

Asia: VN/11908/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluveto)

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Helen kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta, biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 4 §:n ja 6 §:n muuttamisesta sekä eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun lain kumoamisesta. Helenin lausunto koskee erityisesti RFNBO-polttoaineiden minimiosuutta, joustomekanismia sekä uusiutuvaa liikennesähköä.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?

Helen kannattaa ehdotetun joustomekanismin toteutusta pysyvien hiilenpoistoprojektien mahdollistamiseksi. Mielestämme joustomekanismin toteutuksessa keskeistä on, että hankkeiden laatu täyttää kansainvälisten hiilenhallintakriteeristön periaatteet, esimerkiksi EU:n CRCF-viitekehikössä (Carbon Removals and Carbon Farming) mainittu pysyvä hiilidioksidin talteenotto - metodologian tai Luonnonvarakeskuksen 10.6.2024 julkaiseman politiikkasuosituksen mukaisesti. Tällä tavoin toteutettuna joustomekanismi voisi osaltaan edistää myös Suomen hallitusohjelmassa keskeiseksi tavoitteeksi asetettua biogeenisen hiilidioksidin talteenottoa ja varastointia, mutta myös muiden innovatiivisten hiilenpoistojen syntymistä Suomeen. Tämä tukisi osaltaan myös Suomen hiilinegatiivisuustavoitetta pidemmällä aikajänteellä. Erityisesti poistojen luotettava mitattavuus ja pysyvyys ovat keskeisiä kriteerejä, mutta osa hallituksen esityksessä listatuista esimerkkikeinoista on haasteellisia näistä näkökulmista.

Helen näkee, että jakeluvetoisen joustomekanismin kohdentaminen pysyviin hiilenpoistoihin, kuten biogeenisen hiilidioksidin talteenottoon ja varastointiin (BECCS, Bioenergy with carbon capture and storage) voisi avustaa kansallisten hankkeiden syntymistä. Jakeluvetoisen joustomekanismin voisi olla BECCS-hankkeiden, mutta myös muiden pysyvien hiilenpoistojen

kannalta, positiivinen uudistus, mahdollistaen projektien rahoitusta tulevaisuudessa. Hiilidioksidin talteenotto ja varastointi Vuosaaren biolämpölaitoksesta (BECCS) on yksi Helenin kehityshankkeista. Vaikka BECCS-hankkeiden toteutusajankohdat sijoittuvat aikaisintaan vuosikymmenen loppupuolelle, liittyy tekniseen hiilensidontaan Suomessa myös merkittävää startup-lähtöistä innovaatiotoimintaa, jotka voisivat mahdollistaa joustomekanismin hyödyntämisen jo ennen tätä.

Biogeenisen hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin kannusteet puuttuvat vielä pitkälti. Jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja RFNBO-vähimmäisosuus myös tukevat toisiaan. Erityisesti suurissa biogeenisen CO₂:n lähteissä talteenotto ja varastointi (BECCS) voi olla mittakaavallisesti sopivampi vaihtoehto jo lyhyemmällä aikajänteellä. Biogeenistä hiilidioksidia tuottavan laitoksen omistajan näkökulmasta hiilidioksidin talteenoton sisällyttäminen jakeluvelvoitteen joustomekanismiin tuo vaihtoehtoon sähköpolttoaineiden tekemisen rinnalle, kun myös hiilidioksidin talteenotto ja varastointi tuottaa kaupan käynnin välineitä eli ”tikettejä”. Tämä osaltaan ohjaa myös kustannustehokkaaseen hiilenpoistojen tuottamiseen. EU komissio on vuoteen 2026 mennessä julkaisemassa selvityksen siitä, tulisiko hiilidioksidin poistot sisällyttää päästökauppaan. On tärkeää, että toimijoilla on etukäteen selkeää, miten tämä vaikuttaa hiilidioksidin poistojen hyväksyttävyyteen jakeluvelvoitteen joustomekanismeissa.

Esitys nykymuodossaan on kuitenkin haastava hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin kannalta, eikä riitä yksinään kannustamaan hankkeisiin varsinkaan, jos taakanjakosektorin päästövähennystoimet ja lyhytaikaiset varastot hyväksytään jakeluvelvoitteen piiriin. Näemme että asetuksella olisi hyvä säätää etukäteen joustomekanismiin hyväksytyt toimet. Alla on listattuna erilaisia muutoksia ja selkeytyksiä, jotka mahdollistaisivat hiilidioksidin talteenottohankkeet.

1. Jos esityksessä keskitytään hankkeiden pysyvyyteen ja mitattavuuteen ja asetetaan tiukat kriteerit tälle, ei ole perusteita vaatia kaksinkertaisia päästövähennyksiä megajoulea kohden dieseliin verrattuna. Hiilidioksidin talteenotossa ja varastoinnissa on selvää ja varmaa, kuinka paljon päästövähennyksiä on saavutettu ja että ne ovat pysyviä.

2. Jakeluvelvoitteen joustomekanismin voisi toteuttaa myös sallimalla alkuun laajemman joukon toimia ja siirtymällä asteittain kohti tiukempia kriteereitä sallittujen toimien osalta. Hiilidioksidin talteenotto ja varastointi -hankkeet eivät ehdi heti seuraavina vuosina tuottamaan ”tikettejä”. Jotta BECCS-hankkeita kuitenkin saataisiin käyntiin, tarvitaan varmuus joustomekanismin sääntöihin siitä, että laadullisesti huonommat hankkeet eivät voita laadukkaita ja pysyviä hiilidioksidin poistoja synnyttäviä BECCS-hankkeita tulevassa kilpailussa. Näin ollen esimerkiksi vuodesta 2029 alkaen voisi jakeluvelvoitteen joustomekanismi olla enenevissä määrin rajattu BECCS-hankkeille.

