SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

Lausunto hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta toimittaa lausunto esitykseen uudeksi laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta.

SBB kannattaa ehdotetun uuden päästökaupan (ETS2) käyttöönottoa, koska yleinen päästökauppa (ETS1) on osoittautunut vaikuttavaksi ja kustannustehokkaaksi päästöjen vähennyskeinoksi. Haluamme esittää seuraavat huomiot lakiesitykseen.

Miten hallitaan kokonaiskustannuksia ja -päästökehitystä?

Päivitetty taakanjakoasetuksen mukaan Suomen on vähennettävä päästökaupan ulkopuolisilla aloilla päästöjään vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Polttoaineen jakelun päästökauppaan kuuluvat toimialat kuuluvat taakanjakosektorin kansallisten velvoitteiden alle. Taakanjakoasetuksen perusteella päästöjä on vähennettävä vuosittain yhä kiristyvällä päästövähennyspolulla. Tieliikenne on suurin päästölähde taakanjakosektorilla. Tieliikenteen päästövähennyskeinoja ovat muun muassa jakeluvelvoite sekä toimet edistää tieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa. Perustelumuistiossa todetaan, että päästökauppakustannukset ovat sitä suuremmat, mitä enemmän fossiilisia polttoaineita kulutetaan.

Kansallinen jakeluvelvoite on tärkeä ohjauskeino vähentää fossiilisia polttoaineita, mutta hallituksen tuore esitys johtaa sen vaikuttavuuden heikkenemiseen, mikä johtaa sekä päästöjen että kustannusten nousuun jakeluvelvoitteen kehyksen ulkopuolella 2020-luvulla.

SBB pitää välttämättömänä tarkastella eri tieliikenteelle kohdistuva ohjauskeinoja ja niiden kokonaisvaikutuksia kokonaisuutenaan. Ainoastaan näin voidaan varmistaa tarvittavat päästövähennykset ja järkevät kokonaiskustannukset.

Vaikutusten arviointeihin tarvitaan edelleen tarkempia lukuja erityisesti hyvityksistä päättämisen tueksi. Nyt lakiesityksen vaikutusten arvioinnissa ei edelleenkään ole huomioitu Orpon hallituksen hallitusohjelman linjaamia muutoksia polttoaineverotukseen tai jakeluvelvoitteeseen. Lisäksi arviomuistiossa päästölupahinnaksi on arvioitu 50 euroa/tonni, kun EU-säädöksessä on kuitenkin asetettu mekanismeja päästöoikeuksien hinnan nousemiksi. EU-säädöksen mukaan vuosina 2027–2030

hiilen hinnan ylittäessä 45 euroa / tonni 2020 hintatasolla mitattuna ylimääräisiä päästöoikeuksia vapautettaisiin huutokaupattavaksi.

Säännelty yhteisö ja soveltamisala (3§, 4§ ja 5§)

3§:n mukaa soveltamisalaan kuuluvat kaikki tahot, jotka luovuttavat polttoainetta kulutukseen. Uusi polttoaineen jakelun päästökauppa esitetään kattavan tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen sekä nykyisen yleisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja energiantuotannon fossiilisen polttoaineen. Kansallisesti on myös päätetty, että soveltamisalaa laajennetaan maa- ja metsätaloussektorin polttoaineisiin, kotimaan lentoliikenteeseen ja päästökaupan ulkoisiin teollisuustoimintoihin ja energiantuotantoon. **Pidämme tärkeänä, että maataloussektorille kohdistuvat kokonaiskustannukset (ETS2 ja jakeluvelvoite) tunnistetaan ja niiden osalta päätetään riittävät kustannustennousukompensaatiot.**

Kannatamme esitystä, että 100 % biokaasua ja biopolttoaineita jakelevat jakelijat on poistettu soveltamisalasta (kts. 4§). Pidämme kutienkin tärkeänä varmistaa, ettei soveltamisalasta poisjääminen johda siihen, ettei esimerkiksi kaasunjakeluinfratukemiseen voida osoittaa päästökauppatuloja. Tämä on myönteistä suhteessa lausuntoluonnoksella olleeseen versioon. Esitys on linjassa yleisen päästökaupan kanssa. Näin voidaan välttyä tarpeettomilta toiminnanharjoittajien ja Energiaviraston hallinnollisilta kustannuksilta ilman todellisia lisähyötyjä.

Lakimuutosesityksen 5 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi säännellyn yhteisön velvoitteiden siirtämisestä. SBB pitää esitystä hyvänä. Arviomme mukaan tämä vähentäisi hallinollista taakkaa erityisesti pienten jakelijoiden keskuudessa. Lain jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa on kuitenkin tärkeä varmistaa, ettei Energiaviraston hyväksymisprosessia tehdä tältä osin liian joustamattomaksi, jottei se käytännössä estä tai viivästytä jouston hyödyntämistä.

Ymmärryksemme mukaan ehdotetun sopimusjärjestelyn tarkoituksena on mahdollistaa päästökauppavelvoitteiden siirtäminen pienemmältä jakelijalta polttoaineen jakeluketjussa ylöspäin suuremmalle jakelijalle, jolloin päästökauppavelvoitteet täysimääräisesti sopimuksella siirtäneeseen toimijaan ei lähtökohtaisesti kohdistettaisi mitään päästökaupan velvoitteita, eikä tällainen toimija olisi sopimuksen voimassaollessa lain tarkoittama säännelty yhteisö. **Tämän vuoksi pidämme tärkeänä, että sopimusjärjestelyt kirjataan selkeästi perustelumuistioon, jotta toimeenpanon yhteydessä velvoitteita ei laajenneta.**

SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

Hallinnollisten kustannusten vähentäminen

SBB pyytää vielä lain jatkovalmisteluissa ja toimeenpanossa kiinnittämään huomioita siihen, että eri päästökaupasta aiheutuvat velvoitteet ja kustannukset ovat tarkoituksenmukaisia ja kohtuullisia. Esimerkiksi Energiavirastolle maksettavat päästölupamaksut kannattaa porrastaa yritysten kokoluokan mukaan. Lisäksi SBB esittää, että pienten toimijoiden kohdalla ulkopuolisen todentajan tarkastuskäyntien tiheys tehdään niin harvaksi, kuin mitä EU-säädös mahdollistaa, kuten on tehty esimerkiksi uusiutuvan energian kestävyysvaatimuksien yhteydessä pienten toimijoiden kohdalla. Todentajakäynnit ovat kalliita ja niiden hintojen arvioidaan nousevan, sillä todentajia on jo nyt lukumääräisesti vähän ja päästökauppalaajennusten myötä kysyntä todentamispalveluille kasvaa. Ulkopuolisia todentajia tarvitaan myös mm. uusiutuvan energian velvoitteiden hoitamisessa.

Lisäksi on syytä yhteensovittaa kaikkien uusiutuvia polttoaineita (biopolttoaineita, biokaasu, RFNBO) koskevien hallinnollisten menettelyitä, ettei jokaista lakisääteistä vaatimusta tarvitse erikseen raportoida ja todentaa. Kestävyyslain mukaista raportointia voitaisiin hyödyntää tässä siten, että 100% uusiutuvia tuottavat ja jakelevat tahot voisivat hyödyntää kestävyysraportointia vastaamaan myös päästökaupan velvoitteisiin. Käytännössähän raportoitavat tiedot ovat samat. Tällöin ei tarvittaisi erillistä raportointia ja todentamista kestävyys- ja päästökauppalakien osalta. Orpon hallitus on sitoutunut vähentämään ylimääräistä hallinnollista taakkaa. Polttoaine, joka on todettu RED-direktiivin mukaisesti kestäväksi, on päästökauppadirektiivin mukaisesti päästökertoimeltaan nolla. Käytännössä kaikki jaeltava biokaasu on nollapäästöistä.

Hyvitykset ja päästökauppatulojen käyttäminen

SBB pitää tärkeänä, että päästökaupan vaikutusten hyvitystä ja päästökauppatulojen jakamista työstetään läpinäkyvästi sekä avoimesti yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Eri ministeriöiden tekemiä toimenpiteitä tulee koordinoida tehokkaasti, jotta kokonaisuus on toimiva ja kustannustehokas. SBB osallistuu mielellään hyvitysten jatkovalmisteluun. SBB pitää tärkeänä, että maa-, metsä- ja kalatalouteen kohdistuvien hyvitykset, kuten muille sektoreille kohdistettavat hyvitykset/päästökauppatulojen jakaminen, edistäisivät taakanjakosektorin ilmastotoimia ja tukisivat Suomen huoltovarmuutta. Pysyvyyden osalta on tärkeää tunnistaa myös toimet, vaikkeivat ne olisi yli 100 vuotta. Päästökauppatuloja voitaisiin näin myös kohdistaa esimerkiksi kierrätyslannoitteiden käytön lisäämiseen ja hiiliviljelytoimien edistämiseen.

