

St1 Nordic Oy:n lausunto Suomen kansalliseen ilmasto- ja energiastrategian luonnokseen

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen (strategian luku 2.1)

Päästöjen vähentäminen tulee toteuttaa kustannustehokkaasti, mikä on sekä kansalaisten että elinkeinoelämän ja näin muodoin koko kansantalouden kannalta erittäin tärkeää.

Päästövähennemien kustannustehokkuuden parantamiseksi ja erityisesti taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämiseksi strategialuonnoksessa esitetään hyödynnettäväksi ja käytettäväksi one-off-joustoa (päästöt vähennetään päästökauppasektorilla) ja LULUCF-joustoa (päästöt vähennetään maankäyttösektorilla). Lisäksi strategialuonnoksen mukaan taakanjakosektorin EU-tavoitteen noustessa tavoitellaan nykyistä suurempia joustomahdollisuuksia päästökauppa- ja maankäyttösektorilla luonnon monimuotoisuustavoitteet huomioiden.

St1 yhtyy strategialuonnoksen kantaan sekä taakanjakosektorin velvoitteiden vähentämisen korkeiksi kohoavista kustannuksista että joustojen käytön tarpeellisuudesta kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Taakanjakosektorilla erityisesti liikenteen päästöjen vähentämisen rajakustannus kohoaa jo nykyisen jakeluvälvoitteen puitteissa erittäin korkealle tavoitteiden edelleen kiristyessä. Öljyn maailmanmarkkinahinnan nousu yhdessä jakeluvälvoitteen kustannusten kasvun kanssa on nostanut Suomessa polttoaineiden hinnat ennätyskorkealle. Tämä on osaltaan vaikuttanut hallituksen päätökseen valmistella jakeluvälvoitteen määräaikaista alentamista vuosille 2022 ja 2023.

Nykyisellään joustojen hyödyntäminen on mahdollista ainoastaan jäsenvaltiotasolla. Jatkossa olisi mahdollistettava lisää joustavuutta myös toiminnanharjoittajien kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämisen velvoitteiden suhteen sekä sektoreiden sisällä että niiden välillä.

Maankäyttösektorilla jää tällä hetkellä merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä, koska riittävää maksukykyä ja kysyntää ei ole. Kokonaiskustannustehokkuuden näkökulmasta tilanne on kaukana optimaalisesta. Tilanteen korjaamiseksi joustoa tulisi sallia myös toiminnanharjoittajille. Tämä olisi toteutettavissa siten, että osa esimerkiksi liikenteen toiminnanharjoittajan päästöjen vähentämisvelvoitteesta olisi mahdollista kattaa hiilen sidonnan toimilla. Tämä olisi hyödyllistä sekä kansan- että yritystalouden näkökulmasta.

Uusiutuvan energian edistäminen (strategian luku 2.2)

Biokaasun tuotannon ja käytön lisääminen nykyisestä noin 0,7 TWh:n tasosta päätettyyn 4 TWh:iin ei ole mahdollista ilman huomattavaa kysynnän lisäystä kotimaan liikenteessä. Tämän kysyntäkasvu on mahdollista toteuttaa raskaan liikenteen piirissä siten, että 2030 mennessä tieliikenteessä operoi 6000–8000 nesteytettyä biokaasua käyttävää rekkaa. Näin ollen on ensisijaisen tärkeää varmistaa, että biokaasun tuotannon ja käytön lisäämistä tukevat politiikkatoimet (raaka-aineen saatavuuden varmistaminen, investointi- ja tuotantotuet, infrastruktuurin edistämistoimet, ajoneuvojen hankintatuet) varmistavat tämän tavoitteen toteutumisen.

Kevyen polttoöljyn jakeluvuorituksen nostossa on tärkeää ottaa huomioon se, että jakeluvuorituksen täyttäminen on suurelta osin riippuvainen samoista raaka-ainelähteistä ja polttoaineista, joilla tällä hetkellä täytetään myös liikenteen jakeluvuoritusta (käytännössä HVO / biodiesel). Jo tällä hetkellä nykyisillä jakeluvuoritetasoilla raaka-aineen saatavuus on haasteellista, ja tämä näkyy korkeiksi kohonneina hintoina. Kun jakeluvuoritusta nostetaan sekä tieliikenteessä että erityisesti kevyen polttoöljyn suhteen, niin seurauksena on hintojen merkittävä nousu sekä tieliikenteen polttoaineissa että kevyessä polttoöljyssä.

