Ilkka Räsänen

7.11.2018

**Viite:** HE 199/2018 vp - Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan ympäristövaliokunnan pyydettyä asiantuntijalausuntoa viitteessä mainitusta asiasta Neste Oyj esittää kunnioittavasti seuraavaa.

## 1. Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esityksessä ehdotettu 30 prosenttiin kasvava jakeluvelvoite liikenteen biopolttoaineille on hallituksen energia- ja ilmastostrategian ja Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (Kaisu) mukainen. Neste jakaa hallituksen näkemyksen siitä, että suuri määrä liikenteen biopolttoaineita tarvitaan, jotta Suomi voisi saavuttaa EU:n asettamat taakanjakosektorin vähenemävelvoitteet ensi vuosikymmenellä.

Nesteelle on selvää, että liikenteen päästöjen vähentämisessä tarvitaan useita keinoja – energiatehokkuutta, liikennesuunnittelua sekä uusia käyttövoimia ja teknologioita. Näidenkin osalta hallitus on asettanut tavoitteita edellä mainituissa strategioissaan (mm. 250 000 sähköauton ja 50 000 kaasuauton tavoitteet vuodelle 2030).

Nestemäisten biopolttoaineiden suuri etu on se, että ne ovat jo tänä päivänä saatavilla oleva ratkaisu liikenteen päästöjen vähentämiseksi huomattavalla tavalla. Jätteistä ja tähteistä tehdyt biopolttoaineet vähentävät hiilidioksidipäästöjä jopa 90 % verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Nestemäisten biopolttoaineiden käyttö ei myöskään vaadi uuden infrastruktuurin rakentamista eikä autokannan varsin hidasta uudistumista. Suomen autokannan keski-ikä ja romutusikä ovat Trafin tilastojen mukaan kasvaneet viimeisen vuosikymmenen aikana ja tämä kehitys jatkuu parhaillaan. Autojen keski-ikä on kasvanut n. 10 vuodesta 11,5 vuoteen ja romutusikä alle 19 vuodeta lähemmäs 21 vuotta. Tämä kehitys on jatkunut viime aikoina, kun Suomeen on tuotu runsaasti käytettyjä autoja, mm. Saksasta ja Ruotsista. (Ks. Liite)

Vuoteen 2030 asti ulottuva ja sen jälkeen jatkuva jakeluvelvoite yhdessä Euroopan unionin uusiutuvan energian direktiivin (RED II) luo ennakoitavan säädösympäristön ja siten mahdollistaa uusia investointeja biopolttoaineiden tuotantoon. Käsillä oleva lakiesitys on jatkumoa alun perin jo vuonna 2007 säädetylle jakeluvelvoitelaille. Tämän lain kautta asetettiin myös nousevat biopolttoaineiden jakeluvelvoitteet vuoteen 2020 asti. Pitkäjänteinen lainsäädäntö on ohjannut markkinoita viimeiset kymmenen vuotta ja saanut aikaan satojen miljoonien eurojen arvoisia investointeja biopolttoaineiden tuotantoon. Suomeen onkin syntynyt maailmanlaajuisesti johtavaa biopolttoaineosaamista ja -tuotantoa. Samalla Suomi on ollut Euroopan kärjessä liikenteen päästöjen vähentämisessä yhdessä Ruotsin kanssa.

Vuodelle 2029 asetettu 30 prosentin jakeluvelvoite on linjassa Ruotsissa ja Norjassa asetettujen tavoitteiden kanssa. Ruotsissa on asetettu tavoitteeksi jopa 70 % hiilidioksidivähennys liikenteessä vuonna 2030 vuoden 2010 tasoon verrattuna, ja tehtyjen tausta-arvioiden mukaan tämä tulee vastaamaan 30 – 40 % biopolttoaineiden osuutta nestemäisissä liikenteen polttoaineissa vuonna 2030. Norjan hallitus asetti hallitusohjelmassaan tämän vuoden alussa tavoitteeksi 40 % biopolttoaineiden osuuden tieliikenteessä vuodelle 2030. Tämä tavoite vahvistettiin lokakuussa esitellyssä budjettiesityksessä.

Ilkka Räsänen 7.11.2018

Velvoite on kunnianhimoinen, mutta mahdollinen saavuttaa. Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) sekä konsulttiyhtiöiden Pöyry ja TEC Transenergy Consulting elinkeinoministeriölle tekemän selvityksen mukaan 30% biopolttoaineita vastaisi vuonna 2030 arviolta 800 000 tonnia kestävästi tuotettuja biopolttoaineita. Suomessa tapahtuva biopolttoainetuotanto on tällä hetkellä jo yli 500 000 tonnia, ja edellä puhutun selvityksen mukaan kotimaahan on suunnitteilla jo nyt yli 1 000 000 tonnin investointisuunnitelmat (Ks. Liite). Poliittisesti jo hyväksytty EU:n uusiutuvan energian direktiivi (RED II) yhdessä nyt käsillä oleva lakiehdotuksen kanssa luovat ennakoitavat puitteet investoinneille. Lisäksi on huomattava, että biopolttoaineet liikkuvat vapaasti EU:n sisämarkkinoille ja kauppaa käydään myös EU:n ja muiden kauppa-alueiden välillä.

Lain perusteluissa arvioidaan, että biopolttoaineita koskeva jakeluvelvoite tulee kohdistumaan pääasiassa uusiutuvan dieselin jakeluun. Korkealaatuisen uusiutuvan dieselin (HVO tai BTL) etuna tosiaan on se, että sitä voidaan käyttää verraten korkeina seoksina tai puhtaana biopolttoaineena. Suomessa on kaksi korkealaatuisen uusiutuvan dieselin tuottajaa, Neste ja UPM. Maailmalla tuottajia on jo useita, ja uutta kapasiteettia on rakenteilla ja suunnitteilla myös Suomeen sekä mm. Ruotsiin. Julkisuudessa olleiden ilmoitusten perusteella Neste arvioi, että maailmanlaajuisesti uusiutuvan dieselin tuotanto kasvaa tämän päivän n. 6 miljoonasta tonnista yli 10 miljoonaan tonniin lähivuosien aikana. Tämä on tilanne jo ennen käsillä olevan lain voimaantuloa – lainsäädännön muodostaman pitkäjänteisen toimintaympäristön arvioidaan kannustavan lisäinvestointeihin.

Hallituksen esityksen yleisperustelujen kappaleessa 4.4 (Vaikutukset toiminnanharjoittajiin) puhutaan etanolin ja perinteisen biodieselin sekoitusrajoitteista. On syytä huomauttaa, että tekstissä mainitut sekoitusrajoitteet viittaavat eurooppalaisiin polttoainestandardeihin, jotka ovat polttoainealan ja autoteollisuuden välisiä sopimuksia. Ne eivät ole absoluuttisia fysikaalisia rajoitteita, eivätkä ne ole kiveen hakattuja. Standardikehitystä tehdään jatkuvasti Euroopan standardointikomitean (CEN) puitteissa, eikä voida yksiviivaisesti olettaa että nykyiset standardit ja niihin perustuvat rajoitteet olisivat voimassa tästä eteenpäin vuoteen 2030 saakka.

Jo nyt on olemassa perinteiselle biodieselille 10 prosentin sekoitussuhteen salliva standardi B10, joka voitaisiin ottaa käyttöön kansallisella päätöksellä. Näin on jo toimittu Ranskassa. Sen lisäksi on jo olemassa B20 ja B30 standardit ns. fleet-käyttöön, ja joita moni kuorma- ja linja-auto voi jo teknisesti käyttää. Belgiassa voimassa ovat B10, B20 ja B30 standardit. Ruotsissa on jo laajassa käytössä myös 100 prosenttinen rapsiöljystä valmistettu B100 biodiesel (RME). Myös raskaassa liikenteessä käytettävä etanolidiesel ED95 on käytössä useassa EU maassa (ainakin Ruotsi, Ranska, Suomi).

Kuten lain perusteluissa todetaan myös korkeaseosetanoli (E85) on laajassa jakelussa Suomessa. E85:n käyttöä on edistetty myös olemassa olevien bensiiniautojen konvertoimisen E85-käyttöisiksi Trafilta anottavalla muuntotuella (ks. https://www.trafi.fi/oleedellakavija/flexfuel). Lisäksi FlexiFuel autojen hankinta on oikeuttanut romutuspalkkioon.

Historian perusteella voidaan myös arvioida, että teknologinen kehitys ja tarjonta vastaavat lainsäädännöllä luotuun kysyntään. Jo nyt nähdään myös uusia teknologisia mahdollisuuksia nostaa bensiinin biosisältöä esimerkiksi bioraaka-aineiden syötöllä öljynjalostamoihin (ns. co-processing). Myös ns. BTL-teknologialla konvertoitu biomassa tuottaa biokomponentteja sekä dieseliin että bensiiniin.

