

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

St1 kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Fossiilittoman tiekartan luonnokseen.

Suomen hallituksen kunnianhimoisena tavoitteena on liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä, minkä saavuttaminen on erittäin haasteellista. On selvää, että liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi tarvitaan laaja toimenpidejoukko. Uusien käyttövoimien yleistymisen on keskeinen edellytys päästöjen vähenemiselle. Muutosten toteuttamisen yhtenä reunaehtona on, etteivät kansalaisten kustannukset nouse kohtuuttomasti. Samalla on huolehdittava elinkeinoelämän kilpailukyvyistä. Valittavien ratkaisuiden tulee olla kestäviä ja kustannustehokkaita.

Päätöksenteon pohjana on oltava realistinen kuva tulevaisuuden mahdollisuuksista ja haasteita

Tieliikenteen päästöjen vähentämisen keinovalikoimaa arvioitaessa kustannustehokkuuden lisäksi on huomio kiinnitettävä kunkin vaihtoehdon käytettävyyteen lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Kaikkiin uusiin ja kehittyviin vähäpäästöisiin ja päästöttömiin teknologioihin liittyvät omat hyvät puolensa ja haasteensa.

- Biopolttoaineiden hyvänä puolena on niiden käytettävyys nykyisessä autokannassa ja infrastruktuurissa. Haasteena on kestävä raaka-ainepohjan laajentaminen. Tällä hetkellä lähes kaikki kestävä raaka-aineet on jo valjastettu biopolttoainetuotantoon.

- Kotimaan biokaasun tuotanto lisää keinovalikoimaa tieliikenteeseen ja samalla vähentää syntyviä kasviuonekaasuja maataloudesta ja jätehuoltosektorilta. Hajallaan olevan kestävän bioraaka-aineen hyötykäyttöön saattaminen asettaa biokaasun käytön kasvattamiselle omat rajoitteensa. Lisäksi, kaasumaisten polttoaineiden käyttökohteet ovat toistaiseksi vielä vähäisiä.
- Sähkölpoltoaineet ovat tulevaisuuden suurin mahdollisuus. Teknologia ei ole vielä valmista, panostuksia tutkimukseen ja tuotekehitykseen tarvitaan. Lisäksi on varmistettava kohtuuhintaisen ja päästöttömän sähkön saanti.
- Sähköautoilla voidaan vähentää lähipäästöjä maailman suurissa metropoleissa. Globaalisti rajalliset mineraalit tulisikin ensisijaisesti käyttää näissä kohteissa. Haasteet sähköautoissa liittyvät ensisijaisesti akkujen valmistukseen sekä niiden käytettävyyteen (hinta, akkujen kapasiteetti, latausnopeus ja niiden kestoikä sekä kierrätettävyyttä).

Jakeluvuorituksen tavoitetasojen nosto

Tiekarttaluonnoksessa jakeluvuoritukseen esitetään sisällytettäväksi biokaasu ja sähköpoltoaineet sekä itse vuoritetta nostettavaksi 4 prosenttiyksiköllä yhteensä 34 prosenttiin. Korotusesitystä ei voi tukea. Emme kannata jakeluvuorituksen nostamista, sillä se tulee erittäin kalliiksi sekä suomalaisille, että Suomen kansantaloudelle. Jakeluvuorituksen nosto heikentäisi Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä, eikä se vähennä päästöjä globaalissa mittakaavassa.

Ennen kuin pystytään osoittamaan uusia kestäviä raaka-aineita, joilla täyttää jo ennestään korkeat vuoritukset, nostolle ei ole edellytyksiä. Lausunnossa todetaan, että lisäys täytyisi biokaasulla, ja ettei se vähentäisi nestemäisillä biopoltoaineilla saatavaa päästövähennystä. Tätä ei kuitenkaan voi saavuttaa ilman, että lisäys olisi korvamerkitty esimerkiksi raskaan kaluston biokaasulle tai synteettisille polttoaineille. Tämä vaatii kannustimia biokaasun käyttökohteiden lisäämiseen, kuten uusiin kaasumaisiin kuorma-autoihin.

St1 kannattaa ehdotusta laajentaa jakeluvuoritetta biokaasuun ja muuta kuin biologista alkuperää oleviin uusiutuviin polttoaineisiin (RFNBO). Laajennus tulisi ulottaa liikenteen jakeluvuorituksesta myös biopolttoöljyn jakeluvuoritukseen. Raaka-ainepohja lämmityskäytössä ja liikenteessä biopoltoaineille on sama, hyvin rajallinen. Tämän vuoksi päästövähennyskeinovalikoiman laajentaminen lisää jakeluvuorituksen täytön kustannustehokkuutta, mikä lopulta vaikuttaa energian kuluttajahintaan. Lisäksi uusien energialähteiden lisääminen lainsäädäntöön antaa toimijoille investointivarmuutta.

Tämän lisäksi tiekartan mukaan syksyyn 2021 mennessä arvioidaan, onko jakeluvuorituksen nostaminen esitettyä 34 prosenttia korkeammaksi mahdollista. Tämä arvio voi olla mahdollista vasta kun nähdään, miten uusien teknologioiden käyttöönotto tuotannossa ja käyttövoimissa etenee.

