Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

LiV kokous 26.9.2022 – VNS 6/2022 vp; Valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Lisätietoja jakeluvelvoitteen kustannusvaikutuksista

Liikenne- ja viestintäministeriö oli kuultavana kansallisesta ilmasto- ja energiastrategiasta tiistaina 26.9.2022. Kuulemisen aikana valiokunnassa kysyttiin mm. strategiassa linjatun jakeluvelvoitteen kustannusvaikutuksista kuluttajille ja yrityksille. LVM lupasi toimittaa lisätietoja asiasta kirjallisesti jälkikäteen.

Suomessa on vuodesta 2008 asti ollut voimassa laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä eli jakeluvelvoitelaki (446/2007). Jakeluvelvoitelain mukaan uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (jakeluvelvoite) tulee nykyisen lainsäädännön mukaan olla vuonna 2029 ja siitä eteenpäin vähintään 30 prosenttia.

Jakeluvelvoitteen nostamisesta 30 prosentista 34 prosenttiin on valtioneuvostossa päätetty osana Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaa (KAISU). Päätöksen taustalla on valtioneuvoston periaatepäätös fossiilittoman liikenteen tiekartasta, jossa yhtenä keskeisenä toimenpide-ehdotuksena esitettiin biokaasun ja sähköpolttoaineiden sisällyttämistä jakeluvelvoitteen piiriin sekä velvoitetason nostamista, jotta nämä polttoaineet eivät jatkossa korvaisi velvoitteessa jo olevia uusiutuvia polttoaineita, vaan fossiilisia polttoaineita.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan arvion mukaan Suomessa voisi vuonna 2030 olla liikenteeseen käytettävissä jopa 2,5 terawattituntia vastaava määrä biokaasua. VTT:n syksyllä 2020 tekemän arvion mukaan tämä vastaisi jakeluvelvoitteen nostamista noin 4 prosenttiyksiköllä.

Jakeluvelvoitteen nostamisen vaikutuksia selvitettiin vuonna 2021. Joulukuussa 2021 valmistuneen Afryn Management Consultingin selvityksen https://valtioneuvosto.fi/documents/1410877/53440649/AFRY_jakeluvelvoite_selvitys_joulukuu2021.pdf/2409f3ce-89d2-5178-7cb7-6a5ad3931ca1/AFRY_jakeluvelvoite_selvitys_joulukuu2021.pdf?t=1638529141014 mukaan olemassa oleva 30 prosentin velvoite nostaa dieselin pumppuhintoja arviolta noin 12-22 senttiä/litra vuonna 2030. Jos liikenteessä toteutetaan uusia polttoaineen kulutusta pienentäviä politiikkatoimia (WAM-skenaario eli With Additional Measures-skenaario),

hinnannousu on pienempi (12 senttiä/litra). Jos uusia toimia ei toteuteta ja polttoaineen kulutus on suurempaa (WEM-skenaario eli With Existing Measures -skenaario), myös hinnannousu on suurempi (22 senttiä/litra).

Lisäksi öljyn maailmanmarkkinahintojen arvioidaan nostavan dieselin hintaa, selvityksessä noin 18 senttiä/litra vuonna 2030, jolloin dieselin pumppuhinnat nousisivat kaiken kaikkiaan noin 30-40 senttiä/litra vuoteen 2030 mennessä. Selvitys tehtiin ennen Venäjän sotaa Ukrainassa ja ennen öljyn maailmanmarkkinahintojen huomattavan nopeaa kohoamista.

Selvityksen mukaan jakeluvelvoitteen neljän prosenttiyksikön nostamisen vaikutukset pumppuhintaan olisivat maltilliset verrattuna jo olemassa olevan velvoitteen vaikutuksiin. Velvoitetason nosto 30 prosentista 34 prosenttiin nostaisi dieselin pumppuhintaa vielä noin 5-10 senttiä/litra vuoteen 2030 mennessä. Viiden sentin hinnannousu toteutuisi tilanteessa, jossa velvoitteen nosto tapahtuisi ilman edistyneisiin biopolttoaineisiin kohdistuvaa lisävelvoitetta, ja 10 sentin hinnannousu tilanteessa, jossa velvoitetasoa nostettaisiin korottamalla lisävelvoitetta[1].

[1] Jakeluvelvoitelaissa on 30 %:n ”yleisvelvoite” kaikille uusiutuville polttoaineille, ja lisäksi erillinen 10 prosenttiyksikön lisävelvoite kehittyneille biopolttoaineille eli biopolttoaineille, joiden valmistus ei kilpaile ruoan tai rehun tuotannon kanssa. Kehittyneiden biopolttoaineiden raaka-aineet on eritelty uusiutuvan energia direktiiviin liitteessä IX osa A.