Kirjallinen tiivistelmä ympäristövaliokunnassa esitetyistä kommenteista

Ympäristövaliokunta on pyytänyt työ- ja elinkeinoministeriöltä 27.10.2023 järjestetyssä kuulemissa esitettyjen vastausten toimittamista kirjallisesti.

1. Biokaasuala on kehittynyt hitaasti – miksi?

Biokaasun tuotannon hitaaseen kehittymiseen on useita syitä. Perinteisesti biokaasun tuotantolaitokset ovat edelleen tarvinneet käynnistyäkseen investointitukia. Tukien myöntämistä etenkin teollisen mittakaavan hankkeille on hidastanut viime vuosina EU:n valtiontukisääntelyn rajoitukset. Rajoitukset ovat lieventyneet kesällä 2023. Lisäksi EU:n autokantarajoitukset suosivat sähköautoja, mikä on johtanut siihen, että autonvalmistajat ovat lopettaneet kaasukäyttöisten ajoneuvojen valmistuksen. Tämä on käytännössä hyydyttänyt niiden kysynnän henkilöautokokoluokassa. Biokaasulle voisi kuitenkin löytyä kysyntää raskaassa liikenteessä, jossa sähköistyminen on ollut hitaampaa.

2. Vetyinvestoinnit ja jakeluvelvoitteen laskun vaikutukset

Päästövähennysten lisäksi jakeluvelvoitteen toisena keskeisenä tavoitteena on luoda kysyntää uusiutuville polttoaineille. Niukkuus uusiutuvista polttoaineista ja vuosittain nousevat velvoitetasot, erityisesti lisävelvoitetasot, luovat kannustimia kyseisiin investointeihin. RFNBO-polttoaineiden ollessa vielä kalliita muihin uusiutuviin polttoaineisiin nähden, korostuu lisävelvoitteen taso. Varsinaisten velvoitetasojen lisäksi investointien kannalta on tärkeää sääntelyn pysyvyys. Jakeluvelvoitteen alentaminen heikentää näkymiä sääntelyn pysyvyydestä ja tulevaisuuden kysynnästä, mikä vaikuttaa suoraan investointihalukkuuteen. Ilman kysyntää luovaa lainsäädäntöä, on epätodennäköistä, että tuotantokustannuksiltaan kalliimpiin RFNBO-polttoaineisiin (sähköpolttoaineet) investoitaisiin lyhyellä aikavälillä. Suomi onnistui osin kunnianhimoisella ja etupainotteisella jakeluvelvoitepolitiikalla edistämään suomalaisten yritysten nousemista maailman johtaviksi biopolttoaineiden tuottajiksi.

3. Muiden EU:n jäsenvaltioiden jakeluvelvoitteet

Suomella on Ruotsin ohella ollut aina kunnianhimoiset jakeluvelvoitetavoitteet. Ruotsi on kuitenkin päättänyt alentaa reilusti omaa jakeluvelvoitettaan ensi vuodesta alkaen. Muita kunnianhimoisia maita ovat esimerkiksi Saksa, Alankomaat ja Irlanti. Velvoitetasot perustuvat tällä hetkellä RED II-direktiivin 14 %:n velvoitetasoon. Uusiutuvan energian direktiivin (ns. RED III-direktiivi) muutos nostaa liikenteen uusiutuvien polttoaineiden velvoitetta 14 %:sta 29 %:iin. Jäsenvaltiot eivät ole vielä päivittäneet tavoitetasojaan vastaamaan uutta vuoden 2030 velvoitetta.

4. Joustomekanismi ja sen avulla tehtävät päästövähennyskeinot

Joustomekanismia koskeva valmistelutyö on vasta aloitettu, joten sen avulla tehtävistä päästövähennyskeinoista ei ole vielä konkreettista kerrottavaa. Joustomekanismit on tarkoitus sisällyttää jakeluvelvoitteen seuraavassa kokonaisuudistuksessa, jolla toimeenpannaan sekä uusiutuvan energian di-

rektiivin muutos että hallitusohjelman kirjaukset jakeluvelvoitteesta. Esitys on tarkoitus tuoda eduskuntaan syksyllä 2024. Joustomekanismiin liittyy paljon selvitettävää esimerkiksi keinojen lisäisyydestä, ajallisesta toteutumisesta ja valvonnasta.

5. Onko globaalin kokonaispäästövähennyksen kannalta merkitystä millä sektorilla (tieliikenne, meriliikenne, lentoliikenne) biopolttoaineita kulutetaan?

Ilmastonmuutoksen ja globaalien päästövähennysten kannalta ei ole merkitystä, missä biopolttoaineet kulutaan, mutta EU:n asettamien taakanjakosektorin päästövähennysten kannalta taas on. Esimerkiksi kansainvälisessä meri- ja lentoliikenteessä kulutetut biopolttoaineet eivät vähennä Suomen päästöjä eikä näin ollen edesauta Suomea saavuttamaan EU-velvoitteensa. Laajemmassa mittaluokassa, tieliikenne sähköistyy vauhdilla, joten biopolttoaineita kannattaisi toisaalta käyttää siellä, missä vähäpäästöisiä vaihtoehtoja on vähemmän tarjolla eli meri- ja lentoliikenteessä.