

Asia: VN/11908/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Esitysluonnoksessa ehdotettujen lakimuutosten arvioidaan vaikuttavan pääsääntöisesti kielteisesti ympäristöön, sillä tieliikenteen CO₂-päästöjen arvioidaan nousevan jakeluvelvoitteen lievennysten ja seuraamusmaksujen porrastamisen vuoksi. Suomen ympäristökeskus katsoo, että arviot vaikutuksista Suomen tieliikenteen CO₂-päästöihin ovat oikeansuuntaisia ja että esitys toteutuessaan hankaloittaa Suomen taakanjakosektorin päästövelvoitteiden saavuttamista merkittävästi. Lisätoimet, kuten erillistankkauksen eriyttäminen jakeluvelvoitteesta ja jakeluvelvoitteen korottaminen siihen sisällytettyä liikennesähköä vastaavasti, mahdollistaisivat osaltaan suurempien päästövähennysten saavuttamisen tieliikenteessä ja siten taakanjakosektorilla.

Suomen ympäristökeskus kuitenkin korostaa, ettei uusiutuvien polttoaineiden ympäristövaikutuksia ja kokonaiskestävyyttä voi kokonaisuudessaan hahmottaa tarkastelemalla pelkästään tieliikenteen päästöjä. Suomessa käytettävien biopolttoaineiden tuotannon aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ei ole mahdollista arvioida luotettavasti, koska julkista tietoa biopolttoaineiden alkuperästä määrineen ei ole saatavilla. Lisäksi polttoaineiden tuotantoon ja käyttöön kytkeytyy erilaisia ilmaan, vesistöihin, maaperään ja eliöihin kohdistuvia ympäristövaikutuksia. Lainsäädäntö kuten ns. RED III -direktiivi ottavat osan näistä huomioon, mutta uusiutuvien polttoaineiden kestävyysarviointia tulee edelleen kehittää.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

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

Esitysluonnokseen on sisällytetty joustomekanismi, jolla osa jakeluvelvoitteen täyttämisestä voidaan korvata päästövähennystoimilla, jotka hyödyttävät taakanjakosektoria. Toimilta edellytetään, että ne tuottavat kaksinkertaisen hyödyn verrattuna yhden megajoulen dieselin aiheuttamaan kasvihuonekaasupäästöön. Toimet voivat esitysluonnoksen mukaan olla joko taakanjako- tai

maankäyttösektorille kohdistuvia. Maankäyttösektorille kohdistuvilta toimilta edellytetään vuosien tai vuosikymmenten pysyvyyttä sekä sitä, etteivät ne aiheuta hiilivuotoa.

Suomen ympäristökeskus katsoo, että joustomekanismiin liittyy useita riskejä, vaikka lakiesityksen pykälässä 5 esitetyt vaatimukset toteutuessaan johtaisivatkin lisäksi päästövähennyksiin verrattuna siihen, ettei joustomekanismia olisi. Pysyvyyden osoittaminen on haasteellista hyvin monissa maankäyttösektorin toimissa, ja hiilivuotoriski on olemassa käytännössä kaikissa sellaisissa toimissa, jotka supistavat biomassan tuotantoa tai maankäyttömahdollisuuksia alueellisesti. Pysyvyyden ja hiilivuodon välttämisen todentaminen päästövähennystoimien osalta on käytännössä vaikeaa. Näin ollen joustomekanismiin liittyy riski siitä, etteivät toimet todellisuudessa johda niille arvioituun päästövähennykseen. Myös lisäisyyden takaaminen on vaikeaa, ja onkin mahdollista, että joustomekanismilla rahoitetut toimet olisivat toteutuneet ilman joustomekanismiakin. Lisäksi joustomekanismin käyttöönotto lisäisi todennäköisesti selvästi Energiaviraston kustannuksia.

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

Teknologiakohtaisiin vähimmäisosuusvelvoitteisiin liittyvä yleinen haaste ilmastopolitiikan välineenä on se, ettei kustannustehokkuus päästövähennyksissä luultavasti toteudu, koska markkinat luodaan teknologiakohtaisesti, eikä markkinaehtoisesti. Kuten esitysluonnoksessa on tuotu esille, RFNBO-polttoaineet ovat huomattavasti fossiilisia ja biopolttoaineita kalliimpia. Ne voivat myös olla kalliimpia muihin liikenteen päästövähennyskeinoin verrattuna. RFNBO-polttoaineille asetettu vähimmäisosuusvelvoite luo kuitenkin markkinoita kyseisille tuotteille, joka edesauttaa teknologian kehittämistä ja kaupallistamista. Välituotevedyn käyttö ei mahdollista tieliikenteen CO₂-päästöjen vähentämistä, kuten esitysluonnoksessakin todetaan, joten se hankaloittaa Suomen taakanjakosektorin velvoitteen saavuttamista.

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

Liikenteen sähköistyminen on merkittävä keino vähentää liikenteen päästöjä. On kuitenkin epäselvää, missä määrin esitysluonnoksessa ehdotettu malli lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta edistäisi liikenteen sähköistymistä julkisen latausinfrastruktuurin kehittämisen kautta. Liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen korottamatta jakeluvelvoitetasoa vastaavasti johtaa väistämättä tieliikenteen CO₂-päästöjen kasvuun biopolttoaineiden jakelun pienenemisen seurauksena. Vaikutus tieliikenteen ja siten taakanjakosektorin suoriin CO₂-päästöihin on siis päästöjä kasvattava. Kuten alleviivasimme kohdassa 1, biopolttoaineiden kulutuksen vähentyminen vähentää toisaalta biopolttoaineiden tuotannon haitallisia ympäristövaikutuksia, ja kokonaiskestävyyden arviointi on puutteellisten nykytietojen valossa vaikeaa.

Suomalainen Emilia
Suomen ympäristökeskus