Velvoitetason lisänostoon liittyen tiekartan mukaan selvitetään biopolttoaineiden saatavuuden kestävä enimmäistaso. Niin neste- kuin kaasumaisten biopolttoaineiden tuottaminen kestävästä raaka-aineista on toiminnan ehdoton edellytys. Biopohjaisten polttoaineiden käyttöä ei tule tarkastella pelkästään Suomen rajojen sisällä. Myös muilla mailla kuin Suomella on EU:n sisällä ja myös EU:n ulkopuolella kunnianhimoisia tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi monessa maassa kaavaillaan biopolttoaineille omaa rooliaan. Tällöin kyseessä ovat toimet, joiden suuruusluokka on kokonaisuudessaan monikymmenkertainen Suomeen verrattuna. Biopolttoaineen kysynnän ja kestävä tuotannon tarkastelu tulee suorittaa vähintään EU:n laajuisena.

Biopolttoaineiden saatavuuden kestävä tasoa arvioitaessa on raaka-ainekestävyyden ohella tarkistettava myös taloudellista kestävyttä. On erittäin todennäköistä, että biopolttoaineiden kysyntä kasvaa paljon ripeämmin kuin kestävä tarjonta. Tämä puolestaan johtaa biopolttoaineen hinnan huomattavaan nousuun. Kestävästä raaka-aineista tuotetun biopolttoaineen hinta voi muodostua käyttäjän kannalta kestävämmäksi.

Lisää nieluja (käyttökohteita) biopolttoaineiden käyttökohteille

Olemassa olevaa jakeluinfrastruktuuria tulee hyödyntää. E85:lle on olemassa oleva jakeluverkosto, jonka vuoksi etanolin käytön laajentaminen tulee mahdollistua. Tiekarttaluonnoksessa esitetään, että etanolikonversioille myönnettäisiin muuntotukea maksimissaan Euro3-päästöluokan autoille. Tämä kirjaus on jo itsessään ristiriitainen nykyisen sääntelyn kanssa, sillä maaliskuusta lähtien on muuntotukea mahdollista hakea Euro4-päästöluokan autoon. Ylipäätään etanolikonversioiden sääntelystä tulisi purkaa tällaiset kiinteät vuosimallirajoitteet, koska ne johtavat niukkenevaan ajoneuvokantaan, eivätkä näin todellisuudessa tue tiekartan tavoitteita.

Mikäli E85 -bioetanolin sääntelyrajoitteet pystyttäisiin purkamaan, alentaisi se huomattavasti jakeluvelvoitteen kustannuksia koska velvoitetta voisi täyttää useammalla biopolttoaineella. Tämä luonnollisesti keventäisi HVO:hon kohdistuvaa kysyntää polttoainemarkkinoilla ja toisaalta mahdollistaisi sen kustannustehokkaan käytön jakeluvelvoitteen ulkopuolella, josta tulisi aidosti uusia päästövähennyksiä.

Tiekarttaa tulisikin täydentää arviolla siitä, millä tavalla voimakas E85 -biopolttoaineen kysyntä muuttaisi jakeluvelvoitteen aiheuttamia kustannuksia jakelijoille, kuluttajille ja yhteiskunnalle.

Etanolikonversioiden kiinteä vuosimallirajoite tulisi purkaa ja sen tilalle tulee rakentaa kansallinen tyyppihyväksyntä konversiolaitteelle, josta on jo kokemuksia sekä Ranskasta että Ruotsista.

E20 polttoainetta tulee aktiivisesti edistää bensiinin peruslaaduksi. Näin saadaan laajennettua vaihtoehtoja bensiinin päästövähennyksiä aiheuttaviksi toimiksi.

Biokaasun käytön lisääntyminen vaatii julkista tukea koko arvoketjussa

Biokaasun käytön lisäämiselle kestäväällä tavalla kotimaisia raaka-aineita hyödyntäen on hyvät edellytykset. Lisäys ei kuitenkaan tapahdu pelkästään markkinaehtoisesti. Mikäli biokaasun käytön kasvunäkymät eivät ole vakaat, niin se hidastaa investointeja sekä biokaasun tuotantoon että sen siirtoon ja jakeluun. Toisaalta jos kohtuuhintaisen biokaasun saatavuusnäkymät ovat epävarmalla pohjalla, niin tämä hidastaa kaasun käyttöpäähän investointeja ja hankintoja. Arvoketjun jokaiseen osaan (tuotanto, siirto/jakelu, käyttökohteet) tarvitaan myös julkista panostusta. Julkista panostusta tarvitaan myös käyttökohteiden lisäämiseen, kuten uusien kaasukäyttöisiin kuorma-autoihin.