Yhteenvetona voidaankin sanoa, että lain perustelujen kappaleessa 4.4 annettu kuva biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen täyttämisen teknisistä vaihtoehdoista on liian suppea.

Lain perustelutekstissä pohditaan vaikutusta kilpailutilanteeseen. Tässä suhteessa on syytä todeta, että biopolttoaineiden, myös uusiutuvan dieselin, valmistajia on useita, ja kuten edellä on mainittu, uusia investointisuunnitelmia on olemassa sekä Suomeen että ulkomaille. Nyt käsillä oleva lainsäädäntö

luo pitkäjänteisen lainsäädäntökehikon, jonka puitteissa alan toimijat tai uudet markkinoille tulijat voivat investoida tuotantoon. Biopolttoaineiden kauppa on vapaata ja uusiutuvan dieselin valmistukseen on tarjolla useita teknologioita. Neste on teknologinen edelläkävijä ja suurin toimija, joka on investoinut uusiutuvan dieseliin tuotantoon lähemmäs 2 miljardia euroa viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kuitenkaan Nesteellä ei ole määräävää markkina-asemaa relevanteilla markkinoilla.

Neste pitää jakeluvelvoitteen ja sen lisävelvoitteen nousukäyriä tarkoituksenmukaisina. Neste kuitenkin yhtyy lain yksityiskohtaisiin perusteluihin siinä, että on tarkoituksenmukaista varmistaa jakeluvelvoitteen noston edellytykset vuoden 2025 jälkeen ennen vuotta 2025 tehtävällä tarkastelulla, jossa huomioidaan mm. mahdolliset EU-lainsäädännön muutokset, teknologian kehitys ja raaka-aineiden saatavuus.

Neste pitää hyvänä sitä, että jakeluvelvoitteen kustannustehokkaan täyttämisen mahdollistavat joustot jatkuvat. Näitä ovat yhteinen velvoite dieselille ja bensiinille, jakeluvelvoitteen ylittämisen mahdollisuus sekä lakiin kirjattu, joskin rajoitettu, jousto liikenteen biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen ja biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen välillä.

Lain perusteluissa esitetyt arviot lain kustannusvaikutuksista näyttävät oikeansuuntaisilta. On tietysti todettava, että pitkän aikajänteen vuoksi kustannusvaikutusten arviointi sisältää välttämättä paljon oletuksia. Suomen moderni, päästöohjaava liikenteen polttoaineiden valmistevero on syytä säilyttää ensi vuosikymmenellä kustannusvaikutuksen keventämiseksi.

## 2. Laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä

Lakiesitys on hallituksen Energia- ja ilmastostrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukainen. Neste pitää hyvänä, että olemassa olevaa rakennusten erillislämmitysinfrastruktuuria ja työkoneita hyödynnetään ilmastopäästöjen vähentämiseen biopolttoöljyä käyttämällä.

Neste pitää hyvänä myös sitä, että hallituksen esitykseen on lisätty joustomahdollisuus biopolttoöljyn ja liikenteen biopolttoaineiden välillä, joskin rajoitetusti. Velvoitteiden kustannustehokkaan käytön kannalta näiden joustomahdollisuuksien kasvattamista tulisi harkita tulevissa lainsäädäntöuudistuksissa.

Biopolttoöljyn jakeluvelvoitteessa asetettavan 7 prosentin katon suhteen on syytä huomata, että katto koskee nk. ILUC-direktiivin ja RED II direktiivin mukaan vain ja ainoastaan biopolttoaineita, jotka on valmistettu paljon tärkkelystä sisältävistä viljelykasveista sekä sokerikasveista, öljykasveista ja maatalousmaalla pääasiassa energiakäyttöön viljellyistä päiviljelykasveista. Se ei koske näistä kasveista peräisin olevia jätteitä tai tähteitä, eikä muita jätteitä tai tähteitä riippumatta siitä, ovatko nämä lueteltu ILUC-direktiivin liitteessä IX (jakeluvelvoitelain liite). Näin ollen ehdotettu sanamuoto hallituksen esityksen 5 § kolmannessa momentissa "Rajoitusta ei kuitenkaan sovelleta, jos kyse on jakeluvelvoitelain liitteessä mainitusta raaka-aineesta" on harhaanjohtava. Rajoitusta ei tule soveltaa mihinkään jätteisiin ja tähteisiin riippumatta siitä ovatko ne mainittu jakeluvelvoitelain liitteessä tai ei.

Kunniottavasti,

Ilkka Räsänen
Yhteiskuntasuhdejohtaja
Neste

Liite: Powerpoint-kalvoja