

Asia: VN/8757/2019

## **Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden muiden lakien muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1) Hallituksen esityksen keskeiset ehdotukset**

Lakiesityksen tavoitteista – jakeluelvoitteen laajentaminen

Lakiesityksillä pannaan täytäntöön RED II:n liikennettä koskevaa sääntelyä sisällyttämällä uusia polttoaineita jakeluelvoitejärjestelmään. Jakeluelvoitteen soveltamisalaa laajennetaan biokaasuun ja muuta kuin biologiasta alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin.

Tavoitteena on, että jakeluelvoitejärjestelmä toimii kustannustehokkaana ja hallinnollisesti kevyenä tapana liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Suomen Kaasuyhdistys näkee, että kaasulla (metaanilla) on iso rooli liikenteen kasviuonekaasu- ja lähipäästöjen vähentämisessä. Siksikin on hyvä, että biokaasu otetaan huomioon biopolttoaineiden liikennekäytön edistämistä koskevassa lainsäädännössä.

Jakeluelvoitteen laajentaminen biokaasuun tarjoaa kaikille liikennepolttoaineiden jakelijoille mahdollisuuden hyödyntää biokaasua veloitteensa täyttämiseen. Biokaasun jakelijat voivat näin saada veloitteprosentin ylittävälle biokaasulle lisäarvoa täyttämällä toisen jakelijan veloitetta korvausta vastaan. Tämä ns. tikettiarvo voisi tehtyjen arvioiden mukaan jopa kaksinkertaistaa biokaasun arvon, millä olisi merkittävä vaikutus biokaasuhankkeiden kannattavuudelle.

Hyötyjen saaminen edellyttää kuitenkin sitä, että kaasujen liikennekäyttö kasvaa. Siksi on tärkeä jatkaa kaasun tankkausinfraan kehittämistä ja sen tukemista. Myös kaasujoneuvojen määrän

lisäämistä tulee edistää fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti sekä korjaamalla EU:n ajoneuvoja koskevaa päästölaskentaregulaatiota kaikkia puhtaita liikenteen polttoaineita edistäväksi.

Optio vapaaehtoisesta liittymisestä jakeluvelvoitteen piiriin

Suomen biokaasusektori on vasta rakentumassa. Toimijat ovat usein sekä uusia että kooltaan varsin pieniä. Siksi on hyvä, että lakiin esitetään lisättäväksi soveltamisrajan (9 GWh/a) alle jääville jakelijoille mahdollisuus vapaaehtoisesti hakeutua jakeluvelvoitteen alaisuuteen. Tämä optio on tärkeää, jotta myös uudet ja pienemmät toimijat saavat liikennepolttoaineeksi jalostetulle biokaasulle korkeamman arvon tehdyn taustaselvityksen mukaisesti.

Suomen Kaasuyhdistyksen mielestä esitetty optiomalli on hyvä, ja se nopeuttaa biokaasusektorin ja kaasun liikennekäytön kasvua. Lisäksi on hyvä, että liikennepolttoaineiden jakelijoilla on vaihtoehtoja velvoitteensa täyttämiseen. Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon tarvittavien investointien näkökulmasta on tärkeää, että tikettimarkkinasta muodostuu mahdollisimman likvidi ja ennustettava.

## 2) Hallituksen esityksen vaikutukset

Biokaasun verollepano ja sen vaikutukset biokaasumarkkinaan

Biokaasun noin 1 terawattitunnin tuotannosta ja käytöstä vain pieni osa menee nykyisin liikennekäyttöön. Valtaosa biokaasusta menee muuhun käyttöön, kuten lämmön ja sähkön tuotantoon sekä teollisuuden prosesseihin. Putkimaakaasun käyttö on noin 25 terawattituntia. Biokaasulle on kysyntää myös tällä olemassa olevalla markkinalla, mikäli sen kilpailukyky on kohdillaan.

Biokaasun mukaan ottaminen jakeluvelvoitteeseen edellyttää biokaasun verollepanoa. Tehdyssä taustaselvityksessä ja kansallisessa biokaasuohjelmassa biokaasun veroksi on kaavailtu lämmityspolttoaineiden mukaista energiasäiltöveroa. Vuoden 2021 alusta kyseinen vero on 10,33 euroa megawattitunnilta.

Jakeluvelvoite nostaa biokaasun markkinahintaa. Vero nostaisi biokaasun hinnan niin korkeaksi, ettei biokaasun käyttö teollisuudessa eikä lämmityksessä ole enää taloudellisesti mahdollista. Tämä ei edistä biokaasumarkkinan kasvua vaan vaikutukset ovat päinvastaiset.

Näitä taloudellista vaikutuksia biokaasun käyttöön teollisuudessa ja lämmityskäytössä ei ole hallituksen esityksessä eikä sen taustaraporteissa arvioitu, vaikka kansallisen biokaasuohjelman mukaan biometaanin veron ja jakeluvelvoitteen yhteysvaikutukset olisi pitänyt selvittää.

Suomen Kaasuyhdistyksen näkemyksen mukaan biokaasun vero tulee rajata liikennebiokaasuun. Jos vero kohdistetaan laajemmin biokaasulle, heikentää se merkittävästi biokaasun kilpailukykyä ja vähentää sen kokonaiskysyntää. Muualla kuin liikenteessä käytettävän biokaasun verottomuutta tulee jatkaa, ja siitä on laadittava valtioneuvoston ilmoitus EU:n komissiolle. Samaa periaatetta tulisi soveltaa myös muille uusiutuville kaasuille; vero vain jakeluvaiheen piirissä olevalle liikenteessä käytettävälle kaasulle.

Esitetyt lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 30.6.2021. Avoinna olevien verokysymysten vuoksi lakia on tarkoitus soveltaa biokaasun osalta 1.1.2022 alkaen. Suomen Kaasuyhdistys pitää erittäin tärkeänä, että biokaasun veroratkaisut ja verotuskäytännöt (mm. biokaasusertifikaatit/alkuperätakuu, lämpöarvokysymys) ovat selvillä riittävän hyvissä ajoin ennen suunniteltua lain soveltamista.

### **3) Kommentit lakiehdotuksiin ja niiden perusteluihin**

-

### **4) Muut kommentit esitykseen**

Yhteenveto

Suomen Kaasuyhdistys katsoo, että lakiesityksillä edistetään liikennebiokaasun käyttöä ja sitä kautta vähennetään liikenteen päästöjä. Päästöhyötyjen saaminen edellyttää, että kaasujen liikennekäyttöä edistetään johdonmukaisesti erityisesti tankkausinfra ja kaasujoneuvokannan laajentamiseksi.

Jakeluvaihe parantaa biokaasuhankkeiden kannattavuutta. On tärkeää, että myös pienemmät toimijat pääsevät halutessaan jakeluvaiheen piiriin. Biokaasun kokonaiskysynnän varmistamiseksi jakeluvaiheen edellyttämä valmistevero tulee rajata liikennebiokaasuun; muuhun tarkoitukseen käytettävää biokaasua tulee verotuksellisesti kohdella kuten muuta bioenergiaa.

Kauppinen Hannu  
Suomen Kaasuyhdistys ry