

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

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen
18.10.2022

Mattias Hellström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö

Nesteen muutos

Paikallisesta öljynjalostajasta yhdeksi maailman johtavista uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen tarjoajista.

Tiedote 19.9. Selvitys raakaöljyn jalostuksen lopettamisesta Porvoossa 2030-luvun puolivälissä



NESTE

Tavoitteena liikennepäästöjen puolittaminen 2030 mennessä

- FF55-ehdotus: Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto) päästövähennysvelvoite nousee 50%:in 2030 mennessä (nyt 39%)
- Tieliikenteen jakeluvelvoite on kustannustehokas, ennustettava ja hallinnollisesti kevyt tapa vähentää tieliikenteen päästöjä.
- Jakeluvelvoitteen alentaminen 2022-23 ei ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä.
- jakeluvelvoitteen korotus 34 prosenttiin on käytännössä nykytilaa vastaava muutos - annetaan tilaa biokaasulle ja sähköpolttoaineille

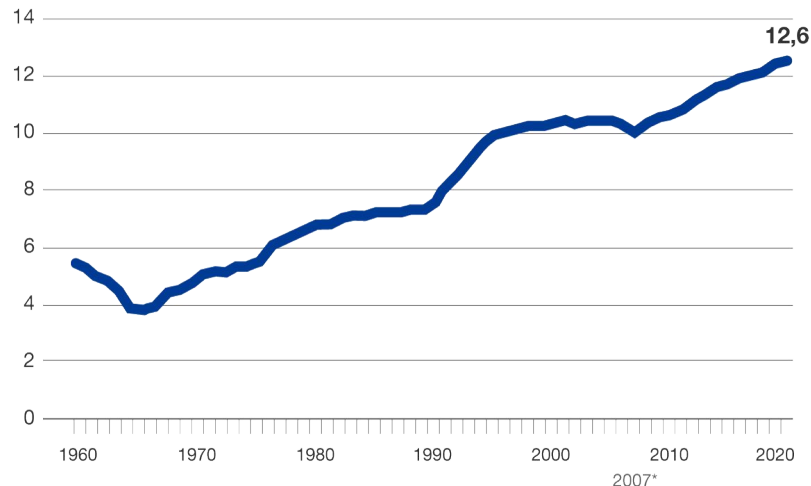
Liikenteen päästövähennystavoitteet, taakanjakosektorin tavoitteet 2021-25 ja Suomen RRP-suunnitelma

LVM:n lausunto tieliikenteen jakeluvelvoitteesta:

"Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että sama kumulatiivinen päästövähennyspolku kuin taakanjakoasetuksessa on, on kirjattu mukaan myös Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP). RRP-suunnitelmassa ja komission siitä tekemässä implementointipäätöksessä on asetettu tavoitteeksi, että Suomen liikennesektori on Q2/2026 mennessä vähentänyt päästöjä vähintään -29 % (verrattuna vuoteen 2005) vuoden 2025 lopussa. Komission mukaan tavoitteiden saavuttamatta jääminen johtaa maksujen keskeyttämiseen ja jäsenvaltion saamaa taloudellista tukea voidaan vähentää".

Suomen autokanta vanhenee edelleen

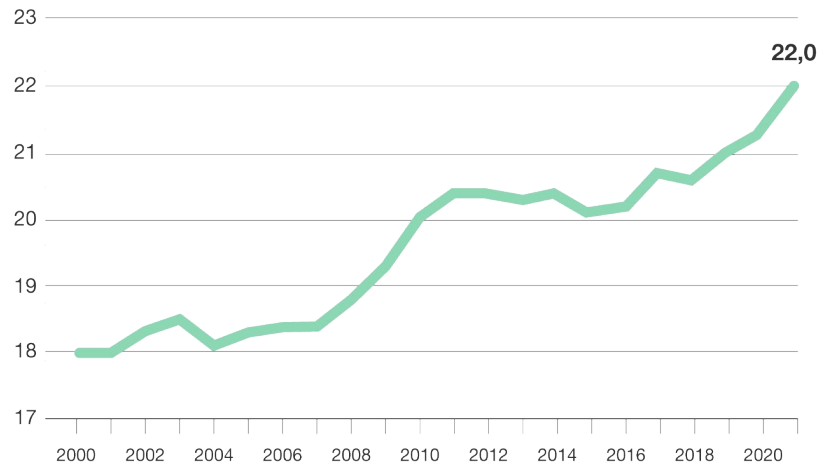
Henkilöautojen keski-ikä 1960–2021



Ikätilasto sisältää kaikki liikennekäytössä olevat henkilöautot, myös museoautot.

