

St1 kiittää lausuntomahdollisuudesta Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan (KAISU). Lausuntomme huomio painottuu erityisesti liikenteen päästöjen vähentämiseen liittyviin asiakohtiin.

Jakeluelvoitteesta miljardilasku kuluttajille toimista, joiden ilmastovaikutus uhkaa jäädä kyseenalaiseksi

Suomessa on liikenteen päästövähennysten tärkeimmäksi poliittiseksi ohjauskeinoksi valittu uusiutuvien jakeluelvoite. Se ohjaa tehokkaasti Suomen rajojen sisällä tilastoitujen päästövähennystoimien toteutumista. Erityisesti 2020-luvun aikana on kuitenkin tullut ilmeiseksi jakeluelvoitteen täyttämiseksi soveltuvien biopohjaisten raaka-aineiden globaali riittämättömyys. Tämä on johtamassa siihen, että riittämättömät raaka-aineet päätyvät lopulta käytettäväksi valtioissa, joiden sakkomaksut ovat korkeimmat. Näin ollen päädytään tilanteeseen, jossa jakeluelvoitteen täyttäminen Suomen tieliikenteessä voi pahimmillaan vähentää muiden maiden ja sektoreiden päästövähennystoimia. Rajallisten raaka-aineiden kysyntä ei kasvata niiden tarjontaa, jolloin lisäisiä ilmastovaikutuksia ei synny regulaation tavoittelemassa aikataulussa. Riskinä on, että kuluttajien maksurasite kasvaa ilman että aitoja ilmastovaikutuksia syntyy. Jakeluelvoitteen kehittämisessä onkin siksi erityisen tärkeää huolehtia siitä, että sen piiriin tuodaan nopeasti mahdollisimman laaja joukko erilaisia kustannustehokkaita päästövähennyskeinoja.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman lausuntokierroksella olevassa versiossa eri toimenpiteiden taloudellisten vaikutusten arviointi on jäänyt varsin pintapuoliseksi. Esimerkiksi liikenteen päästöjen vähentämisen kustannuksista uusiutuvan jakeluelvoitetta kiristämällä todetaan, että alustavien tulosten mukaan velvoitetason nostaminen 34 tai jopa 40 prosenttiin nostaisi polttoaineiden hintaa vain maltillisesti verrattuna siihen hinnannousuun, joka on odotettavissa jo nyt maailmanmarkkinahintojen kehityksen ja olemassa olevan jakeluelvoitteen johdosta.

Suunnitelmaluonnoksessa viitataan tältä osin AFRY:n ministeriöille tekemään Liikenteen jakeluelvoitetason nosto – uusiutuvien polttoaineiden riittävyys ja vaikutusarviointit - selvitykseen (30.11.2021). Sen mukaan nykyisillä markkinahintojen muutoksilla ja jakeluelvoitteen nousulla 30 %:n (vuoden 2021 velvoite 18 %) dieselin litrahinta nousee 1,51 eurosta 1,81–1,91 euroon. Jakeluelvoitteen nosto 34 prosenttiin lisäisi kustannuksia toteutustavasta riippuen edellisen päälle 5–10 snt / litra. Vastaavasti jakeluelvoitteen nosto 40 prosenttiin lisäisi kustannuksia 12–25 snt / litra.

Kustannukset nousevat arviomme mukaan huomattavasti korkeammaksi kuin mitä AFRY:n selvityksessä on esitetty. Nykyisen velvoitetavoitteen (30 prosenttia vuonna 2030) täyttäminen lisää esimerkiksi NEOT Oy:n tekemän arvion perusteella dieselin hintaa 68 snt litralta. Arvio perustuu uusiutuvien raaka-aineiden globaalisti kasvavaan kysyntään, jonka seurauksena liikenteen jakeluelvoitteen edellyttämien kestävien uusiutuvien raaka-aineiden hinnat tulevat kohoamaan kohti kansallisia jakeluelvoitetta koskevia sakkorajoja. Tämä hintapaine on jo nyt selvästi nähtävillä emmekä usko sen jäävän väliaikaiseksi. Kyseisten raaka-aineiden kysyntä kasvaa tulevina vuosina aiempaa voimakkaammin useilla

muillakin sektoreilla (mm. lentoliikenne, meriliikenne, muu kemianteollisuus) ja markkinoilla kuin Suomen tieliikenteessä.

Jotta jakeluelvoitteen avulla voidaan saavuttaa aidosti lisäisi päästövähennystoimia, tulee huolehtia kaikin käytössä olevin keinoin siitä, että jakeluelvoitteen piiriin on mahdollista sisällyttää erilaisia vaihtoehtoja. Merkittävimmät potentiaalit Suomessa liittyvät biokaasun laajamittaiseen käyttöön sekä pideämmällä aikavälillä synteettisiin polttoaineisiin. Kiinnitämme näiden potentiaalisten ratkaisujen käyttöönottoon huomiota tarkemmin myöhemmin lausunnossamme.

