18.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

**Asia: U 55/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2018/842/EU sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021—2030 ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi (taakanjakoasetus) muuttamisesta**
**https://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiakirjat/U+55/2021**

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

## 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. Liikenteen pysyminen taakanjakoasetuksen piirissä on tärkeää päästövähennysten aikaansaamiseksi EU-laajuisesti

Tieliikenteen päästövähennystoimenpiteitä arvioitaessa yksi keskeisimmistä komission 55-valmiuspaketin ehdotuksista on ns. taakanjakosektorin tavoitteiden kiristäminen. 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 liikenteeseen vaikuttavia 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).

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 toimivat kaikki polttomoottorissa ja vaikuttavat omalta osaltaan päästöjen vähenemiseen. Lisäksi monet tulevaisuuden ns. sähköpolttoaineet (PtX: Power-to-X) soveltuvat myös polttomoottoriteknologiaan. Liikenteen sähköistymisen rinnalla tarvitaan jokainen näistä keinoista, jotta päästöjä saadaan

**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

vähennettyä tavoitteiden mukaisesti. Siksi esimerkiksi polttomoottorien myynnin kieltäminen ei ajaisi asiaa tarkoituksenmukaisesti.

Tieliikennepäästöjen pysyminen taakanjakosektorissa on Komission vaikutusarvion mukaan tehokas keino kannustaa ja mahdollistaa kansallisia toimia kunnianhimoisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Käytännössä on tärkeä säilyttää jäsenmaiden mahdollisuus päättää siitä, millä tavoin ne voivat uudistetun taakanjakoasetuksen päästövähenemävelvoitteet saavuttaa. Esimerkiksi Suomessa voimassa oleva jakeluvelvoite-malli on ollut toimiva, selkeä ja ennakoitava tapa täyttää sekä kansallisia taakanjakoasetuksen että uusiutuvan energian direktiivin tavoitteita. 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.

### 3. Tieliikenteen päästökauppa olisi taakanjakoasetukselle päällekkäinen ohjauskeino, energiaverodirektiivin päivittäminen parempi vaihtoehto

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.

Kunnioittavasti,

**Mikael Ohlström**
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj