

Työ- ja elinkeinoministeriö

Lausuntopyyntö VN/8757/2019

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiden lakien muuttamisesta

Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto, LUT kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto aiheeseen liittyen ja toteaa lausunnostaan seuraavasti.

Hallituksen esityksen keskeiset ehdotukset

Kiitämme lausuntopyynnöstä RED II direktiivin soveltamisesta Suomen lainsäädäntöön. LUT yliopisto haluaa lausua seuraavaa.

LUT-yliopisto kannattaa biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamista ja kansallisen jakeluvuorituksen soveltamisalan laajentamisesta uusiin polttoaineisiin: biokaasuun ja muuta kuin biologiasta alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin.

On tärkeää, että biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettuun lakiin lisätään kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville nestemäisille ja kaasumaisille liikenteen polttoaineille.

LUT yliopiston mielestä on erittäin tärkeää, että erityisesti sähköiset polttoaineet voidaan laajasti hyväksyä uusiutuviksi ja niiden tuotanto saadaan ajettua Suomessa nopeasti käyntiin, mikä edistää hallituksen tavoitetta hiilineutraalista Suomesta.

Hallituksen esityksen vaikutukset

LUT-yliopisto yhtyy Talousvaliokunnan kantaan, jonka mukaan liikenteen teknologioiden kehittäessä nopeasti myös sääntelyn teknologianeutraalius on tärkeä lähtökohta: on keskeistä, ettei sääntelyllä priorisoida tiettyjä teknologioita, raaka-aineita tai menetelmiä.

Päätavoitteena tulee olla hiilidioksidin kierrätys. Jokainen kierrätetty hiilidioksiditonni vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä.

RED II direktiivissä ei ole vielä määritelty sähköpolttoaineisiin käytettävän hiilidioksidin (CO₂) alkuperää. Mielestämme polttoaineiden päästövähennyksiä tulee verrata LCA laskennan perusteiden mukaisesti. Esimerkiksi fossiilisen polttoaineen päästöt tulee huomioida öljy/kaasulähteeltä laskettuna autolla ajettuun kilometriin päästövähennyksen määrittelyssä. Tavoitteena tulee olla liikenteen hiilineutraalisuus.

Hiilineutraalit, P2X, sähköpolttoaineet ovat Suomelle suuri strateginen mahdollisuus¹, johtuen Suomen erityisestä asemasta sellun ja siten biogeenisen hiilidioksidin tuottajana.

Jo aiemmassa asiantuntilausunnessaan Talousvaliokunnalle (23.9.2020) LUT yliopisto on korostanut ”Sähkön kestävyyskriteeristön tulisi olla energiajärjestelmän tehokkuuden ylläpitoon tähtäävää. Ehdotus siitä, että sähkö pitäisi tuottaa uusiutuvalla energialla ja sen todistettavasti muuntaminen vedyksi samaan aikaan on teknisesti lähes mahdotonta ja järjestelmän kannalta tehotonta. Pohjoismaissa ei ole merkittäviä siirtoverkon kapasiteettiongelmia kuten Keski-Euroopassa.”

RED II:ssa olevat vaatimukset sähköpolttoaineiden valmistukselle tuhoavat niiden kannattavuuden. Lisäisyyden ja uusiutuvuuden vaatimukset on esityksessä asetettu liian kireiksi. LUT yliopisto esittää, että RED II:sta sovellettaessa Suomen lisäisyys saavutetaan sähköjärjestelmän kautta PPA sopimuksin. Samoin uusiutuvuus direktiiviä sovellettaessa voidaan osoittaa alkuperätakuilla, jotka ovat jo toimiva ja luotettava menetelmä Euroopassa. Sähköjärjestelmän toimivuus on viimekädessä kansallisten verkko-operaattorien tehtävä.

Euroopan sähköjärjestelmä on jo suurelta osin vähähiilinen ja kiristämällä ETS CO₂ hintaa fossiiliset polttoaineet ajautuvat järjestelmästä ulos ja sijoittajilla on selvä näkymä tulevaisuuteen. Päälekkäistä säätelyä tulee välttää.

