

Asia: VN/16951/2020

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta

Lausunnonantajan lausunto

Lausunto

Lausun suunnitelmasta allaolevien alaotsikoiden alle

Mikäli vastasit yhtyäsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse

-

Suunnitelman tavoitteet

1 Suunnitelman tavoitteet - avovastaus

-

Liikenne

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

2b Liikenne - avovastaus

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.

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.

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 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.

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 ansaitsisivat 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.

Maatalous

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

3b Maatalous - avovastaus

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 maksukykyyn hyödyntäminen maankäyttösektorilla tavalla, joka ei hidasta liikennesektorin omien päästövähennystoimien käyttöönottoa ja kehittämistä. Tämä voitaisiin toteuttaa uusiutuvan EU:n energian direktiivinen mukaisesti.

Rakennusten erillislämmitys

4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus

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.

Työkoneet

5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

5b Työkoneet - avovastaus

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.

Jätehuolto

6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

6b Jätehuolto - avovastaus

-

F-kaasut

7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

7b F-kaasut - avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

8a Teollisuuteen ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

9b Kunnat ja alueet - avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

10b Kulutus - avovastaus

-

Julkiset hankinnat

11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

11b Julkiset hankinnat - avovastaus

-

Muut poikkisektorit

12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa näihin osa-alueisiin

12b Muut poikkisektorit - avovastaus

-

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

En ota kantaa toimenpideohjelmaan

13b Toimenpideohjelma - avovastaus

-

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

-

Muita huomioita

15 Muita huomioita

-

16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

Kyllä

Hulkkonen Ville
St1 Nordic Oy