Lausunto: St1 Nordic Oy

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi (HE 48/2021)

St1 Nordic Oy (St1) kiittää mahdollisuudesta osallistua HE 48/2021 (nk. jakeluvelvoitelain laajentaminen) liittyvään Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemiseen. St1 näkee, että hallituksen esityksen toimenpiteet jakeluvelvoitelain laajentamiseksi ovat pääasiassa hyviä. Jakeluvelvoitelain käsittelyssä haluamme kuitenkin kiinnittää huomiota biopolttoaineiden kestävän raaka-ainepohjan rajallisuuteen.

Raaka-aineiden rajallisuus johtaa hinnannousuun ja lisäinen päästövähennyspotentiaali pieni

Biopolttoaineiden raaka-aineiden saatavuus on maailmanlaajuisesti rajallinen ja jo nykyinen jakeluvelvoite vaatii mittavia määriä biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden maahantuontia. Suurin osa tällä hetkellä Suomessa jaeltavasta biopolttoaineesta tuodaan ulkomailta. Lisäksi suuri osa Suomessa valmistettavan biopolttoaineen raaka-aineesta tuodaan ulkomailta. Käytössä oleva raaka-ainevalikoima rajautuu edelleen RED II-direktiivissä asetettavien raaka-ainevelvoitteiden ja käyttökattojen myötä. Jakeluvelvoitelain muutosehdotuksessa asetetaan yleisen jakeluvelvoitteen (30 % 2030 mennessä) ja liitteen IX A-osassa luetelluista raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden alatavoitteen (10 % 2030 mennessä) lisäksi eläin- ja jäterasvapohjaisille biopolttoaineille 1,7 % käyttökatto, viljelykasvipohjaiset biopolttoaineet rajataan 2020 tasolle + 1 % ja palmuöljystä luovutaan kokonaan.

Jo nyt nousevien velvoitetasojen ja lisääntyvien rajoitteiden myötä raaka-aineisiin kohdistuu huomattavia kysyntäpaineita. Lisäksi suunnitelmat nostaa jakeluvelvoitetta edelleen (fossiilittoman liikenteen tiekartta) sekä ulottaa jakeluvelvoite muille sektoreille (esim. lentoliikenne) vaikeuttavat tilannetta edelleen. Korkea kansallinen jakeluvelvoite johtaa tilanteeseen, jossa biopolttoaineet ohjautuvat markkinoille, joilla niistä maksetaan eniten eikä päästöjä alentavaa kokonaisvaikutusta synny.

Raaka-aineen rajallisuuden, jakeluvelvoitteen kansalaiselle syntyvän korkean kustannuksen sekä pienen päästövähennyspotentiaalin vuoksi jakeluvelvoitetta ei tule nostaa nykytasoa (30 % vuonna 2030) korkeammaksi.

Päästövähennyksiä liikenteen sektorilla lähestyttävä kokonaisvaltaisesti

Tulevaisuudessa päästövähennystavoitteissa tulisi keskittyä kokonaisvaltaiseen päästöjen vähentämiseen sektorirajat ylittäen. Tässä lähestymistavassa tieliikenteen päästövähennyskeinoja olisivat muun muassa EU:n päästökaupan ulottaminen tieliikenteeseen, muuta kuin biologista alkuperää oleviin polttoaineiden (RFNBO) ja biokaasun laajamittainen hyödyntäminen liikenteessä, negatiivisten päästöjen hyödyntäminen sekä liikenteen sähköistäminen. Raskaassa liikenteessä tulisi keskittyä nesteytetyn kaasun käytön lisäämiseen. Nestemäiset uusiutuvat polttoaineet tulisi korvamerkitä vaikeasti hiilineutralisoitavien lento- ja meriliikenteen käyttöön.

Biokaasun ja RFNBO-polttoaineiden käyttöä tuettava, liite IX B-osan poikkeama tärkeä Suomelle

Jakeluvelvoitelain päivityksestä haluamme korostaa raaka-aineen rajallisuuden lisäksi seuraavia kohtia:

1. Jakeluvelvoitteen laajentaminen biokaasuun ja muuta kuin biologista alkuperää oleviin polttoaineisiin (RFNBO-polttoaineet) on erittäin tärkeää. Velvoitteen täyttäminen biokaasulla ja RFNBO-polttoaineilla tarjoaa toimijoille vaihtoehtoja sekä antaa investointivarmuutta. Jotta kokemuksia uudesta teknologiasta ja markkinoiden toimivuudesta voidaan kerryttää nopeasti, tulisi RFNBO-polttoaineet tuoda osaksi velvoitetta ennen vuotta 2023. RFNBO investointeja tulisi vauhdittaa ja Suomen tulisi kansallisesti tarkastella sivutuote tai ylijäämä vetyraaka-aineen sisällyttämistä osaksi RFNBO polttoaineita. Tässä on yhtäläisyyksiä jäte- ja prosessitähde raaka-aineiden tulkintaa. Myös sähkön lisäisyyteen ja alkuperätakuisiin liittyvät kysymykset tulee ratkaista tavalla, joka tukee investointeja.
2. Biokaasun käyttökohteiden vauhdittaminen liikenteessä voi tuoda uusia kotimaisia investointeja, kotimaiseen raaka-ainepohjaan. Jakeluvelvoitteen laajentamisen ja Fossiilittoman liikenteen tiekartan taustalla on oletuksia, että biokaasu liikenteessä tulee lisääntymään merkittävästi. Tämä kuitenkin edellyttää käyttökohteiden laajempaa käyttöönottoa. Raskaan tieliikenteen nesteytetyn kaasun infrastruktuuriin (kuorma-autot ja jakeluinfra) tuleekin keskittää merkittäviä toimia.

3. RED II -direktiivin liitteen IX B-osan raaka-aineista tuotetuille polttoaineille asetetun 1,7 % käyttörajoitteen nostaminen (kansallinen poikkeama) 3,4 prosentin tasolle on erittäin tärkeää. Liitteen IX B-osan mukaisista raaka-aineista on tuotettu hyvin merkittävä osuus Suomen jakeluun toimitettavasta biopolttoaineesta. Uusien raaka-ainerajoituksen myötä Suomen korkean jakeluvelvoitteen täyttämiseen sallittuja raaka-aineita löytyy yhä vähemmän, mikä väistämättä kohdistaa hintapainetta raaka-aineisiin ja täten lopputuotteeseen. Kansallisella poikkeamalla voidaan hillitä painetta polttoaineen kuluttajahintojen nousuun.

Kunnioittaen

Timo Huhtisaari

Johtaja, Vastuullisuus