3. Tällä hetkellä hallituksen esityksessä joustomekanismi on polttoainejakelijavetoinen: jakelija varmistaa ja hyväksyttää joustomekanismiin hyväksyttävät hankkeet. Jatkossa olisi hyvä harkita, tulisiko joustomekanismeissa muiden kuin jakelijoiden voida itse kehittää ja hyväksyttää hanke ja myydä se kenelle tahansa jakelijalle.

3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?

Helen on mukana useassa uusiutuvaan vetyyn liittyvässä hankkeessa. Työ ja elinkeinoministeriön tukemassa 3H2 Helsinki Hydrogen Hub -hankkeessa Helen investoi kolmen megawatin tehoiseen elektrolyyseriin, joka tuottaa vetyä pääosin liikennekäyttöön. Helenin partneri Vireon investoi vedyntankkausasemaan, joka ostaa Helenin tuottaman vedyn ja jakelee sen raskaan liikenteen käyttöön. Lisäksi olemme mukana Gasgridin vetämässä Uudenmaan vetylaakso -hankkeessa, joka on yhdistynyt osaksi Nordic Baltic Hydrogen Corridoria, jossa Helenin rooli on teollisen mittakaavan vedyntuotanto. Lisäksi Helen on mukana EU-rahoitteisessa Baltic Sea H2 tutkimushankkeessa, jossa tutkitaan eri vedyntuotannon osa-alueita.

Yleisesti pidämme hyvänä, että RFNBO-polttoaineiden osuus on asetettu korkeammalle kuin EU:n minimivaatimus, ja mielestämme myös ehdotettu sakkotaso on hyvä. Tämä mahdollistaa vetymarkkinan syntymisen Suomeen ja sen mukanaan tuomat edut Suomen kansantaloudelle. Mielestämme vuoden 2029 RFNBO-minimiosuus voisi olla vuosien 2028 ja 2030 tasojen keskellä eli kolme prosenttiyksikköä. Mielestämme on hyvä, että RFNBO täyttää myös hallituksen esityksen lisävelvoitetta.

On hyvä, RFNBO-tavoitteessa huomioidaan useita eri tapoja sen täyttämiseen. Mielestämme olisi kuitenkin järkevää, että välituotevedyn osuutta nostettaisiin vähintään niin että sillä voisi täyttää vuosina 2028 ja 2029 yhden prosenttiyksikön velvoitteesta ja vuonna 2030 kaksi prosenttiyksikköä. Kahden prosenttiyksikön välituotevedyn salliminen vuonna 2030 mahdollistaa suuruuden ekonomian vetyhankkeissa, mitä yhden prosenttiyksikön raja ei mahdollista. Lisäksi on oleellista, että välituotevety lasketaan keinoksi täyttää lisävelvoitetta, muiden RFNBO-polttoaineiden ohella.

Olisi hyvä, jos hallituksen esityksessä selkeytettäisiin RFNBO-velvoitteen mahdolliset täyttötavat. Esimerkiksi suoraa kaasumaista vetyä koskien. Ymmärryksemme mukaan kaikki RFNBO-säännöt täyttävä vety ja vedyn jatkojalosteet, joita käytetään liikenteessä, voivat täyttää jakeluvelvoitetta. On kuitenkin epäselvää välituotevedyn asema erityisesti koskien jalostamoja, jotka jalostavat sekä tieliikenne- että lento- ja meriliikennepolttoaineita: minkä tavoitteen alla tämä kokonaisuus lasketaan? Vaikka FUEU Maritime ja REfuelEU Aviation eivät ole tässä hankkeessa käsiteltyjä säännöksiä, toimijoiden kannalta olisi hyvä, jos liityntää näihin säännöksiin avattaisiin myös jakeluvelvoite-esityksessä: Miten eri tavat valmistaa synteettisiä polttoaineita, kuten Fischer tropes, alcohol to jet ja methanol to SAF lasketaan velvoitteisiin? Miten välituotevety lasketaan, kun prosessissa tehdään HEFA SAF -polttoainetta: täyttääkö se REfuel -tavoitetta vai voiko täyttää liikenteen velvoitetta? Mielestämme olisi hyvä, että HEFA SAF -välituotevety lasketaan REfuelin alla. Näin Suomi voi viedä vetytuotteita myös ulkomaille ja ottaa kokoaan isomman osan EU:n markkinasta.

4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta?

Helen on täysin kotimainen latausoperaattori, jonka omistuksessa on yli 700 julkista latauspistettä ympäri Suomen. Helenin julkiset latauspisteet sisältävät sekä perus- että teholatureita ja

latausasemat sijaitsevat monipuolisissa lokaatioissa. Tämä mahdollistaa latauksen niin kaupungilla, huoltoasemilla ja kauppakeskuksissa kuin valtateidenkin varsilla.

Mielestämme uusiutuvan sähkön mukaan ottaminen jakeluvelvoitteeseen on hyvä asia. Jakeluvelvoitteeseen voisi lisätä myös älykkäät laturit, jotka ovat yksityis- ja yrityskäytössä. Yksityiskäytössä olevat laturit, joiden laitteet pystytään mittalaitelain mukaan mittaamaan ja, joilla on Global Socket ID -tunniste, voisi hyväksyä mukaan jakeluvelvoitteeseen.

Mielestämme uusiutuvan liikennesähkön kerroin tulisi olla neljä, koska tämä heijastaisi paremmin Suomen autokannan todellista tehokkuutta. Jos kerroin määriteltäisiin todelliseen jatkuvaan hyötysuhteeseen perustuen, kerroin olisi lähempänä viittä.

Malin Kimmo
Helen Oy