

Asia: VN/11908/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluelvoite)

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Bioenergia ry vastustaa esitettyä jakeluelvoitteen dramaattista ja pitkäkestoista alentamista. Näkemyksemme mukaan nykyisen jakeluelvoitelain mukaisissa tasoissa tulee pysyä 2025 alkaen. Arviomme mukaan tämä on kokonaisuudessaan kannattavinta Suomen taloudelle emmekä ole vakuuttuneita analyyseistä, joiden mukaan olisi olemassa helposti toteutettavia ja luotettavia vaihtoehtoisia toimia.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 2025–2027 jakeluelvoitetasoja siten, että ne nousisivat vuoden 2024 jakeluelvoitetasosta, mutta olisivat silti nykyainsäädäntöä selvästi alemmalla tasolla. Myös lisävelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosiksi 2026 ja 2027. Laissa säädettyjä seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 2024–2027. Muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille asetettaisiin oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028-2030.

Muutokset vähentäisivät jakeluelvoitteen mukaisten polttoaineiden käyttöä 1572 ktoe (n. 66 000 TJ) edestä vuosina 2024-2027. Juuri julkistetun PEIKKO-arvion mukaan (Koljonen et al. 2024) Suomella on jo ilman tässä esitettyjä jakeluelvoitteen muutoksia 1,3-1,6 MtCO₂ päästökuilu vuoden 2030 tilanteessa. Suunnitellut jakeluelvoitteen heikennykset tulevat aiheuttamaan tämän lisäksi kumulatiivisesti vähintään 4,8 MtCO₂ päästölisäyksen vuoteen 2027 mennessä.

Esitetyt muutokset heikentävät vakavasti Suomen uskottavuuden johdonmukaisen lainsäädäntöohjauksen tarjoajana ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi sekä asettavat vaaraan suunniteltuja uusiutuvien polttoaineiden hankkeita. Näiden seurauksena ollaan Suomessa vaarassa menettää tai siirtää Suomeen kohdistuvia investointeja sekä niiden kautta syntyviä työpaikkoja.

Laskeva jakeluelvoite myös vähentäisi valtion saamia verotuloja yritysverojen kautta ja voisi jatkossa aiheuttaa valtiolle veloitteen ostaa puuttuvia vuotuisia päästökiintiöitä (engl. annual emission allocation). Huomionarvoista on myös, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) kautta saadun rahoituksen ehtona on nimenomaisesti, että Suomi pysyy valitulla päästövähennyspolullaan. Suomi saa RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa. Päästöuran asettaminen riskialttiiksi voi konkretisoitua kalliisti.

Jakeluelvoitteen lisäveloitteen alentaminen on erityisen heikko ratkaisu, sillä se heikentää juuri kasvussa olevaa kotimaisen biokaasun tuotantoa ja käyttöä sekä suunnitteilla olevia kehittyneiden biopolttoaineiden ja RFNBO-hankkeita.

Pidämme seuraamusmaksujen alentamista tosiasiallisesti vielä lisäalennuksena jakeluelvoitetasoihin, sillä muutoksen seurauksena sakkojen vastaanottaminen muodostuisi kannattavammaksi.

Vierastamme esityksen periaatetta, että lain tavoitteen rikkomisen sanktiota pienennetään, jotta de facto helpotetaan lain rikkomista. Esitys tehdään tilanteessa, missä markkinoilla on kuitenkin merkittävästi tarjolla biopolttoaineita ja myös joustomekanismi tuodaan rakenteellisena vaihtoehtona mukaan.

Vastustamme seuraamusmaksujen alentamista, sillä seuraamusmaksutasojen tulee taloustieteellisten periaatteiden mukaisesti olla niin korkeita, että ensisijaisesti niitä pyritään välttämään. Seuraamusmaksun rajahinnan tulisi lähtökohtaisesti asettua normaalia täyden markkinahintaa ja edullisimpia joustomekanismitoimia kalliimmaksi. Vertailuna EU päästökaupassa päästöoikeuden markkinahinta on (25.7.2024) n. 67 euroa, mutta ETS:n mukainen seuraamusmaksu on 100 euroa. Sen lisäksi puuttuva päästöoikeus on hankittava eli tällä hetkellä efektiivinen seuraamusmaksu päästökaupassa on n. 167 euroa eli n. 2,5-kertainen markkinahintaan nähden.

