Lausunto: North European Oil Trade

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi (HE 48/2021)

North European Oil Trade (NEOT) kiittää mahdollisuudesta osallistua HE 48/2021 (nk. jakeluvelvoitelain laajentaminen) liittyvään liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemiseen. NEOT näkee, että hallituksen esityksen toimenpiteet jakeluvelvoitelain laajentamiseksi ovat pääasiassa hyviä. Jakeluvelvoitelain käsittelyssä haluamme kuitenkin kiinnittää huomiota biopolttoaineiden kestävän raaka-ainepohjan rajallisuuteen.

Raaka-aineiden rajallisuus johtaa hinnannousuun ja päästövähennyspotentiaali enää pieni

Biopolttoaineiden raaka-aineiden saatavuus on maailmanlaajuisesti rajallinen. Jo nyt nousevien velvoitetasojen ja lisääntyvien rajoitteiden myötä raaka-aineisiin kohdistuu huomattavia kysyntäpaineita. Lisäksi suunnitelmat nostaa jakeluvelvoitetta edelleen (fossiilittoman liikenteen tiekartta) sekä ulottaa jakeluvelvoite muille sektoreille (esim. lentoliikenne) vaikeuttavat tilannetta edelleen. Korkea kansallinen jakeluvelvoite johtaa tilanteeseen, jossa biopolttoaineet ohjautuvat markkinoille, joilla niistä maksetaan eniten eikä päästöjä alentavaa kokonaisvaikutusta synny.

Jakeluvelvoitteen täyttöön käytettävien uusiutuvien polttoaineiden hinta on huomattavasti fossiilisia polttoaineita korkeampi. Hinnan odotetaan kasvavan nopeasti, kun biopolttoaineiden kysyntä lisääntyy ja kestävä raaka-ainepohja pienentyy. Nykyisen jakeluvelvoitteen kustannus polttoaineen hinnassa voi nousta vuoteen 2030 mennessä jopa 68 senttiin/litra. Arviomme mukaan nykyinen jakeluvelvoite tulee maksamaan kuluttajalle 10–18 miljardia vuoteen 2030 mennessä. Nestemäisten biopolttoaineiden lisäpäästövähennyspotentiaali on pieni verrattuna sen korkeaan kustannukseen.

Raaka-aineen rajallisuuden, jakeluvelvoitteen kansalaiselle syntyvän korkean kustannuksen sekä pienen päästövähennyspotentiaalin vuoksi jakeluvelvoitetta ei tule nostaa nykytasoa (30 % vuonna 2030) korkeammaksi.

Päästövähennyksiä liikenteen sektorilla lähestyttävä kokonaisvaltaisesti

Tulevaisuudessa päästövähennystavoitteissa tulisi keskittyä kokonaisvaltaiseen päästöjen vähentämiseen sektorirajat ylittäen. Tässä lähestymistavassa tieliikenteen päästövähennyskeinoja olisivat muun muassa EU:n päästökaupan ulottaminen tieliikenteeseen, muuta kuin biologista alkuperää oleviin polttoaineiden (RFNBO) ja biokaasun laajamittainen hyödyntäminen liikenteessä, negatiivisten päästöjen hyödyntäminen sekä liikenteen sähköistäminen. Nestemäiset uusiutuvat polttoaineet tulisi korvamerkitä vaikeasti hiilineutralisoitavien lento- ja meriliikenteen käyttöön.

Biokaasun ja RFNBO-polttoaineiden käyttöä tuettava, liite IX B-osan poikkeama tärkeä Suomelle

Jakeluvelvoitelain päivityksestä haluamme korostaa raaka-aineen rajallisuuden lisäksi seuraavia kohtia:

1. Jakeluvelvoitteen laajentaminen biokaasuun ja muuta kuin biologista alkuperää oleviin polttoaineisiin (RFNBO-polttoaineet) on erittäin tärkeää. Velvoitteen täyttäminen biokaasulla ja RFNBO-polttoaineilla tarjoaa toimijoille vaihtoehtoja sekä antaa investointivarmuutta. Jotta kokemuksia uudesta teknologiasta ja markkinoiden toimivuudesta voidaan kerryttää nopeasti, tulisi RFNBO-polttoaineet tuoda osaksi velvoitetta ennen vuotta 2023.
2. RED II -direktiivin liitteen IX B-osan raaka-aineista tuotetuille polttoaineille asetetun 1,7 % käyttörajoitteen nostaminen (kansallinen poikkeama) 3,4 prosentin tasolle on erittäin tärkeää. Liitteen IX B-osan mukaisista raaka-aineista on tuotettu hyvin merkittävä osuus Suomen jakeluun toimitettavasta biopolttoaineesta. Uusien raaka-ainerajoituksen myötä Suomen korkean jakeluvelvoitteen täyttämiseen sallittuja raaka-aineita löytyy yhä vähemmän, mikä väistämättä kohdistaa hintapainetta raaka-aineisiin ja täten lopputuotteeseen. Kansallisella poikkeamalla voidaan hillitä painetta polttoaineen kuluttajahintojen nousuun.