintamuutoksen kompensointi muilla keinoin aiheuttaisi kustannuksia – esimerkiksi tänä vuonna toteutettu työmatkakulujen verovähennyksen väliaikainen

tason nosto pienentää valtiovarainministeriön mukaan vuoden 2022 verotuloja yhteensä hieman yli 150 miljoonalla eurolla.

Lisäksi tässä yhteydessä on syytä todeta, että liikennepolttoaineiden arvonlisäverokertymä kasvoi viime vuonna noin 280 miljoonalla eurolla vuoteen 2020 nähden. Arvonlisäverokertymä kasvoi polttoaineiden hintojen nousun seurauksena, sillä esimerkiksi bensiinin keskihinta oli viime vuonna keskimäärin 27 sentillä litralta korkeampi kuin vuonna 2020. Tieliikenteen polttoaineiden arvonlisäverokertymän odotetaan tänä vuonna kasvavan lähes 500 miljoonalla eurolla viime vuoteen nähden, mikäli polttoaineiden hintakehitys tasaantuu nykytasolle. Vaikka arvonlisävero on yrityksille vähennyskelpoista, suurin osa kotonneiden polttoainehintojen arvonlisäverovaikutuksesta jää nostamaan arvonlisäveron kertymää.

Vaikka T-luokan biopolttoaineille sovellettaisiin EU:n energiaverodirektiivin asettaman minimiverotason selvästi alittavaa verotasoa, myytävän polttoaineseoksen verotaso jäisi EU:n minimiverotason yläpuolelle, sillä tyyppillisesti biopolttoaineita sekoitetaan fossiilisten polttoainelaatujen joukkoon.

Esitämme lisäksi, että Suomi selvittäisi mahdollisuutta saada poikkeuslupa T-luokan biopolttoaineiden 100-prosenttisesti jaeltavan jakeen minimiveroa alempaan verokantaan, jotta Suomella olisi mahdollisuudet saavuttaa EU:n asettamat liikenteen päästövähennystavoitteet. 100-prosenttisen uusiutuvan dieselin kysyntää voitaisiin lisätä myös muuttamalla jakeluelvoitelakia siten, että jakeluelvoitteen ylittävistä osuudesta ei perittäisi veroa, jolloin järjestelmä muodostaisi huomattavan kannusteen velvoitteen ylittävän määrän jakeluun. Ruotsissa jakeluelvoite sisältää vastaavan tapaisen EU:n Ruotsille salliman mekanismin.

Ammattidieselin toteuttaminen

Esitetyn uusiutuvien polttoaineiden valmisteveron alentamisen lisäksi hinnan nousua voidaan kompensoida ammattiliikenteelle ammattidiesel-järjestelmällä, jossa kuljetusyrityksille palautetaan osa kerätyistä valmisteverosta. Hallituksen on keväällä tekemänsä linjauksen perusteella sitoutunut ammattidieselin toteutukseen.

Ammattidiesel ei ole kuljetusalalle suunnattava yritystuki ja vaan investointi teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannusten kasvun ja inflaation hillitsemiseen. Valmisteverosta tehtävä palautus siirtyisi kuljetus- ja liikennepalvelujen hintoihin ja parantaisi kuljetusalan investointivalmiuksia. Veronalennus hyödyttäisi ensisijaisesti kuljetuspalveluja ostavia yrityksiä ja linja-autoliikenteessä joukkoliikennehankintoja tekevää julkista sektoria. Se toimisi lisäksi tarvittaessa puskurina äkillisissä hintavaihteluissa.

Autokannan sähköistymisen nopeuttaminen

Pidemmän aikavälin tarkasteluissa sähköistymisen merkitys kasvaa, vaikka vielä lähivuosina sähköistymisestä ei saada merkittävää apua päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan jakeluelvoitteen korottaminen vuonna 2030 nykyisestä 30 prosentin tasosta 34 prosenttiin vähentäisi päästöjä arviolta 0,3 miljoonalla hiilidioksiditonilla. Hieman suurempaan päästövähennykseen päästäisiin, mikäli autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa siten, että autokannassa olisi perusennusteen mukaisen 600 000 ladattavan auton sijasta noin 900 000 ladattavaa autoa vuonna 2030. Sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa ns. kannusteveromallilla, jossa ladattavan auton hankintaa

tuettaisiin hankintakannusteella vuosina 2023–2027. Hankintakannuste rahoitettaisiin ajoneuvoverotuloilla.

Päästöt vähenisivät vuoden 2030 tasolla kannusteveromallin vaikutuksesta enemmän kuin jakeluelvoitetta korottamalla, sillä tuntuva käyttövoimamurroksen alkuvuosille kohdennettu hankintatuki nopeuttaisi autokannan kiertoa ja lisäisi merkittävästi sähköautojen kysyntää. Ladattavat autot korvaisivat tällöin autokannasta polttomoottoriautoja sekä uusien autojen ensirekisteröinneissä että autokannan kiertoa nopeuttamalla. Koska uusilla autoilla ajetaan enemmän kuin vanhemmilla autoilla ja kilometrit jakaantuvat suhteellisesti enemmän ladattaville autoille, päästöt vähenevät enemmän kuin ladattavien autojen osuus autokannasta kasvaa.

