

## Asia: Nesteen lausunto Valmiuslain kehittämistarpeista

Valmiuslain kokonaisuudistusta valmisteleavan työryhmän lausuntopyyntöön Neste Oyj lausuu seuraavaa:

### 1. Yleistä

Nesteen lausunto keskittyy mahdollisuuksiin kehittää valmiuslakia polttonesteiden huoltovarmuuden parantamiseksi

Neste katsoo nykyisen valmiuslain polttonesteiden riittävyttä edistämään pyrkivien kohtien vaativan päivitystä ja kannattaa lain kokonaisuudistusta. Olemassa oleva laki keskittyy lähinnä niukkuuden jakamiseen eli polttonesteiden ostamisen säännöstelyyn. Lain uudistuksen yhteydessä tulisi varmistaa polttonesteiden suurempi saatavuus poikkeusoloissa (tilanteessa, jossa esimerkiksi polttonesteiden saatavuus maahan on rajoittunut). Polttonestepooli ottaa lausunnossaan kantaa säännöstelypykälien kehitystarpeisiin ja siksi Neste keskittyy omassa lausunnossaan saatavuutta parantaviin seikkoihin.

### 2. Polttonesteiden laatuvaatimuksista poikkeaminen

Valmiuslakiin kannattaa sisällyttää uutena asiana viranomaisten mahdollisuus poiketa polttonesteiden laatuvaatimuksista saatavuuden parantamiseksi ja poikkeustilanteessa käyttöön saatavan volyymin kasvattamiseksi.

Laissa kirjaus voisi olla yksinkertainen toteamus relevantin viranomaisen oikeudesta päättää muutoksista polttonesteiden laatuvaatimuksia koskeviin säädöksiin. Potentiaaliset muutokset olisi kartoitettava ja valmisteltava normaaliolojen aikana, jotta poikkeusolojen pelivarojen käyttöönotto sujuisi nopeasti. Muutokset polttonesteiden laatuvaatimukseen voidaan tehdä niin ettei niiden toimivuus loppukäyttökohteissa heikkene ratkaisevasti.

Usein eri polttonesteiden laatuvaatimukset ovat tiukemmat kuin niiden toimivuus loppukäyttökohteessa edellyttäisi, johtuen esimerkiksi päästövaatimuksista. Polttonesteiden saatavuuden vaarantuessa olisi poikkeusoloissa mahdollista joustaa näistä vaatimuksista, jos sillä haluttaisiin varmistaa esimerkiksi yhteiskunnan toimintojen jatkuvuus. Tällaisilla muutoksilla on mahdollista lisätä saatavuutta ja määrää esimerkiksi lämmitysöljyssä, moottoripolttoöljyssä, dieselissä ja bensiinissä.

Esimerkkejä pienistä muutoksista, joilla voisi helpottaa polttonesteiden saatavuutta, ovat bensiinin höyrynpaine-, rikki- ja aromaattirajat tai dieselin rikki-, setaani-, tiheys- ja polyaromaattirajat. Kattavan kartoituksen mahdollisuuksista voisivat tehdä relevantit ministeriöt ja alan toimijat yhdessä.

Lisäksi Polttonestepooli ja Kaasupooli ovat nostaneet esille mm. nämä asiat tavatessamme valmiuslain uudistamista valmistelleet virkamiesryhmät:

3. Poikkeustilaorganisaatio tulisi nimetä jo valmiuslain valmistelun aikana. Ko. ryhmälle annettaisiin tehtäväksi valmistella ja ylläpitää suunnitelmat ja toimenpiteet. Sen pitäisi harjoitella säännöllisesti.
4. Viranomaisille tulee antaa valtuudet poiketa normaaliajan käytännöistä jo vakavien häiriötilanteiden aikana, ns. harmaassa tilanteessa. Tämä olisi ollut tarpeen jo pandemian ja v. 2022 aikana.

