

12.10.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: E 118/2020 vp Valtioneuvoston selvitys: EU:n uusi ilmastotavoite 2030

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 tiedonantoa EU:n 2030 ilmastokunnianhimon korottamisesta vähintään 55 prosenttiin. Neste on myös itse sitoutunut hiilineutraaliin tuotantoon vuoteen 2035 mennessä. On myös tärkeää, että elvytystoimet COVID-19-pandemian vuoksi tukevat vihreitä investointeja, jotka luovat kestävästä kasvusta. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää. Tarvitaan kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.

2. Energialainsäädäntö

Neste yhtyy Suomen näkemykseen siitä, että tarvetta energialainsäädännön avaamiselle tulee arvioida huolella, sillä mm. puhtaan energian paketin toimeenpano on vielä kesken. Esimerkiksi uusiutuvan energian direktiivi (RED II) on vasta toimeenpanovaiheessa. Säädöksen avaaminen tässä vaiheessa johtaisi pahimmillaan vuosien lainsäädäntöprosesseihin, mikä olisi haitallista ilmastotoimien etenemiselle ja loisi epävarmuutta sääntely-ympäristöön viivästyttäen jo tehtyjä ja suunnitteilla olevia investointipäätöksiä. Direktiiveihin ja asetuksiin jo kirjatut tarkasteluajankohdat mahdollistaisivat tarvittavien muutosten tekemisen 2030-tavoitteiden saavuttamiseksi koko lainsäädäntöä avaamatta.

Jos avaaminen kuitenkin nähdään välttämättömäksi jo aiemmin, tulisi se tehdä vain oleellisia osuuksia kuten numeerisia tavoitteita muuttamalla/korottamalla, sillä tämä minimoisi sääntelyn epävarmuutta. Mainittua RED II -direktiiviä tulisi muuttaa vain nostamalla esimerkiksi tieliikenteen uusiutuvan energian tavoitetta nykyisestä 14 prosentista ylöspäin sekä varmistaa kestävien raaka-aineiden saatavuus poistamalla 1.7 %:n katto liitteen IX B-osasta, erityisesti jos liitteeseen lisätään uusia raaka-aineita sen meneillään olevassa päivityksessä.

Energialainsäädäntökokonaisuuteen liittyy myös energiaverodirektiivi, joka on vuodelta 2003 ja jäänyt ajastaan jälkeen. Sen päivittäminen on tarkoituksenmukaista ja Suomen tulee olla aktiivisesti vaikuttamassa sen sisältöön. Verotus on oleellinen ohjauskeino ilmastomuutoksen hillintään vaikuttamisessa ja siksi energiaverodirektiiviin tulisi lisätä hiilidioksidikomponentti, jollainen on

Suomessa jo käytössä. Direktiivin uudistamisessa tulisi myös pyrkiä malliin, joka mahdollistaa EU:n minimiverosta poikkeamisen ympäristön kannalta edistyksellisten polttoaineiden kohdalla.

3. Päästökaupan laajentaminen tieliikenteeseen

Uusiutuvan energian direktiivi RED II on avainasemassa vähentämässä EU:n tieliikenteen päästöjä vuoteen 2030 mennessä. RED II mahdollistaa esimerkiksi uusien metsäpohjaisten ja muiden liitteen IX A-osan listaamista raaka-aineista valmistettujen kehittyneiden biopolttoaineiden kehittämisen ja markkinoille tulon. Nykymallisen päästökaupan ulottaminen tieliikenteeseen poistaisi kannusteet investoida uusiin tuotantoyksiköihin, sillä on hyvin epätodennäköistä, että päästökaupan hiilidioksiditon hinta nousisi tarpeeksi korkeaksi, jotta näiden laitosten toiminta olisi taloudellisesti houkuttelevaa. Pelkästään veroluonteiseen tieliikenteen päästökauppaan ei tule pyrkiä, vaan päivittää energiaverodirektiivi edellä kuvatulla tavalla.

4. Lentoliikenne

Oikeanlaisella sääntelykehikolla kuten jakeluvelvoitteilla voidaan lisätä uusiutuvien ja kestävien lentopolttoaineiden käyttöä ja saavuttaa päästövähennyksiä heti. Markkinan luomiseksi ja tuotantoinvestointien nopeuttamiseksi tarvitaan sääntelyä, joka voidaan toteuttaa tulevan ReFuelEU Aviation -sääntelykehikon puitteissa.

5. Meriliikenne

Meriliikenteen toimia suunnitellaan FuelEU Maritime -kehikossa. Pidämme tärkeänä, että meriliikenteeseen luodaan edellytyksiä uusiutuvien polttoaineiden käyttöön, samalla edistäen ilmastotoimia globaalisti IMO:n tasolla.

6. Muut lainsäädäntöuudistukset

Komissio harkitsee myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria sääntelevän direktiivin (AFID) päivittämistä. Mikäli päivitys katsotaan tarpeelliseksi, on tärkeää pitää uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden lista ennallaan mahdollisimman laajana eli kattaen kaikki nykyiset ja tulevat uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet. Teknologianeutraalius on paras tapa edistää päästövähennyksiä kustannustehokkaasti. Kestävät biopolttoaineet ovat olemassa oleva ratkaisu, joka sopii nykyiseen kevyeen ja raskaaseen kalustoon sekoitettuna fossiiliseen polttoaineeseen tai sekoittamattomana (100 %) ilman tarvetta kalliille kalustomuutoksille ja -investoinneille. Näin myös tarpeet infrastruktuuri-investoinneille jäävät pienemmiksi.

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.

Ajoneuvojen CO₂-rajoja koskeviin EU-asetuksiin tulisi lisätä polttoaineiden Well-to-wheel -laskenta, joka ottaa huomioon muutkin kuin pakoputkipäästöt. Tämä linkittäisi ajoneuvojen energiatehokkuusvaatimukset ja uusiutuvien polttoaineiden hyödyntämisen sekä takaisi teknologianeutraalin ja tasapuolisen sääntely-ympäristön. Uusien ajoneuvojen keskimääräisten CO₂-päästörajojen edelleen kiristyessä autonvalmistajilla olisi enemmän joustoa ja keinoja tavoitteisiin pääsemiseksi tilanteessa, jossa vähäpäästöisten autojen (ml. sähköautot) osuus myydyistä ajoneuvoista ei olisi tarpeeksi suuri.

Kunnioittavasti,

Seppo Loikkanen

Yhteiskuntasuhdepäällikkö

Neste Oyj