Jakeluvelvoite

Hallitusneuvottelut 2023

19.5.2023

Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Jakeluvelvoite edistää useita EU-velvoitteita ja kansallisia tavoitteita

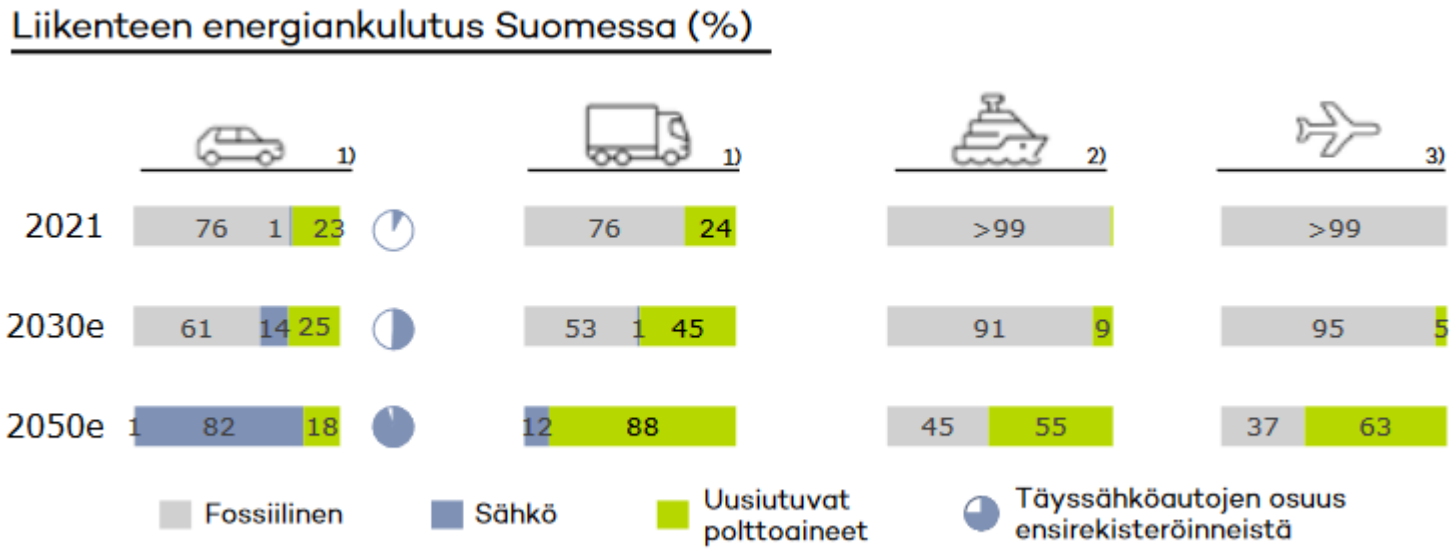
1. Uusiutuvan energian direktiivi (REDI, REDII, REDIII)
   - REDI/II – vähintään 38 % yleistavoite 2020→
     - Suomen yleistavoite nousee 51 %:iin vuonna 2030
     - Edellyttää myös liikennesektorilta uusiutuvia
   - REDIII – vähintään 29 % liikenteessä 2030 + alatavoitteet
     - Yleistavoite Suomelle ~60 % vuonna 2030
     - Toimeenpano 2023-2024

2. Taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet
   - Vuosittaiset tavoitteet vuoteen 2030 asti
   - Muihin vaihtoehtoisiin keinoihin nähden jakeluvelvoite on nopea ja jokseenkin varma päästövähennyskeino

3. Uusiutuvien liikennepolttoaineinvestointien edistäminen
   - Ennakoitavan kysynnän luominen pitkälle tulevaisuuteen
   - Biopolttoaineet, biokaasu, RFNBO/sähköpolttoaineet

- Polttoaineiden laatudirektiivi
  - 6 %:n päästövähennysvelvoite 2020 →
  - Kumoutumassa
- Lisäksi fossiilisiin polttoaineisiin liittyvän riippuvuuden väheneminen sekä positiiviset aluetaloudelliset ja työllisyysvaikutukset (kotimaiset investoinnit).

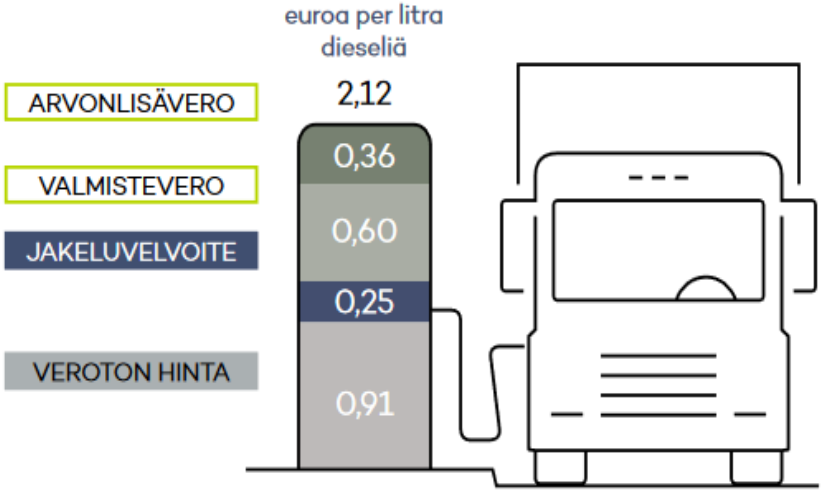
Henkilöliikenne sähköistyy, raskas liikenne sekä meri- ja lentoliikenne edellyttävät muita uusiutuvia polttoaineita vielä pitkään



