

Asia: VN/11908/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

SOK kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi koskien uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia ja biopolttaineista, bionesteistä ja biomassapolttaineista annettua lakia.

Tuemme tieliikenteeseen jaellun uusiutuvan sähkön ja joustomekanismin tuomista uusiksi lisäkeinoiksi yleisvelvoitteen täyttämiseen. Tällä sekä mahdollistettaisiin uusia päästövähennystoimia että hillittäisiin jakeluvelvoitteen täyttämisestä kuluttajille ja yritykselle aiheutuvia kustannuksia.

Sen lisäksi, että Suomessa jaeltu sähkö on erittäin vähäpäästöistä, sähköistyksen avulla liikenteen käyttämä kokonaisenergiamäärä laskee merkittävästi muihin käyttövoimiin verrattuna. Sähkön lisääminen keinovalikoimaan luo latausverkostoinvestointeja nopeuttavan markkinaehtoisen kannusteen, joka lisää uskallusta investoida sähköiseen ajoneuvokalustoon.

Haluamme kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että esitys ei kannusta raskaan liikenteen sähköistämiseen siinä määrin kuin EU:n uusiutuvan energian direktiivi (RED 3) mahdollistaa ja joka lausunnolla olevan kansallisen jakeluinfraohjelman mukaan olisi tarpeellista. Lähes täysin dieselkalustolla kulkevan ammattiliikenteen ajoneuvokohtainen kulutus ja päästöt ovat korkeita, mutta ajoneuvojen lukumäärä vähäinen suhteessa henkilöautoihin. Raskaan liikenteen sähköistymisen nopeuttamisella saavutettavien merkittäviä ilmastohyötyjen osalta esitys jääkin vajaaksi.

Näkemyksemme esitysluonnokseen:

1. Uusiutuvan sähkön energiatehokkuuskertoimena tulisi olla neljä nyt ehdotetun kolmen sijaan. Tällä nopeutettaisiin erityisesti ammattiliikenteelle suunnattujen latauspisteiden investointeja.

Terminaaleilla ja erityisesti taukopaikoilla tarvitaan suuria lataustehoja 350–3 600 kW, jolloin voitaisiin hyödyntää lastaus- ja purkuajat (0,5–2 h) ja kuljettajien lakisääteiset tauot (30–45 min) ja samalla täyttää AFIR-asetuksen sitovat velvoitteet. Investointi riittävän tehoiseen raskaan liikenteen latausasemaan on moninkertainen verrattuna dieselin jakelupisteeseen.

Energiatehokkuuskertoimella neljä kurottaisiin markkinaehtoisesti kiinni korkeammasta alkuinvestoinnista aiheutuvaa kustannuseroa dieseliin verrattuna.

Energiatehokkuuskerroin neljä on myös tutkimuksien valossa perusteltu, minkä vuoksi se on kirjattu RED 3 -direktiiviin alun perinkin. Suomen tulisi käyttää direktiivin mahdollisuudet täysimääräisesti.

2. Terminaaleilta ja muissa vastaavissa logistiikan solmukohdissa sijaitsevat latauspisteet, jotka ovat kaikkien alueella operoivien toimijoiden käytettävissä, tulisi luokitella yleisesti saatavilla oleviksi latauspisteiksi, vaikka alueelle pääsy olisikin luvanvaraista.

Latausinfra rakentuminen terminaali-alueille, satamiin ja vastaaviin logistiikan solmukohtiin on välttämätöntä, jotta myös TEN-T-verkoston varrelle olisi perusteltua investoida raskaan kaluston latausverkkoon. Ilman kattavaa latausverkostoa kuljetusliikkeet eivät investoi sähköiseen kalustoon, ja sähköistyminen hidastuu. Lausunnolla oleva kansallinen jakeluinfraohjelma nostaa vahvasti esiin tämän ongelman, ilman että siihen kuitenkaan tarjotaan selkeää kustannustehokasta ratkaisua. Terminaalilatauksen ulosrajaaminen olisikin ristiriidassa kansallisen jakeluinfra-ohjelman tavoitteiden kanssa, heikentäen mahdollisuutta saavuttaa AFIR-velvoitteet.

