

St1:n asiantuntijalausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: VNS 7/2017 keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma vuoteen 2030

St1, Mika Aho

20.10.2017

30% velvoitetta ei pidä lukita – EU säädöstö auki

Maantieliikenteelle ehdotettu 30% biojakeluvelvoite 2030 on nykytiedon valossa liian korkea, eikä siitä pidä kansallisesti päättää ennen kuin EU:n 2030 energia- ja ilmastolainsäädäntö 2030 on valmis.

- Tarvitaan yli 1 milj. tonnia kestävyyskriteerit täyttäviä biopolttoaineita
- Kestävyyskriteerit auki
- Mahdollisesti tarvittaisiin 0,8 milj. tonnia uusia biopolttoaineita, joiden raaka-aineesta tai valmistusmaasta ei ole vielä tietoa
- Johtaa helposti merkittävään biopolttoaineiden tuonnin lisäykseen
- Investoinnit uuteen tuotantokapasiteettiin Suomessa (tai EU:ssa) epätodennäköisiä kunnes REDII lainvoimainen
- REDII prosessi kestänee vielä 1-2 vuotta

Autojen konversiot tehokas tapa vähentää päästöjä

Autojen konvertointiin suunnatut tuet ovat kustannustehokkaita keinoja nykyisen autokannan päästöjen vähentämiseksi. Jos uusille vähäpäästöisille ajoneuvoille ylipäätään myönnetään hankintatukea, tulisi myös uudet etanoliajoneuvot sisällyttää sen piiriin.

- Varauksellisia autojen hankintatukiin
- Mahdollisten hankintatukien tulisi olla teknologianeutraaleja. Niitä tulisi myöntää myös etanoli- ja kaasuautoille yhtenäisin perustein
- Konversioiden tukeminen sinällään tehokasta nykyisessä kalustossa.

Ajoneuvojen energiatehokkuus tärkeää

Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen, sekä henkilöautoissa että raskaassa kalustossa, on tehokas keino päästöjen vähentämisessä.

- Ammattiliikenteessä kuormakoon kasvattaminen lisää kuljetus- ja energiatehokkuutta.
- Energiatehokkaan henkilöauton valinta, riippumatta sen käyttövoimasta, on ympäristön kannalta aina paras ratkaisu. – Huomioitava elinkaari.
- Kansallinen vaikutusmahdollisuus on kuitenkin rajallinen, koska ajoneuvojen kehitys tapahtuu teollisuuden toimesta muista maissa.

Lämmityspolttoöljyn sekoitusvelvoite tulee kalliiksi

Lämmityskäyttöön tarkoitetulle polttoöljylle ehdotettua 10 % sekoitusvelvoitetta ei tule toteuttaa.

- Polttoöljyn koko logistiikkaketju on täysin integroitu
- Polttoöljyn biokomponentti tulisi olemaan arvokas ja pitkälle jalostettu HVO-diesel . . . tai . . .
- . . . lämmityspolttoöljylle tulisi investoida oma logistiikkaketjunsa
- Lämmityksen päästöjen vähentäminen tulisi sen sijaan pohjautua energiatehokkuuden parantamiseen ja muiden vähäpäästöisten energiamuotojen, kuten maalämmön, hyödyntämiseen

Työkonepolttoöljyn sekoitusvelvoite hyvin riskialtis

Työkoneissa käytettävällä polttoöljylle ehdotettua 10 % biosekoitusvelvoitetta ei tule toteuttaa.

- Ainoa soveltuva tuote on talvilaatuinen HVO-diesel, joka on niukkuustuote
- Tuotanto on kattavasti patentein suojattu
- Riskinä lakiin perustuva monopolistinen markkina, mikä olisi kilpailuoikeudellisesti kestämätöntä
- Lisäisi teollisuuden ja maatalouden kustannuksia
- REDII voi merkittävästi rajoittaa raaka-ainepohjaa nykyisestä
- HVO tulisi saada liikennesektorille täyttämään EU-velvoitteita, jossa kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on muutoinkin erittäin haasteellista

Vähennysten jakautuminen ja joustot

Taakanjakosektorin sisäistä painotusta tulisi tarkastella uudelleen, etsien tarkkaan muilta sektoreilta mahdollisia kansantaloudellisesti edullisempia päästövähennyskohteita. EU:n mahdollistamat joustokeinot tulisi täysimääräisesti hyödyntää (2%-yksikön jousto päästökauppasektorilta sekä 1,3%-yksikön ns. LULUCF jousto).

- Esitetty 30% biopolttoainetavoite on johdettu taakanjakosektorille asetetusta 39% KHK-vähennysvelvoitteesta, josta liikennettä on painotettu kohdentamalla sille 50% vähennystavoite.
- Taakanjakosektorin sisäistä painotusta tulisi tarkastella uudelleen, etsien tarkkaan muilta sektoreilta mahdollisia kansantaloudellisesti edullisempia päästövähennyskohteita.
- Ennen lopullisen biopolttoainevelvoitetason lukitsemista tulisi Suomen käyttää EU:n mahdollistamat joustokeinot täysimääräisesti (2%-yksikön jousto päästökauppasektorilta sekä 1,3%-yksikön ns. LULUCF jousto), jolla saavutettaisiin kustannusvaikutuksiltaan siedettävämpi taso.

Ilmakehästä biomassaan sidottu hiili kompensoi CO_2 päästöjä täysmääräisesti

Suomen tulisi aktiivisesti etsiä keinoa luoda kansallinen pilotti, joka mahdollistaisi öljy-yhtiöille toteuttaa vuotuista CO_2 vähennys- tai biopolttoaineen sekoitusvelvoitettaan sitomalla todistettavasti hiiltä ilmakehästä kasvavaan biomassaan, myös kolmansissa maissa.

- Taso voisi olla esimerkiksi 0,3 – 0,5 milj. tonnia CO2 ekv
- Aktiivisesti pyrittävä vaikuttamaan EU:n taakanjakosektorin regulaation siten että kuvatun kaltainen mekanismi olisi mahdollinen
- Päästövähennykset ovat yleisesti kalliita, usein hitaita sekä vaikutuksiltaan hyvin epävarmoja. Hiilen sidonta biomassaan ja maaperään on sen sijaan tehokas ja suhteellisen nopea keino
- Kansainvälisissä sopimuksissa yleisesti tunnistettu keino, mutta regulaatiossa ei mahdollistettu