Tarja Lahtinen
Neuvotteleva virkamies
Ympäristöministeriö

8.2.2018

HE 184/2017 vp. Hallituksen esitys laeiksi polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä – Lisäselvitys ympäristövaliokunnalle

1) Pienten toimijoiden vapaaehtoinen osallistuminen kasvihuonekaasujen 6 %:n vähennysvelvoitteeseen

Pienet polttoaineen toimittajat on rajattu lain 2 §:ssä soveltamisalan ulkopuolelle. Näitä ovat alle 1 miljoonaa litraa nestemäisiä tai energiasisällöltään vastaavan määrän kaasumaista polttoainetta vuodessa kulutukseen toimittavat polttoaineen toimittajat.

Ympäristöministeriö suhtautuu periaatteessa myönteisesti siihen, että pienet polttoaineen toimittajat – kuten biokaasun toimittajat – ovat osapuolena lain 7 §:ssä tarkoitetussa polttoaineen toimittajien välisessä sopimuksessa ja osallistuvat näin 6 %:n vähennysvelvoitteen täyttämiseen. Lainsäädäntöteknisessä mielessä lain soveltamisalan, 3 §:n 4 kohdassa olevan polttoaineen toimittajan määritelmän ja 7 §:n sisällön ja sanamuotojen tulisi kuitenkin olla täsmällisiä ja keskenään sopusoinnussa. Näyttää siltä, että pienten toimittajien osallistumisesta sopimuksiin olisi selkeintä säätää laissa, jos edellä mainittu vapaaehtoisuuteen perustuva osallistuminen vähennysvelvoitteen täyttämiseen halutaan sallia.

2) Soveltamisala – polttoaineiden yksiköt

Ympäristöministeriö katsoo, että lakiesityksen 2§:ssä oleva pienten toimijoiden ulosrajaus on perusteltua pysyttää ehdotetussa muodossa, jotta se olisi mahdollisimman yhtenevä jakeluvelvoitelain kanssa. Energiavirasto tulee antamaan tarkempia ohjeita siitä, miten nestemäisten ja kaasumaisten polttoaineiden osalta menetellään ja polttoaineiden energiasisällön vaihtelusta johtuvat mahdolliset tulkintaongelmat ratkaistaan. Lähtökohtaisesti voidaan ajatella, että soveltamisalan alaraja vastaa kaikilla polttoaineilla 10 GWh/vuosi.

3) Sähköautot

Sähköautojen, mukaan lukien ladattavat hybridit, osuus Suomen autokannasta tulee olemaan vuonna 2020 edelleen melko pieni ja merkitys kasvihuonekaasupäästöjen kannalta vähäinen. Autokannan merkittävä sähköistyminen tapahtuu vasta ajanjaksolla, jolle näillä näkyminen ei ole tulossa polttoaineiden laatudirektiiviin perustuvaa kasvihuonekaasupäästöjen vähennysvelvoitetta.

Energiavirasto laatii tarkemmat ohjeet siitä, miten tieliikenteen moottoriajoneuvoissa käytettävä sähkö huomioidaan KHK-intensiteetin laskennassa. Kulutetun sähkön (sisältää tuonnin) keskimääräiset elinkaarenaikaiset kasvihuonepäästöt tullaan määrittämään kansainvälisten standardien mukaisesti (Tilastokeskus). Käyttövoimien erilaiset tehokkuudet huomioidaan siten, että akkusähkö- ja polttokennotekniikoilla käytetään laskennassa mukautuskerrointa 0,4 (polttomoottorilla kerroin on 1,0). Myös komissiolta on pyydetty lisäohjeita polttoaineiden laatudirektiivin ja täytäntöönpanodirektiivin säännösten yhdenmukaisen soveltamisen ja tulkinnan tueksi.

4) Uudet polttoaineet ml. Power-to-Gas

Komissiolta saattaa olla tulossa säädös tietyistä, polttoaineiden laatudirektiivin 7 a artiklan 6 kohdan mukaisista polttoaineista siitä huolimatta, että direktiivissä säädetty määräaika on umpeutunut. Jäsenmaa ei voi määritellä uusille polttoaineille kansallisia oletusarvoja eikä polttoaineen toimittaja voi laskea KHK-intensiteettiä ei-biologista alkuperää oleville polttoaineille. Ympäristöministeriö seuraa tilannetta yhdessä Energiaviraston kanssa erityisesti Power-to-Gas osalta. Seuraavassa on selostettu asiaa hieman tarkemmin.

7 a artiklan mukaisten uusien polttoaineiden KHK-intensiteetti

Polttoaineiden laatudirektiivin 98/70/EY 7 a artiklan 6 kohdan mukaan komissiolle on delegoitu valtaa antaa säädöksiä, joilla vahvistetaan oletusarvot:

a) muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville nestemäisille ja kaasumaisille polttoaineille ja

b) hiilidioksidin talteenottoon ja hyödyntämiseen perustuville liikennepolttoaineille.

Komissio on kartoittanut asiaa 2016 – 2017 aikana pyytämällä teollisuudelta materiaalia ja laskentaesimerkkejä em. laatudirektiivin mukaisista polttoaineista. Seitsemän yhtiötä toimitti materiaalia, jonka pohjalta komissio on valmistellut kolmen eri tuotantoketjun mukaista KHK-laskentaa. Tarkastelussa mukana olivat metanolisynteesi (H2 ja CO2), etanolin tuotanto prosessi/jätekaasun avulla sekä synteettinen diesel ja bensiini (SOEC-menetelmä). Komissio jätti huomioimatta polttoaineet, jotka eivät sisälly komission mandaattiin (jalostamoilla käytetty vihreä vety, vety yhdistettynä CCS:ään, jätemuovit, biopolttoaineet). Tiedossa ei ole kuinka laaja komission kysely on ollut.

Säädösvallan delegointi oli voimassa virallisesti 31.12.2017 saakka. Komissio ei esittänyt säädösehdotusta määräaikaan mennessä. Asiasta ei ole saatu ajantasaista tietoa.

Polttoaineet joille ei ole oletusarvoja

Komissio on polttoaineiden asiantuntijatyöryhmässä syksyllä 2017 todennut:

- Polttoaineet, joille ei ole oletusarvoa, tulee raportoida, mutta oletusarvoa koskevaan kohtaan merkitään ”ei saatavissa”. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että tällaisia polttoaineita ei voida ottaa huomioon polttoaineen toimittajan toimittamien polttoaineiden KHK-intensiteetin laskennassa.
- Polttoaineen toimittajalle ei sallita mahdollisuutta laskea ja ilmoittaa tällaisten polttoaineiden todellisten arvoja. Todellisten arvojen laskenta on sallittu direktiivissä vain biopolttoaineille, joiden laskentasäännöistä on säädetty.
- Myöskään jäsenmaa ei voi määritellä oletusarvoja, koska tähän ei ole direktiivissä valtuutusta ja käytäntö voisi johtaa siihen, että samalle polttoaineelle tulee useita erilaisia kertoimia.
- Komissio voi säätää uusia oletusarvoja vain ja ainoastaan em. 7 a artiklan 6 kohdan mukaisille polttoaineille.