Kevyen polttoöljyn osalta haluamme kiinnittää huomiota siihen, että verotus on polttoöljyllä lievempää kuin tieliikenteen fossiililla polttoaineilla. Näin ollen jakeluvuoritekustannus nousee suhteellisesti kevyen polttoöljyn käyttäjille enemmän kuin dieselin ja bensiinin käyttäjille. Lämmityksen puolella sähköistämiseen ja maalämpöön liittyvät ratkaisut ovat kustannustehokkaita ratkaisuja, joiden myötä on oletettavaa että lämmityspolttoöljyn tarve tulee vähenemään.

Vety ja sähköpolttoaineet (strategian luku 2.3)

Kuten strategialuonnoksessa todetaan, liikenteen ja etenkin raskaan liikenteen, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästöjen vähentäminen vaatii suoran sähköistämisen ohella merkittävää määrää päästöttömiä nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita. Tällaisia ovat luonnoksen mukaan etenkin biometaani, kehittyneet biopolttoaineet sekä erilaiset muuta kuin biologista alkuperää olevat polttoaineet, erityisesti niin sanotut sähköpolttoaineet. Nykyisten raaka-aineiden ja tuotantoteknologioiden rinnalle tarvitaan lisää vaihtoehtoja ja erityisesti skaalautuvia ratkaisuja. Tällaisille ratkaisuille on myös globaalia kysyntää.

Suomen oma hiilineutraalisuustavoite huomioon ottaen St1 kannattaa strategialuonnoksen linjausta, jonka mukaan vedyn tai sähköpolttoaineiden vienti on toissijainen puhtaan energian hyödyntämistapa.

Strategialuonnoksen vetyä ja sähköpolttoaineita käsittelevissä linjauksissa keskitytään pääsääntöisesti vetyyn. St1 näkemyksen mukaan liikennesektorin hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti tulevaisuudessa, on panostettava myös uusien skaalautuvien teknologioiden, aivan erityisesti sähköpolttoaineiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen. Ne ovat suorasähköistämisen ohella merkittävin globaalisti skaalattavissa oleva keino liikennesektorin päästöjen vähentämisessä. Synteettisten polttoaineiden tuotannon mahdollistaminen tulee olla liikenteen päästövähennyskeinojen prioriteetti. Suomessa on uusituvan tuulisähkön potentiaali huomioiden hyvät mahdollisuudet kehittyä sähköpolttoaineiden tuotannon edelläkävijänä maana.

Strategiassa esitetty sähköpolttoaineiden kolmen prosentin alatavoite on kunnianhimoisempi kuin EU:n komission RED III -ehdotuksessa esittämä 2,6 prosenttia. Ottaen huomioon sähköpolttoaineisiin liittyvän biopolttoaineita paremman päästövähennyspotentiaalinen on strategian esitys mielestämme perusteltu. Kriittisempää kuin velvoite taso on varmistaa aidot edellytykset sähköpolttoaineiden investoinneille ja tuotannolle.

Strategialuonnoksen mukaan Suomi osallistuu aktiivisesti vetymarkkinoiden sääntelyn kehittämiseen EU:ssa korostaen toimivien markkinoiden kannustavaa roolia. Jos sähköpolttoaineiden investointeja Suomessa halutaan kiirehtiä, tulisi harkita kansallista

sääntelykehikon täydentämistä siten niiltä osin, kuin se vielä EU-tasoisesti puuttuu. Myös mahdollisia kansallisia politiikkatoimia tulisi tarkastella, jotta sähköpolttoaineiden tuotannon insentiivit asettuvat halutulle tasolla. Esimerkiksi sähköpolttoaineissa ja uusiutuvan vedyn tuotannossa tarvittavan sähkön alkuperälle ei Suomessa tulisi asettaa siirtymävaiheessa liian tiukkoja vaatimuksia huomioiden Suomen sähköverkon keskipäästöjen ollessa hyvin alhaiset. Sähkön saatavuus ja hinta ovat ratkaisevassa asemassa vetyteollisuuden syntymisessä.