## 5. Loppukäytön säädösten joustot

Polttonesteiden laatujaoustoja isompi vaikutus syntyisi siitä, jos energiantuotannossa voitaisiin päästövaatimuksia muuttamalla käyttää raskaampaa polttoöljyä, jolloin nykyään energiantuotannon käytössä oleva lämmitysöljy, joka on sama tuote kuin diesel, vapautuisi tieliikenteen ja työkoneneiden käyttöön. Sama pätee laivaliikenteen polttonesteisiin. Laivapolttoaineiden laatuvaatimuksia voisi helpottaa, jotta raskaammat tuotteet voitaisiin ottaa käyttöön, koska laivojen moottorit ovat "kaikkiruokaisempia" kuin tieliikenteen moottorit. Näin vapautuisi taas lisää jakeita dieselmoottoareiden käyttöön.

Nämäkin muutokset vaatisivat valmisteluja normaalioloissa, jotta päätöksenteko poikkeusoloissa olisi mahdollista.

## 6. Biopolttoaineiden käyttö

Suomessa on biopolttoneiden tuotantoa, jonka takia maassa on jatkuvasti tietty määrä näitä polttoneiteitä sitoutuneena toimijoiden toimitusketjuihin. Biopolttoneiden käyttöä eri markkinoilla ohjaa lainsäädäntö, joka muodostaa taloudellisen insentiivin biopolttoneiden käyttöön näillä markkinoilla. Insentiivin mitoituksella voisi Suomessa sijaitsevia biopolttoneiteitä ohjata käytettäväksi Suomessa sen sijaan, että ne kannattaisi myydä muille markkinoille.

## 7. Meriliikenteen varmistaminen

Suomen ulkomaankauppa on lähes täysin riippuvainen meriliikenteen toimivuudesta Itämerellä. Mahdolliset junarataratkaisut Ruotsiin tai Norjaan eivät kapasiteetiltaan pysty korvaamaan kuin pienen murto-osan kuljetustarpeesta. Myös polttoneistehuolto on täysin meritse tapahtuvan tuonnin varassa.

Meriliikenteen haasteena on korkea riippuvuus Suomen ulkopuolisten tahojen päätöksenteosta, koska laivoista merkittävä osa on ulkomaisessa omistuksessa, niiden kapteeni ja miehistö ovat ulkomaisia ja vakuutukset ovat ulkomaisissa yhtiöissä.

Meriliikenteen turvaaminen poikkeusoloissa ja sitä kärjistyneemmissä tilanteissa vaatii toimenpiteitä usealla eri osa-alueella.

1. Aluskapasiteetti pitää varmistaa niin, että Suomen päätäntävällän alla on riittävä määrä laivoja eri kuljetustarpeisiin, esimerkiksi polttonestekuljetuksiin.
2. Merenkulku pitää turvata suunnittelemalla vaihtoehtoiset reitit siltä varalta, että Itämeren kansainvälinen merialue ei olisi käytössä.
3. Kansainvälisille vakuutuksille pitää suunnitella vaihtoehdot.
4. Laivoille pitää löytyä riittävästi merihenkilöstöä myös poikkeusoloissa.
5. Meriliikenteen johtamisvastuut poikkeusoloissa pitää sopia ja toimintaa pitää harjoitella.

Meriliikenteen jatkuvuus on kokonaisturvallisuuden perusta, koska sen vaikutukset ulottuvat niin laajalle kansantalouteen, huoltovarmuuteen ja moneen yhteiskunnan toimintoon. Meriliikenteen turvaamisen vaatimat toimenpiteet tulisi olla korkealla prioriteetilla huoltovarmuustyöskentelyssä ja valmiuslain uudistuksessa.

Lisätietoja:

Sami Oja  
Johtaja  
Öljytuotteet  
Neste Oyj  
[sami.oja@neste.com](mailto:sami.oja@neste.com)

Mikael Ohlström  
Yhteiskuntasuhdepäällikkö  
Public Affairs  
Neste Oyj  
[mikael.ohlstrom@neste.com](mailto:mikael.ohlstrom@neste.com)