Liikenteen päästötoimille yhtenäinen linja

Suomen tulisi muodostaa yhtenäinen linja liikenteen päästöjen vähentämisessä ja pyrkiä ennakoitavaan regulaatioon. Tällä hetkellä useat eri työryhmät eri ministeriöissä valmistelevat samoja toimia eri painotuksilla. Esimerkiksi fossiilittoman liikenteen tiekartan ehdotus jakeluvuorituksen nostamisesta tulee hetkellä, jolla jakeluvuorituksen edellinen päivitystyö on loppusuoralla. Jakeluvuoritusta päivittäessä tulee myös ottaa huomioon, että lentoliikenteeseen on ehdotettu 30 % jakeluvuoritusta jo vuodeksi 2030. Myös laivaliikenteessä tullaan tarvitsemaan uusiutuvia polttoaineratkaisuja. Siirtymä LNG:hen on laivoissa käynnissä. Maakaasun korvaaminen biokaasulla onkin mahdollinen kotimaisen tuotannon vientipotentiaali. Tämän vuoksi olisikin oleellista miettiä tarkemmin mitä vaihtoehtoisia energiamuotoja kannattaa milläkin sektorilla käyttää ja kuinka paljon.

Sähkölaitteet ovat keskeinen osa päästöjen vähentämisen keinovalikoimaa – niiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen on panostettava

Sähkölaitteet ovat ainoa globaalisti skaalattavissa oleva keino tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Tuotteen raaka-ainepohja (vety, hiilidioksidi) eivät sinänsä aseta rajoituksia näiden polttoaineiden käytölle. Haasteena on kohtuuhintaisen sähkön saanti vedyn valmistukseen. Synteettisten polttoaineiden tuotannon mahdollistaminen tulee olla liikenteen päästövähennykskeinojen prioriteetti.

Tiekartan yhtenä ehdotuksena on sähkölaitteiden tuotannon käynnistämisen tukeminen T&K&I-rahoituksella ja energiatuilla. Uusien teknologioiden kehittäminen ja käyttöönotto ovat avainasemassa ilmastonmuutoksen torjunnassa. On tärkeää kehittää ratkaisuja, jotka ovat skaalattavissa isoon kokoluokkaan. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös mahdolliset käyttörajoitteet. Uusien teknologioiden kehittämisessä ja käyttöönotossa kannattaa edelleen

kehittää julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä (Public Private Partnership, PPP). Rajalliset resurssit tulee keskittää lopputulokseltaan vaikuttaviin, globaalisti skaalattaviin, kohteisiin. Sähköpolttoaineet täyttävät kaikki em. reunaehdot.

Kustannustehokkuus edellyttää laajaa keinovalikoimaa – hiilinieluista täysi hyöty irti

Kustannustehokas ilmastonmuutoksen torjunta edellyttää päättäjiltä laajat toimet mahdollistavan lainsäädännön kehittämistä. Tällä hetkellä toiminta on liikaa siiloutunut eri sektoreille, joilla päästöjen vähentämisen kustannukset eroavat huomattavasti toisistaan. Erityisesti liikennesektorilla vähennystoimien rajakustannus kohoaa erittäin korkealle tavoitteiden kiristyessä. Samaan aikaan maankäyttösektorilla jää merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä.

Siiloja tulee yhä purkaa, etenkin sektorirajat ylittävän hiilen talteenoton ja hyötykäytön mahdollistaminen on välttämätöntä. Biologisen hiilensidonnan lisääminen metsiin ja maaperään on toteutettava tavalla, joka hyödyttää yhtäaikaaisesti sekä valtioita että toiminnanharjoittajia. Päästövähennyksiä ei ole mahdollista toteuttaa riittävän nopeasti, joten hiilen sidonta ilmakehästä luonnonmukaisin keinoin on välttämätöntä ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta.

Kustannustehokkuutta sektoreiden välistä joustoa lisäämällä

Jakeluvuoritelainsäädäntöä kehitettäessä ja tavoitteita kiristettäessä tulee mahdollistaa keinot, joilla toiminnanharjoittajat voivat kattaa osan velvoitteestaan biologisten hiilinielujen avulla. Järjestelyn avulla saadaan hillittyä liikenteen päästöjen vähentämisestä aiheutuvaa kustannusnousua. Tämän ohella järjestelyllä mahdollistetaan hiilinielujen kasvattaminen yksityisellä rahalla. Näin saadaan lisävauhtia nieluja kasvattaviin hankkeisiin, jotka ilman yksityistä rahoitusta jäisivät toteutumatta. Oikein mitoitettuna järjestelmä on luotavissa sellaiseksi, että samanaikaisesti saadaan lisää kustannustehokkuutta ja toisaalta säilytetään insentiivi uusien käyttövoimien kehittämiselle ja käyttöönnotolle.

Liikenteen sisällyttäminen EU:n päästökaupan piiriin joko suoraan nykyiseen järjestelmään tai omana erillisratkaisuna on yksi komission selvityskohteista uudistettaessa EU:n energia- ja ilmastolainsäädäntöä. Komission on määrä julkaista päästökaupan uudistusehdotus kesällä 2021. Suomessa selvitetään mahdollista kotimaista päästökauppaa liikennesektorille. Sekä EU:ssa että kotimaisessa kehitystyössä on pidettävä mukana mahdollisuus hiilinielujen käyttöön toiminnanharjoittajan keinovalikoimassa päästövelvoitteiden täytössä.

Huhtisaari Timo
St1 Nordic Oy