LUT yliopiston mielestä teollisuuden ylijäämävedyn käyttö tulee hyväksyä sekoitevelvoitepolttoaineiden raaka-aineeksi. Ylijäämävedyn hyväksyntä raaka-aineena nopeuttaa polttoaineteknologioiden testaamista ja kehittämistä. Ylijäämävedyn kierrättäminen on EU:n ympäristölainsäädännön peruseriaatteiden mukaista. RED II mukaisesti elektrolyysillä vedestä tuotetun vedyn hinta tulee olemaan alussa niin korkea, että sähköpolttoaineet eivät alussa saavuta kilpailukykyistä valmistuskustannusta.

Kommentit lakiehdotuksiin ja niiden perusteluihin

s. 10 ”RED II:n 27 artiklassa säädetään myös mahdollisuudesta käyttää liikennealan uusiutuvan energian vähimmäisosuuksien laskennassa kertoimia liitteessä IX mainituista raaka-aineista tuotettujen biopolttoaineiden ja biokaasun, maantie- ja raideliikenteessä käytetyn uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön sekä ilmailun ja meriliikenteen alalle toimitettujen polttoaineiden osuuden laskennassa.” LUT-yliopisto tukee pyrkimyksiä, joilla mahdollisimman pian uusiutuvien jakeluvelvoite laajennettaisiin sekä meri- että lentoliikenteeseen.

s. 18 ” Sähköpolttoaineet sen sijaan lisättäisiin osaksi jakeluvelvoitetta polttoainekohtaisesti sen jälkeen, kun pystyttäisiin osoittamaan niiden täyttävän kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit sekä uusiutuvaa sähköä koskevat vaatimukset komission delegoiduissa säädöksissä asettamien menetelmien mukaisesti.” LUT yliopiston mielestä raaka-aineiden ja siten lopputuotteen osalta vähenemä voidaan osoittaa jo nyt. Onkin äärimmäisen tärkeää, että laskentasäännöt ja kansalliset tulkinnat perustuvat nykyisiin järjestelmiin (alkuperätakuut, verkkosähkön jakauma Suomessa). Soveltamisen siirtäminen johtaa myös investointien siirtymiseen. Tämä hidastaa Euroopan liikenteen kehitystä hiilineutraaliksi. Mielestämme on tärkeää, että vetytaloutta edistävillä hankkeilla ei sisällytetä ylimääräisiä kustannuksia tai rajoitteita.

s. 22 LUT on samaa mieltä esityksen kanssa ”Sisällyttämällä sähköpolttoaineet jakeluvelvoitteen piiriin niille voidaan luoda kysyntää pitkälle tulevaisuuteen ja siten pienentää markkinariskiä sekä kannustaa yrityksiä investoimaan tutkimukseen ja kehitykseen sekä kaupallisiin tuotantolaitoksiin.”

s. 24 LUT-yliopisto tukee lakiesitystä, jossa sähköautojen sähkön alkuperää ei uloteta jakeluvelvoitteeseen. ” Liikenteen päästötaseessa autoissa käytetty sähkö lasketaan aina nollapäästöiseksi. Täten liikenteen hiilidioksiditaseeseen kannalta käytetyn sähkön alkuperällä (fossiilisella energialla, ydinenergialla tai uusiutuvalla energialla tuotettu sähkö) ei ole merkitystä. Näin ollen jakeluvelvoit

¹ <https://www.lut.fi/documents/10633/586301/Hiilineutraali+Suomi+raportti+18.9.2020.pdf/4e334624-3b24-4da4-b98c-59eb36c5da73>

teen laajentamisella uusiutuvaan liikennesähköön ei saavutettaisi (laskennallisia) päästö-hyötyjä, eikä liikennesähköä esitetä sisällytettäväksi jakeluvelvoitteeseen.”

s. 34 ” Siirtymäsäännöksen 4 momentissa säädettäisiin vastaavasti RFNBO-polttoaineiden jakeluvelvoitejärjestelmään sisällyttämisen aikataulusta. RFNBO-polttoaineet on mahdollista sisällyttää jakeluvelvoitejärjestelmään vasta sen jälkeen, kun pystyttäisiin osoittamaan niiden täyttävän kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerit sekä uusiutuvaa sähköä koskevat vaatimukset komission delegoiduissa säädöksissä asettamien menetelmien mukaisesti. Kyseiset delegoidut säädökset sisältyvät RED II:n 27 artiklan 3 kohdan seitsemännen alakohdan ja 28 artiklan 5 kohdan delegoitujen säädösten antovaltuuksiin, joiden nojalla komission on annettava kyseiset säädökset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021.”

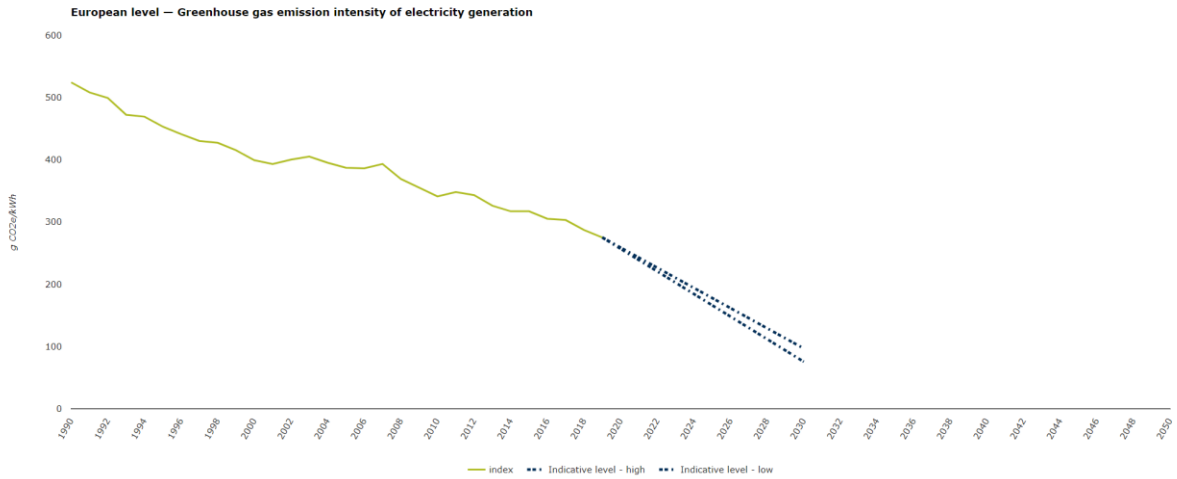
LUT mielestä on päivänselvää, että Suomen pitää varmistaa se, että RED II direktiivin lopullisessa muodossa sähköisten polttoaineiden valmistusta ei sidota olemassa olevan sähköverkon käyttämättömyyteen, käytetyn sähkön lisäisyyteen eikä uusiutuvuuden ajallisuuteen (tuotannon ja kulutuksen samanaikaisuus). Teollisuuden ylijäämävedyn käyttäminen tulee mahdollistaa. Koko Euroopan sähkön muuttuessa uusiutuvaksi jo 2030 mennessä² (ks. Kuva 1) on tarpeetonta esittää merkittäviä rajoituksia lisäisyyteen tai uusiutuvuuteen. Sähkön tuotannon lisäisyys toteutuu normaalisti markkinan kautta. Kun sähkö sekä kansallisesti että EU laajuisesti on lähes hiilineutraalia ja uusiutuvaa sähköä on runsaasti liikkeellä ja se voidaan varmistaa, ei sähkön alkuperää ole tarpeen erikseen säädellä.

Muut kommentit esitykseen

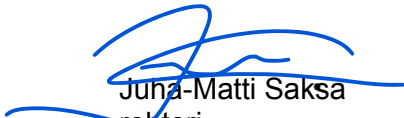
LUT-yliopisto toivoo hallitukselta lisätoimia esitetyn jakeluvelvoitteen lisäksi. Tällaisia toimia tarvitaan, jotta fossiilisten polttoaineiden käyttöä saadaan rajoitettua.

Erityisesti LUT-yliopisto kiinnittää huomiota siihen, että rahaa suuriin demonstraatioihin ja pitkäjänteiseen teknilliseen kehittämiseen on varattava riittävästi. On toimittava niin että vetytalous ja P2X saavat merkittävän painoarvon tutkimuksessa.

² https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/co2-emission-intensity-6#tab-googlechartid_googlechartid_googlechartid_googlechartid_chart_11111



Kuva 1. Euroopan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys


 Juna-Matti Saksa
 rehtori

Jakelu:
 Työ- ja elinkeinoministeriö
 Laaksonen Petteri
 Pyrhönen Olli
 Vakkilainen Esa
 LUT-asiakirjat