22.2.2017

Pyydettynä lausuntona Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä Neste Oyj toteaa seuraavaa:

On hyvä, että Euroopan komissio näkee kestävien biopolttoaineiden olevan keskeisessä roolissa liikenteen vähähiilistämisessä ensi vuosikymmenellä. Biopolttoaineet on heti käyttövalmis keino ilmastopäästöjen vähentämisessä, sillä jo olemassa olevat sadat miljoonat Euroopan teillä olevat ajoneuvot voivat käyttää niitä, ja niille on jo olemassa kattava jakeluinfrastruktuuri. Tämä tekee niistä kustannustehokkaan keinon verrattuna niihin vaihtoehtoihin, jotka edellyttävät uusia kalliita ajoneuvoteknologioita ja jakeluinfrastruktuuria. Erityisesti jätteistä ja tähteistä valmistetuttujen kehittyneiden biopolttoaineiden avulla voidaan saavuttaa jopa 90 % vähenemät hiilidioksidipäästöissä verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin.

Komission esityksessä on kuitenkin paljon parantamisen varaa. Neste yhtyy valtioneuvoston U-kirjeessä esitettyyn näkemykseen siitä, että ei ole järkevää määritellä "kehittyneitä biopolttoaineita" direktiiviehdotuksen sisältämän raaka-aineluettelon perusteella. Kuten valtioneuvosto toteaa, se rajaa liikaa kehittyneiksi katsottavia biopolttoaineita erityisesti jäte- ja tähdepohjaisten biopolttoaineiden osalta. Sen lisäksi kapeasti rajattu raaka-ainepohja tulee nostamaan kyseisten raaka-aineiden hintoja ja siten niistä valmistettujen biopolttoaineiden hintoja. Tällainen *de facto* suljettu määritelmä myös rajoittaa innovaatiota uusien raaka-aineiden tutkimisessa ja kehittämisessä.

Nesteen näkemys on se, että "kehittyneet biopolttoaineet" tulisi määritellä laajemmin ja käsitteellisesti, ei kapean raaka-ainelistan perusteella. Tällaista määritelmää kehitti mm. viime vuonna Suomen aloitteesta Euroopan komission asettama asiantuntijaryhmä, ns. "Sub-group on Advanced Biofuels" (SGAB).

Toinen keskeinen seikka on se, että komission ehdotus ei ole riittävän selkeä sen suhteen mikä on jäsenmaiden liikkumavara sisällyttää kansallisiin jakeluvelvoitteisiinsa muista raaka-aineista kuin yllä mainitussa liitteessä IX luetteloiduista raaka-aineista tehtyjä biopolttoaineita. Neste kannattaa kansallista liikkumavaraa kansallisten biopolttoaineiden tavoitteiden ja ohjauskeinojen suhteen eikä näe direktiiviehdotuksessa esteitä tälle. Asia olisi kuitenkin syytä kirjata yksiselitteisesti direktiiviin epäselvyyksien välttämiseksi. Euroopan komissio on esittänyt Suomelle varsin haastavan sitovan 39 %:n hiilidioksidivähenemävelvoitteen ei-päästökauppasektorille. On kuitenkin selvää, että ainoastaan direktiiviehdotuksessa luetelluista raaka-aineista valmistetuilla kehittyneillä biopolttoaineilla ei saavuteta

liikennesektorilla vaadittavia päästövähennyksiä, joten olisi loogista, että jäsenmaille jätettäisiin laaja liikkumavara jätteistä ja tähteistä tehtyjen kestävien biopolttoaineiden sisällyttämiseen kansallisiin ohjauskeinoihin.