Energiamarkkinoiden kehittäminen (strategian luku 2.7)

Sähkömarkkinoiden osalta strategialuonnos painottaa toiminnan kehittämisestä Pohjoismaiden ja Baltian maiden alueellisten ja eurooppalaisten markkinoiden lähtökohdista tavoitteena ilmastotavoitteiden täyttäminen, kilpailukykyinen hinta ja hyvä toimitusvarmuus. Tehokkaasti toimivat alueelliset ja eurooppalaiset sähkömarkkinat sekä riittävän vahvat rajasiirtoyhteydet ovat toimivin ja kustannustehokkain keino taata sähkön kilpailukykyinen hinta ja toimitusvarmuus.

St1 kannattaa sähkömarkkinoiden kehittämistä laajana kokoanaisuutena yli valtakunnan rajojen. Sähkön tarve tulee lisääntymään uusien sähköintensiivisten teollisuusprosessien myötä, joilla toisaalta vähennetään olemassa olevan teollisuuden päästöjä ja sen ohella tuotetaan päästötöntä energiaa muiden sektoreiden käyttöön, esimerkiksi sähköpolttoaineita liikenteeseen. Sähkön rooli lämmityksessä kasvaa mm. erilaisten lämpöpumppujen ja maaperälämmön hyödyntämisen myötä.

Sähkön kysynnän lisääntymiseen on pystyttävä vastaamaan riittävällä ja kohtuuhintaisella päästöttömän sähkön tarjonnalla. Lisäksi siirtoverkkoa on kehitettävä sähkön saamiseksi kulutuksesta tuotantoon. Kustannustehokkaan ja toimitusvarman sähköjärjestelmän takaamiseksi pohjoismaisia sähkömarkkinoita on kehitettävä entistä yhtenäisemmäksi. Maiden sisäisten siirtoyhteyksien lisäksi on kehitettävä maiden välistä sähkön siirtoa lisäämällä rajat ylittävää siirtokapasiteettia.

Entistä parempi yhteistyö pohjoismaisen kantaverkon kehittämisessä on tarpeen, kun tavoitteena on varmistaa sekä valtaisan uusiutuvan sähkön tuotanto, että vetytalouden näkökulmasta syntyvät uudet maantieteelliset painotukset. Pohjoismaista kantaverkkoa tulisikin tarkastella yhtenä kokonaisuutena.

EU-vaikuttaminen (strategian luku 2.11)

Kuten strategialuonnoksessa todetaan, ilmasto- ja energiapolitiikkaa koskeva EU-sääntely on jatkuvassa muutoksessa. Kansallisesti toimeenpantavien velvoitteiden määrä lisääntyy ja yksityiskohtaistuu. Toimeenpanon haasteita lisäävät myös uudet horisontaaliset kaikessa huomioitavat arvotemat sekä useista eri EU-säädöksistä samaan yksittäiseen substanssialueeseen, esimerkiksi liikenteeseen, kohdistuvat velvoitteet.

St1 jakaa strategialuonnoksen huolen yhden kohteen monisääntelystä. Esimerkiksi tieliikenteen päästöjen vähentämiseen kohdistuu jo nykyisellään useita ohjauskeinoja kuten verotus ja uusiutuvan energian jakelovelvoite. EU:n puitteissa käsitellään parhaillaan aloitetta tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmäksi, joka olisi uusi ohjauskeino edellisten lisäksi.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää ohjauskeinoissa päällekkäisyyksien välttämiseen, esimerkiksi tieliikenteen päästökaupan ja nykyisten olemassa olevien tieliikenteen ohjauskeinojen osalta.

Heikosti suunniteltu, päällekkäisten ohjauskeinojen muodostama regulaatiokokonaisuus heikentäisi päästöjen vähentämisen kokonaiskustannustehokkuutta.

Lisäksi haluamme kiinnittää huomioita komission vaikutusarvioihin erityisesti tilanteessa, jossa yhteen kohteeseen (esimerkkinä tieliikenne) kohdistuu useita erillisiä ohjauskeinoja. Ensinnäkin komission esityksissä jää osin epäselväksi, miten eri ohjausmekanismit on tarkoitus yhteensovittaa. Myös yhteisvaikutusten kokonaiskustannukset on hyvä tuntea ennen poliittisia päätöksiä. Näin ei esim. liikenteen päästökaupan suhteen asia ole.

Kunnioittaen,
St1 Nordic Oy