Terminaalilatauksen sisällyttäminen olisi myös teknologianeutraalia. Terminaali-alueilla sijaitsevista diesel- tai kaasun jakelupisteistä jaeltu polttoaine aiheuttaa jakeluvelvoitetta, ja niistä jaellulla uusiutuvalla polttoaineella myös täytetään jakeluvelvoitetta. Terminaalilatauksen sulkeminen ulos keinovalikoimasta asettaisikin sähköisen ammattiliikenteen eriarvioiseen asemaan uusiutuviin nestemäisiin tai kaasumaisiin polttoaineisiin verrattuna.

Lakiteknisesti asia voitaneen ratkaista kirjaamalla hallituksen esityksen perusteluosioon esimerkki, jossa edellä kuvatun mukaiselta latausasemalta jaeltu sähkö hyväksyttäisiin velvoitteen piiriin.

3. Näemme erittäin positiivisena mahdollisuuden joustomekanismin käyttöön, jonka avulla taakanjakosektorin ja maankäyttösektorin päästövähennys potentiaalia päästäisiin nykyistä paremmin hyödyntämään markkinaehtoisesti.

Jakeluvelvoitteen joustomekanismin kautta luodaan velvoitteeseen perustuvaa kysyntää taakanjakosektorin ja maankäyttösektorin tehokkaille ilmastotoimille ja samalla mahdollistetaan kotimaisen hiilimarkkinan kehittyminen sääntelyn alaisuudessa. Hiilimarkkinan kehittyminen luo samalla edellytyksiä luontoarvomarkkinan kehittymiselle, sillä monet hanketyypit erityisesti maankäyttösektorilla voivat palvella molempia markkinoita.

Näemme hyvänä, että joustomekanismin kriteerit noudattaisivat jo yleisesti tunnistettuja hyvien päästövähennemien kriteereitä mukaan lukien riippumattoman todentajan varmennus, millä lisätään järjestelmän uskottavuutta.

Niin ikään näemme hyvänä Energiaviraston ennakkohyväksynnän, ja siksi onkin tärkeää varmistaa Energiaviraston riittävät resurssit hyväksynnän sujuvaan toteuttamiseen. Joustomekanismin toimivuutta olisi hyvä tarkastella sen käyttöönoton jälkeen ja tarpeen mukaan tehdä tarvittavat muutokset, jotta markkina saadaan toimivaksi ja uusia päästövähennyksiä aikaiseksi.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

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

-

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

Tunnistamme tarpeen kannustaa synteettisten uusiutuvien polttoaineiden (RFNBO) tuotantolaitosinvestointeihin. Olisimme kuitenkin pidättyväisiä asettamaan kansallista RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitetta EU:n määrittämää 1 %-yksikön minimitasoa korkeammalle. Nyt ehdotettu 4 %-yksikön vähimmäisosuusvelvoite vuonna 2030 vastaa arviolta noin 160 000 tonnia RFNBO-polttoainetta, jota ei tällä hetkellä tuoteta vielä lainkaan. Riittävän tuotantokapasiteetin rakentaminen viiden vuoden aikana näyttää haastavalta. Katsomme, että EU:n määrittelemä 1 %-yksikön minimiosuusvelvoite olisi kansallisestikin riittävä investointikannustin, erityisesti kun huomioidaan, että koko EU-tasolla se luo noin 3 miljoonan tonnin RFNBO-markkinan. Polttonestemarkkina on luonteeltaan globaali, minkä vuoksi Suomeen investoitavien RFNBO-laitosten markkina ei rajoitu pelkästään Suomeen, emmekä siksi näe tarvetta kansalliselle RFNBO-irtiotolle. EU:n mukainen velvoitetaso olisi mielestämme myös uskottavampi, jonka pysyvyyteen voisi myös tulevilla hallituskausilla helpommin luottaa.

Ehdotettu seuraamusmaksu 0,055 €/MJ, vastaa parafiinisen dieselin hinnaksi muutettuna 1,87 euron litrahintaa. Kysynnän ylittäessä tuotannon vuonna 2030 RFNBO-polttoaine hinnoiteltaisiin

todennäköisesti lähes seuraamusmaksun tasolle. Tämä nostaisi kaikkien polttoaineiden verotonta hintaa keskimäärin noin 7,5 senttiä litralta, myös siinä ei-toivotussa tilanteessa, jossa RFNBO-polttoainetta ei olisi lainkaan saatavilla.

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

-

Das Bhowmik Elina
SOK / S-ryhmä