

HE 85/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

St1 Nordic Oy (St1) kiittää mahdollisuudesta antaa eduskunnan talousvaliokunnalle lausunto uusiutuvien polttoaineiden edistämisen lainsäädännön väliaikaisen muuttamisen lakiluonnoksesta.

Lakimuutoksen tavoitteena on alentaa liikenteen polttoaineiden hintoja jakeluvelvoitetta väliaikaisesti laskemalla. St1 pitää esitettyä lakimuutosta väliaikaisesta alentamisesta perusteltuna tilanteessa, jossa biodieselin kysyntä on haastanut saatavuuden globaalisti. Tämä on näkynyt biodieselin raaka-aineiden voimakkaana hinnannousuna ja siten aiheuttanut kohonneita kustannuksia myös suomalaisille tieliikenteen käyttäjille. Biodieselin raaka-aineet ovat globaalisti rajallisia, eikä uutta tarjontaa siten ole syntymässä lähivuosina kysyntää vastaavalle tasolle.

Pidämme ehdotettua 5 b §:n ylitäytön täysimääräistä hyödyntämismahdollisuutta keskeisenä joustokeinona, sekä nyt tapahtuneeseen yllättävään muutokseen reagointiin, että vuoden 2024 suunniteltuun nousuun varautumiseen. Pidämme tärkeänä, että se sisältyy lakimuutokseen täysimääräisesti. Ylitäytön täysimääräinen hyödyntämismahdollisuus voi myös kannustaa yhtiöitä jakelemaan uusiutuvia polttoaineita velvoitetta enemmän.

St1 pitää oikeana linjausta siitä, ettei lakiluonnoksessa muuteta kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitetta. Tämä on tärkeää myös kotimaisten investointisuunnitelmien jatkuvuuden näkökulmasta. Onkin todennäköistä, että suunnitellulla yleisvelvoitteen laskulla ei tule olemaan kielteisiä vaikutuksia kotimaahan kohdistuviin biokaasun, edistyksellisten biopolttoaineiden eikä synteettisten polttoaineiden valmistukseen liittyviin investointisuunnitelmiin. Kotimaisten investointien ja aitojen globaalien päästövähennysten näkökulmasta, nimenomaan edistyksellisten uusiutuvien polttoaineiden osuus on nk. yleisvelvoitteen osuutta tärkeämpi.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia siten, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2022. Vuoden 2022 jakeluvelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia. Lausuntokierroksella olleessa lakiluonnoksessa 7,5 prosentin alennus koski myös vuotta 2023. Näkemyksemme mukaan selkeintä olisi ollut säätää vuotta 2023 koskeva alennus lausuntokierroksella olleen lakiluonnoksen mukaisesti voimaan yhtä aikaa vuoden 2022 muutoksen kanssa, jotta toimijoilla olisi kohtuullisempi aika valmistautua muutoksiin.

Laaja keinovalikoima välttämätön, biokaasu ja synteettiset polttoaineet tärkeässä asemassa tulevaisuudessa

Jakeluvelvoitteen täyttämiseksi biodiesel on tällä hetkellä keskeisin ratkaisu johtuen muihin käyttövoimiin liittyvistä teknologisista rajoitteista tieliikenteen nykyisessä ajoneuvokannassa.

Kohtuullisten kustannusten varmistamiseksi jatkossa on tärkeää kaikin käytössä olevin keinoin mahdollisimman pian 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 sekä pidemmällä aikavälillä synteettisiin polttoaineisiin.

Liikennesektorin hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti on panostettava uusien skaalautuvien teknologioiden, aivan erityisesti sähköpolttoaineiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen. Ne ovat suorasähköistämisen ohella merkittävän globaalisti skaalattavissa oleva keino liikennesektorin päästöjen vähentämisessä erityisesti lento-, laiva- ja raskaassa liikenteessä. Synteettisten polttoaineiden tuotannon edistäminen tulee olla liikenteen päästövähennyskeinojen prioriteetti pitkällä aikavälillä.

Tällä hetkellä jakeluvelvoitetta on mahdollista täyttää nestemäisillä biopolttoaineilla sekä biokaasulla ja vuodesta 2023 lähtien synteettisillä sähköpolttoaineilla (RFNBO). Myös uusiutuvan sähkön lisäämistä keinovalikoimaan tulee arvioida, sillä se lisäisi teknologianeutraaliutta, kustannustehokkuutta ja edistäisi sähkön jakeluverkoston vaatimia investointeja.

Lähipuodet kriittisiä kustannustehokkaiden päästövähennystoimien varmistamiseksi

Haluamme kiinnittää huomiota väliaikaisesta laskusta seuraavaan nostoon vähintään 22,5 % tasolle vuonna 2024, joka tulee aiheuttamaan merkittävän haasteen liikennepolttoaineiden jakelijoille. Vuoden 2024 velvoitteen prosenttiyksikkökohtaisen nousun hintavaikutus tulee todennäköisesti olemaan suurempi kuin nyt jakeluvelvoitteen väliaikaisen alentamisen luoma hinnanlasku.

Kiristyvät jakeluvelvoitteet Suomessa ja muualla maailmassa luovat haasteita, sillä biodieselin tuottamiseen sopivia raaka-aineita on rajallisesti eikä Suomen tieliikenteen sähköistyminen tai biokaasun kysyntä ehdi kasvaa riittävästi vielä lähivuosina. Oletettavaa on, ettei tämänhetkiseen biodieselin tarjontaongelmaan tule ratkaisevaa helpotusta vuoteen 2024 mennessä, jolloin riski jakeluvelvoitteen kustannusten kohoamisesta tulee myös tuolloin olemaan merkittävä.

Kuluttajien ja elinkeinoelämän kannalta korkeaksi kohoavia liikenteen päästöjen vähentämisen kustannuksia voitaisiin välttää myös muutoin kuin väliaikaisesti jakeluvelvoitteen tasonlaskuihin turvautumalla. Siksi olisikin tärkeää vakavasti ja perusteellisesti selvittää mahdollisuuksia nykyistä laajempaan keinovalikoimaan ja joustavampaan lainsäädäntöön kansallisesti, ottaen huomioon sekä kotimaan liikenteen päästövähennystavoitteen että EU:n taakanjakosektoria koskevat velvoitteet.

Liikennesektorilla päästöjen vähentämisen rajakustannus kohoaa selvästi muita sektoreita (päästökauppa, maankäyttö) korkeammalle. Taakanjakosektorin sisällä (erityisesti liikenne, maatalous ja lämmitys) joustomahdollisuuksia tulisi tarkastella siten, että päästövähennystoimissa voitaisiin edetä kustannustehokkuusjärjestyksessä.

Toisaalta myös maankäyttösektorilla jää tällä hetkellä merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä, koska riittävää maksuhalua ja kysyntää ei ole. Kokonaiskustannustehokkuuden näkökulmasta tilanne on kaukana optimaalisesta. Tilanteen korjaamiseksi joustojen mahdollisuutta tulisi selvittää myös päästöjen vähentämiseen veloitettujen toiminnanharjoittajien osalta. Tässä tulisi tarkastella mahdollisuutta siihen, että osa jakeluvelvoitteesta olisi mahdollista kattaa maankäyttösektorin piiriin kuuluvilla toimilla. Tämä voisi tarjota mahdollisuuden moninkertaiseen ilmastohyötyyn, ottaen huomioon liikennesektorin tämänhetkiset päästöjen vähentämisen moninkertaiset kustannukset (noin 400 – 800 € / CO₂ -tonni) verrattuna muihin sektoreihin.

Tällainen mahdollinen järjestely kannattaisi toteuttaa tavalla, jossa osa hyödyistä helpottaisi Suomen maankäyttösektorin velvoitteen saavuttamista ja osa puolestaan auttaisi liikenteen päästöjen vähentämiseen kohdistuvissa toimissa. Järjestely olisi yhtä aikaa järkevää sekä ilmastomuutoksen torjunnan että kansan- ja yritystalouden näkökulmasta.

Kunnioittaen,
St Nordic Oy