15.9.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa esittää Neste Oyj seuraavaa keskittyen liikennelainsäädäntöön:

1. Yleistä

Neste tukee Euroopan komission Green Deal -hanketta ja siihen liittyvää 55-valmiuspakettia EU:n korotetun 2030-ilmastotavoitteen saavuttamiseksi. Neste on myös itse sitoutunut hiilineutraaliin tuotantoon vuoteen 2035 mennessä sekä siihen, että vähennämme asiakkaittemme hiilijalanjälkeä vuosittain vähintään 20 miljoonaa tonnia vuoteen 2030 mennessä. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää. Tarvitaan kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.

2. Liikennelainsäädäntö

Tieliikenne

Tieliikenteen päästövähennystoimenpiteitä arvioitaessa on aivan ensimmäiseksi muistettava komission ehdotus ns. **taakanjakosektorin** tavoitteiden kiristämisestä. Suomen osalta tavoite on ehdotuksen mukaan kiristymässä 39 prosentista 50 prosenttiin vuonna 2030 - prosentuaalinen nousu on siis lähes 30 prosenttia. Tieliikenne on suurin päästölähde taakanjakosektorilla, ja niinpä komission ehdotuksia onkin tarkasteltava taakanjakoehdotuksen valossa. On selvää, että kaikkia keinoja tarvitaan liikenteen päästöjen vähentämisessä - energiatehokkuutta, päästöttömään sähköntuotantoon pohjautuvaa sähköistämistä, kestävästi tuotettuja nestemäisiä ja kaasumaisia biopolttoaineita sekä tulevaisuudessa niin sanottuja sähköpolttoaineita (e-fuels).

Päivitetyn RED II -direktiivin - eli ns. RED III -direktiivin - kunnianhimo liikenteen osalta voisi olla suurempikin kuin mitä nyt ehdotettu liikenteen energian 13 prosentin kasvihuonekaasupäästö-intensiteetin vähennystavoite on, vaikka toki kyse on EU-tason minimistä. Tärkeintä RED-direktiivin uudistamisen suhteen on se, että kestävien biopolttoaineiden tuotannolle taataan riittävän laaja raaka-ainepohja, muutoin riittäviä päästöjen vähenemiä on vaikea saavuttaa -- niin ilmaston itsensä kuin taakanjakotavoitteidenkin vuoksi. Äkkinäiset muutokset raaka-ainepohjaan tai kasvihuonekaasujen laskentasääntöihin saattavat lykätä, vähentää tai jopa kumota investointipäätöksiä, sekä nostaa kustannuksia. Lisäksi on tärkeä säilyttää jäsenmaiden mahdollisuus päättää siitä, millä tavoin ne voivat uudistetun RED-direktiivin ja taakanjakoasetuksen päästövähenemävelvoitteet saavuttaa. Suomessa voimassa oleva jakeluvelvoite-malli on ollut toimiva, selkeä ja ennakoitava. RED-direktiivin päästövähenemän laskentatapa kaipaa lähempää

Neste Corporation Common Functions
neste.com
Postal Address POB 95 FI-00095 NESTE FINLAND
Visiting Address Keilaranta 21 Espoo
Telephone/Fax +358 10 458 11
Business ID FI1852302-9 Domicile Espoo

tarkastelua. Se tuntuu ylipainottavan epäloogisella tavalla uusiutuvan sähkön määrää, koska se ei huomioi jäsenmaiden verkkosähkön uusiutuvan sähkön määrää ja se kattaa myös raideliikennesektorin, joka on jo varsin pitkälle sähköistettyä. Näin aidot päästöjen vähenemät voivat jäädä saavuttamatta.

RED III -ehdotuksessa on myös huolestuttava ja epäselvä uusi ehdotus jäte - ja tähderaaka-aineiden kasvihuonekaasupäästöjen laskentasääntöjen muuttamisesta (Liite V). Tätä muutosta ei ole hyvään lainsäädäntötapaan kuuluen konsultoitu sidosryhmiltä saati arvioitu komission vaikutusten arvioinnissa. Ilman tarkempia määrittelyjä muutosehdotus luo suurta epävarmuutta tuleviin investointipäätöksiin ja se tulisi poistaa. Toinen biopolttoaineiden raaka-aineisiin liittyvä puute on Liitteen IX B-osan 1,7 %:n katon säilyttäminen ja sen tuomat pullonkaulat. Komissio on parhaillaan kehittämässä EU:n yhtenäistä tietokantaa (EU Database) biopolttoaineille ja niiden raaka-aineille, mikä vähentää omalta osaltaan esimerkiksi huijausten mahdollisuutta. Lisäksi Liitteen IX B-osaan saatetaan lisätä uusia raaka-aineita meneillään olevassa Liitteen IX päivityksessä, joten katto rajoittaisi turhaan mahdollisesti entistä useampaa raaka-ainetta. Neste esittääkin, että RED III:n jatkokäsittelyssä Suomi kiinnittäisi erityistä huomiota laajaan biopolttoaineiden raaka-ainepohjaan.

Mitä tulee komission esitykseen **henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristämisestä**, esitys jatkaa niin sanotulla Tank-to-Wheel -laskennalla (=vain pakoputkipäästöt), joka ei ota huomioon elinkaarenaikaisia päästöjä eikä autoissa käytettyjä polttoaineita. Tämä kaventaa autonvalmistajien mahdollisuuksia teknologisiin valintoihin päästöjen vähentämisessä, ja ohjaa vahvasti sähköistymiseen ainoana varteen otettavana teknologiana. Tämä on valitettavaa sikäli, että sekä nestemäisillä että kaasumaisilla uusiutuvilla polttoaineilla, niin biopohjaisilla kuin ns. sähköpolttoaineilla voitaisiin saavuttaa lähes yhtä hyvät tai joissain oloissa jopa paremmat päästövähenemät sähkön tuotantotavoista riippuen. Kustannustehokkaana saati teknologianeutraalina komission ehdotusta on vaikea pitää.

Liikenteen käyttövoimanäkymät ovat monimuotoiset ja kaikkia ratkaisuja tullaan tarvitsemaan tavoitteen edistämiseksi. Polttomoottori on teknologia, joka mahdollistaa monenlaisen polttoaineen käytön. Lisäksi nestemäinen polttoaine on tehokas tapa siirtää energiaa. Merkitystä on sillä, käytetäänkö uusiutuvaa vai fossiilista polttoainetta. Uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu palavat kaikki polttomoottorissa ja vaikuttavat omalta osaltaan päästöjen vähenemiseen. Lisäksi monet tulevaisuuden ns. sähköpolttoaineet (PtX: Power-to-X) vaativat myös polttomoottoriteknologian. Liikenteen sähköistymisen rinnalla tarvitaan jokainen näistä keinoista, jotta päästöjä saadaan vähennettyä tavoitteiden mukaisesti. Siksi polttomoottorien kieltäminen ei ajaisi asiaa tarkoituksenmukaisesti.

Tampereen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Verne on julkaissut mallinnukseen perustuvan ennusteen Suomessa käytössä olevan autokannan käyttövoimista vuoteen 2040. Sen mukaan vuonna 2030 vielä 85 prosentissa autokannasta on polttomoottori (bensiini-, diesel-, hybridi- tai kaasuauto). Ks. kuva liitteenä.

Ehdotus **erillisestä päästökaupasta tieliikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen ja jäähdytykseen** on tapa asettaa hinta hiilidioksidipäästöille - siinä mielessä se on oikeansuuntainen. Sen tuominen päällekkäisesti taakanjakosektorille herättää kuitenkin kysymyksen ilmastopaketin

kokonaisuuden johdonmukaisuudesta. On myös huomattavaa, että kaikissa EU-maissa on käytössä polttoaineiden valmisteverojärjestelmä - ja Suomessa ja Ruotsissahan tämä perustuu osittain nimenomaan hiilidioksidipäästöihin. Näin ollen päällekkäistä hintaohjausta tapahtuisi useassa kerroksessa.

Pelkästään veroluonteiseen tieliikenteen päästökauppaan ei tule pyrkiä, vaan päivittää **energiaverodirektiivi** ottamaan polttoaineiden ilmastovaikutukset huomioon. Komission esitys EU:n energiaverodirektiivin uudistamiseksi onkin oikeansuuntainen, sillä siinä ehdotetaan “ympäristömyötäisyyden” ottamista huomioon minimiverokantojen määrittämisessä. Kestävästi tuotetut uusiutuvat polttoaineet, niin biopolttoaineet kuin sähköpolttoaineetkin, saavat ehdotuksessa fossiilisia alemmat verokannat. Tässä mielessä EU on tulossa hyvälle pohjoismaiselle linjalle - ehdotuksen yksityiskohdissa on kuitenkin tarkastelemisen varaa. Myös ehdotuksen yksimielinen läpimeno olisi varmistettava neuvostossa.

Lentoliikenne

Neste toivottaa uuden **ReFuelEU Aviation -asetusehdotuksen** tervetulleeksi. Sen olisi kuitenkin sallittava laajempi raaka-ainepohja kuin ainoastaan RED-direktiivin Liite IX -raaka-aineet. Tämä tarpeeton rajaus voi lisätä uusiutuvien lentopolttoaineiden kustannuksia ja heikentää saatavuutta. Oikeanlaisella sääntelykehikolla kuten jakeluvelvoitteilla voidaan lisätä uusiutuvien ja kestävien lentopolttoaineiden käyttöä ja saavuttaa päästövähenemiä heti. Vuosien 2025 ja 2030 prosenttitavoitteet (2% ja 5%) voisivat olla kunnianhimoisemmatkin (erityisesti RED-yhdenmukaisella raaka-ainepaletilla), mutta niiden on jatkokäsittelyssä varmistettava olevan EU-tason minimivaatimuksia, jotka jäsenmaat voivat halutessaan ylittää. Suomi ja Ruotsi ovat etenemässä paljon kunnianhimoisemmin uusiutuvien ja kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotossa eikä tätä kehitystä ole järkevää hidastaa.