Lähde: AFRY AB – Uusiutuvat polttoaineet Suomen tärkeimpiä ilmastoratkaisuja, 09/2022

Liikennepolttoaineiden hinnan muodostuminen

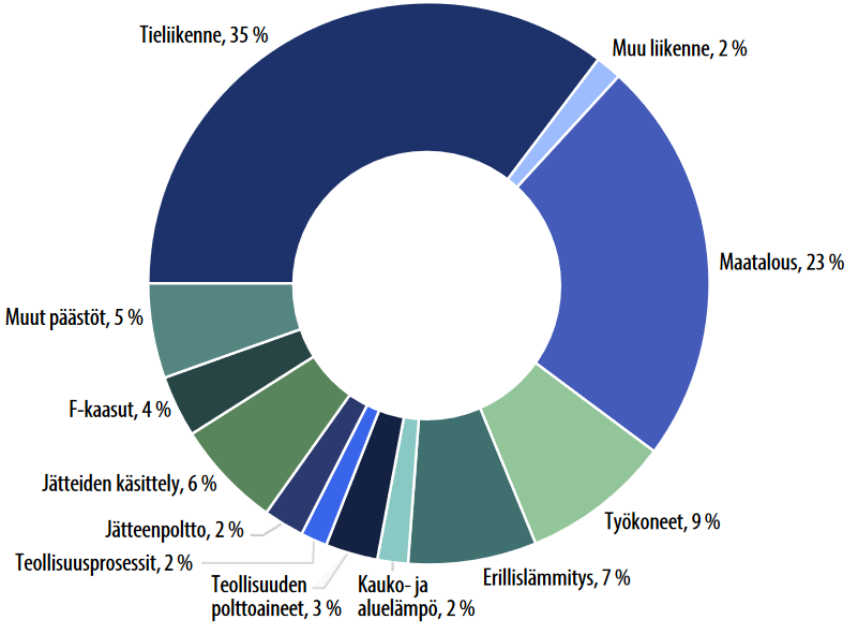
- Liikennepolttoaineiden hinta muodostuu:
  - Maailmanmarkkinahinnasta
  - Kansallisista veroista
    - Energiasisältövero
    - Hiilidioksidivero
    - Huoltovarmuusmaksu
    - ALV
  - Jakeluvelvoitekustannuksesta
- Myös uusiutuvia liikennepolttoaineita verotetaan
  - Esim. uusiutuva diesel 33-44,6 s/l + ALV
- Suurin kysyntä/niukkuutta kehittyneistä ja ns. drop-in polttoaineista
- Jakeluvelvoitteen alentamisen vaikutus pumppuhintaan epäsuora ja epävarma
- Pumppuhintojen alentuminen hidastaa liikenteen sähköistymistä



Lähde: AFRY AB – Uusiutuvat polttoaineet Suomen tärkeimpiä ilmastoratkaisuja, 09/2022

Liikenteen merkitys taakanjakosektorilla

Taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöjen jakauma päästölähteittäin vuonna 2020



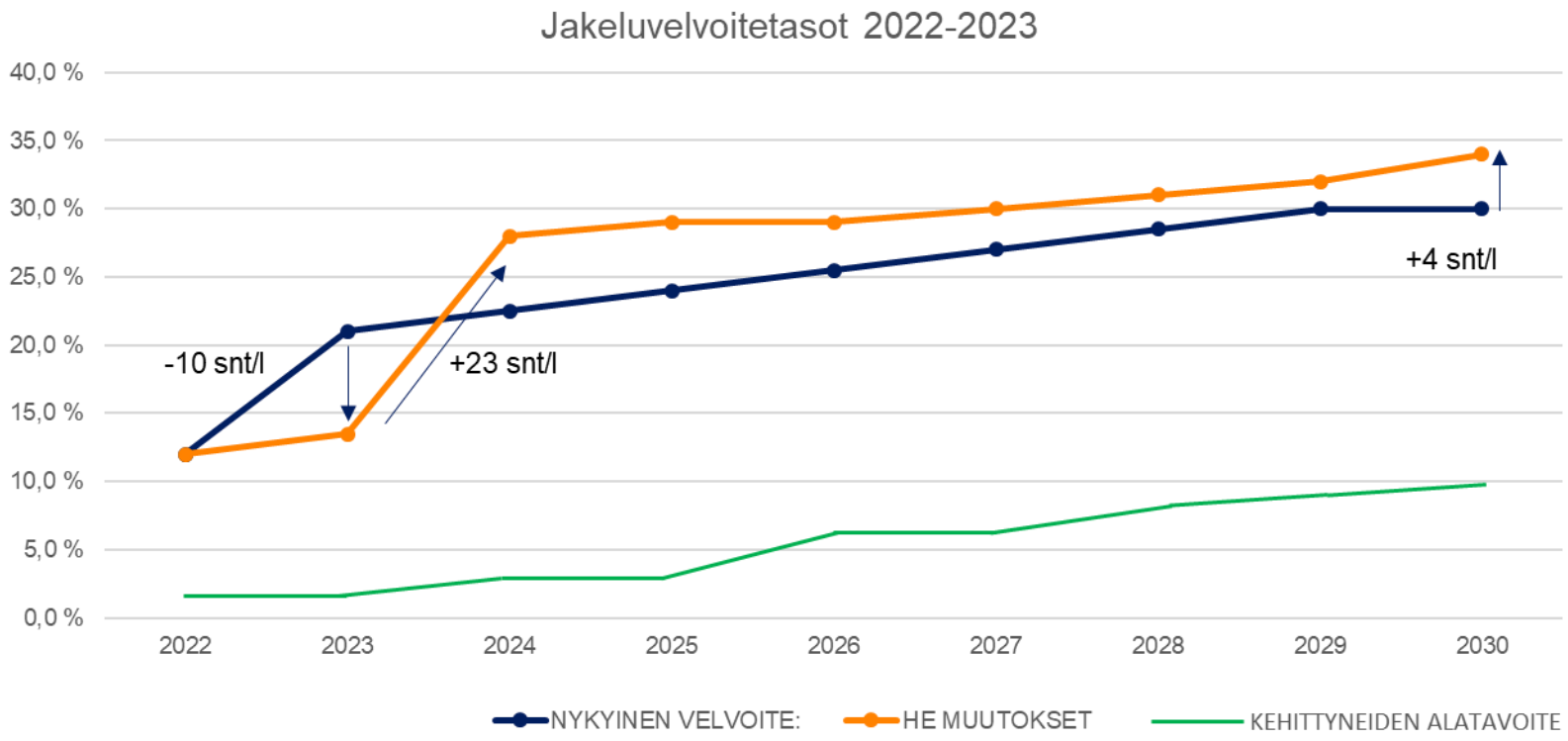
Lähde: Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma KAISU, 05/2022

