

25.10.2023

Asia: HE 53/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot/Valtiopaivaasia/Sivut/HE_53+2023.aspx

Eduskunnan ympäristövaliokunnan pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa Neste Oyj esittää seuraavaa:

Sisältö:

1. Jakeluvelvoite oli ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi
2. Suomen taakanjakosektorin tavoitteet ovat aidosti vaarassa
3. Porvoon transformaatio: Nesteellä on potentiaalia olla globaali edelläkävijä toimialan muutoksessa
4. Ylitäytön täysimääräinen siirto 2024-2025
5. Tuotantoa ja kestäviä raaka-aineita on riittävästi
6. Suomen ajoneuvokanta uudistuu hitaasti - kestäviä uusiutuvia polttoaineita tarvitaan

1. Jakeluvelvoite on ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Fossiilisista polttoaineista on päästävä eroon. Jakeluvelvoitteen alentaminen ei ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä. Jakeluvelvoite on keskeisin liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

Jakeluvelvoitteen kehityspolusta on säädetty lakiin aina pitkäjänteisesti, vuosikymmeneksi kerralla, voimassa olevan lain mukaan vuoteen 2030 asti. Tämä on, viime vuoteen asti, luonut ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön investoinneille ja T&K&I -toiminnalle, ja siten myös tehnyt Suomesta edelläkävijän kestävien biopolttoaineiden kehityksessä ja tuotannossa.

Biokaasun tuotanto ja käyttö liikennepolttoaineena on esityksen mukaan lisääntynyt viime vuosina merkittävästi. Sähkölaitteiden merkitys on tällä hetkellä vähäinen, mutta Suomeen on rakenteilla ja suunnitteilla useita kyseisiä liikenteen polttoaineita tuottavia demonstraatiolaitoksia ja siten niiden merkitys kasvaa vuotta 2030 lähestyttäessä.

On kuitenkin todettava, että jakeluvelvoitteen alentaminen heikentää luottamusta jakeluvelvoitteen ja veloitetasojen pysyvyyteen ja siten kasvattaa alan investointiepävarmuutta.

25.10.2023

2. Suomen taakanjakosektorin tavoitteet aidosti vaarassa

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Vuonna 2022 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat yhteensä noin 9,8 miljoonaa CO₂ tonnia. Tämä oli taakanjakosektorin päästöistä noin 37 prosenttia ja kokonaispäästöistä noin 21 prosenttia.

EU:n 55-valmiuspaketin myötä Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto, työkoneet ja rakennusten erillislämmitys) päästövähennysvelvoite nousi 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (oli ennen 39 %). Tiukentuvien tavoitteiden saavuttamiseksi Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin päästöjä nopeammassa tahdissa, myös liikenteessä. Maankäytön ja metsätalouden hiilinieluistakaan Suomi ei saa sitä joustoapua, mitä aiemmin mm. edellisen hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa KAISUssa on suunniteltu. KAISUssa oli myös laskettu sen varaan, että edellisen hallituksen esityksen mukaisesti biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostettaisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 10 prosentin sijaan 30 prosenttia. Nämäkin asiat on otettava huomioon vuoteen 2030 asti ulottuvia päästövähennyslaskelmia tehdessä ja konkreettisista päästöjä vähentävistä toimenpiteistä päätettäessä.

Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa päästövähennyspolkua. Taakanjakoasetuksen mukaan veloitteen noudattamista tarkastellaan viisivuotisjaksoissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-23 jakeluveloitteen alentamisen myötä menetettyjä päästövähennyksiä ei kiritä takaisin, on ilmeinen riski, että liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteita ei saavuteta.

Saksa on jo joutunut ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa. Saksan toiminta toimii ennakkotapauksena ja pakottaa epäsuorasti muut EU-maat noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan asetettuja ilmastotavoitteita, eli ostamaan päästöoikeuksia muilta EU-jäseniltä, jos omat tavoitteet jäävät saavuttamatta. Taakanjakoasetuksen mukaan tulee vielä 8 %:n lisävelvoite seuraavalle vuodelle, jos tavoitteeseen ei pääse (eli kerrotaan päästötavoite 1,08:lla).

Suomen valtion ei ole viisasta ostaa päästövähennysyksiköitä markkinoilta, eli maksaa toisten maiden päästövähennyskeinoja, vaan luoda niilläkin varoilla investointeja ja työpaikkoja kotimaahan. Päästöoikeuksien lähivuosien määrästä ja hinnasta markkinoilla ei tällä hetkellä ole mitään takeita - puhumattakaan vuodesta 2032, jolloin kauden 2026-2030 päästövähennystavoite tulee täsmäyttää.

Lisäksi huomionarvoista on, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) kautta saadun rahoituksen ehtona on nimenomaisesti, että Suomi pysyy valitulla päästövähennyspolullaan. Suomi saa RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa.

