21.10.2024

Lausunto talousvaliokunnalle hallituksen esitykseen HE 121/2024 uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)

SOK kiittää mahdollisuudesta lausua eduskunnan talousvaliokunnalle hallituksen esitykseen koskien uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia ja biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia.

Tuemme tieliikenteeseen jaellun uusiutuvan sähkön ja joustomekanismin tuomista uusiksi lisäkeinoiksi yleisvelvoitteen täyttämiseen. Tällä sekä mahdollistettaisiin uusia päästövähennystoimia että hillittäisiin jakeluvelvoitteen täyttämisestä kuluttajille ja yritykselle aiheutuvia kustannuksia.

Sen lisäksi, että Suomessa jaeltu sähkö on erittäin vähäpäästöistä, sähköistyksen avulla liikenteen käyttämä kokonaisenergiamäärä laskee merkittävästi muihin käyttövoimiin verrattuna. Sähkön lisääminen keinovalikoimaan luo latausverkostoinvestointeja nopeuttavan markkinaehtoisen kannusteen, joka lisää uskallusta investoida sähköiseen ajoneuvokalustoon.

Haluamme kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että esitys ei kannusta raskaan liikenteen sähköistämiseen siinä määrin kuin EU:n uusiutuvan energian direktiivi (RED 3) mahdollistaa ja joka lausunnolla olevan kansallisen jakeluinfraohjelman mukaan olisi tarpeellista. Lähes täysin dieselkalustolla kulkevan ammattiliikenteen ajoneuvokohtainen kulutus ja päästöt ovat korkeita, mutta ajoneuvojen lukumäärä vähäinen suhteessa henkilöautoihin. Raskaan liikenteen sähköistymisen nopeuttamisella saavutettavien merkittäviä ilmastohyötyjen osalta esitys jääkin vajaaksi.

Näkemyksemme esitykseen:

1. **Ammattiliikenteen sähköistymisen nopeuttamiseksi on ensisijaisen tärkeää, että terminaaleissa ja muissa vastaavissa logistiikan solmukohdissa sijaitsevat latauspisteet, jotka ovat kaikkien alueella operoivien toimijoiden käytettävissä, luokitellaan yleisesti saatavilla oleviksi latauspisteiksi. Investointien varmistamiseksi tämä tulisi tehdä, vaikka alueelle pääsy olisi luvanvaraista.**

   Latausinfran rakentuminen terminaalialueille, satamiin ja vastaaviin logistiikan solmukohtiin on välttämätöntä, jotta myös TEN-T-verkoston varrelle olisi perusteltua investoida raskaan kaluston latausverkostoon. Ilman kattavaa latausverkostoa kuljetusliikkeet eivät investoi sähköiseen kalustoon, ja sähköistyminen hidastuu. Lausunnolla oleva kansallinen jakeluinfraohjelma nostaa vahvasti esiin tämän ongelman, ilman että siihen kuitenkaan tarjotaan selkeää kustannustehokasta ratkaisua. Terminaalilatauksen

ulosrajaaminen olisikin ristiriidassa kansallisen jakeluinfraohjelman tavoitteiden kanssa, heikentäen mahdollisuutta saavuttaa AFIR-velvoitteet.

Terminaalilatauksen sisällyttäminen olisi myös teknologianeutraalia. Terminaalialueilla sijaitsevista diesel- tai kaasun jakelupisteistä jaeltu polttoaine aiheuttaa jakeluvelvoitetta, ja niistä jaellulla uusiutuvalla polttoaineella myös täytetään jakeluvelvoitetta. Terminaalilatauksen sulkeminen ulos keinovalikoimasta asettaisikin sähköisen ammattiliikenteen eriarvioiseen asemaan uusiutuviin nestemäisiin tai kaasumaisiin polttoaineisiin verrattuna.

Vain yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä jaellun liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen on kansallinen linjaus, ei RED 3:n määräämä. Samoin terminaaleilla turvaporttien takana sijaitsevien latauspisteiden ulosrajaus yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä on puhtaasti kansallinen linjaus. Siksi raskaan kaluston latausasemaverkostoinvestoinneille voidaan täysin kansallisella päätöksellä luoda valtiontalouden kannalta edullinen kannustin sisällyttämällä terminaaleilla suoritettava lataus keinoksi jakeluvelvoitteen täyttämiseksi.

Lakiteknisesti asia voitaneen ratkaista kirjaamalla hallituksen esityksen perusteluosioon esimerkki, jossa edellä kuvatun mukaiselta latausasemalta jaeltu sähkö hyväksyttäisiin velvoitteen piiriin.