	2005	2019	2020	Muutos 05-20 (Mt CO_2 -ekv.)	Muutos 05-20 (%)
Liikenne	12,6	11,0	10,4	-2,2	-18 %
Maatalous	6,5	6,6	6,6	0,04	0,6 %
Rakennusten erillislämmitys	4,0	2,4	2,1	-1,9	-48 %
Työkoneet	2,6	2,4	2,4	-0,2	-7 %
Jätteiden käsittely	2,8	2,5	2,4	-0,4	-15 %
F-kaasut	1,2	1,0	1,0	-0,2	-16 %
Teollisuus	1,7	1,3	1,3	-0,4	-24 %
Muut päästöt	2,7	2,1	2,0	-0,7	-26 %
	34,2	29,3	28,1	-6,1	-18 %

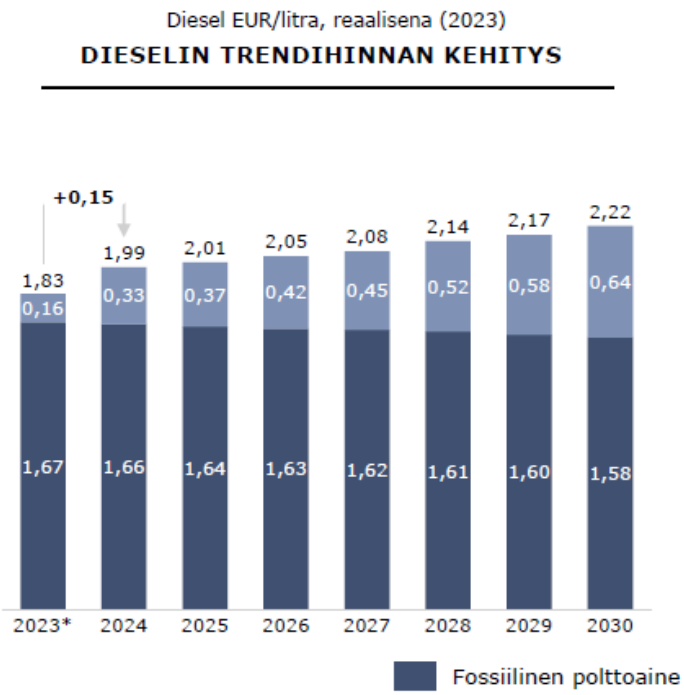
Lähde: Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma KAISU, 05/2022

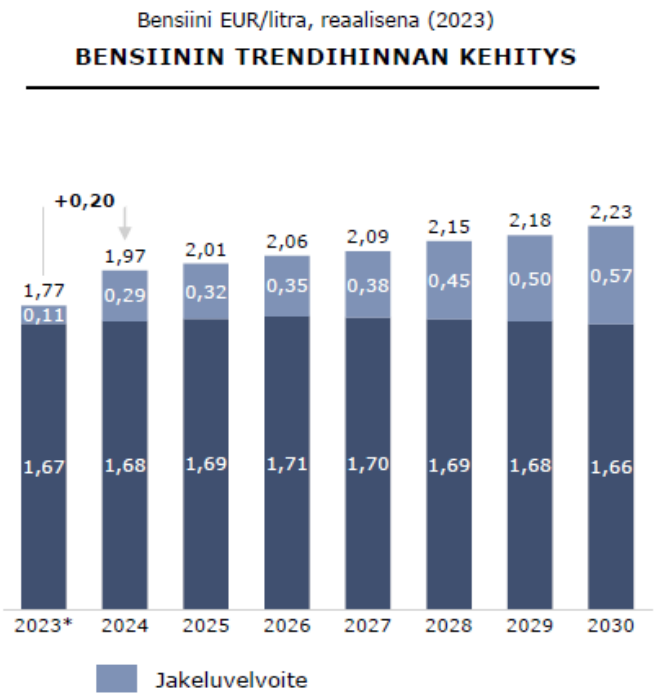
- Vuoden 2030 taakanjakosektorin päästökiintiö 17,2 Mt CO2

