

Lausunto

29.07.2022

Asia: VN/34422/2021

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta (VN/34422/2021)

North European Oil Trade Oy (NEOT) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta.

NEOT on merkittävä Itämeren alueella toimiva itsenäinen polttoainehankintayhtiö, jonka omistavat St1 ja SOK. NEOT toimittaa polttoainetta St1-, ABC- ja Shell-ketjujen asemille, lämmitysöljy- sekä ilmailun ja merenkulun käyttöön Suomeen, Ruotsiin ja Norjaan vuosittain noin seitsemän miljardia litraa. NEOT:n markkinaosuus liikenteeseen jaelluista polttoaineista on Suomessa yli 40 %. NEOT toimii valmisteverorajapinnassa ja on näin ollen jakeluelvoitelain alainen toimija.

Velvoitetasojen muutoksilla merkittävä hintavaikutus

Lailla uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta (657/2022) alennettiin uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta väliaikaisesti vuodelle 2022. Polttoaineiden kuluttajahinnat ovat sen seurauksena laskeneet, joten lakimuutoksella saavutettiin sen tavoite.

Esityksellä korotetaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen vuositasoja 2024 alkaen merkittävästi suhteessa voimassa olevaan lakiin, ja erityisesti verrattuna vuosien 2022 ja 2023 alennettuihin velvoitetasoihin. Velvoitteen suuret korotukset aiheuttavat merkittävän haasteen liikennepolttoaineiden jakelijoille. Kiristyvät jakeluelvoitteet ja rajattu raaka-ainevalikoima ovat merkittävä haaste, sillä biopolttoaineiden tuottamiseen sopivia raaka-aineita ei ole riittävästi. Raaka-aineiden niukkuus nostaa niiden markkinahintoja, mikä näkyy kansalaiselle polttoaineen kuluttajahintojen nousuna. Lisäksi hallitus aikoo samaan aikaan merkittävästi nostaa kevyen polttoöljyn jakeluelvoitetta, jota täytetään samoilla uusiutuvan HVO-dieselin raaka-aineilla. Tämä rajoittaa tarjontaa ja nostaa hintoja entisestään. Korkea kansallinen jakeluelvoite ohjaa biopolttoaineita markkinoille, joilla niistä maksetaan eniten. Tällöin ei päästöjä alentavaa kokonaisvaikutusta synny, vaan päästövähennykset vain siirtyvät markkinalta toiselle.

Esityksessä arvioidaan, että velvoitetason noustessa 13,5 %:sta 28 %:iin vuonna 2024 päinvastainen hintavaikutus tulee olemaan 24 snt/l, mutta arvioimme että se voi olla suurempikin. Biopolttoaineiden raaka-aineiden saatavuus on rajattua, ja haasteet tulevat lisääntymään nousevan kysynnän takia. Vuoteen 2024 mennessä ei ole tulossa merkittävää uutta tuotantoa, eikä lisääntyvä biokomponenttien tuotanto ratkaise niiden raaka-aineiden saatavuusvajetta. Vuonna 2030 jakeluelvoitteen ollessa 34% arvioimme jakeluelvoitteen täytön kustannuksen loppukuluttajalle olevan jopa 78 snt/l.

