

Asia: VN/30737/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston päätökseksi huoltovarmuuden tavoitteista**

### Lausunto

#### **Lausunnot lukuun 1. Johdanto**

Nesteen lausunto keskittyy mahdollisuuksiin kehittää huoltovarmuutta polttonesteiden ja (meri)kuljetusten osalta (ja myös valmiuslain uudistamisen näkökulmasta). Neste keskittyy omassa lausunnossaan saatavuutta parantaviin seikkoihin. Lisäksi otamme kantaa kriittisen teollisuuden määritelmään ja huoltovarmuuden rahoitukseen liittyviin näkökohtiin.

#### **Lausunnot lukuun 2. Huoltovarmuuden toteuttamisen lähtökohdat**

-

#### **Lausunnot lukuun 3. Kehittämiskohteiden taustat ja tavoitteet**

-

#### **Lausunnot lukuun 4. Toimialakohtaiset huoltovarmuustavoitteet ja kehittämiskohteet**

##### 4.1. Energiahuolto: Polttonesteiden huoltovarmuus

Polttoaineiden jalostusta ja saatavuutta voitaisiin häiriö- ja kriisitilanteissa lisätä erinäisin ennakkoon valmistelluin keinoin. Esimerkiksi viranomaispäätöksellä tulisi olla mahdollisuus määräaikaisesti 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. 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.

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

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

#### 4.2 Kuljetusten jatkuvuus: 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 polttonestehuolto 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.

- Aluskapasiteetti pitää varmistaa niin, että Suomen päätäntävällän alla on riittävä määrä laivoja eri kuljetustarpeisiin, esimerkiksi polttonestekuljetuksiin.

- Merenkulku pitää turvata suunnittelemalla vaihtoehtoiset reitit siltä varalta, että Itämeren kansainvälinen merialue ei olisi käytössä.
- Kansainvälisille vakuutuksille pitää suunnitella vaihtoehdot.
- Laivoille pitää löytyä riittävästi merihenkilöstöä myös poikkeusoloissa.
- 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 meneillään olevassa valmiuslain uudistuksessa.

## **Lausunnot lukuun 5. Huoltovarmuustoiminnan rahoitus ja kehitys**

Kiinnitämme erityistä huomiota tarpeeseen uudistaa huoltovarmuuden turvaamisen rahoituspohjaa, koska nykyistä lähes yksinomaan energiatuotteista perittävälle huoltovarmuusmaksulle perustuvaa ja yhtä sektoria rasittavaa järjestelmää ei voi enää pitää tasapuolisena ja oikeudenmukaisena.

Huoltovarmuusmaksun yksinomaan energiatuotteisiin kohdistuva maksupohja ei nykyisellään enää vastaa laajentunutta huoltovarmuuden turvaamisen alaa. Sen vuoksi maksupohjan uudistaminen tai siirtyminen järjestelmän rahoituksen järjestämiseen yleiskatteisin verovaroin olisi viimeistään nyt otettava selvitettäväksi elinkeinoelämän eri sektoreiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi.

Huoltovarmuuden turvaamista koskevan lainsäädännön ja siihen perustuvien Huoltovarmuuskeskuksen tehtävien tulee luonnollisesti seurata yhteiskunnassa tapahtuvaa kehitystä. Samalla tulee kuitenkin huolehtia siitä, että laajentuneen huoltovarmuuden turvaamisen rahoituspohja on riittävän laaja, ettei uusien tehtävien ja varautumistoimien rahoittamisen osalta myöskään ajauduta elinkeinoelämän eri sektoreiden väliseen ristiinsubventiotilanteeseen.

Uudet turvaamiskohteet merkitsevät myös sellaisia toimenpidetarpeita, mm. varastointia ja muita huoltovarmuuden turvaamistoimenpiteitä kuten teknisten varajärjestelmien rakentamista ja ylläpitoa, joista aiheutuu valtiolle kustannuksia. Myös sektorikohtaisessa erityislainsäädännössä kuten rahoitus- ja telealan lainsäädännössä huoltovarmuuskeskukselle on annettu selkeä toimivalta näissä asioissa. Toiminnan rahoitus on käytännössä järjestetty valtion talousarvion ulkopuolisesta huoltovarmuusrahastosta osittain lakisäätteisesti ja osittain edelleen kuitenkin harkinnanvaraisesti niin, että hankkeista neuvotellaan ja rahoituspäätöksiä tehdään tapauskohtaisesti.

Näkemyksemme mukaan huoltovarmuusmaksujärjestelmän kehittäminen vastaamaan muuttuneita olosuhteita tulisi ottaa tarkasteltavaksi yhtenä osana muuttunutta, edelleen kasvavaa ja monipuolistuvaa huoltovarmuuden turvaamisjärjestelmää.

Jos huoltovarmuuden turvaamisen rahoittaminen tapahtuu jatkossakin valtion talousarvion ulkopuoliseen maksujärjestelmään perustuen, tulisi tavoitteena olla mahdollisimman hyvä sektorikohtainen kustannusvastaavuus. Kun huoltovarmuusrahaston volyymi budjetti- ja rahastotalouteen nähden on kuitenkin suhteellisen vähäinen, lienee kokonaan uusien veroluonteisten maksujen kehittäminen ja toimeenpano eri aloilla hankalaa ja todennäköisesti kallista. Tämä puoltaisi vahvasti huoltovarmuusrahaston rahoituksen siirtämistä valtion talousarvioon, jolloin talousarvion täydellisyyperiaate toteutuisi myös valtion huoltovarmuustoimien osalta.

#### **Lausunnot lukuun 6. Valtioneuvoston tavoitteiden seuranta**

-

#### **Muut selontekoa koskevat yleiset kommentit**

Kriittinen teollisuus

On hyvä, että kriittinen teollisuus on huomioitu huoltovarmuuden suunnittelussa ja toteutuksessa. Huoltovarmuusorganisaation eri sektorit ovat tunnistaneet polttonestehuollon olevan kaikkien yhteinen toiminnan jatkuvuuden haavoittuvuus, joten siihen liittyvän jalostamisen ja kuljetuksen (ml. raaka-aineet) on kuuluttava kriittisen teollisuuden määritelmän piiriin.

Ohlström Mikael  
Neste Oyj