Jakeluvelvoitetasot 2022-2030 (muutokset 2022)



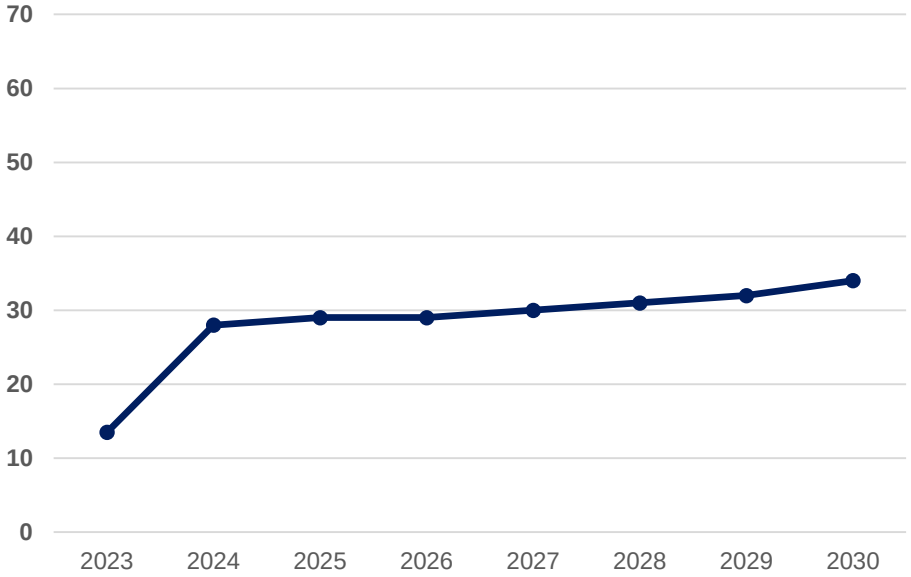
Arvio pumppuhintojen kehityksestä 05/2023