Biokaasu avainroolissa kotimaan liikenteen päästöjen kustannustehokkaassa vähentämisessä, käytön lisääminen vaatii julkista tukea koko arvoketjussa

Hallituksen tavoitteena on lisätä biokaasun vuosittainen käyttö nykyiseltä 0,7 TWh tasolta 4 TWh:iin vuoteen 2030 mennessä ja biokaasun käytön lisäämiselle kestäväällä tavalla kotimaisia raaka-aineita hyödyntäen onkin hyvät edellytykset Suomessa. Lisäys ei kuitenkaan tapahdu pelkästään markkinaehtoisesti. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää julkisia panostuksia biokaasun arvoketjun eri vaiheisiin (raaka-aineen varmistaminen, biokaasun tuotanto, siirto/jakelu, käyttökohteet sekä ravinnekierto).

Alkaneen vuoden 2022 alusta biokaasu on lisätty osaksi liikenteen jakeluelvoitetta, joka luo maksukykyä biokaasun liikennekäyttöön aiempaa enemmän. Oleellista on panostaa määrätietoisesti siihen, että biokaasun käyttökohteita liikennekäytössä on riittävästi. Koska henkilöautokannassa biokaasun kysyntä ei tule tulevaisuudessa merkittävästi kasvamaan, tulee merkittävin käyttökohde olemaan raskaimmassa liikenteessä. Suomen tieliikenteeseen tarvitaan vuoteen 2030 mennessä arviolta 6000–8000 nesteytettyä biokaasua (LBG) käyttävää raskaan liikenteen ajoneuvoa, jotta biokaasulle asetettuihin käyttö- ja tuotantotavoitteisiin voidaan päästä. Kuljetusyritysten kalustohankintatukiin tulee osoittaa riittävästi määrärahoja tulevien vuosien aikana.

Haluamme kiinnittää huomiota Euroopan komissiolta tänä vuonna tulevaan esitykseen raskaan liikenteen CO₂-standardeista ja sen merkitykseen biokaasun kohtalosta osana raskasta liikennettä. On tärkeää vaikuttaa siihen, ettei biokaasun käytön mahdollisuuksia rajata pois raskaan liikenteen käyttövoimien valikoimasta, kuten on käymässä henkilö- ja pakettiautoliikenteen kohdalla.

Synteettiset polttoaineet ovat keskeinen osa liikenteen päästöjen vähentämisen keinovalikoimaa tulevaisuudessa – niiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen on panostettava vahvasti

Synteettiset polttoaineet ovat ainoa globaalisti skaalattavissa oleva keino tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Tuotteen raaka-ainepohja ei vedyn ja hiilidioksidin osalta aseta rajoituksia näiden polttoaineiden käytölle, mutta sen sijaan niiden vaatima valtaisa sähköenergian määrä tulee muodostumaan keskeiseksi kustannukseksi ja mahdollisen

regulaation vaikeuttaessa saatavuutta myös suoranaiseksi puollonkaulaksi. Synteettisten polttoaineiden valmistaminen, on erittäin energiaintensiivistä ja näin ollen niihin liittyy merkittävimpänä haasteena päästöttömän ja kohtuuhintaisen sähkön saatavuus. Synteettisten polttoaineiden tuotannon mahdollistaminen ja tukeminen tulee olla liikenteen päästövähennyskeinojen prioriteetti.

Uusien teknologioiden kehittäminen ja käyttöönotto ovat avainasemassa ilmastonmuutoksen torjunnassa. On tärkeää kehittää ratkaisuja, jotka ovat skaalattavissa isoon kokoluokkaan. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös mahdolliset käyttörajoitteet. Uusien teknologioiden kehittämisessä ja käyttöönotossa kannattaa edelleen kehittää julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä (Public Private Partnership, PPP). Rajalliset resurssit tulee keskittää lopputulokseltaan vaikuttavimpiin, globaalisti skaalattaviin, kohteisiin. Sähköpolttoaineet täyttävät kaikki em. reunaehdot.

