Eduskunta, Talousvaliokunta

Kirjallinen lausunto Talousvaliokunnan kokoukseen 12.5.

Asia: HE 48/2021 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi

Suomen Kaasuenergia Oy (SK) kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Suomen Kaasuenergia on Suomen suurin maa- ja biokaasun jälleenmyyjä. Asiakaskuntamme (noin 25 000 asiakasta) kattaa käytännössä kaikki käytössä olevat kaasun käyttömuodot pienistä liesikäyttäjistä suuriin teollisuus- ja voimalaitoskäyttäjiin. Suomen Kaasuenergia myi kaasua vuonna 2020 noin 1000 GWh. Biokaasun osuus tästä oli noin 30 GWh. Biokaasua ostettiin lähes yksinomaan teollisuus- ja ravintolakäyttöön. Suomen Kaasuenergialla on lisäksi yksi vuonna 2020 käyttöönotettu kaasun tankkausasema, jossa biokaasua arvioidaan myytävän vuositasolla 2-3 GWh.

Suomen Kaasuenergian koko asiakaskunta on hyvin kiinnostunut biokaasun tarjoamasta puhtaasta CO_2-neutraalista vaihtoehdosta. Suurimpana haasteena biokaasun osalta on nähty korkeahko hinta ja biokaasun saatavuuden riittävyys suurimpien asiakkaiden osalta. Saatavuutta on heikentänyt osittain se, että suoraan jakeluverkkoon syötetty biometaani on verottajan nykykäytännön mukaan verottomasti käytettävissä vain kyseisen jakeluverkon alueella.

Suomen Kaasuenergia suhtautuu pääsääntöisesti myönteisesti jakeluvelvoitteen soveltamisalan laajentamiseen biokaasuun ja muuta kuin biologiasta alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin. Haluamme nostaa tällä lausunnolla esiin biokaasumarkkinan tulevaisuuden kannalta keskeisiä asioita.

Jakeluvelvoitteen vaikutukset biokaasu- ja biometaanimarkkinaan

Suomen biokaasuntuotanto on noin 1 TWh (1000 GWh) vuodessa. Tästä arviomme mukaan alle 400 GWh:ia jatkojalostetaan biometaaniksi. Jatkojalostaminen tarkoittaa biokaasun puhdistamista ja sen metaanipitoisuuden nostamista yli 95 %:iin. Vain biometaaniksi jatkojalostettu biokaasu on syötettävissä maakaasuverkkoihin ja käytettävissä esim. liikennepolttoaineena. Nykyinen biometaanin ja fossiilisen metaanin liikennekäyttö, kun kaasuautoja on noin 13 000 kpl, on arviomme mukaan hieman alle 140 GWh:ia vuodessa, josta alle 80 GWh:ia, noin 60 %:ia, on biometaania.

Biokaasun jakeluvelvoite johtanee siihen, että nykyisten kaasuntankkausasemien omistajien kannattaa pyrkiä biokaasun osuuden merkittävään kasvattamiseen asemillaan. Tankkausaseman omistaja voi myydä jakeluvelvoitteen (alussa 18 % energiasisällöstä) ylittävän biokaasunmyyntivolyyminsä ”tiketteinä” muille toimijoille, joita jakeluvelvoite koskee – nämä voivat käyttää tikettejä oman jakeluvelvoitteensa täyttämiseen. Tikettien taloudellinen arvo voi olla huomattava, jopa 50-60 euroa/MWh julkisuudessa esitettyjen konsulttiselvitysten mukaan. Oma käsityksemme on, että jakeluvelvoite johtaa nopeasti siihen,

että kaikki nykyinen kaasun liikennekäyttö muuttuu biokaasuksi jo vuoden 2022 aikana jakeluvelvoitelainsäädännön tultua voimaan. Näin biokaasun liikennekäyttö kohoaisi noin 140-150 GWh:n tasoon vuodessa.

Jakeluvelvoitteen ja tikettimyyntitulojen seurauksena biokaasusta voidaan maksaa tuottajille nykyistä korkeampaa hintaa siltä osin, kun biokaasu menee liikennekäyttöön. On odotettavissa, että liikennekäyttöön menevän biokaasun tuottajille maksettava hinta kohoaa. Tämä koskee kuitenkin vain suhteellisen pientä (noin 15 %) osaa koko biokaasumarkkinasta, sillä valtaosa nykyisestä biokaasutuotannosta käytetään muuhun tarkoitukseen kuin liikenteeseen. Jos biokaasuautojen määrä kasvaisi nykyisestä tavoitteen mukaiseen 50 000 autoon, biokaasun osuus koko nykyisestä 1000 GWh:n biokaasumarkkinasta nousisi 60 %:iin, noin 600 GWh:iin vuodessa. Koska koko biokaasumarkkinan tavoitellaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä noin 2000 GWh:iin vuodessa, liikenteen osuus kasvaisi tavoitellulla automäärällä noin kolmannekseen koko biokaasumarkkinasta – jos tavoiteltu markkinakoko saavutetaan. Kooltaan kaksinkertaistuneessakin markkinassa valtaosa biokaasusta kulutettaisiin kuitenkin nykytapaan teollisuuden prosesseihin ja ehkä myös lämmitykseen lähellä biokaasun tuotantopaikkoja.

