

Asia: VN/11908/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Jakeluvelvoitelain päivityksellä toteutetaan sekä hallitusohjelmaan kirjattuja päätöksiä että uusiutuvan energian direktiivin velvoitteita. Taakanjakosektorin päästöjen kannalta lain päivitys on tärkein yksittäinen toimenpide tällä hallituskaudella. Myös vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon kannalta jakeluvelvoite on osoittautunut merkittävimmäksi investointeja ohjaavaksi tekijäksi.

St1 ei kannata velvoitetasojen leikkaamista etenkin lisävelvoitteen osalta. Jo asetettujen velvoitteiden leikkaaminen lyhyellä varoitusajalla hankaloittaa investointipäätösten tekemistä huomattavasti. Energiamurroksen keskellä politiikalta tarvitaan ennen kaikkea vakautta ja ennustettavuutta.

St1 vastustaa voimakkaasti sitä, että kehittyneiden biopolttoaineiden/biokaasun velvoite ja RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite ovat samassa lisävelvoitteessa. Nyt ehdotettu kohtuullisen korkea RFNBO-velvoite syö merkittävästi kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun tuotannon kannusteita ja uhkaa pitkälle edenneiden investointisuunnitelmien toteutumista. Lainsäädännön toteutustapa sotii hallitusohjelman kirjauksia vastaan, sillä hallitus on ohjelmassaan sitoutunut edistämään biokaasun tuotannon ja käytön kehittymistä.

Kehittyneiden biopolttoaineiden/biokaasun ja RFNBO-polttoaineiden velvoitteet tulisi erottaa toisistaan, kuten Euroopan komissio suosittelee. Lisäksi lisävelvoitteen tasot pitäisi säilyttää nykyisen lainsäädännön mukaisina. Tämä on erityisen tärkeää siksi, että biokaasun käytön edellytyksiä heikennetään myös muissa lainsäädäntöuudistuksissa, kuten energiatukien leikkaamisella ja biokaasun sulkemisella tankkausinfrastruktuuritukien ulkopuolelle. Toimenpiteiden yhteisvaikutus on kohtuuttoman suuri yksittäiselle kehittyvälle toimialalle.

Kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun kannusteiden heikentäminen tuo merkittäviä haasteita liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Etenkin raskaassa liikenteessä biokaasu on kypsä ja kustannustehokas keino vähentää päästöjä nopeasti.

Lakiluonnoksessa esitetään uusiutuvan energian direktiivin liitteessä IX B listattujen raaka-aineiden käytön rajaamista 1,7 prosenttiin. Toistaiseksi näiden raaka-aineiden osuus jakeluelvoitteesta on ollut esitettyä enimmäisosuutta alhaisempi. St1:n näkemyksen mukaan kyseisten raaka-aineiden kysyntä kuitenkin kasvaa tulevina vuosina, kun jakeluelvoitteen tasot nousevat. Raaka-aineiden rajaus heijastuisi biopolttoaineiden raaka-ainemarkkinoihin ja nostaisi biokomponenttien hintoja.

Suomi on aiemmin hyödyntänyt direktiivin mahdollistamaa poikkeusta olla toimeenpanematta liitteen IX B raaka-aineiden rajausta. Poikkeuksen hyödyntämiselle on St1:n mielestä edelleen vahvat perusteet. Kansallinen jakeluelvoite ylittää selvästi EU:n minimitalvoitteet, ja raaka-aineiden rajauksella jakeluelvoitteen täyttämistä tehdään aiempaa kalliimpaa ja hankalampaa.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

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

St1 kannattaa joustomekanismin käyttöönottoa. Hiilenpoistojen pilotoinnin käynnistyminen on tärkeää sekä taakanjakosektorilla että maankäyttösektorilla. On hyvä, että joustomekanismilla voi kuitenkin täyttää vain yleisvelvoitetta, ei lisävelvoitetta.

5,5 prosenttiyksikön maksimiosuus on sopivan suuruinen päästövähennysten tuottamisen ja käyttämisen testaamiseen. Taakanjakosektorin toimien tulisi olla ensisijaisia, mutta maankäyttösektorin osuus kokonaismäärästä voisi olla hieman suurempi kuin 1 prosenttiyksikkö.

Hyväksyttävien hiilenpoistojen kriteerejä on tarpeen tarkentaa valtioneuvoston asetuksessa. Kriteerien arviointi ja tulkinta voivat vaihdella paljonkin riippuen tehtävästä päästövähennystoimesta. Kriteerien tarkentaminen edesauttaisi myös todentamisen järjestämistä sekä Energiaviraston mahdollisuuksia tehdä valvontaa kohtuullisin kustannuksin.

St1 jakaa muiden alan toimijoiden huolen siitä, riittävätkö Energiaviraston resurssit vastaanottamaan joustomekanismiin kohdennettuja hakemuksia jo tammikuussa 2025 ja pitämään käsittelyajat kohtuullisina. Energiaviraston etukäteishyväksyntä toimenpiteille tulisi saada suhteellisen nopeasti kevään aikana, jotta toimenpiteet voidaan toteuttaa kasvukaudella 2025 ja hyväksilukea seuraavan vuoden jakeluelvoitteiden täyttämässä. Myös riippumattomien tarkastajien määrä voi muodostua pullonkaulaksi toimenpiteiden etenemiselle.

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

Kuten toteamme edellä, RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoitteen pitäisi ehdottomasti olla erillinen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun velvoitteesta. Kaikkia vaihtoehtoisia polttoaineita tarvitaan taakanjakosektorin tavoitteisiin pääsemiseksi, eikä niitä tulisi asettaa kilpailemaan toisiaan vastaan.

Itsenäisesti arvioituna RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite on riittävän korkea luomaan kannusteita tuotannon käynnistämiseen. St1:n arvion mukaan kunnianhimoisempi velvoite voisi olla epärealistinen täyttää, varsinkin nyt esitetyllä aikataululla.

Myös seuraamusmaksutaso on riittävän korkea, jotta voidaan välttää velvoitteen täyttäminen pelkällä seuraamusmaksujen maksamisella. Lisäksi on hyvä, että välituotevedyn käytölle on asetettu kohtuullisen matala katto. Välituotevedyn hyödyntäminen on mahdollista vain parille toimijalle Suomessa, mikä luo markkinoita vääristävää kilpailuetua matalamman kustannustason kautta.

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

Malli vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta ja luo lisäkannusteita liikennesähkön jakeluun.

Jokila Sanna
St1 Nordic Oy