Uusiutuva sähkö syytä lisätä jakeluelvoitteeseen

Tällä hetkellä jakeluelvoitetta on mahdollista täyttää ainoastaan nestemäisillä biopolttoaineilla ja vuodesta 2022 lähtien myös biokaasulla ja vuodesta 2023 lähtien synteettisillä sähköpolttoaineilla (RFNBO). Ehdotamme lisäksi uusiutuvan sähkön lisäämistä keinovalikoimaan, sillä se lisää teknologianeutraaliutta, kustannustehokkuutta ja edistää sähkön jakeluverkoston vaatimia investointeja. Uusiutuva sähkö tulisi ottaa jakeluelvoitteessa huomioon kuten biokaasu ja sähköpolttoaineetkin, jolloin uusiutuvan sähkön jakelijat voisivat osallistua jakeluelvoitteeseen myymällä tikettejä jakeluelvoitetuille toimijoille.

RED II 27 §:n mukaan liikenteen uusiutuvan energian kulutuksen määrää laskettaessa otetaan mukaan myös liikenteessä jaeltu sähkö. Ehdotetun RED III 25 §:n mukaan jäsenvaltioiden tulisi ottaa käyttöön tikettijärjestelmä, jossa uusiutuvan sähkön jakelijat ansaitisivat tikettejä jaellusta uusiutuvasta sähköstä ja voisivat myydä niitä edelleen jakeluelvoitteen alaisille polttoaineen jakelijoille.

Sähkön huomioiminen jakeluelvoitteessa luo arvoa liikenteen uusiutuvalla sähkölle. Biopolttoaineiden ollessa kalliita, nykyiset polttoaineen toimittajat ovat valmiita maksamaan tiketeistä (sähkö, kaasu ym.) merkittävän premion fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. Sähkön huomioiminen päästövähennyskeinona tukisi näin myös uuden jakeluverkoston vaatimia investointeja.

Kustannustehokkuus edellyttää laajaa keinovalikoimaa – hiilinieluista täysi hyöty irti

Kustannustehokas ilmastonmuutoksen torjunta edellyttää päättäjiltä laajat toimet mahdollistavan lainsäädännön kehittämistä. Tällä hetkellä toiminta on liikaa siiloutunut eri sektoreille, joilla päästöjen vähentämisen kustannukset eroavat huomattavasti toisistaan. Erityisesti liikennesektorilla vähennystoimien rajakustannus kohoaa erittäin korkealle tavoitteiden kiristyessä ja keinovalikoiman pysyessä rajattuna. Samaan aikaan maankäyttösektorilla jää merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä.

Suomi aikoo hyödyntää EU:n sallimia sektoreiden välisiä joustoja (päästökauppa → taakanjakosektori, maankäyttösektori → taakanjakosektori) täysimääräisesti. Tämä osoittaa selkeästi sen, että sekä päästöjen vähentäminen että hiilinielujen lisääminen taakanjakosektorin ulkopuolella tuo lisää kustannustehokkuutta ilmastonmuutoksen kokonaisvaltaiseen hillintään.

Siiloja tulee yhä purkaa. Etenkin sektorirajat ylittävän hiilen talteenoton ja hyötykäytön mahdollistaminen on välttämätöntä. Biologisen hiilensidonnan lisääminen metsiin ja maaperään on toteutettava tavalla, joka hyödyttää yhtäaikaaisesti sekä valtioita että toiminnanharjoittajia. Päästöjen vähentäminen yksin ei riitä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi halutussa aikataulussa, joten hiilen poistaminen ilmakehästä on välttämätöntä ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta.

Liikennesektorin ilmastotoimiin kustannustehokkuutta sektoreiden välistä joustoa lisäämällä

Tieliikenteessä käytössä olevien päästövähennystoimien hinta on kohonnut tasolle 400–600 eur /tCO₂ ollen moninkertaisesti korkeampi muiden sektoreiden päästövähennystoimien kustannuksiin verrattuna (esimerkiksi teollisuuden päästökauppa (ETS) sekä hiilensidonta (BCCS, CCS)).

Jakeluelvoitelainsäädäntöä kehitettäessä ja tavoitteita mahdollisesti kiristettäessä, tulisi kehittää keinoja, joilla toiminnanharjoittajat voivat kattaa osan velvoitteestaan esimerkiksi biologisia hiilinieluja lisäämällä. Järjestelyllä saataisiin hillittyä liikenteen päästöjen vähentämisestä aiheutuvaa valtavaa kustannusnousua ilmastonmuutosta aidosti hillitsevällä tavalla.

Tällaisella järjestelyllä mahdollistettaisiin yksityisten investointien suuntautuminen maa- ja metsätalouden hiilinielujen kasvattamiseksi. Tällä hetkellä esimerkiksi maatalouden piirissä tehtyihin hiilensidontatoimiin ohjautuu yksityistä ulkopuolista rahoitusta hyvin vähän. Huolellisesti suunniteltaessa järjestelmästä on luotavissa sellainen, että samanaikaisesti saadaan lisää kustannustehokkuutta ja toisaalta säilytetään kannusteet uusien käyttövoimien kehittämiseksi ja käyttöönotolle. Järjestelmän ei tulisi mahdollistaa päästövähennystoimien lykkäämistä yhdellä sektorilla, vaan lisätä ilmastotoimien kokonaismäärää.

