

Asia: VN/11908/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

UPM Biopolttoaineet kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä.

Jakeluvelvoite on uusiutuvan energian direktiivin (RED III) mekanismeista yksi tärkeimmistä edistämään nestemäisten biopolttoaineiden, biokaasujen ja ns. sähköpolttoaineiden (RFNBO) tuottamista ja käyttöä Suomessa. Täten se on merkittävä myös jokaiselle potentiaaliselle uudelle investoinnille Suomessa.

Lakiehdotuksessa jakeluvelvoitteen ja sen lisävelvoitteen laskeminen sekä seuraamusmaksujen alentaminen vuosiksi 2025-2027 ei ole kannatettavaa kehittyvän vetytalouden sekä olemassa olevien ja suunnitteilla olevien kehittyneiden biopolttoaineiden investointien näkökulmasta. Ehdotetut toimenpiteet heikentävät liikenteen biopolttoaineiden toimintaympäristöä sekä vaikeuttavat uusia investointeja, aiheuttamalla aikataulujen merkittävää viivästymistä tai mahdollisesti projeketien peruuntumisen.

Tästä syystä alennetut velvoitetasot tulisi pitää lähempänä alkuperäisiä, jotta luotaisiin edellytykset Suomen kokonaistavoitteiden täyttymiselle vuoteen 2030 mennessä. Alentaminen nyt ja yhtäkkinen nopea nousu 2028 eteenpäin aiheuttaa turhaa epävakautta ja ennakoimattomuutta koko toimintaympäristössä.

Seuraamusmaksujen porrastaminen vuosille 2024-2028, ei ole myöskään tavoitteiden täyttymisen näkökulmasta kannatettava toimi, koska erityisesti viimeisten portaiden aleneva hinta kannustaa siihen, että koko jakeluvelvoitetta ei täytettäisi, joka vaikuttaa suoraan uusiutuvien polttoaineiden kokonaismäärään markkinassa ja sitä kautta myös mahdollisesti liikennepolttoaineiden pumppuhintoihin. Seuraamusmaksujen porrastaminen voi osaltaan hidastaa uusien korkeamman kustannusten ratkaisujen investointihalukkuutta ja kiinnostavuutta markkinassa.

Olisi erityisen tärkeä kiinnittää huomiota siihen, että yhdessä jakeluvelvoitteen lievennykset, seuraamusmaksujen alentaminen ja joustomekanismi aiheuttavat merkittävän negatiivisen

vaikutuksen suoraan liikenteen päästöväheneisiin ja tätä kautta vaikeuttavat merkittävästi liikenteen kokonaispäästöjä alentamista tulevina vuosina.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

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

Joustomekanismin tuominen osaksi lakiestystä tarjoaa jakelijoille vaihtoehtoisen reitin vähentää Suomen taakanjakosektorin päästöjä ja helpottaa kokonaispäästötavoitteen saavuttamista. Erityisen hyvä on, että joustomekanismi on kohdennettu taakanjakosektoriin sekä rajattu vain kotimaisiin toimiin. Ainoastaan Suomeen rajatut toimet pienentävät merkittävästi riskiä väärinkäytöksistä ja tekevät lisäisten päästövähennemien varmentamisesta yksinkertaisempaa. Joustomekanismin osalta on tärkeä kiinnittää huomiota valittujen projektien todennukseen ja lisäisyyteen.

Joustomekanismin kautta tulevien päästövähennemien varmennus on merkittävästi monimutkaisempaa verrattuna uusiutuviin liikennepolttoaineiden ja tästä syystä on tärkeä arvioida joustomekanismin tuomia hyötyjä suhteessa kokonaispäästöjen vähenemiseen. Lisäksi joustomekanismi ei vähennä liikenteen päästöjä, joka on kuitenkin ollut jakeluvelvoitelain yksi päätavoitteista.

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

RFNBO mandaatin tuominen suoraan osaksi lisävelvoitetta heikentää olemassa olevien kehittyneiden polttoaineiden toiminta- ja investointiympäristöä. Suomessa tarvitaan useita erilaisia ratkaisuja kokonaistavoitteiden saavuttamiseksi. Tästä syystä tulisi vielä harkita RFNBO:lle asetettavaa omaa kehittyneistä liikennepolttoainesta erillistä tavoitetta, kuten komissiokin on suositellut uusiutuvan energian direktiivin päivittämisen yhteydessä (RED III). Tällöin erilaiset kehittyneet ratkaisut eivät kilpailisi toisiaan vasten vaan voisivat täysimääräisesti keskittyä tarjoamaan uusia ratkaisuja, joiden avulla Suomi pääsee asetettuihin tavoitteisiin.

Nyt asetettu RFNBO 4 % alavelvoite on kunnianhimoinen, joka on kehittyvien investointien kannalta erittäin hyvä ja antaa muille jäsenmaille oikean signaalin vetytalouden merkityksestä tulevaisuudessa ja luo Suomesta kiinnostavan markkinan vetyinvestoinnille. Lisäksi olisi silti tarpeellista tarkastella välituotevedylle asetettua 1% maksimirajan suuruutta ja luoda mahdollinen jousto täyttää RFNBO-tavoitetta välituotevedyllä myös yli yhden prosentin silloin kun RFNBO:n alavelvoite ei muutoin täytyisi. Tällöin olisi mahdollista myös säilyttää kiinnostavuus välituotevetyyn tehtyjen investointeihin ja niiden täysimääräinen hyödyntäminen Suomen päästötavoitteiden saavuttamiseen. Tällä hetkellä asetettu 1% maksimiraja ei mahdollista välituotevedyn mahdollisuuksien täysimääräistä hyödyntämistä markkinassa.

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

-

Koski Oona
UPM Biopolttoaineet