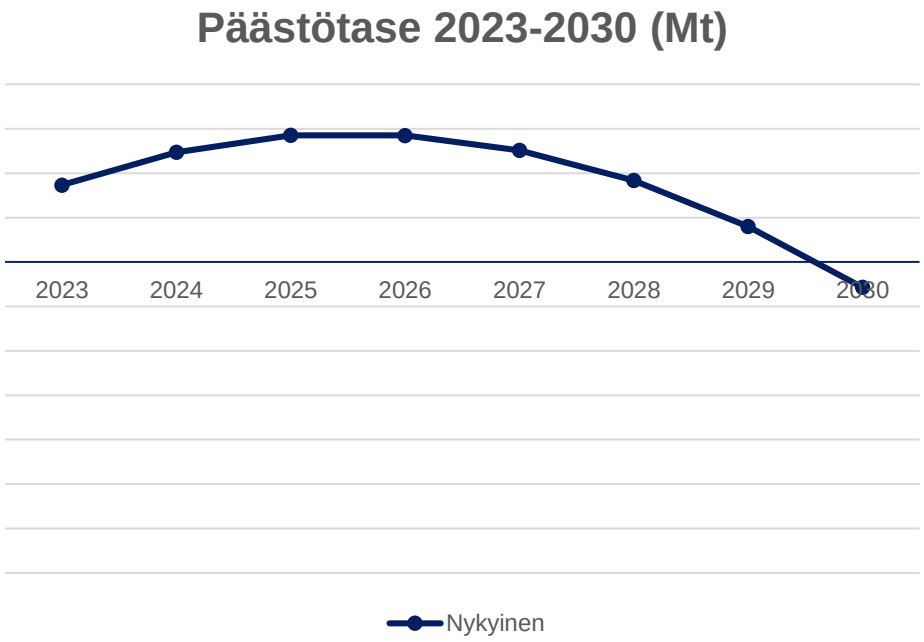




Lähde: AFRY AB – arvio 05/2023

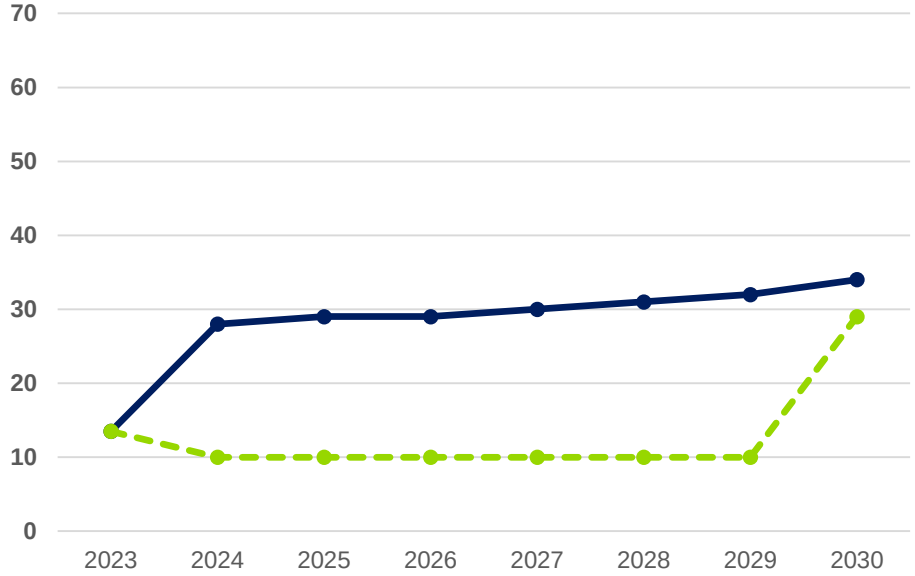
Jakeluvelvoitetasot ja päästötase 2023-2030

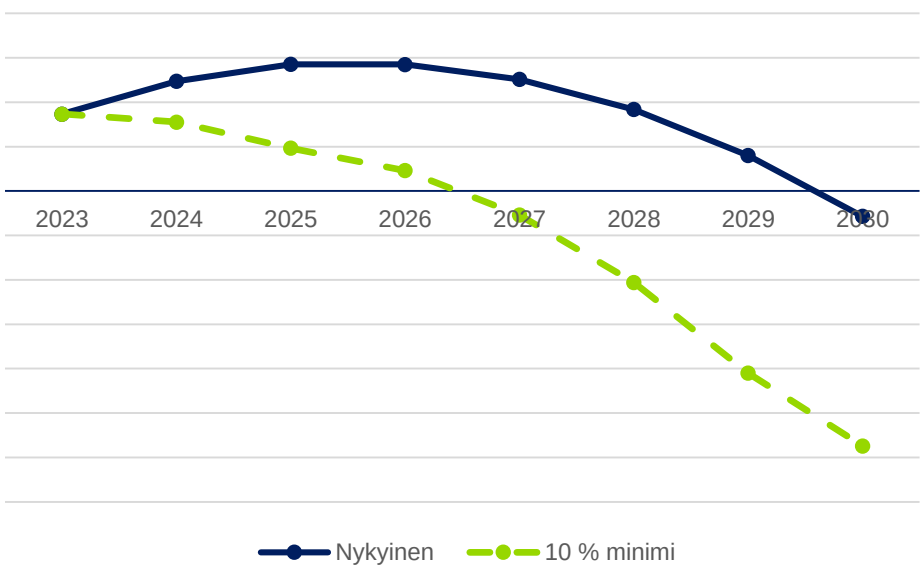




**Kaaviot perustuvat tiettyihin oletuksiin päästökehityksestä, johon liittyy suurta epävarmuutta ja kuvat ovat siten suuntaa antavia*

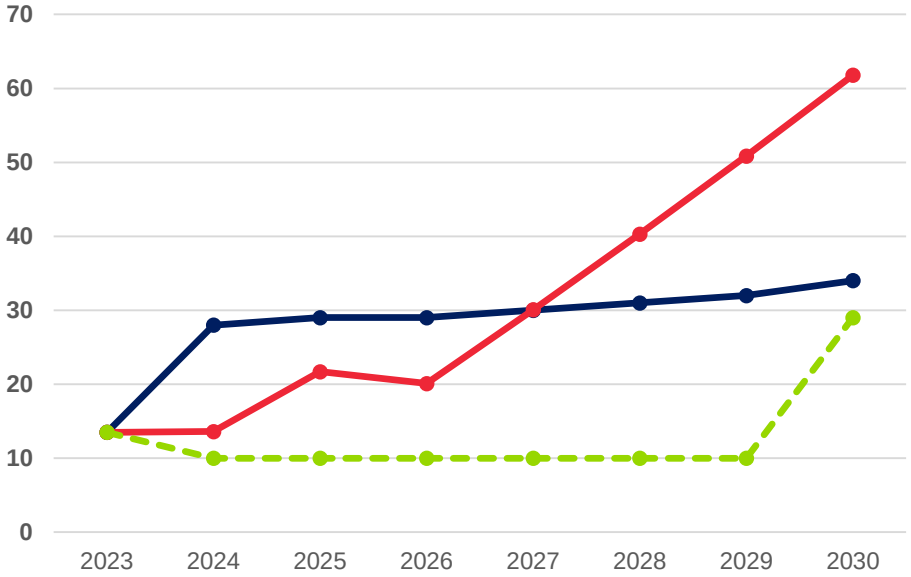
Jakeluvelvoitetasot ja päästötase 2023-2030