Suomessa tulisi mielestämme selvittää pikaisesti mahdollisuudet sektorirajat ylittävään kansalliseen kokeiluun, jolla mahdollistettaisiin liikennesektorin ilmastotoimien maksukyvyyn hyödyntäminen maankäyttösektorilla tavalla, joka ei hidasta liikennesektorin omien päästövähennystoimien käyttöönottoa ja kehittämistä. Tämä voitaisiin toteuttaa uusiutuvan EU:n energian direktiivinen mukaisesti.

Kevyen polttoöljyn uusiutuvan energian jakeluelvoitteen nostoon liittyy samoja ongelmia kuin liikenteen jakeluelvoitteessa

KAISU:ssa yhtenä vaihtoehtona on esitetty kevyen polttoöljyn (POK) uusiutuvan jakeluelvoitteen nosto jo päätetystä 10 %:sta (vuonna 2030) mahdolliseen 30 %:iin. POK:n

kokonaiskulutus Suomessa on nykyisin vuosittain noin 1,8 mrd. litraa (vrt. liikenne noin 4,8 mrd. litraa), eli jakeluelvoitteella on huomattavat seuraukset ottaen huomioon myös muiden sektoreiden jakeluelvoitetasot.

Onkin tärkeää huomioida, että kevyen polttoöljyn jakeluelvoitteen täyttäminen on suurelta osin riippuvainen samoista rajallisista raaka-aineista liikenteen jakeluelvoitteen kanssa (erityisesti HVO). Merkittävä korotus POK:n jakeluelvoitteessa luo samoja haasteita kustannustehokkaiden ja todellisten päästövähennysten saavuttamisessa kuin yllä kuvattu liikenteen jakeluelvoite. Mahdollista POK:n jakeluelvoitteen korottamista suunniteltaessa tulee tehdä huolellinen hintavaikutusarvio mukaan lukien hintavaikutus liikenteen polttoaineiden puolelle.

EU:n päästökauppa liikenteelle ja erillislämmitykselle

St1 suhtautuu varovaisen myönteisesti uuteen tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppajärjestelmään. Markkinapohjaisena ohjausvälineenä päästökauppajärjestelmällä on potentiaalia kehittyä teknologianeutraaliksi ja kustannustehokkaaksi keinoksi myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi koko Euroopan unionin alueella.

Eriyistä huomiota tulee kiinnittää mahdollisen tieliikenteen päästökaupan ja nykyisten olemassa olevien tieliikenteen ohjauskeinojen välisten päällekkäisyyksien välttämiseen. Heikosti suunniteltu, päällekkäisten ohjauskeinojen muodostama regulaatiokokonaisuus heikentäisi päästöjen vähentämisen kokonaiskustannustehokkuutta. Se aiheuttaisi tarpeettomia kustannuksia kuluttajille, yrityksille ja yhteiskunnalle, ja siksi sitä on vältettävä. Esimerkiksi Suomessa tällä hetkellä polttoaineverotuksessa energiapohjaisen polttoaineverokomponentin lisäksi käytössä oleva CO₂-verokomponentti olisi liikenteen päästökaupan toteutuessa suora päällekkäinen ohjauskeino.

Suomessa, kuten muissa Pohjoismaissa, on käytössä muuta Eurooppaa paljon kunniainhimoisempi tieliikenteen jakeluelvoite, joka ohjaa merkittäväällä tavalla tieliikenteen päästövähennysten toteutumista. Nyt ohjauskeinoksi esitettävän liikenteen päästökauppa-mekanismiin sekä jakeluelvoitelainsäädännön yhteensovittaminen on toteutettava tavalla, jossa päällekkäisyydet minimoidaan.

Mitä on jo päätetty, mistä tarvitaan lisäpäätöksiä - selkeytystä tarvitaan

Nyt lausuntokierroksella olevassa Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on keinovalikoimassa mukana sekä jo tehtyjä päätöksiä että toimia, joista päätöksiä ei ole vielä tehty. Esimerkkinä viimemainituista on uusiutuvien jakeluelvoitteen nosto. Suunnitelmassa ei ole tällä hetkellä riittävän selkeästi esitetty eritellysti jo tehtyjä päätöksiä ja keinoja, joiden osalta päätöksiä vielä tarvitaan. Tämä selkeytys kannattaa tehdä lopulliseen suunnitelmaan.