

Svar på skriftligt spörsmål SSS 783/2022 rd

Svar på skriftligt spörsmål om ändamålsenligheten av distributions- skyldigheten för drivmedel

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 783/2022 rd undertecknat av riksdagsledamot Jari Koskela /saf:

Anser regeringen att en bedömning av den åtstramning av distributionsskyldigheten i fråga om drivmedel som sker vid ingången av 2024 ska göras på nytt nu när det finns mer kunskap om konsekvenserna av distributionsskyldigheten för utsläppen,

ser regeringen att det finns stöd för sannfinländarnas förslag om att biobränsle styrs från trafiken till flerbränslekraftverk med högre verkningsgrad, och

vilka åtgärder finns i beredskap för eventuella prishöjningar av drivmedel framöver?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

I lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007, nedan lagen om distributionsskyldighet) föreskrivs om skyldigheten att distribuera förnybara drivmedel som gäller distributörer av flytande och gasformiga drivmedel. Enligt lagen om distributionsskyldighet ska de förnybara drivmedlens andel av det totala energiinnehållet i den mängd motorbensin, dieselolja, naturgas, biobränslen, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung som distributören levererat till konsumtion (distributionsskyldighet) vara minst 34 procent år 2030 och därefter. Nivån på distributionsskyldigheten år 2023 ligger på 13,5 procent och skyldigheten åtstramas till 28 procent år 2024.

Som en del av de temporära åtgärder som vidtas under övergångsperioden fastställde ministerarbetsgruppen för beredskap den 7 april 2022 att distributionsskyldigheten ska sänkas med 7,5 procentenheter åren 2022 och 2023 till följd av den plötsliga höjningen av energipriserna. Orsaken var att det fanns ett behov av att svara på att energipriserna hade höjts till följd av Rysslands invasion av Ukraina och på de ekonomiska och sociala konsekvenser detta. Att covidpandemin har avtagit och att efterfrågan till följd av det har ökat har likaså lett till att energipriserna höjts. Sänkningarna av distributionsskyldigheten trädde i kraft i fjol och till exempel i jämförelse med priserna i juni 2022 sjönk pumppriset på diesel med 17 cent per liter i juli 2022. Under samma tid sjönk priset på 95 E10-bensin med 24 cent per liter. Två faktorer bidrog till den

snabba prissänkningen: sänkningen av distributionsskyldigheten och nedgången i världsmarknadspriset på råolja.

Det är viktigt att förstå att distributionsskyldigheten utgör endast en del av priset på drivmedel. Till exempel i juni 2022 då pumppriserna var som högst, var literpriset på diesel cirka 2,12 cent. Drivmedlets andel utan skatt var 0,91 cent per liter och skatteandelen 0,96 cent per liter. Andelen av distributionsskyldigheten var då 0,25 cent per liter. Sålunda påverkar till exempel skatterna mångfalt drivmedlets pris, jämfört med distributionsskyldigheten.

Distributionsskyldigheten har även en avgörande roll för att främja investeringar i nya produktionsanläggningar som framställer nya förnybara drivmedel. Utan en tydlig bild av efterfrågan i framtiden vågar man nödvändigtvis inte göra sådana investeringar och tillgången på förnybara drivmedel blir allt mindre vilket höjer pumppriset allt mer. Till exempel i Finland finns det fortfarande en avsevärd och oanvänd potential att framställa biogas som i synnerhet kunde styras för att användas inom den tunga trafiken. I ett senare skede kommer även så kallade eldrivmedlens betydelse att öka. Sådana investeringar har avsevärt positiva konsekvenser för den regionala ekonomin. Det är även en fråga om att ersätta importen av fossila drivmedel, vilket är än mer viktigt i det nuvarande politiska läget.

Förnybara drivmedel som hänför sig till distributionsskyldigheten ska uppfylla EU:s hållbarhets-kriterier, och på dessa påverkar utsläpp från både framställningsprocessen av drivmedel och produktionen av råvaran. Ett hållbarhetskriterium av central betydelse är kravet på minskade växthusgasutsläpp från drivmedel. Till exempel sådana biodrivmedel som framställs i produktionsanläggningar som tagits i drift efter ingången av 2021 ska minska växthusgasutsläppen med minst 65 procent i förhållande till växthusgasutsläpp från ersättande fossila drivmedel. Genom hållbarhets-kriterierna säkerställs minskade utsläpp. Den främsta kritiken som hänsyftar till minskning av utsläpp från biobränsle riktas typiskt på livsmedels- och foderbaserade biobränslen då framställningen av dessa ofta påverkar markanvändningen. Direktivet om förnybar energi begränsar emellertid mängden drivmedel som framställs av livsmedels- och foderväxter, och sålunda ökar till exempel Finlands distributionsskyldighet inte framställningen av drivmedlen i fråga.

Som en allmän princip kan konstateras att det lönar sig att styra förnybara drivmedel med hög förädlingsgrad på områden där det är svårt att uppnå utsläppsminskningarna, till exempel trafiksektorn. Regeringen ser inte att förslaget om att styra biobränsle till flerbränslekraftverk kan få stöd, eftersom det finns flera andra sätt att producera el och värme än med långt förädlade flytande biobränslen. Det bör dessutom beaktas att nämna flerbränslekraftverk typiskt omfattas av utsläppshandeln. Finland har inte förbundit sig till några EU-mål inom utsläppshandeln. Sålunda skulle användningen av förnybara drivmedel inom utsläppshandeln i stället för inom ansvarsfördelningssektorn inte gagna Finland i strävan att uppnå EU-målen och samtidigt försvåra uppnåendet av utsläppsminkningsmålen inom ansvarsfördelningssektorn.

Förutom en sänkning av distributionsskyldigheten beredde regeringen år 2022 ett bränslestöd för att kompensera de ökade priserna på flytande bränslen. Bränslestödet bestod av ett transportstöd som utbetalas till transportföretag och ett brännoljestöd som utbetalas till arbetsmaskinföretag. Stödet kunde sökas hos Statskontoret i november 2022 och det kompenserade fem procent av kostnaderna, utan mervärdesskatt, för det bränsle eller den el som köpts eller använts för transport under stödperioden 1.2–30.4.2022.

Helsingfors 9.3.2023

Näringsminister Mika Lintilä