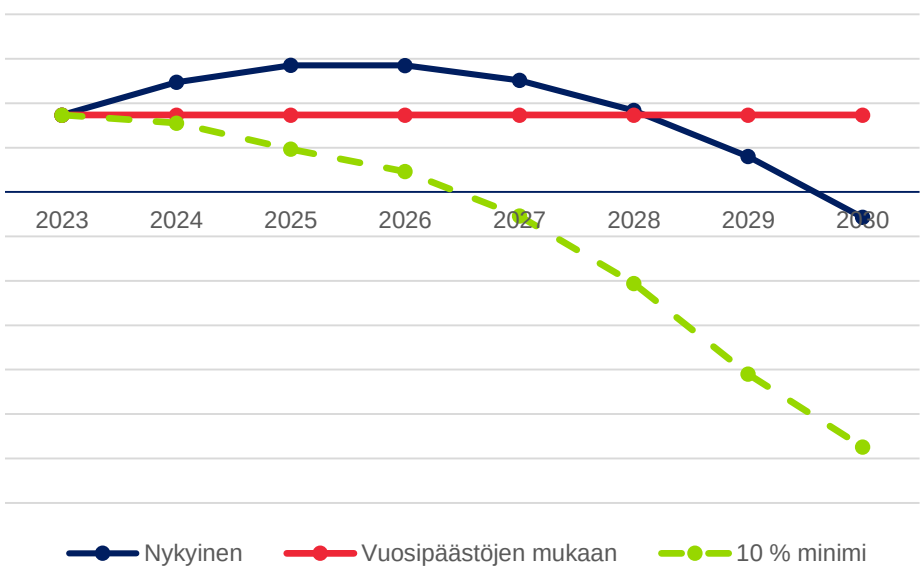




**Kaaviot perustuvat tiettyihin oletuksiin päästökehityksestä, johon liittyy suurta epävarmuutta ja kuvat ovat siten suuntaa antavia*

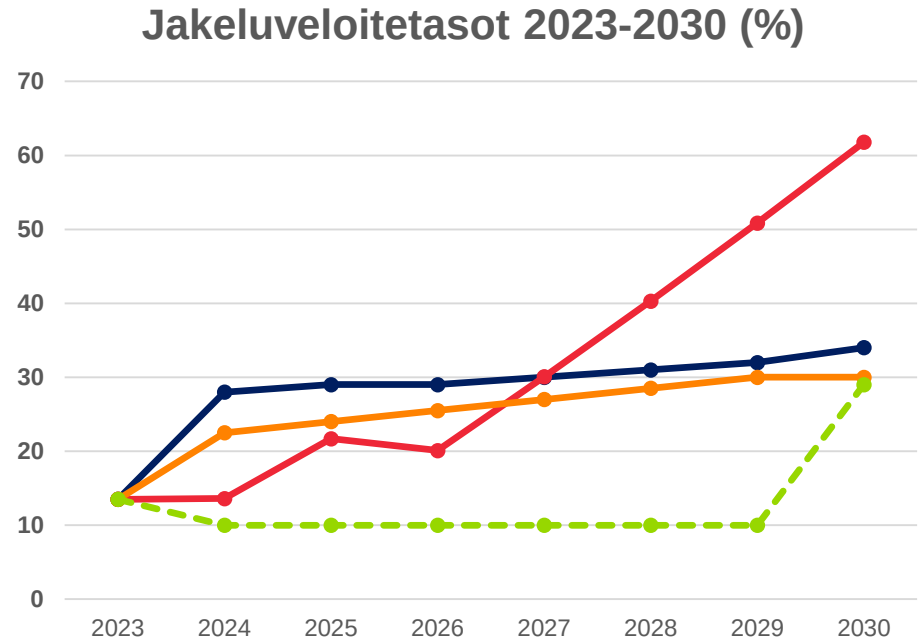
Jakeluvelvoitetasot ja päästötase 2023-2030

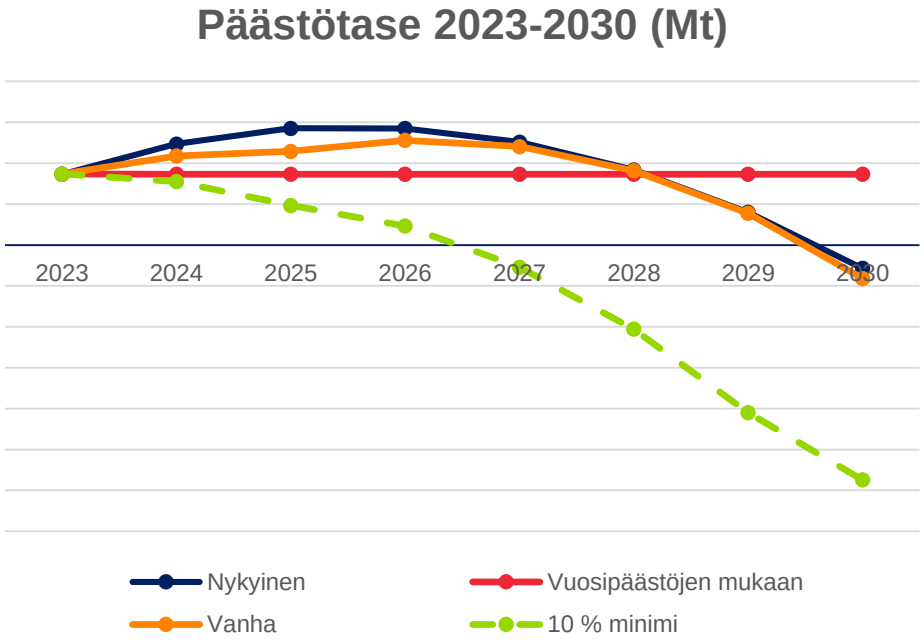




**Kaaviot perustuvat tiettyihin oletuksiin päästökehityksestä, johon liittyy suurta epävarmuutta ja kuvat ovat siten suuntaa antavia*

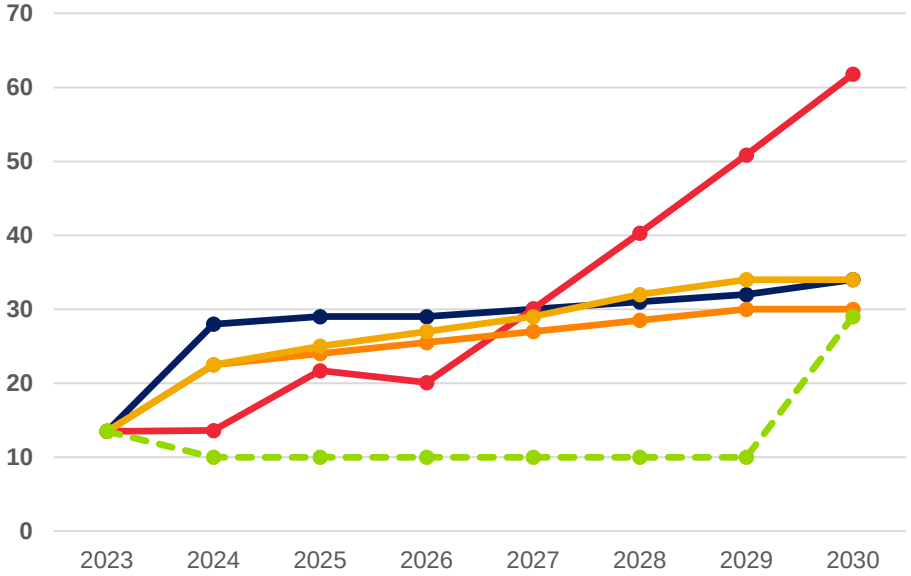
Jakeluvelvoitetasot ja päästötase 2023-2030

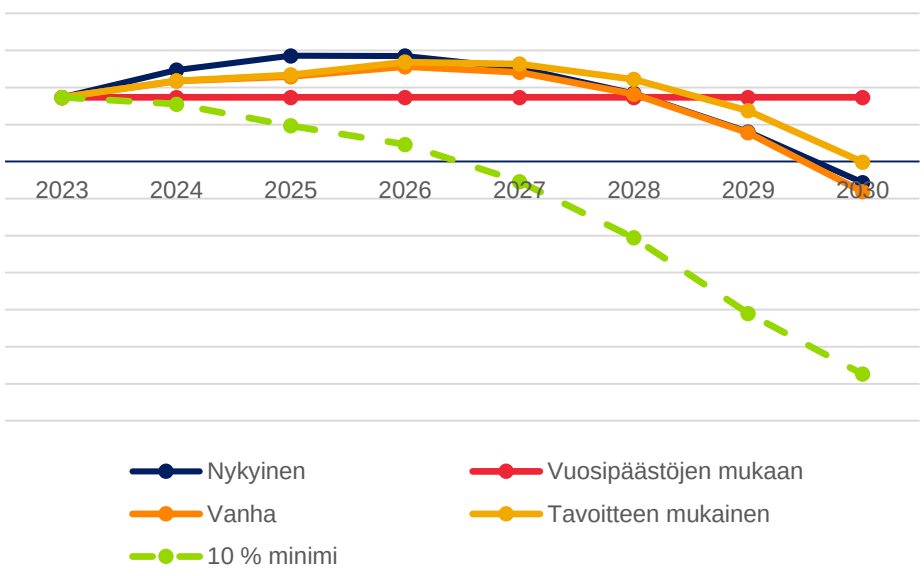




**Kaaviot perustuvat tiettyihin oletuksiin päästökehityksestä, johon liittyy suurta epävarmuutta ja kuvat ovat siten suuntaa antavia*

Jakeluvelvoitetasot ja päästötase 2023-2030





Kaaviot perustuvat tiettyihin oletuksiin päästökehityksestä, johon liittyy suurta epävarmuutta ja kuvat ovat siten suuntaa antavia

Uusiutuvan energian direktiivin päivityksen (REDIII) edellyttää muutoksia jakeluvelvoitteeseen