* Vuosien 1960–2006 tilasto kuvaa rekisterissä olevien autojen keski-ikää ja vuosien 2007–2021 luvut liikennekäytössä olevien autojen keski-ikää vuoden lopussa.

Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä 2000–2021



Lähteet: Trafi/liikennefakta.fi, Autoalan tiedotuskeskus, Tilastokeskus

KAIKKIA RATKAISUJA TARVITAAN

- Suomen ilmastotavoitteisiin ei päästä ilman uusiutuvia polttoaineita
- Nykyisen ajoneuvokannan päästöjä voidaan leikata vain uusiutuvilla polttoaineilla, sähköistyminen ei yksinään riitä



ENERGIA- JA ILMASTOPOLITIIKAN ENNAKOITAVUUS TAKAA HALLITUN SIIRTYMÄN

- Kaikilla päästövähennyksillä on hintansa
- Uusien teknologioiden investoinnit edellyttävät sitoutumista sovittuihin toimiin
- Parhaillaan neuvoteltavat raskaan liikenteen päästöraajat ratkaisevat liikennekaasun tulevaisuuden



PITKÄJÄNTEINEN POLITIikka TEHNYT SUOMESTA YKKÖSEN

- Suomen vahva metsä- ja maatalous tarjoavat jätteitä ja tähteitä uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon
- Kotimaiset investoinnit ja innovaatiot tukevat teknologia- ja polttoainevientä



JAKELUVELVOITE OSOITTAUTUNUT TEHOKKAAKSI KEINOKSI

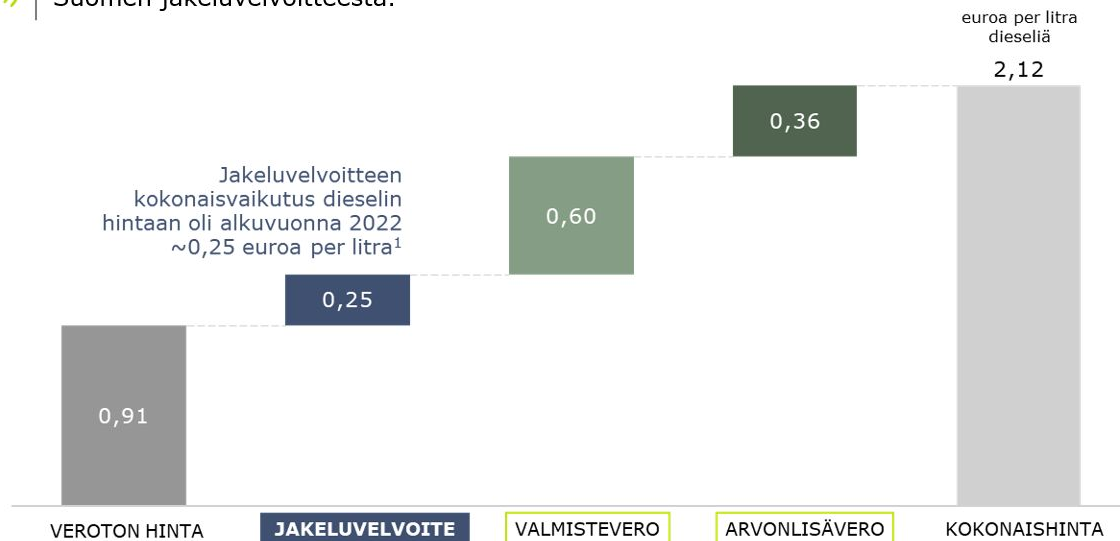
- Puolet vuoden 2030 liikenteen päästövähennystavoitteesta on suunniteltu saavutettavan uusiutuvilla polttoaineilla
- Lähes 90 % Suomessa myydyistä uusiutuvista polttoaineista tuotetaan jo ruoka- ja rehututannon ulkopuolisista raaka-aineista

PUMPPUHINNAT

Maailmanmarkkinahinnat ja verotus määrittävät polttoaineiden pumppuhintoja enemmän kuin jakeluvelvoite



Uusiutuvien polttoaineiden vaikutus pumppuhintoihin on ollut maltillinen. Vuoden 2022 korkeat hinnat eivät johtuneet Suomen jakeluvelvoitteesta.



1. Sisältäen myös uusiutuvista polttoaineista kannettavat verot. Alkuvuonna 2022 jakeluvelvoite oli 19,5 %. Lähde: AFRY Management Consulting