Tieliikenteeseen jaellun sähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen

Biokaasu siirtyi jakeluelvoitteeseen vuoden 2022 alussa ja ensi vuoden alussa voimaan astuva jakeluelvoitelain muutos tuo myös synteettiset uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet jakeluelvoitteen piiriin. Jatkossa jakelija voi täyttää velvoitettaan nestemäisten biopolttoaineiden lisäksi myös biokaasulla ja muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla. Mikäli kaasun osuus energiankulutuksesta kasvaisi, tarve sekoittaa dieseliin uusiutuvia komponentteja pienenesi, 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 vuonna 2030 riittävästi kaasukäyttöisiä autoja perustelemaan jakeluelvoitteen 4 prosenttiyksikön noston.

Liikenteen sähköistyminen ei tällä hetkellä kevennä biojakeluelvoitteen hintavaikutusta, sillä sähkö ei sisälly jakeluelvoitteeseen. RED-direktiivi sisältää mahdollisuuden lisätä liikenteeseen jaeltu sähkö osaksi jakeluelvoitetta. Sähkön osuus liikenteen energiankulutuksesta on vielä pieni, noin prosentin luokkaa, ja suurin osa siitä ladataan kotona, mutta tästäkin toimenpiteestä olisi apua jakeluelvoitteen täyttämässä. Julkisista latauspisteistä ladattavan sähkön osuus on vielä lähivuosina pieni, mutta sen ennakoitaan kasvavan sähköistymisen edetessä. Sähkön osuus jakeluelvoitteen toteuttamisesta voisi vuoden 2030 tasolla olla enimmillään arviolta 4–5 prosenttiyksikköä koko jakeluelvoitteesta, jos autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa siten että kannassa olisi vuonna 2030 noin 900 000 sähköautoa.

Jakeluelvoitteen laajentamista sähköön tarkasteltiin vuonna 2020 tehdyssä selvityksessä³, jonka perusteella hallitus päätyi esittämään biokaasun ja sähköpolttoaineiden liittämistä jakeluelvoitteeseen, mutta liikennesähkö jätettiin jakeluelvoitteen ulkopuolelle. Liikennesähköä ei suositeltu sisällytettävän jakeluelvoitteeseen, sillä sen ei katsottu vähentävän päästöjä tai nopeuttavan sähköistymistä. Lisäksi arvioitiin, että jakelijan määrittely ei liikennesähköllä olisi yksiselitteistä, koska suurin osa latauksista tapahtuu joko kotona tai työpaikoilla ja vain murto-osa julkisilla latauspisteillä. Liikennesähkön ottaminen mukaan jakeluelvoitteeseen edellyttäisi lisäksi rakennemuutosta velvoitejärjestelmään, koska se pitäisi uudistaa sertifikaattipohjaiseksi.

³ Esa Sipilä, Heidi Kiuru, Nils-Olof Nylund, Kai Sipilä. 2020. Jakeluelvoitteen alentaminen. Työ- ja elinkeinoministeriö. VN/336/2020.

Sähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen tulee vallitsevassa tilanteessa harkita uudelleen, koska muuttuneessa energiamarkkinassa on tärkeää hillitä jakeluelvoitteen kustannusvaikutuksia. Lisäämällä myös julkisista latauspisteistä jaettava uusiutuva sähkö jakeluelvoitteeseen voidaan varmistaa jakeluelvoitteen kustannustehokas ja teknologianeutraali toteutustapa, kun jakelijoilla on useita erilaisia vaihtoehtoja velvoitteen täyttämiseen. RED-direktiivin uudistamisessa on esitetty toimintatapaa, jossa julkisten lataus-
asemien uusiutuvaa sähköä jakelevat toimijat saisivat hyvityksiä, joita voidaan myydä polttoainejakelijoille jakeluelvoitteiden täyttämiseen. Koska nestemäiset biopolttoaineet ovat tulevaisuudessakin kalliita ja niiden tuotantoa rajaa kestävien raaka-aineiden niukkuus, tämä nostaisi todennäköisesti sähkönjakelun hyvityksen hinnan korkealle, jolloin julkisten latauspisteiden sähkö kannattaisi myydä hyvin edullisena tai jopa ilmaisena, mikä alentaisi sähköautoilijoiden kustannuksia ja lisäisi motivaatiota julkiseen lataamiseen. Tämä puolestaan lisäisi latausverkon markkinaehtoista laajenemista ja kannustaisi taloudellisesti yhä useampaa siirtymään sähköautoihin.

RED-direktiivi antaa lisäksi mahdollisuuden laskea uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön osuuden nelinkertaisena sen energiasisältöön nähden, kun sähkö toimitetaan tieliikenteen ajoneuvoille. Sähkölle tulisi kansallisesti määritellä mahdollisuus laskea sen osuus tällä direktiivin sallimalla laskentaperiaatteella.

Kunnioitavasti

Tero Kallio	Pekka Rissa
toimitusjohtaja	toimitusjohtaja
Autotuoajat ja -teollisuus ry	Autoalan Keskusliitto