Komission ehdotus sisältää myös absoluuttisen katon joidenkin jätteiden käyttämiselle biopolttoaineiden raaka-aineina (kategorian 1 ja 2 jäte-eläinrasvat ja käytetyt paistorasvat). Tämä katto esitetään asetettavaksi 1,7 prosenttiin tie- ja raideliikenteen energiasisällöstä polttoainejakelijoille asetettavan jakeluvelvoitteen täyttämisessä. Tämä rajoitus tuntuu olevan täysin vailla perustetta, sillä nämä raaka-aineet ovat hyväksytty jätteiksi lähes kaikissa EU-maissa ja siten niiden käyttöä on kannustettu. Erityisen paradoksaaliseksi tämän rajoitteen tekee se, että käyttämällä jätteitä biopolttoaineiden raaka-aineina voidaan saavuttaa komission käsillä olevan direktiiviehdotuksen mukaan jopa 90 % hiilidioksidipäästövähenemät fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna (ks. ehdotuksen liite V). Tämän lisäksi direktiiviehdotuksen mukaan jätteiden ja tähteiden ns. ILUC-päästöt katsotaan nollaksi (liite VIII, osa B).

Mikäli tämän rajoituksen tarkoituksena on ollut väärinkäytösten estäminen esim. käytettyjen paistorasvojen markkinoilla, olisi syytä kohdistaa toimenpiteitä nimenomaan väärinkäytösten estämiseen, ei ko. raaka-aineiden käytön rajoittamiseen. Komission ehdottamien keskenään yhteensopivien biopolttoaine-eriä koskevien tietokantojen voisi olettaa toimivan yhtenä keinona väärinkäytösten estämiseksi. Lisäksi kun kaksoislaskettavuutta ei enää tulla vuoden 2020 jälkeen soveltamaan, on oletettavissa, että mahdollisten väärinkäytösten riski pienenee huomattavasti.

Mitä mahdollisiin väärinkäytöksiin tulee, on selvää, että sellaisten riski kasvaisi, mikäli direktiivin myötä sallittaisiin polttoaineen jakelijoihin kohdistuvan jakeluvelvoitteen osittainen tai kokonainen siirto muissa jäsenmaissa toimiville jakeluvelvollisille yhtiöille. Näin tapahtuisi erityisesti, kun jakeluvelvoitteen täyttämättä jättämisestä koituvat sakot eivät ole millään lailla harmonisoituja EU-tasolla.

Direktiiviehdotuksen myönteisten kohtien joukkoon voidaan laskea se, että lentoliikenteen biopolttoaineita kannustettaisiin erityisellä kertoimella jakelijoille asetetun velvoitteen sisällä. Lentoliikenne ja samalla sen päästöt kasvavat toisin kuin tieliikenne ja sen päästöt, eikä lentoliikenteessä ole näkyvissä vaihtoehtoja nestemäisille polttoaineille. Siten biopolttoaineet tulevat olemaan tärkeässä asemassa lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Markkinoiden luomiseksi on erityinen kerroin hyvin perusteltavissa. Komission esityksessä oleva kerroin 1,2 ei kuitenkaan ole riittävä siihen, että lentoliikenteen biopolttoaineiden korkeampi tuotantokustannus saataisiin katettua, vaan kertoimen tulisi olla lähellä kahta.

Niin ikään on positiivista, että komission esitys näyttäisi jättävän jätteiden ja tähteiden jäljitettävyyttä ja kasvihuonekaasulaskentaa koskevat säännöt ennalleen. RES-direktiivin kestävyyskriteerien mukaan jätteiden ja tähteiden jäljitettävyysvelvoite ulottuu niiden synty- tai keräämispaikalle ja myös kasvihuonekaasulaskenta alkaa tästä pisteestä. Jätteiden ja tähteiden nk. ILUC-päästöjen katsotaan olevan nolla direktiivin liitteen XIII osan B perusteella. Nämä ovat tärkeitä ja hyvin perusteltuja säädöksiä, joilla osaltaan mahdollistetaan jätteiden ja tähteiden käyttöä biopolttoaineiden raaka-aineina.

Ilkka Räsänen
Yhteiskuntasuhdejohtaja
Neste