

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 783/2022 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen liikennepolttoaineiden jakeluelvoitteen tarkoituksenmukaisuudesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Jari Koskelan /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 783/2022 vp:

Pitäisikö hallituksen mielestä vuoden 2024 alussa tapahtuvaa liikennepolttoaineiden jakeluelvoitteen kiristämistä harkita uudelleen nyt, kun jakeluelvoitteen vaikutuksista päätöihin on parempaa tietoa,

näkeekö hallitus kannatettavana perussuomalaisten esityksen biopolttoaineiden suuntaamisesta liikennekäytöstä korkeamman hyötysuhteen monipolttoainevoimaloihin ja

millaisin toimenpitein on varauduttu mahdollisiin edessä oleviin polttoaineen hinnankorotuksiin?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Laissa uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007, jakeluelvoitelaki) säädetään uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteesta, joka koskee nestemäisten ja kaasumaisten polttoaineiden jakelijoita. Jakeluelvoitelain mukaan uusiutuvien polttoaineiden energiasällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden energiasällön kokonaismäärästä (jakeluelvoite) tulee nykyisen lainsäädännön mukaan olla vuonna 2030 ja siitä eteenpäin vähintään 34 prosenttia. Jakeluelvoitteen taso on vuonna 2023 13,5 prosenttia ja velvoite kiristyy 28 prosenttiin vuonna 2024.

Osana väliaikaisia sopeutumisen siirtymäajalla tehtäviä toimia, varautumisen ministerityöryhmä linjasi 7.4.2022, että äkillisen energiahintojen nousun takia jakeluelvoitetta alennetaan 7,5 prosenttiyksiköllä vuosina 2022 ja 2023. Taustalla oli tarve vastata Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan aiheuttamaan energiahintojen nousuun ja sen aiheuttamiin taloudellisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Myös koronapandemian hiipumisella ja siitä seuranneella kysynnän kasvulla on ollut osaltaan energiahintoja nostava vaikutus. Jakeluelvoitteen alennukset tulivat voimaan viime vuoden aikana ja esimerkiksi heinäkuussa 2022 dieselin pumppuhinta laski 17 senttiä

litralta verrattuna kesäkuun 2022 hintoihin. Samassa ajassa 95 E10 bensiinin hinta laski 24 senttiä litralta. Nopean hinnanlaskun taustalla olikin kaksi vaikuttavaa tekijää: jakeluelvoitteen alentaminen ja raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan lasku.

Onkin tärkeä ymmärtää, että jakeluelvoite muodostaa vain osan polttoaineen hinnasta. Esimerkiksi kesäkuussa 2022 pumppuhintojen ollessa korkeimmillaan, dieselin litrahinta oli noin 2,12 senttiä litralta. Tästä verottoman polttoaineen osuus oli 0,91 senttiä litralta ja verojen osuus 0,96 senttiä litralta. Jakeluelvoitteen osuus oli tuolloin 0,25 senttiä litralta. Siten esimerkiksi verojen vaikutus polttoaineen hintaan on moninkertainen jakeluelvoitteeseen nähden.

Jakeluelvoitteella on myös ratkaiseva rooli uusien uusiutuvia polttoaineita tuottavien tuotantolaitosinvestointien kiihdyttäjänä. Ilman selvää näkyvyyttä tulevaisuuden kysynnästä tällaisia investointeja ei välttämättä uskalleta tehdä ja niukkuus uusiutuvista polttoaineista lisääntyy nostaen entisestään pumppuhintoja. Esimerkiksi Suomessa on vielä merkittävä hyödyntämätön biokaasun tuotantopotentiaali, joka voitaisiin ohjata erityisesti raskaan liikenteen käyttöön. Myöhemmin myös erilaisten niin sanottujen sähköpolttoaineiden merkitys korostuu. Tällaisilla investoinneilla on merkittäviä positiivisia aluetaloudellisia vaikutuksia. Kyse on myös tuontifossiilisten polttoaineiden korvaamisesta, mikä on entistäkin tärkeämpää nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa.

Jakeluelvoitteen uusiutuvien polttoaineiden tulee täyttää EU:n asettamat kestävyyskriteerit, joihin vaikuttavat polttoaineen valmistusprosessin lisäksi myös raaka-aineen tuotannon päästöt. Yksi keskeinen kestävyyskriteeri on polttoaineen kasvihuonekaasupäästövähennyksen vaatimus. Esimerkiksi vuoden 2021 alun jälkeen aloittaneissa tuotantolaitoksissa tuotettujen biopolttoaineiden tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 65 prosenttia suhteessa korvaavan fossiilisen polttoaineen kasvihuonekaasupäästöihin. Kestävyyskriteereillä varmistetaan päästövähennykset. Keskeinen kritiikki biopolttoaineiden päästövähennyksiin liittyen kohdistuu tyypillisesti ruoka- ja rehukasveista valmistettuihin polttoaineisiin, joiden tuotannolla on usein vaikutuksia maankäyttöön. Uusiutuvan energian direktiivi kuitenkin rajoittaa ruoka- ja rehukasveista valmistettujen polttoaineiden määrää ja siten esimerkiksi Suomen jakeluelvoite ei lisää kyseisten polttoaineiden tuotantoa.

Yleisenä periaatteena voidaan todeta, että korkean jalostusasteen uusiutuvat polttoaineet kannattaa suunnata sinne, missä päästövähennykset ovat vaikeita toteuttaa eli esimerkiksi liikennesektorille. Hallitus ei näe kannatettava esitystä biopolttoaineiden suuntaamisesta monipolttoainemaloihin, sillä sähkön ja lämmön tuotantoon on lukuisia halvempiakin keinoja kuin pitkälle jalostetut nestemäiset biopolttoaineet. Lisäksi on huomioitava, että tyypillisesti kyseiset monipolttoainelaitokset kuuluvat päästökauppasektorin piiriin. Suomella ei ole sitovia EU-tavoitteita päästökauppasektorilla. Siten uusiutuvien polttoaineiden käyttäminen päästökauppasektorilla taakanjakosektorin sijaan ei hyödyttäisi Suomea EU-tavoitteiden saavuttamisessa ja samalla vaikeuttaisi taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Jakeluvuorituksen alentamisen lisäksi, hallitus valmisteli vuoden 2022 aikana polttoainetuen kompensoimaan kohonneita polttonesteiden hinnan nousua. Polttoainetuki koostui kuljetusyrityksille maksettavasta kuljetustuesta ja työkoneyrityksille maksettavasta polttoöljytuesta. Tuki oli haettavissa Valtiokonttorista marraskuussa 2022 ja korvasi 5 % tukikauden 1.2.–30.4.2022 aikana ostetun ja kuljetustoimintaan käytetyn polttoaineen tai sähköenergian kustannuksista ilman arvonlisäveroa.

Helsingissä 9.3.2023

Elinkeinoministeri Mika Lintilä

VN/6024/2023-TEM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: