

Asia: VN/34423/2021

## **Luonnos hallituksen esitykseksi laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta sekä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 §:n ja 38 §:n muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Luonnos hallituksen esitykseksi laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta sekä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 §:n ja 38 §:n muuttamisesta

Lausuntopyyntönumeron diaarinumero: VN/34423/2021

St1 Nordic Oy (St1) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto biopolttoöljyn käytön edistämisen lainsäädännön muuttamisen lakiluonnoksesta.

Lakiluonnoksessa todetaan, että vuonna 2020 kevyen polttoöljyn kokonaiskulutus oli Tilastokeskuksen mukaan 1,53 Mt. Tästä määrästä 45 prosenttia käytettiin työkoneissa, 26 prosenttia rakennusten lämmityksessä ja 29 prosenttia muussa käytössä. Työkoneiden osuus kevyen polttoöljyn käytöstä on kasvanut, ja öljyn käyttö rakennusten lämmityksessä on vähentynyt. Lämmityskäytön arvioidaan vähentyvän jatkossa entisestään.

Kevyen polttoöljyn bio-osuutta voidaan periaatteessa lisätä kahdella biopolttoaineella: metyyliestereillä (FAME) ja vetykäsitellyillä kasviöljyillä (HVO). Lämmitys- ja työkonekäytössä polttoaineen kierto on kuitenkin huomattavasti hitaampaa kuin liikennekäytössä, mikä rajoittaa niiden tuotteiden valikoimaa, joilla velvoitetta on käytännössä mahdollista täyttää. FAME:n lyhyen säilytysajan takia HVO on käytännössä ainoa biokomponentti, jota voidaan ohjata lämmitys- ja työkonekäyttöön. Kyseisen polttoaineen saatavuudessa on ollut haasteita, jotka kasvavat lisääntyvän kysynnän myötä. Suomessa kysyntä lisääntyy biopolttoöljyn lisäksi myös liikenteessä kohoavien jakeluvuoroitettujen myötä. Lisäksi globaalia kysyntää lisäävät muiden maiden jakeluvuoroitettujen kiristyminen sekä muiden toimialojen kiinnostus samoista raaka-aineista (kemianteollisuus, biomuovit).

Lisähaasteita tuo se, että Suomessa jaeltaville polttoaineille on tiettyjä kylmien olosuhteiden laaturajoituksia, mikä pienentää mahdollista tarjontaa edelleen. Lisääntynyt kysyntä yhdessä tuotteen rajallisen saatavuuden kanssa johtaa väistämättä korkeisiin hintoihin, ja pahimmillaan myös riskiin siitä, että jakeluelvoitetta ei ole mahdollista täyttää, kun HVO:n kokonaistarjonta jää alle globaalin kysynnän. On myös mahdollista, että tuotteen markkinahinta ylittää laissa määritetyn seuraamusmaksun, kuten joissain maissa on jo tapahtunut. Mikäli tällaiseen tilanteeseen päädytään, jäisi jakeluelvoitteella saavutettava päästövähennys kokonaan toteutumatta lisäen kuitenkin lainsäädännön myötä kustannusvaikutusta maksimaalisella tavalla.

Joustoilla kokonaiskustannustehokkuutta

Biopolttoöljyn jakeluelvoitelain 7 § ja liikenteen jakeluelvoitelain 5 b § sallivat 30 %:n jouston velvoitteiden välillä. Käytännössä siis 30 % biopolttoöljyvelvoitteesta voidaan täyttää liikenteessä jaellulla biopolttoaineella ja toisin päin. Kustannustehokkain ratkaisu olisi nostaa liikenne- ja polttoöljyvelvoitteen välinen jousto 100 prosenttiin. Näin polttoaineen toimittajat voisivat jaella biopolttoainetta siellä, missä se aiheuttaa vähiten kuluja, kuitenkin vähentämättä jaellun biopolttoaineen kokonaismäärää. Tämä toimenpide parantaisi biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kustannustehokkuutta alentamatta kuitenkaan tavoiteltua laskennallista päästövähennysvaikutusta.

Kuluttajien ja elinkeinoelämän kannalta korkeaksi kohoavia jakeluelvoitteiden korottamisen kustannuksia voidaan lieventää kehittämällä nykyistä laajempaa keinovalikoimaa ja joustavampaa lainsäädäntöä.

Fossiilisen öljyn korvaamisessa päästöjen vähentämisen rajakustannus kohoaa selvästi muita sektoreita (päästökauppa, maankäyttö) korkeammalle. Toisaalta maankäyttösektorilla jää merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä, koska riittävää maksukykyä ja kysyntää päästövähennystoimille ei ole.

Fossiilisen öljyn korvaamisessa päästöjen vähentämisen rajakustannus kohoaa selvästi muita sektoreita (päästökauppa, maankäyttö) korkeammalle (jakeluelvoitteen puitteissa päästövähennyksen hinta on n. 400–800 € / CO<sub>2</sub>-ekv. tonni). Kokonaiskustannustehokkuuden näkökulmasta tilanne on kaukana optimaalisesta. Huomioiden korkeaksi kohoneen rajakustannuksen, voisi haastavaan tilanteeseen olla tarjolla myös ratkaisuja, jotka tarjoavat mahdollisuuden moninkertaiseen ilmastohyötyyn järkevämmällä kustannustasolla ilman, että kunnianhimoisesta ilmastotavoitteesta tingitään tai että jakeluelvoitettuja toimijoiden vastuuta lievennetään.

Taakanjakosektorin sisäisiä joustomahdollisuuksia tulisi tarkastella siten, että päästövähennystoimissa voitaisiin edetä kustannustehokkuusjärjestyksessä huomioiden

ilmastotoimien kustannukset esim. maatalouden, lämmityksen ja liikenteen piirissä. Tällä hetkellä myös maankäyttösektorilla jää merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä, koska riittävää maksukykyä ja kysyntää ei ole. Mielestämme nykyisessä vaikeassa tilanteessa olisi perusteltua selvittää myös mahdollisuudet väliaikaisiin joustotoimiin sektorirajojen ylitse siten, että osa esimerkiksi liikenteen päästöjen vähentämisveloitteesta olisi mahdollista kattaa maankäyttösektorin piiriin kuuluvilla toimilla joiden lisäisyys ja vaikuttavuus voidaan osoittaa riittävällä tasolla.

Hulkkonen Ville  
St1 Nordic Oy