

Lausunto hallituksen esitykseen uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta (HE 85/2022 vp)

North European Oil Trade Oy (NEOT) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitykseen laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain 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 jakeluvelvoitelain alainen toimija.

Jakeluvelvoitteen väliaikaisen laskun kustannusvaikutus on merkittävä, mutta lyhytaikainen

Lakimuutoksen tavoite laskea polttoaineen loppukuluttajahintoja tulee hyvin todennäköisesti toteutumaan, koska se laskee jakeluvelvoitteen täytön kustannuksia. Polttoaineen hinta tukkurajapinnassa laskee ja koska vähittäismarkkina on tiukasti kilpailtu, on todennäköistä, että vaikutus välittyy kuluttajahintoihin. Lisäksi toiminnanharjoittajat ovat alkuvuodesta 2022 toimineet korkeamman velvoitetason mukaisesti. NEOT:n arvion mukaan hintavaikutus tämän vuoden osalta tulee olemaan lähellä hallituksen esityksen arviota 12 snt/l. Hintavaikutus kohdistuu yhtä lailla dieseliin ja bensiiniin, sillä vaikka jakeluvelvoitetta täytetään enimmäkseen uusiutuvalla dieselillä, sen hintavaikutuksia siirretään myös bensiinin hintaan. NEOT ei näe lakiesityksellä olevan epävarmuutta aiheuttavaa vaikutusta kotimaiseen nestemäisten biopolttoaineiden, biokaasun tai synteettisten polttoaineiden investointiympäristöön, sillä lakimuutos ei tule muuttamaan kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitetta.

Velvoitetason noustessa merkittävästi vuonna 2024 päinvastainen hintavaikutus tulee olemaan jopa korkeampi kuin väliaikaisella laskulla. Biopolttoaineiden raaka-aineiden saatavuus on rajattua, ja haasteet tulevat lisääntymään nousevan kysynnän takia. Kysyntä tulee kasvamaan lähivuosina globaalisti nopeammin kuin tarjonta. Tämä johtaa paitsi korkeisiin hintoihin, myös riskiin siitä, että jakeluvelvoitetta ei ole mahdollista täyttää. Jo vuoden 2022 velvoitetaso ennen väliaikaista laskua olisi ollut haastava täyttää kestävien raaka-aineiden rajatun saatavuuden vuoksi. Lisähaasteita tuo se, että Suomessa jaeltaville polttoaineille on tiettyjä kylmien olosuhteiden laaturajoituksia, mikä pienentää mahdollista tarjontaa edelleen. Jakeluvelvoitteen täyttäminen nykyisillä keinoilla tulee olemaan mahdotonta, jos velvoitetasot nousevat liian korkeiksi, joten joustava keinovalikoima on tärkeää liikenteen päästövähennysten toteutumisen kannalta.

Joustavuus ja laaja keinovalikoima tärkeitä

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 jakeluvelvoitteen 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 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.

Kunnioittaen,

North European Oil Trade Oy