REDII

Yleistavoite 2030
- 14 % energiasisältö

Sektorit
- Tie- ja raideliikenne

Polttoaineet
- Biopolttoaineet
- Biokaasu
- RFNBO

Alatavoitteet
- 3,5 % kehittyneet biopolttoaineet

Tuplalaskenta
- kehittyneet biopolttoaineet

Kertoimet
- 1.2 x meri- ja lentoliikenne

REDIII

Yleistavoite 2030
- 29 % energiasisältö TAI
- 14,5 % päästöintensiteettivähennys

Sektorit
- Tie- ja raideliikenne
- Meriliikenne
- Lentoliikenne

Polttoaineet
- Biopolttoaineet
- Biokaasu
- RFNBO/vety
- **Liikennesähkö**

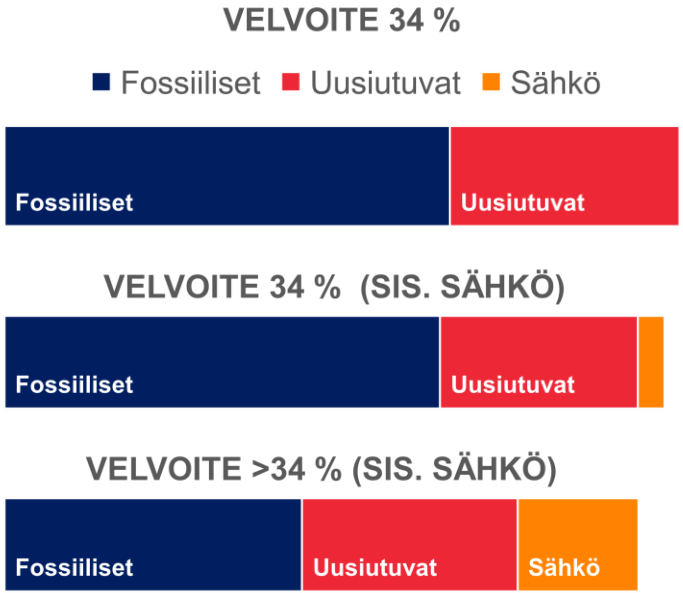
Alatavoitteet
- 5,5 % kehittyneet biopolttoaineet + RFNBO
- 1 % RFNBO

Tuplalaskenta
- kehittyneet biopolttoaineet ja RFNBO

Kertoimet
- 1.2/1.5 x meri- ja lentoliikenne

Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen

- REDIII edellyttää (julkisen) liikennesähkön hyväksymistä jakeluvelvoitteen piiriin
- Sähköautojen yleistymisen hidasteena ovat sähköautojen korkeat hankintahinnat sekä jakeluinfrastruktuuri – ei niinkään liikennesähkön hinta
- Liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteen piiriin:
  - ei alenna sähköautojen hankintahintoja
  - voi välillisesti edistää jakeluinfrastruktuurin laajenemista
  - voi alentaa liikennesähkön hintaa
  - lisää joustoa velvoitteen alaisille jakelijoille
- Liikennesähkön lisääminen edellyttäisi velvoitteen nostoa, jotta päästövähennystavoitteet saavutetaan
  - ~3 %-yks., jos vain julkinen lataus
  - ~15 %-yks., jos myös kotilataus



Kansantaloudelliset vaikutukset

- Keskeisimmät kansantaloudelliset vaikutukset liittyvät polttoaineiden hintaeroihin sekä verotasoihin
  - Arviot riippuvaisia polttoaineiden hintaoletuksista ja vanhenevat nopeasti
  - Vaikutukset riippuvaisia myös investoinneista kotimaiseen tuotantokapasiteettiin

- Vaikutukset valmisteverotuloihin lyhyellä aikavälillä arvioitavissa verrattain tarkkaan
  - Esim. vuoden 2023 muutokset ~ +73 M€ verotulot

LÄHTÖTASO 30 %	→ 34 % (4 % nosto)		→ 40 % (10 % nosto)	
	Jakeluvelvoite	Lisävelvoite	Jakeluvelvoite	Lisävelvoite
VALTIONTALOUS				
Valmisteverot	- 26 MEUR	- 42 MEUR	- 65 MEUR	- 105 MEUR
ALV	+ 22 MEUR	+ 43 MEUR	+ 55 MEUR	+ 109 MEUR
Yhteensä	- 4 MEUR	+ 1 MEUR	- 10 MEUR	+ 4 MEUR
VAIHTOTASE	- 119 MEUR	- 179 MEUR	- 225 MEUR	- 337 MEUR
SEKTORIT				
Maantieliikenne	+ 31 MEUR	+ 62 MEUR	+ 78 MEUR	+ 154 MEUR
Vientiteollisuus	+ 19 MEUR	+ 38 MEUR	+ 49 MEUR	+ 96 MEUR
KULUTTAJA-VAIKUTUKSET				
Dieselautoilija 20 000 km vuodessa	+ 60 EUR/a	+ 119 EUR/a	+ 151 EUR/a	+ 298 EUR/a

Lähde: AFRY AB –Liikenteen jakeluvelvoitetason nosto, 11/2021 (*päivitetään 2023*)

Tarvitaan investointeja tuotantokapasiteettiin

- Erityisesti nestemäisten biopolttoaineiden hinnat ovat nousseet niukkuuden takia
  - Globaali tuotantokapasiteetti on kasvanut noin 4-9 %:n vuosivauhdilla vuodesta 2016 lähtien (pl. 2020)
  - Tuleville vuosille asetetut globaalit, EU- ja kansalliset tavoitteet edellyttävät investointien kiihtymistä
- Polttoaineniukkuutta ja siten hintapainetta voidaan lievittää:
  - investoinneilla uuteen tuotantokapasiteettiin,
  - laajentamalla raaka-ainepohjaa
  - kaupallistamalla uusia teknologioita.
- Kotimaisten investointien toteutumisen kannalta erityisesti ns. kehittyneiden alatavoitteilla on suuri merkitys
  - Liikennebiokaasulla voisi olla nykyistä huomattavasti suurempi rooli etenkin raskaassa liikenteessä
  - RFNBO-polttoaineet ovat vielä kalliita, mutta Suomella on poikkeuksellisen hyvä asema tuottaa niitä muihin maihin nähden kilpailukykyiseen hintaan

- **Jakeluvelvoitetasoihin tehtävät muutokset heikentävät luottamusta jakeluvelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen, mikä entisestään heikentää investointihalukkuutta**