3. Porvoon transformaatio: Nesteellä on potentiaalia olla globaali edelläkävijä toimialan muutoksessa

Neste kehittää strategiansa mukaisesti proaktiivisesti liiketoimintaansa ja on käynnistänyt strategisen selvityksen Porvoon jalostamonsa siirtymästä raakaöljyn jalostamisesta muihin raaka-aineisiin ja

25.10.2023

maailmanlaajuisesti johtavaksi uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen tuotantopaikaksi. Nesteen tavoitteena on saavuttaa koko yhtiön tasolla hiilineutraali tuotanto vuoteen 2035 mennessä.

Tavoiteltu transformaatio johtaisi raakaöljyn jalostamisen päättymiseen Porvoossa 2030-luvun puolivälissä. Muuttamalla jalostusyksiköitä uuteen käyttöön Neste tavoittelee merkittävää kasvua uusiutuvien ja kiertotaloustuotteiden tuotannossaan Porvoossa pitkän aikavälin kapasiteettipotentiaalin ollessa 2 - 4 miljoonaa tonnia vuodessa. Nämä muutokset tekisivät Nesteestä maailmanlaajuisen edelläkävijän fossiilisten polttoaineiden toimialan muutoksessa.

Suunnitellun laajuinen transformaatio tulisi vaatimaan merkittäviä investointeja tulevan vuosikymmenen aikana. Erilliset investointipäätökset tehtäisiin suunnittelun edetessä. Suunnitellusta muutoksesta riippumatta Neste varmistaa myös jatkossa fossiilisten polttoainetuotteiden saatavuuden asiakkailleen.

4. Ylitäytön täysimääräinen siirto 2024-2025

Neste toivoo, että esityksessä mahdollistettaisiin vuoden 2024 jakeluvelvoitteen ylitäytön täysimääräinen siirto vuoteen 2025, sillä toimiala on ehtinyt hankinnoissaan jo varautumaan voimassa olevan lainsäädännön velvoitetason nousuun 28 prosenttiin. Täysimittainen ylitäytön joustomahdollisuus mahdollistaisi jakeluvelvoitteen täytön optimoinnin kustannustehokkaasti.

Jakeluvelvoitelakia on lyhyessä ajassa muutettu monta kertaa, joten kaikki mahdolliset järjestelmän sisäiset joustokeinot lainsäädännön ennakoitavuuden nimissä perusteltua ottaa käyttöön.

5. 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

25.10.2023

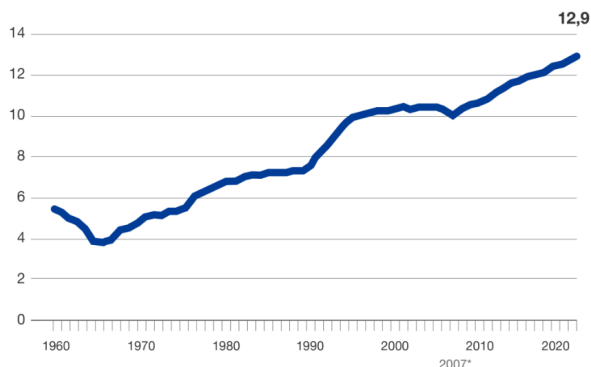
haastavammat raaka-aineet ovat mahdollisia biopolttoainekäytössä ja volyymikehitys on mahdollista myös tätä kautta.

6. Suomen ajoneuvokanta uudistuu hitaasti - uusiutuvia polttoaineita tarvitaan

Suomen ajoneuvokannan hidas uudistuminen on tosiasia. Henkilöautojen keskimääräisen romutusiän ollessa n. 22 vuotta, tänä vuonna ostettu auto voi olla liikenteessä vielä vuonna 2045. Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan autokannan kierto on hidastunut huomattavasti koronapandemian alusta lukien. Ensirekisteröintien määrän ennakoitaan jäävän poikkeuksellisen matalalle vuosina 2023-2028, mikä hidastaa liikenteen sähköistymistä. Ensirekisteröintien vähentyessä myös autokannasta poistuvien autojen määrä vähenee ja autokannan keski-ikä kasvaa entisestään. Olemassa olevan autokannan päästövähennyksiin ainoa nopea vaihtoehto on uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

Suomen autokanta vanhenee edelleen

Henkilöautojen keski-ikä
1960–2022



Ikätilasto sisältää kaikki liikennekäytössä olevat henkilöautot, myös museautot.
* Vuosien 1960–2006 tilasto kuvaa rekisterissä olevien autojen keski-ikää ja vuosien 2007–2022 luvut liikennekäytössä olevien autojen keski-ikää vuoden lopussa.

Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä
2000–2022



Lähteet: Trafi/liikennefakta.fi, Autoalan tiedotuskeskus, Tilastokeskus

NESTE

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.

Kunnioittavasti,

Mattias Hellström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj