Asia: HE 121/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

Luonnonvarakeskuksen lausunto

Luonnonvarakeskus
Ilkka Leinonen
Saija Rasi
Kalle Aro
Heikki Lehtonen



Jakeluvelvoite- ja seuraamusmaksutasot

- Fossiilisten päästöjen nollaaminen on välttämätöntä hiilineutraaliuden saavuttamiseksi
- Likenne on muodostumassa suurimmaksi fossiilisten päästöjen lähteeksi
- Jakeluvelvoitteen ja lisävelvoitetasojen laskeminen sekä seuraamusmaksujen alentaminen viivästyttävät kaikki ilmastotavoitteiden saavuttamista
  - Edes nykyiset liikenteen päästövähennystavoitteet eivät riitä päästöjen nollaamiseen 2035 mennessä, ja tavoitteiden heikentäminen siirtää hiilineutraaliuden saavuttamista yhä kauemmas.
  - Lisäksi jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen alentamisella arvioidaan olevan biokaasualaa heikentäviä vaikutuksia. Tässä muodossaan esitys on vastoin hallitusohjelman tavoitteita lisätä biokaasuntuotantoa
  - Jakeluvelvoitteen heikentäminen heikentää myös vetytalouden ja RFNBO-polttoaineiden tuotannon toimintamahdollisuuksia

Luke

© Luke

Joustomekanismimalli

- Maankäyttösektorin toimia tulisi edistää ensisijaisesti muuta kautta kuin joustomekanismin avulla.
- Joustomekanismi on ristiriitainen CRCF-asetuksen kriteerien kanssa (pysyvyys, lisäisyys)
- Koska joustomekanismiin tulisi ottaa mukaan vain pysyviä päästövähennyksiä, on vaihtoehtoja vähän
- Maaperän tai kasvillisuuden hiilensidontaan tai maaperän päästöjen vähentämiseen liittyvät toimenpiteet eivät täytä pysyvyyskriteeriä
- Jakelijan tekemä kumoamisväite olisi myös kaksoislaskentaa, koska toimet sisältyvät LULUC-sektorin kansallisiin tavoitteisiin (lisäisyyskriteeri)
- Jos pysyvyys- ja lisäisyyskriteerit jätetään huomiotta, maankäyttösektorilla kustannustehokkaimmat ja skaalattavimmat toimenpiteet löytyvät todennäköisesti maankäyttösektorilta heikkotuottoisten ja tuotannosta poistuneiden turvepeltojen vettämisestä.
    - Päästövähennysten toteuttamisen lisäksi päästövähennysten seuranta ja varmentaminen tuottavat lisäkustannuksia

© Luke

Kehittyneet biopolttoaineet ja RFNBO-polttoaineet

- RFNBO-polttoaineiden kehittyminen ja tukeminen monipuolistavat liikenteen polttoaineratkaisuja, joita tarvitaan liikenteen ilmastotoimien toteuttamiseksi.
  - RFNBO polttoaineiden tulisi kuitenkin korvata fossiilisia, ei muita uusiutuvia polttoainetta tai sähköä
- Energiatehokkuus tulisi huomioida myös polttoaineissa, koska energiankulutuksen nousu haastaa myös fossiilisista polttoaineista luopumista. Kehittyneet biopolttoaineet kustannustehokkaampia.
- RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite tulisikin olla erillinen velvoite, jolloin kaikkia vähäpäästöisiä vaihtoehtoja voidaan kehittää ja tuoda rinnakkaisina vaihtoehtoina korvaamaan fossiilisia polttoaineita.

© Luke

Liikennesähkö

- Koska sähkön kysyntä liikenteessä ei ole merkittävästi riippuvainen sähköauton lataushinnasta julkisella latauspisteellä, ja jakeluvelvoitteessa sähkö korvaa ensisijaisesti biopolttoaineita, toimii liikennesähkö käytännössä jakeluvelvoitetasoa laskevana toimenpiteenä ilman suoraa päästöjä vähentävää vaikutusta.
- Koska liikenteen kokonaisenergiankulutuksen trendi on todennäköisesti laskeva, sähköautokanta kasvava ja sähköntuotannon uusiutuvuusaste nouseva, uusiutuvan liikennesähkön osuus jakeluvelvoitteen täyttämisessä voi vuosikymmenen lopussa olla suurempikin kuin esityksessä on arvioitu.
  - Tällöin uusiutuvan liikennesähkön biopolttoaineita syrjäyttävä vaikutus on voimakkaampi, mikä laskennallisesti kasvattaisi liikenteen päästöjä.
  - Uusiutuvan liikennesähkön laskenta kolminkertaisena jakeluvelvoitteeseen vahvistaa pieniäkin muutoksia näissä trendeissä.

© Luke

Yhteenveto

- Luonnonvarakeskus ei kannata yleisen jakeluvelvoitteen sekä lisävelvoitetasojen laskemisesta tai seuraamusmaksujen alentamista, eikä myöskään jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönottoa.
- Ilmaston kannalta esitettyjen muutosten nettovaikutus on nykylainsäädäntöön verrattuna päästöjä lisäävä.
- Maankäyttösektorien päästövähennystoimia, jotka voivat olla kustannusvaikuttavia ja -tehokkaita suhteessa muihin, tulee kannustaa ja edistää muuta kautta ensisijaisesti ja pitkäjänteisesti.
- Vaadittavien ilmastotoimien toteutumisen kannalta liikenteen päästöjen vähentäminen ja muut taakanjakosektorilla toteutettavat päästövähennykset eivät ole vaihtoehtoisia, vaan ne kaikki on välttämätöntä toteuttaa.
    - jakeluvelvoitteen täyttäminen rahoittamalla muita vähennystoimia ei tuota lisäisiä ilmastotoimia

© Luke

© Luke

Kiitos!

luke.fi

© Luonnonvarakeskus
© Natural Resources Institute Finland
© Naturresursinstitutet