Päästökauppadirektiivi mahdollistaa tietyin edellytyksin päästökaupasta aiheutuvan kustannuksen korvaamisen. Päästökauppojen huutokauppatulojen käyttö on puolestaan säännelty

päästökauppadirektiivissä. Suomelle kuuluvat huutokauppatulot tai niitä vastaava summa tulee käyttää päästökauppadirektiivin 10 ja 30d artiklan mukaisiin toimintoihin. Kansallista liikkumavaraa on sen sijaan niiden tulojen käytön osalta, jotka ovat seurausta jäsenmaan yksipuolisesta soveltamisalan laajentamisesta. Soveltamisalan laajentamisen myötä lisätään päästöoikeuksien määrää, ja laajennuksen tehnyt jäsenmaa päättää täysimääräisesti näiden tulojen käytöstä.

Lakiesityksessä tärkeitä asioita ovat päästökauppakustannusten korvaaminen ja päästökauppatulojen hyödyntäminen. Haluamme huomauttaa, ettei lakiesityksessä oteta tarkemmin kantaa päästökauppakustannusten kompensoimiseen ja päästökauppatulojen jakamiseen, vaan nämä päätökset tehdään muualla. Huutokauppatulojen käytön osalta esityksessä on ainoastaan yleinen kirjaus huutokauppatulojen käytöstä (20 § Huutokauppatulojen käyttö) ja tarkemmin asiasta päätetään toisaalla, mm. myöhemmin laadittavassa kansallisessa suunnitelmassa sekä käytännössä valtion talous- ja lisätalousarviokäsittelyiden yhteydessä. Kustannusten kompensaatiosta ei ole pykälätasolla merkintää, vaan asiaa sivutaan lakiesityksen vaikutusten arvioinneissa.

Mahdollisia hyvityskeinoja päästökauppakustannusten hyvitykseksi ovat uusien biokaasunjakeluasemien investointituet (jakelijat), raskaiden kaasuajoneuvojen hankintatuet (kuljetusyritykset) sekä biokaasulaitosten investointituet (maatilat, teollisuus). Maatalouden päästövähennykset edellyttävät uutta rahoitusta, sillä nykyinen maatalouden rahoituskehys ei ole riittävä kattamaan lisäisiä ilmastotoimia. Lisäksi on tarvetta vähentää tieliikenteen päästöjä, erityisesti raskaan liikenteen päästöt eivät ole vähentyneet. Kuorma-autojen osalta vaihtoehtoisten käyttövoimien eteneminen on hitaampaa kuin henkilöautojen osalta. Tarvitaan teknologianeutraaleja ratkaisuja. ETS2 tulee laajenemaan nyt myös nykyisen päästökaupan ulkopuolisiin teollisuusyrityksiin. Nykyistä teollisuuslaitoksille suunnattua sähköistämistukea tulisi voida kohdentaa myös muihin päästövähennyskeinoihin, kuten biokaasun ja muiden uusiutuvien kaasujen käytön edistämiseen.

Lisäksi haluamme huomauttaa, että kustannusten kompensoinnin osalta päästökauppa ja nykyinen energiaverotuksen CO2-vero-osuus ovat päällekkäisiä ohjauskeinoja, mikä voi johtaa haasteisiin erityisesti päästökaupan kustannuksien hyvitysratkaisuja harkittaessa. Esitys ammattidieselistä on sikäli kannatettava, mutta toiminnallisuudeltaan se voi uhata heikentää paitsi päästökaupan ohjausvaikutusta, niin myös energiaverotuksen ilmastovaikutuksia ja kaikkinensa hidastaa raskaan liikenteen siirtymistä kohti vaihtoehtoisia käyttövoimia. Ammattidieselin vaikutukset verotuskertymään on myös huomioitava. Lisäksi on huomioitava, että energiaverodirektiivin päivitys voi tuoda muutoksia jäsenmaiden mahdollisuuksiin hyödyntää ammattidieseliä tulevaisuudessa.

Lisätiedot

Anna Virolainen-Hynnä, Toiminnanjohtaja, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Eteläranta 10, 00131 Helsinki, Finland +358 400 987 805 | anna.virolainen-hynna@biokierto.fi