Tämä johtaa paitsi korkeisiin hintoihin, myös riskiin siitä, että jakeluelvoitetta ei ole mahdollista täyttää, kun globaali HVO:n tuotanto jää alle globaalin kysynnän. Jo vuoden 2022 velvoitetaso ennen väliaikaista laskua olisi ollut haastava täyttää kestävien raaka-aineiden rajatun saatavuuden vuoksi. Ehdotettu mahdollisuus vuoden 2023 ylitäytön siirtäminen kokonaisuudessaan vuodelle 2024 helpottaa jakelijoiden tilannetta ja pidämme sitä tärkeänä, mutta se ei poista haastetta velvoitteen täytössä. Lisähaasteita tuo se, että Suomessa jaeltaville polttoaineille on tiettyjä kylmien olosuhteiden laaturajoituksia, mikä pienentää mahdollista tarjontaa edelleen. Jakeluelvoitteen täyttäminen nykyisillä keinoilla tulee olemaan todella kallista, jos velvoitetasot nousevat liian korkeiksi, joten joustava keinovalikoima on tärkeää liikenteen päästövähennysten toteutumisen kannalta. Raaka-aineiden rajallisen saatavuuden ja pohjoismaissa tarvittavien kylmäominaisuuksien vuoksi, Suomeen sopivia HVO-komponenttien tuottajia on erittäin vähän ja myyjä pystyy sanelemaan sopimusehdot. Olisikin tärkeää tarkastella jakeluelvoitteen korotuksen kilpailuoikeusvaikutuksia.

Laaja keinovalikoima varmistaisi liikennesektorin päästövähennystavoitteiden toteutumisen

Biopolttoaineiden kasvupotentiaalia rajoittaa niiden kestävien raaka-aineiden tarjonnan rajallisuus. Velvoitteiden täyttäminen ja päästövähennystavoitteisiin pääseminen edellyttääkin laajaa keinovalikoimaa ja joustavampaa lainsäädäntöä. Kohtuullisten kustannusten varmistamiseksi jatkossa on tärkeää kaikin käytössä olevin keinoin huolehtia siitä, että jakeluelvoitteen piiriin on mahdollista sisällyttää erilaisia vaihtoehtoja ja että niiden saatavuus ja hinta ovat liikenteen

käyttäjille houkuttelevalla tasolla. Merkittävimmät potentiaalit Suomessa liittyvät biokaasun laajamittaiseen käyttöön erityisesti raskaassa liikenteessä, liikennesähkön sisällyttämiseen veloitteen täyttöön sekä pidemmällä aikavälillä synteettisiin polttoaineisiin. Biokaasulla ja synteettisillä polttoaineilla ei kuitenkaan pystytä lähivuosina korvaamaan tarvittavia määriä biopolttoaineita, vaan muitakin keinoja tarvitaan.

Liikennesektorilla päästöjen vähentämisen rajakustannus kohoaa selvästi muita sektoreita (päästökauppa, maankäyttö) korkeammalle. Toisaalta maankäyttösektorilla jää merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä, koska riittävää maksukykyä ja kysyntää ei ole. Kokonaiskustannustehokkuuden näkökulmasta tilanne on kaukana optimaalisesta. Tilanteen korjaamiseksi joustoa tulisi sallia myös päästöjen vähentämiseen veloitetuille toiminnanharjoittajille. Tämä olisi toteutettavissa siten, että osa esimerkiksi liikenteen toiminnanharjoittajan päästöjen vähentämisveloitteesta olisi mahdollista kattaa esimerkiksi hiilen sidonnan toimilla. Tämä tarjoaisi haluttaessa mahdollisuuden moninkertaiseen ilmastohyötyyn ollen samalla myös järkevää sekä kansan- että yritystalouden näkökulmasta. Myös taajanjakosektorin sisäisiä joustomahdollisuuksia tulisi tarkastella siten, että päästövähennystoimissa edettäisiin kustannustehokkuusjärjestyksessä.

Lisäämällä joustavuutta voidaan varmistaa, että kansalaiselle ja yhteiskunnalle aiheudu tarpeettomia lisäkustannuksia liikenteen päästötoimista.

Haluamme myös kiinnittää huomiota laissa säädettyyn seuraamusmaksuun, joka käytännössä asettaa katon uusiutuvien polttoaineiden hinnalle. NEOT suosittelee, että seuraamusmaksun tasoa tarkastellaan suhteessa muihin EU-jäsenmaihin.

Kiitämme lausuntopyynnöstä ja ilmoitamme halukkuudestamme tarvittaessa antaa lisätietoja ja perusteluja.

Kunnioittaen,

North European Oil Trade Oy

Hämäläinen Simon

North European Oil Trade Oy