Bioenergia ry näkee, että liikenteen päästöjen tietoinen lisääminen asettaisi Suomen entistä tukalampaan asemaan, koska sekä liikenteen että taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet karkaisivat lähes saavuttamattomiin. Siksi joustomekanismin rakentaminen jakeluelvoitteen täyttämisen sijaan ei ole kannatettava.

Mikäli joustomekanismi kuitenkin otetaan käyttöön, se tulisi nähdä hankkeena rakentaa markkinamekanismien kautta toimiva lisäkeino, jota pilotoidaan jakeluelvoitteen alla. Jatkossa se tulisi kuitenkin eriyttää keinoksi, jolla yksityinen sektori voi tuottaa lisäisiä toimia vastaamaan Suomen EU-veloitteisiin ja edistämään Suomen 2035 hiilineutraalisuustavoitetta.

Joustomekanismien tulee perustua luotettavasti ja uskottavasti kestäviksi osoitettuihin ja todennettuihin päästöjen vähentämiskeinoihin Suomessa ja niiden tulee olla luonteeltaan lisäisiä. Laskentamenetelmien tulee olla EU:n CRCF-työssä kehitettyjen menetelmien kanssa mahdollisimman koherentteja.

Näemme tärkeänä, että joustomekanismeja tulee kehittää teknologianeutraalin kilpailun kautta. Siksi ei ole perusteltua myöskään asettaa tavoiteosuuksia tai rajoituksia hanketyypeittäin. On kuitenkin tunnistettava, että hanketyypeillä voi olla myös haitallisia vaikutuksia Suomen talouteen (esim. kiertoaikojen pidentäminen metsissä).

Kannatamme joustomekanismihankkeille asetettua päästövaikutuksen tuplaamisvaatimusta laskennalliseen vähennykseen verrattuna. Se on edellytys uskottavuudelle.

Toimissa pitää kiinnittää huomiota perusuraan ja toimien vaikutuksen pysyvyyteen. Epävarma pysyvyys voidaan rajata mekanismista pois tai sitä voidaan diskontata toiminnan ajalle. Hiilivuodon välttäminen vaatimuksena on erittäin haasteellinen osoittaa ja sen osoittamisesta tulisikin säätää asetuksella.

Lisätietoja lausunnon aiheista: Hannes Tuohiniitty, toimialapäällikkö

040 1948628 /hannes.tuohiniitty@bioenergia.fi

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

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

Bioenergia ry pitää ehdotettuja hyväksymiskriteereitä sekä menettelyitä (5 e – 5 g) hyväksyttävinä.

Pidämme lisäksi tärkeänä, että joustomekanismien käytöstä tulee julkistaa vuosittain vähintään päästövähennysmäärät ja hanketyypit.

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

Vähimmäisosuusvelvoite tulee asettaa direktiivin toimeenpanemiseksi. Emme ota kantaa prosenttiosuuksiin. Pidämme perusteltuna esitettyä korkeampaa seuraamusmaksua.

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

Sähkön lisääminen jakeluelvoitteeseen ei ole laskennallisesti päästövähennyskeino, sillä määritettäessä jakeluelvoitteen perusskenaariota, liikenteen päästövähennystavoitteissa lasketaan

2030 tavoitteeseen jo vähintään 750 000 sähköautoa (PEIKKO-hankkeen WEM-L -skenaario). Jotta sähköllä voitaisiin vähentää laskennallisesti päästöjä, tulisi sähköautojen määrän nousta yli WEM-tasojen jakeluelvoitteeseen sisällyttämisen ansiosta.

Hyväksymme julkisen sähkölatauksen sisällyttämisen osaksi jakeluelvoitetta. Lataussähköllä tulee voida kuitenkin täyttää ainoastaan jakeluelvoitetta, ei lisäelvoitetta.

Laurikka Harri
Bioenergia ry