

18.10.2021

Eduskunnan talousvaliokunnalle

Asia: U 59/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

<https://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiakirjat/U+59/2021>

Eduskunnan talousvaliokunnan 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. RED III:n jatkokäsittelyssä kiinnitettävä erityistä huomiota laajaan biopolttoaineiden raaka-ainepohjaan

Ehdotettu kasvihuonekaasupäästöintensiteetin vähennystavoite voi oikein toteutettuna edistää uusiutuvan energia käyttöä liikenteessä, mutta Neste on samaa mieltä Valtioneuvoston kanssa, että "jatkovalmistelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että keinot päästä tavoitteeseen säilyisivät jäsenvaltion harkinnassa". On tärkeä säilyttää jäsenmaiden mahdollisuus päättää, millä tavoin ne voivat saavuttaa sekä uudistetun RED-direktiivin että kiristyvät taakanjakoasetuksen päästövähennämälavoitteet: Esimerkiksi Suomessa voimassa oleva jakeluvelvoitemalli on ollut toimiva, selkeä ja ennakoitava.

Tärkeintä RED-direktiivin uudistamisen suhteen on se, **että kestävien biopolttoaineiden tuotannolle taataan riittävän laaja raaka-ainepohja**. Muutoin riittäviä päästöjen vähenemisiä 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.

RED III -ehdotuksessa on erittäin 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. Muutosehdotus luo suurta epävarmuutta nykyisten biopolttoaineiden raaka-aineiden käytettävyyteen ja siten aiheuttaa epävarmuutta tuleviin investointipäätöksiin. Näin ollen **Liitteen V laskentasäännön muutos tulisi poistaa.**

Toinen biopolttoaineiden raaka-aineisiin liittyvä puute on Liitteen IX B-osan 1,7 %:n katon säilyttäminen ja katon joustomahdollisuuden poisto. 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 ja kiittää tämän asian huomioimisesta Valtioneuvoston kannassa.**

Lisäksi on huomioitava, että RED III -ehdotuksen kasvihuonekaasupäästöintensiteetin laskentatapa kaipaa lähempää tarkastelua. Se ylipainottavaa epäloogisella tavalla uusiutuvan sähkön päästövähennemää antamalla sille lähes kaksinkertaisen painoarvon fossiiliseen vertailulukuun nähden ja toisaalta se kattaa myös raideliikenteen, joka on jo varsin pitkälle sähköistettyä. Näin aidot päästöjen vähenemät voivat jäädä saavuttamatta.

Liikenteen käyttövoimanäkymät ovat monimuotoiset ja kaikkia ratkaisuja tullaan tarvitsemaan ilmastotavoitteiden 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 soveltuvat polttomoottoriteknologiaan.

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 (bensini-, diesel-, hybridi- tai kaasuauto), ks. kuva liitteenä. Tarvitsemme kaikkia ratkaisuja liikenteen päästöjen vähentämisessä, ml. sähköajoneuvot, mutta vaikuttaa varsin selvältä, että **polttomoottorilla varustetut ajoneuvot ovat hallitsevassa asemassa vielä pitkään, varsinkin raskaan liikenteen puolella. Näiden ajoneuvojen päästöjen vähentäminen uusiutuvien polttoaineiden avulla on avainasemassa liikenteen päästövähennysten ja erityisesti 2030-tavoitteiden saavuttamisessa.**

Neste toivottaa tervetulleeksi liikenteelle ehdotetun sähköpolttoaineiden (RFNBO-polttoaineet, Power-to-X) alatavoitteen ja toivoo, että sähköpolttoaineiden päästöjen laskentasäännöt sekä kestävyyskriteerit julkaistaan pikaisesti. On tärkeää huomioida, että liikenteen alatavoite räätälöidään todelliseksi kannustimeksi **liikenteessä käytettäville** sähköpolttoaineille.

Neste toivottaa tervetulleeksi myös teollisuudelle esitetyn 50% RFNBO-vedyn tavoitteen. Tavoite pitäisi asettaa teollisuuden kanssa neuvotellen niin, että vuodelle 2030 asetetaan välitavoite ja 50%:n tavoite asetetaan esimerkiksi vuoteen 2035, jotta riittävä RFNBO-vedyn saatavuus varmistetaan.

Kunnioittavasti,

Mikael Ohlström

Yhteiskuntasuhdepäällikkö

Neste Oyj

--

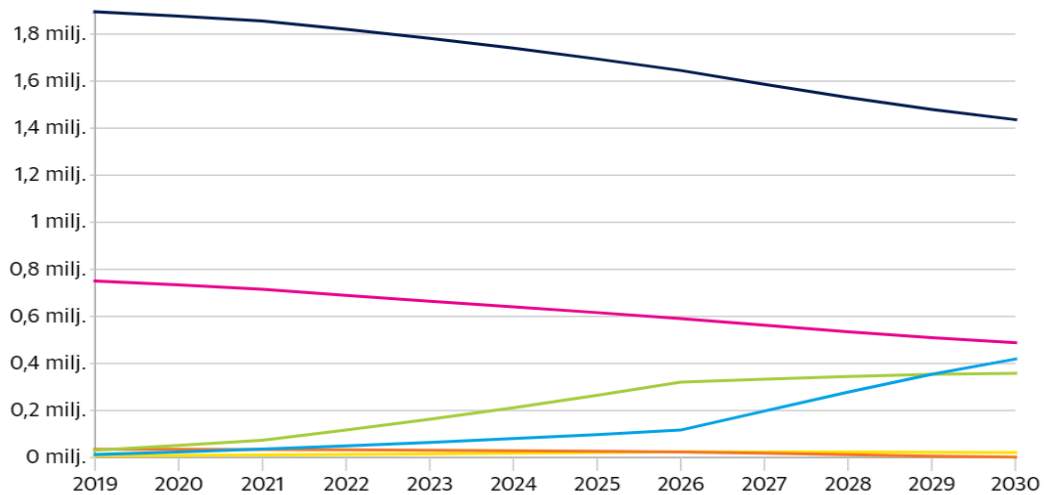
Liitekuva: Mallinnus autokannan käyttövoimien jakauman muutoksesta vuoteen 2030 (Verne, Tampereen yliopisto).

Kuvan lähde:

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

Sähköautot yleistyvät hitaasti

■ Benssiini ■ Diesel ■ Sähkö ■ Ladattava hybridi ■ Hybridi ■ Kaasu



KOONNUT: JUKKA HARJU / HS
LÄHDE: VERNE, TAMPEREEN YLIOPISTO

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.