Suurin ongelma jakeluvelvoitelainsäädännön käsittelyssä ja julkisessa keskustelussa on ollut se, että on keskitytty lähes yksinomaan tarkastelemaan biokaasun liikennekäyttöä. Näin on toimittu siitä huolimatta, että valtaosa biokaasun käyttökohteista nyt ja tulevaisuudessa on muualla kuin liikenteessä. Jakeluvelvoite tekee biokaasuliiketoiminnasta kannattavampaa liikennekäytössä ja mahdollistaa mm. sen, että biokaasun verottomuudesta liikennekäytössä voidaan luopua. Jos tästä seuraa biokaasun verollisuus myös kaikissa muissa käyttötarkoituksissa, on hyvin epätodennäköistä, että julkistettuihin tavoitteisiin biokaasumarkkinan ja -tuotannon kasvattamisessa vuoteen 2030 päästään. On mahdollista, että biokaasumarkkinan koko jopa supistuu sen suhteellisen kilpailukyvyn merkittävän heikkenemisen myötä. Mielestämme tämä on selkeästi ristiriidassa hallituksen biokaasuohjelman ja koko markkinaa koskevien tavoitteiden kanssa.

Biokaasun verollisuus tulisi rajata vain liikennebiokaasuun. Mikäli vero kohdistetaan laajemmin biokaasulle, heikentää se merkittävästi biokaasun kilpailukykyä ja vähentää sen kokonaiskysyntää. Muualla kuin liikenteessä käytettävän biokaasun verottomuutta tulee jatkaa. Biokaasu on jätteistä valmistettu kotimainen CO2-neutraali puhdas kierrätyspolttoaine. Biokaasua tulisi kohdella verotuksessa samalla tavalla kuin muitakin kotimaisia biopolttoaineita, kuten esimerkiksi puuhaketta.

Pienten toimijoiden mahdollisuus hakeutua vapaaehtoisesti jakeluvelvoitteen alaisuuteen

Biokaasun liikenneasemien jakelutoimijat 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.

Biokaasumarkkinan tulevaisuuden kannalta keskeiset asiat ovat vielä pääosin auki

Markkinasääntöjen ja verotuksen avoimet asiat jarruttavat biokaasumarkkinan kehitystä huomattavasti. Valmisteilla olevan alkuperätakuujärjestelmän suhtautuminen markkinoilla nyt olevaan biokaasuun on epäselvää. Markkinatoimijoilla ei ole selvää käsitystä siitä, kuinka biokaasua käsitellään vuodesta 2022 eteenpäin (biokaasusertifikaattien myöntäminen, rekisteri ja mitätöintikäytännöt). Jakeluvelvoite- ja

alkuperätakuulainsäädäntöjen suunnitellut voimaantulot ennen vuoden 2022 alkua ja se, että veroratkaisut ovat täysin auki, lisäävät merkittävästi epävarmuutta biokaasun hinnoittelussa ensi vuodelle.

Lain soveltamisen aloittamisen siirtäminen vuodella

Esitetyt lait ovat tarkoitettu tulemaan voimaan 30.6.2021. Soveltaminen biokaasun osalta on kaavailtu alkamaan 1.1.2022. Pidämme erittäin tärkeänä sitä, että biokaasun veroratkaisut ja säännöt (mm. biokaasusertifikaatit vs. alkuperätakuut) ovat selvillä viimeistään elokuun 2021 loppuun mennessä. Kaasun ja biokaasun myynti ja osto tapahtuu pääosin kalenterivuosipohjaisesti, minkä takia myynti- ja ostoneuvottelut käydään syksyisin. Biokaasun myyntiliiketoiminta muuttuu mahdottomaksi, jos biokaasun verotus ja säännöt eivät ole selvillä riittävän ajoissa ennen vuodenvaihdetta. Avoimien asioiden suuren merkityksen takia tulisi mielestämme vakavasti harkita lain soveltamisen aloittamisen siirtämistä yhdellä vuodella vuoden 2023 alkuun.

Ystävällisin terveisin

Mika Paloranta

toimitusjohtaja