2. **Uusiutuvan sähkön energiatehokkuuskertoimena tulisi olla neljä nyt ehdotetun kolmen sijaan. Tällä nopeutettaisiin erityisesti ammattiliikenteelle suunnattujen latauspisteiden investointeja.**

   Terminaaleilla ja erityisesti taukopaikoilla tarvitaan suuria lataustehoja 350–3 600 kW, jolloin voitaisiin hyödyntää lastaus- ja purkuajat (0,5–2 h) ja kuljettajien lakisääteiset tauot (30–45 min) ja samalla täyttää AFIR-asetuksen sitovat velvoitteet. Investointi riittävän tehoiseen raskaan liikenteen latausasemaan on moninkertainen verrattuna dieselin jakelupisteeseen. Energiatehokkuuskertoimella neljä kurottaisiin markkinaehtoisesti kiinni korkeammasta alkuinvestoinnista aiheutuvaa kustannuseroa dieseliin verrattuna.

   Energiatehokkuuskerroin neljä on myös tutkimuksien valossa perusteltu, minkä vuoksi se on kirjattu RED 3 -direktiiviin alun perinkin. Suomen tulisi käyttää direktiivin mahdollisuudet täysimääräisesti.

3. **Näemme erittäin positiivisena mahdollisuuden joustomekanismin käyttöön, jonka avulla taakanjakosektorin ja maankäyttösektorin päästövähennys potentiaalia päästäisiin nykyistä paremmin hyödyntämään markkinaehtoisesti.**

   Jakeluvelvoitteen joustomekanismin kautta luodaan velvoitteeseen perustuvaa kysyntää taakanjakosektorin ja maankäyttösektorin tehokkaille ilmastotoimille ja samalla

mahdollistetaan kotimaisen hiilimarkkinan kehittyminen sääntelyn alaisuudessa. Hiilimarkkinan kehittyminen luo samalla edellytyksiä luontoarvomarkkinan kehittymiselle, sillä monet hanketyypit erityisesti maankäyttösektorilla voivat palvella molempia markkinoita.

Näemme hyvänä, että joustomekanismin kriteerit noudattaisivat jo yleisesti tunnistettuja hyvien päästövähenemien kriteereitä mukaan lukien riippumattoman todentajan varmennus, millä lisätään järjestelmän uskottavuutta.

Niin ikään näemme hyvänä Energiaviraston ennakkohyväksynnän, ja siksi onkin tärkeää varmistaa Energiaviraston riittävät resurssit hyväksynnän sujuvaan toteuttamiseen.
Joustomekanismin toimivuutta olisi hyvä tarkastella sen käyttöönoton jälkeen ja tarpeen mukaan tehdä tarvittavat muutokset, jotta markkina saadaan toimivaksi ja uusia päästövähenemiä aikaiseksi.

4. **Tunnistamme tarpeen kannustaa synteettisten uusiutuvien polttoaineiden (RFNBO) tuotantolaitosinvestointeihin. Olisimme kuitenkin pidättyväisiä asettamaan kansallista RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitetta EU:n määrittämää 1 %-yksikön minimitasoa korkeammalle.**

Nyt ehdotettu 4 %-yksikön vähimmäisosuusvelvoite vuonna 2030 vastaa arviolta noin 160 000 tonnia RFNBO-polttoainetta, jota ei tällä hetkellä tuoteta vielä lainkaan. Riittävän tuotantokapasiteetin rakentaminen viiden vuoden aikana näyttää haastavalta. Katsomme, että EU:n määrittelemä 1 %-yksikön minimiosuusvelvoite olisi kansallisestikin riittävä investointikannustin, erityisesti kun huomioidaan, että koko EU-tasolla se luo noin 3 miljoonan tonnin RFNBO-markkinan. Polttonestemarkkina on luonteeltaan globaali, minkä vuoksi Suomeen investoitavien RFNBO-laitosten markkina ei rajoitu pelkästään Suomeen, emmekä siksi näe tarvetta kansalliselle RFNBO-irtiotolle. EU:n mukainen velvoitetaso olisi mielestämme myös uskottavampi, jonka pysyvyyteen voisi myös tulevilla hallituskausilla helpommin luottaa.

Ehdotettu seuraamusmaksu 0,055 €/MJ, vastaa parafiinisen dieselin hinnaksi muutettuna yli 1,80 euron litrahintaa. Kysynnän ylittäessä tuotannon vuonna 2030 RFNBO-polttoaine hinnoiteltaisiin todennäköisesti lähes seuraamusmaksun tasolle. Tämä nostaisi kaikkien polttoaineiden verotonta hintaa keskimäärin noin 7,5 senttiä litralta fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna, myös siinä ei-toivotussa tilanteessa, jossa RFNBO-polttoainetta ei olisi lainkaan saatavilla.