Meriliikenne

Komissio esitti meriliikenteelle kaksi samanaikaista esitystä. Toisaalta se ehdottaa **meriliikenteen ottamista mukaan EU:n päästökauppajärjestelmään**, mikä asettaa hiilidioksidipäästöille hinnan. Tämä on oikeansuuntainen toimenpide, mutta Neste yhtyy näkemyksiin siitä, että talvimerenkulun väistämättä aiheuttamat lisäpäästöt pitäisi huomioida. Suomi on yksi harvoista EU-maita, jotka elävät usein vaikeiden jääolosuhteiden kanssa ja huoli vientiteollisuuden kuljetusten suhteettomasta hinnannoususta on aito.

Komission **FuelEU Maritime** -asetusehdotus meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemävelvoitteen asettamisesta puolestaan kärsii samankaltaisesta puutteesta kuin lentoliikenteenkin esitys - raaka-ainepohja näytettäisiin asetettavan liian suppeaksi. Pohdittaessa lähestymistapaa komission esitykseen olisi huomioitava parhaillaan IMO:ssa käynnissä oleva työ kansainvälisen meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

AFIR

Komissio päivitti myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria sääntelevän direktiivin (AFID) muuttaen sen asetukseksi (AFIR). On tärkeää, että uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden lista on mahdollisimman laaja ja kattaa kaikki nykyiset ja tulevat uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet, ml. uusiutuva parafiininen diesel (HVO). Teknologianeutraalius on paras tapa edistää päästövähennyksiä

Neste Corporation
Common Functions

neste.com

Postal Address
POB 95
FI-00095 NESTE
FINLAND

Visiting Address
Keilaranta 21
Espoo

Telephone/Fax
+358 10 458 11

Business ID FI1852302-9
Domicile Espoo

kustannustehokkaasti. Kestävät biopolttoaineet ovat olemassa oleva ratkaisu, joka sopii nykyiseen kevyeen ja raskaaseen kalustoon sekoitettuina fossiiliseen polttoaineeseen tai sekoittamattomana (100 %) ilman tarvetta kalliille kalustomuutoksille ja -investoinneille. Näin myös tarpeet infrastruktuuri-investoinneille jäävät pienemmiksi.

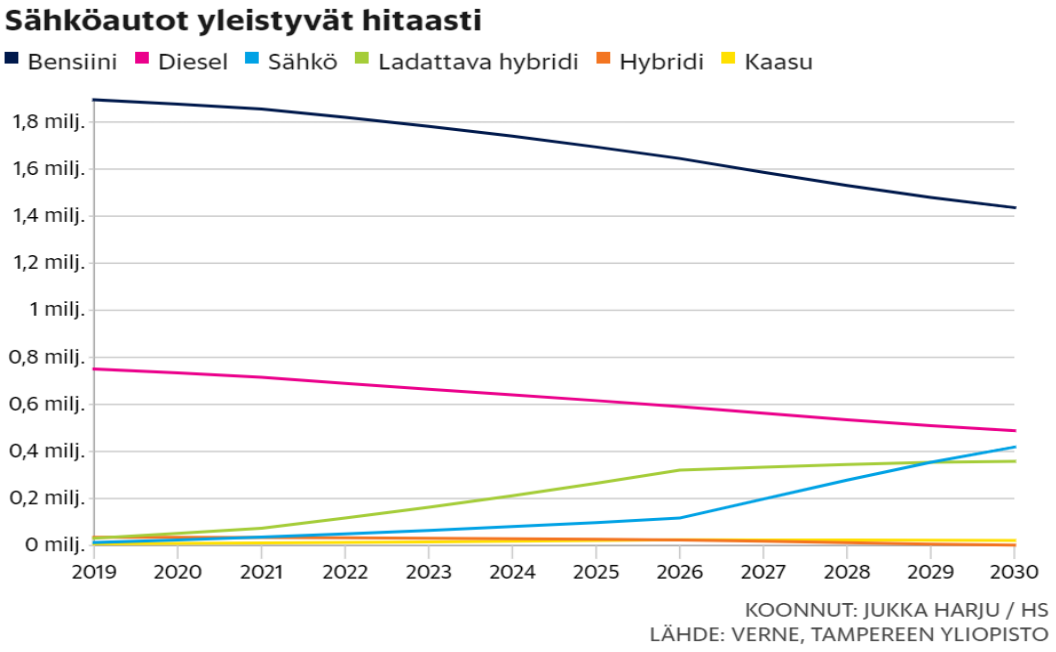
Kunnioittavasti,

Mikael Ohlström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj

--

Liitekuva: Mallinnus autokannan käyttövoimien jakauman muutoksesta vuoteen 2030 (Verne, Tampereen yliopisto).

Kuvan lähde:
Artikkeli aiheesta Helsingin Sanomissa: https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000008205693.html



Tieteellinen julkaisu tutkimuksesta: Viri et al, 2021; Modelling car fleet renewal in Finland: a model and development speed-based scenarios (https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X21002432). Verne, Tampereen yliopisto.