22.11.2023

Asia: E 42/2023 vp Valtioneuvoston selvitys: CO2-neutraalit polttoaineet ajoneuvojen Euro 6 -tyyppihyväksynnässä

https://www.eduskunta.fi/pdf/E+42/2023

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

Taustaa

Komission odotetaan antavan ehdotuksessaan CO2-neutraalin polttoaineen määritelmän, joka kattaisi ainoastaan direktiivissä (EU) 2018/2001 (uusiutuvan energian direktiivi) määritellyt muut kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet (RFNBO), joilla saavutetaan elinkaaren aikana vähintään 100 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennysten minimiraja.

Suomi pyrkii vaikuttamaan siihen, että CO2-neutraalin polttoaineen määritelmä olisi teknologianeutraali ja kattaisi sähköpolttoaineiden ohella myös muut elinkaarensa aikana vähäpäästöiset polttoaineet eli erityisesti kehittyneet nestemäiset ja kaasumaiset biopolttoaineet.

Valtioneuvoston selvityksen mukaan komissio jättänee ehdotuksessaan ajoneuvovalmistajien ja polttoainealan toimijoiden vastuulle kehittää teknologiat ja menetelmät, joilla varmistetaan, että ajoneuvo koko elinkaarensa ajan pystyy käyttämään ainoastaan CO2-neutraalia polttoainetta.

Tämä tarkoittaisi sitä, että ajoneuvovalmistajan tulisi varmistaa, että CO2-neutraalia polttoainetta käyttävät ajoneuvot on varustettu valvontalaitteilla tai vastaavilla ratkaisuilla, jotka tunnistavat ajoneuvossa käytetyn polttoaineen ja estävät ajoneuvon käynnistymisen, jos ajoneuvoon on tankattu muuta kuin CO2-neutraalia polttoainetta.

Nesteen kanta

Neste kannattaa CO2-neutraalin polttoaineen määrittelyä EU-tasolla osana henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksesta saavutettua kokonaisratkaisua. CO2-neutraalin polttoaineen määritelmän tulisi kuitenkin olla teknologianeutraali ja sen tulisi sähköpolttoaineiden ohella kattaa myös muut elinkaarensa aikana vähäpäästöiset polttoaineet eli nestemäiset ja kaasumaiset uusiutuvat polttoaineet. Ajoneuvon CO2-päästöjen kannalta ei ole oleellisinta, miten ja mistä polttoaine on valmistettu, vaan kuinka paljon se vähentää päästöjä elinkaarensa yli.

Hiilineutraaleille polttoaineille tulisi käyttää määritelmää, jossa yksilöidään ne uusiutuvan energian direktiivin (RED-direktiivi) mukaiset polttoaineet, jotka ns. well to wheel (WTW) -periaatteella (polttoaineen elinkaaren aikana) vähentävät hiilidioksidipäästöjä jopa 90 prosenttia fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Kaikki direktiivin mukaiset kestävyyden ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskriteerit täyttävät polttoaineet, pitäisi pystyä edistämään henkilö- ja pakettiautojen (LDV CO2) ja raskaan kaluston (HDV CO2) CO2-raja-arvoasetuksen tavoitteita.

Tästä on jo olemassa lainsäädännöllisiä ennakkotapauksia: RefuelEU Aviation, FuelEU Maritime ja EU:n taksonomia, viittaavat kaikki REDiin biopolttoaineiden vaatimustenmukaisuuden suhteen. Samoin EU:n päästökauppajärjestelmä ja taakanjakoasetus tunnustavat kaikki REDin mukaiset biopolttoaineet ja laskevat ne nollapäästöiksi.

Laaja teknologiavalikoima (teknologianeutraalius) on välttämätön liikenteessä tarvittavien päästövähennysten saavuttamiseksi. Erityisesti raskaalla liikenteellä on rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat ne todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina - sillä erotuksella että biokaasu vaatii uutta moottoriteknologiaa, kun taas uusiutuva diesel sopii suoraan nykyisiin ajoneuvoihin ja jakeluasemien infrastruktuuriin.

Komissio vaatinee RFNBO-polttoaineilta elinkaaren aikana vähintään 100 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennysten minimirajan saavuttamisen jo vuonna 2024. Tämä aikataulu olisi selkeässä ristiriidassa sen kanssa, että jo hyväksytyssä henkilö- ja pakettiautojen raja-arvoasetuksessa asetetaan uusille henkilö- ja pakettiautoille nollapäästöraja vasta vuodesta 2035 alkaen. Teknologianeutraalius ja tasapuoliset toimintaedellytykset on varmistettava, ja samoja pelisääntöjä tulisi soveltaa kaikkien käyttövoimien osalta.

Sähköpolttoaineiden etuja ajava järjestön, E-fuel Alliancen, mukaan komission ehdottamilla säännöillä 100 prosentin päästövähennyksen saavuttaminen ei ole sähköpolttoaineille teknisesti mahdollista.

Valtioneuvoston selvitys toteaa, että “käytännössä jäisi nähtäväksi, tulevatko ajoneuvovalmistajat kehittämään sellaisia ajoneuvoja, joissa voi käyttää pelkästään CO2-neutraalia polttoainetta. Tämä vaatisi polttoaineen tunnistusteknologian kehittämistä. Polttoaineen tunnistaminen ajoneuvossa voi olla vaikeaa, eikä tällaisia laitteita ole vielä markkinoilla”.

Polttoaineen tunnistukseen on kuitenkin jo olemassa teknisiä ratkaisuja: fyysiseen anturiin perustuvia, virtuaalianturiin perustuvia ja lohkoketjutyyppisiä[1] ratkaisuja. Näistä kolmesta fyysinen anturiteknologia on jo kaupallisesti saatavilla ja kahdesta muusta on saatu hyviä tuloksia demonstraatioprojekteissa. Aiheesta on myös juuri alkanut ajoneuvovalmistajien ja polttoainetuottajien yhteishanke[2], jonka tavoitteena on selventää teknisiä ja lainsäädännöllisiä ratkaisuja CO2-neutraalien polttoaineiden huomioimiseksi ajoneuvolainsäädännössä.

RFNBO-polttoaineet mahdollistavat polttomoottorien päästövähenemän pitkällä aikavälillä. Keskipitkällä aikavälillä sähköpolttoaineiden saatavuus on kuitenkin rajallista ja niiden kustannukset suhteessa esim. biopolttoaineisiin ovat korkeammat.

[1] Lehdistötiedote 10.2.2023: Neste ja Scania pilotoivat digitaalista ratkaisua helpottamaan uusiutuvien polttoaineiden käytön seurantaa

[2] Stakeholders from the European Automotive and Fuel industries announce the launch of a Working Group on Monitoring Methodologies for CO2 neutral fuels, 28.9.2023

22.11.2023

Tuotantoa ja kestäviä raaka-aineita on riittävästi

Useiden alan toimijoiden investointipäätösten ja -suunnitelmien perusteella voidaan arvioida, että uusiutuvan dieselin globaali jalostuskapasiteetti kasvaa usealla miljoonalla tonnilla vuodessa seuraavien vuosien aikana.

Pelkästään Nesteen maailmanlaajuinen uusiutuvien tuotteiden tuotantokapasiteetti kasvaa 5,5 miljoonaan tonniin vuoden 2024 alussa (vuoden 2022 alussa: 3,3 miljoonaa tonnia). Valmistuttuaan Rotterdamin laajennushanke edelleen kasvattaa yhtiön uusiutuvien tuotteiden kokonaiskapasiteettia 6,8 miljoonaan tonniin vuoden 2026 loppuun mennessä.

Kestäviä raaka-aineita uusiutuvan dieselin nykyiseen ja rakenteilla tai suunnitteilla olevaan tuotantoon on riittävästi. Raaka-ainehankinta, ml. niiden riittävyys ja hyväksyttävyys on tietenkin hyvin keskeisessä roolissa, kun näin merkittäviä investointipäätöksiä tehdään. Uusiutuvien tuotteiden osalta Neste on jatkuvasti pystynyt kasvattamaan jätteiden ja tähteiden osuutta uusiutuvien tuotteiden raaka-ainesyötössä.

Markkinaosapuolet kuten Neste tekevät jatkuvasti merkittävää T&K&I-työtä laajentaakseen raaka-ainevalikoimaa ja parantaakseen esimerkiksi prosessi- ja esikäsittelyteknologioita, jotta haastavammat raaka-aineet ovat mahdollisia biopolttoainekäytössä ja volyymikehitys on mahdollista myös tätä kautta.

Kunnioittavasti,

Mattias Hellström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj