13.10.2016

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Viite: valiokunnan kuuleminen 14.10.2016

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle ilmastonmuutosta koskevan Pariisin sopimuksen hyväksymisestä

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä Neste Oyj:n kuultavaksi asiantuntijana otsikon aiheessa, yhtiö esittää lausuntonaan seuraavaa.

Pariisin sopimuksen hyväksyminen

Neste katsoo, että Pariisin sopimuksen hyväksyminen on looginen askel ilmastopolitiikassa ja lisää pitkäjänteistä ennustettavuutta myös ilmastopolitiikan keinojen kenttään. Pariisin sopimuksen käytännön toimeenpano toteutuu meillä EU:n ja kansallisen lainsäädännön välityksellä, joiden johdonmukainen ja tarkoituksenmukainen kehittyminen on vielä erikseen varmistettava.

Nesteen rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä liittyy nimenomaan **liikenteeseen**. Liikenteen osuus on merkittävä ja edelleen kasvussa. EU:ssa liikenne on osa ns. taakanjakosektoria eli ei-päästökauppasektoria, jolle komissio "kesäpaketissaan" 20.7. antoi jäsenmaakohtaiset päästövähennystavoitteet vuodelle 2030. Suomelle ehdotettu tavoite on -39 prosenttia. Suomessa taakanjakosektorin päästöistä noin 40 prosenttia on peräisin liikenteestä.

EU:ssa taakanjakopäätös on tärkeä, lisäksi liikenne tarvitsee oman ohjausinstrumentin

Neste näkee taakanjakopäätöksen mahdollisuutena. Meille maailman suurimpana uusiutuvan dieselin valmistajana se luo liiketoimintamahdollisuuksia. Se luo niitä myös muille suomalaisille liikenteen biopolttoaineiden valmistajille. Suomeen onkin kehittynyt viime vuosina maailman johtava kehittyneiden liikenteen biopolttoaineiden teollisuus. Sen lisäksi taakanjakopäätöksen tavoitteet luovat edellytyksiä muille liikenteen käyttövoimille ja ylipäätään Cleantech-ratkaisuille liikenteessä, rakennuksissa ja maataloudessa.

Vaikka Neste on vahvasti kotimainen yhtiö, on näkökulmamme taakanjakopäätökseen eurooppalainen. Vaikka komissio ehdotti Suomelle erittäin tiukkoja päästövähennys-tavoitteita, niitä on ehdotettu jokseenkin samassa mittaluokassa myös muille Länsi-Euroopan maille, Ruotsille jopa tiukempia tavoitteita kuin Suomelle. Nämä tavoitteet, ja liikenteen päästöjen iso osuus ei-päästökauppasektorilla tarkoittaa jatkuvaa ja kasvavaa kysyntää liikenteen biopolttoaineille tärkeimmissä vientimaissamme, ja siten vientimahdollisuuksia suomalaisille toimijoille.

Ottaen huomioon, että liikenne on suurin päästöjen lähde ei-päästökauppasektorilla useimmissa EU-maissa, taakanjakopäätöksen luonnollinen kumppani olisi EU-tasolla säädetty ja jäsenmaita sitova liikenteen biopolttoaineiden jakeluvelvoite. Tällainen EU-tasoinen ohjauskeino loisi yhtenäiset pelisäännöt sisämarkkinoille ja edesauttaisi suomalaista vientiä. Komission kesäpaketissa julkaistussa vähäpäästöistä liikennettä

koskevassa eurooppalaisessa strategiassa todetaan komission valmistelevan vaihtoehtoisia malleja tällaisen instrumentin luomiseksi. Suomen hallituksen tulisikin voimakkaasti kannustaa tällaisen esityksen hyväksymistä Euroopan komissiossa.

Myös lentoliikenteen alalla eurooppalaista johtajuutta kaivataan, joten eurooppalaiselle ohjauskeinolle biopolttoaineille olisi tilaa. Lentoliikenteessä päästöjen vähennykseen pyritään ensisijaisesti teknologisen kehityksen, operationaalisten parannusten ja edistyneiden biopolttoaineiden hyödyntämisen kautta. Lisäkeinona sovittiin viime viikolla ICAO:ssa päästöjen hyvitysjärjestelmästä, joka olisi täysimittaisesti voimassa 2027.

Suomessa

Suomessa Sipilän hallitus on asettanut tavoitteeksi liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuuden nostamisen 40 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite lienee välttämättömyys taakanjakopäätösesityksen valossa, mutta sen lisäksi se on hyvää biotalouspolitiikkaa: se luo pitkäjänteistä näkyvyyttä, joka mahdollistaa uusien investointien syntymisen. Toiseksi, se rakentaa suomalaisten vahvuuksien varaan. Kolmanneksi, se on VTT:n ja VATT:in laajamittaisen selvityksen[1] mukaan kustannustehokkain keino vähentää liikenteen päästöjä vuoteen 2030 asti, (ottaen huomioon autokannan hitaan uudistumisen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien kalleuden). Tavoite tarkoittaa uusia teollisia investointeja, joihin voisi olettaa löytyvän valmiutta, kunhan lainsäädännöllinen varmuus luodaan aikaisin vuoteen 2030 asti jatkamalla ja korottamalla Suomessa voimassa olevaa liikenteen biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta.

Erittäin tärkeä reunaehto tavoitteen saavuttamiselle on, että biopolttoaineiden raaka-ainepohja pidetään riittävän laajana. Neste on tutkinut ja pilotoinut erilaisia metsätähdepohjaisia ratkaisuja ja työskentelee sen eteen, että tällaiset ratkaisut olisivat kaupallisesti mielekkäitä. Metsäpohjaisten raaka-aineiden lisäksi tarvitaan kuitenkin laajaa valikoimaa erilaisia jätteitä ja tähteitä. Jätteet ja tähteet muodostavatkin tällä hetkellä yli 80 prosenttia Nesteen uusiutuvan dieselin raaka-ainevalikoimaista globaalisti. Pelkkien metsäpohjaisten raaka-aineiden varaan ei 40 prosentin tavoitetta kannata rakentaa, sen saavuttaminen tulee epävarmemmaksi ja varmasti kalliimmaksi.

Onkin erittäin tärkeää, että jätteiden ja tähteiden käyttöä kehittyneiden biopolttoaineiden raaka-aineena ei saa vaikeuttaa mm. EU-tason sääntelyllä. Tällaista sääntelyä olisi mm. jätepuitedirektiivin sisältämän jätehierarkian tiukentaminen tai siitä poikkeamisen vaikeuttaminen. Tämän direktiivin käsittely on parhaillaan menossa Euroopan parlamentissa ja neuvostossa.

Hallitusohjelmassa on myös kirjaus tuontiöljyn kotimaan kulutuksen puolittamisesta 2020-luvun aikana. Tämän tavoitteen toteutuminen on sidoksissa yllämainittuun liikenteen 40 prosentin uusiutuvien polttoaineiden tavoitteeseen.

Keskeinen rooli on myös Suomen polttoaineveromallilla, joka kannustaa vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöön. Sen rooli jakeluvelvoitetta täydentävänä ohjauskeinona tulee säilyttää jatkossakin.

Lisätietoja: Seppo Loikkanen, Neste Oyj, seppo.loikkanen(at)neste.com, 050-4584318

[1] VTT-R-00752-15 Tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: käyttövoimavaihtoehdot ja niiden kansantaloudelliset vaikutukset