

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Neste tukee kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää. Tarvitaan kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastomuutos saadaan pysäytettyä.

Kotimainen uusiutuvien polttoaineiden tuotanto lisää energiaomavaraisuutta ja parantaa näin ollen myös energian toimitus- ja huoltovarmuutta. Muun muassa metsäpohjaisia raaka-aineita hyödyntävien polttoaineteknologioiden kehittäminen ja kaupallistaminen tukee myös osaltaan energiaomavaraisuutta sekä toimitus- ja huoltovarmuutta.

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule rajoittaa.

Liikenne

Avovastaus

Jakeluvelvoite on ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Jakeluvelvoitteen useat muutokset viime vuosina heikentää luottamusta jakeluvelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen ja siten kasvattaa alan investointiepävarmuutta, eikä ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä. Jakeluvelvoite on keskeisin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

Jakeluvelvoitteen kehityspolku on aikaisemmin luonut ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön investoinneille ja T&K&I -toiminnalle, ja siten myös tehnyt Suomesta edelläkävijän kestävien biopolttoaineiden kehityksessä ja tuotannossa.

Jakeluvelvoitteeseen vuoden 2025 alussa lisätty uusiutuva liikennesähkö vaatisi jakeluvelvoitteen tason nostoa - ei laskua aiempaan verrattuna. Liikennesähkön edistäminen on Suomen ilmastosuunnitelmissa nähty jakeluvelvoitteen lisäisenä ja rinnakkaisena toimintana toinen toistaan täydentäen. Nykyinen jakeluvelvoitelaki sen sijaan tuo liikennesähkön korvaamaan biopolttoaineita, jolloin lisäsaavutukset ilmaston suhteen menetetään ja käytännössä nestemäisiä biopolttoaineita korvataan jatkossa nestemäsillä fossiilisilla polttoaineilla.

Neste jakaa KAISUn kuvaileman huolen toimenpidelinjauksista, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusennusteeseen verrattuna. KAISU:n listaamia linjauksia ovat mm. jakeluvelvoitteen nousun maltillistaminen, liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen (ilman velvoitetason nostamista), jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja jakeluvelvoitteen seuraamusmaksutasojen keventäminen.

Joustomekanismi tuo erikoisen elementin hiilensidontakeskusteluun ja päästöjen hinnoitteluun. EU:ssa ja Suomessa toimii jo nyt perinteinen ETS-päästökauppa sekä uutena on tulossa ETS2-päästökauppa, johon tieliikenteen ja rakennusten päästöt kuuluvat. Sekä ETS-päästökaupan että ETS2:n sisällä hiilidioksidipäästöille määrittyy markkinahinta. Kansallinen jakeluvelvoitteen joustomekanismi luo päällekkäisen hiilensidontaan tai hiilidioksidipäästöihin perustuvan markkinan, joka kuitenkin perustuu jakeluvelvoitteen energiaperusteiseen hinnoitteluun.

Suomen taakanjakosektorin tavoitteet aidosti vaarassa

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. 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 hiilinielustakaan Suomi ei saa sitä joustoapua, mitä aiemmin mm. edellisen hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa KAISUssa on suunniteltu. Tällä hetkellä vaikuttaa sen sijaan todennäköisemmältä, että Suomi ei yllä LULUCF-sektorin tavoitteisiin, joka johtaisi siihen, että Suomen taakanjakosektorin velvoite kasvaa entisestään.

Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa päästövähennyspolkua. Taakanjakoasetuksen mukaan veloitteen noudattamista tarkastellaan viisivuotiskausissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-24 jakeluvloitteen alentamisen myötä menetettyjä päästövähennyksiä ei kiritä takaisin, on ilmeinen riski, että liikenteen ja koko taakanjakosektorin 2030-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).

On huomioitava, että koska jokaisen EU-maan taakanjakosektorin päästötavoite on EU:n 55-valmiuspaketin myötä huomattavasti kiristynyt, ylimääräisten päästövähennysyksiköiden ostaminen saattaa olla hankalaa, ellei mahdotonta. Toisaalta Suomen valtion ei tule 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.

Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman tavoite saattaa johtaa tulonmenetyksiin

Jakeluvloitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta myös Suomen elpymis- ja palautumistukivälineestä saataviin maksatuksiin. Lausuntoversio muistuttaa, että liikenteen päästövähennysten osalta on huomioitava, että tavoite päästöjen puolittamisesta on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Toimet liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä on koottu valtioneuvoston periaatepäätökseen (05/2021) kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Tämä nk. Fossiilittoman liikenteen tiekartta on yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan kuuluvista uudistuksista, joiden toteuttamisesta raportoidaan EU:n RRF-rahoituksen maksatuspyynnöissä. Mikäli liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolitu, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys RRF-rahoituksessa.

Tuotantoa ja kestäviä raaka-aineita on riittävästi

Kestäviä raaka-aineita uusiutuvan dieselin nykyiseen ja rakenteilla tai suunnitteilla olevaan tuotantoon on riittävästi. Raaka-aine hankinta, ml. niiden riittävyys ja hyväksyttävyys on tietenkin hyvin keskeisessä roolissa, kun näin merkittäviä investointipäätöksiä tehdään.

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 biopolttoaine käytössä ja volyymikehitys on mahdollista myös tätä kautta.

Suomen ajoneuvokanta uudistuu hitaasti - uusiutuvia polttoaineita tarvitaan

Suomen ajoneuvokannan hidas uudistuminen on tosiasia. Henkilöautojen keskimääräisen romutus- iän ollessa 22,8 vuotta, tänä vuonna ostettu uusi auto voi olla liikenteessä vielä vuoden 2045 jälkeen. 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.

Autokannan sähköistyminen on edennyt oletettua hitaammin ja tavoitteen saavuttaminen edellyttäisi noin 80 000 uuden täyssähköauton myyntiä vuosittain. Määrä vastaisi noin 2/3 osaa vuosittain ensirekisteröitävistä uusista ja käytettynä maahantuoduista autoista, mikä edellyttäisi sähköautojen myyntiosuuden kaksinkertaistumista. Perusennusteen mukaisen sähköistymistavoitteen saavuttaminen on epätodennäköistä autokannan nykyisellä uusiutumisvauhdilla.

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

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Biopolttoöljyn jakeluvelvoite

Lämmityspuolella kevyen polttoöljyn jakeluvelvoitteen nostaminen 15 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä auttaisi vähentämään fossiilisen lämmitysöljyn käyttöä jäljellä olevissa öljylämmitteisissä rakennuksissa.

Biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen tavoitteena on korvata erityisesti erillislämmityksessä ja työkoneissa käytettävää kevyttä polttoöljyä biopolttoöljyllä. Laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä edellyttää, että kevyen polttoöljyn jakelija toimittaa biopolttoöljyä kulutukseen tietyn osuuden verran. Vuonna 2025 osuuden tulee olla vähintään 7 % kasvaen prosenttiyksiköllä vuodessa vuoteen 2028 asti, josta lähtien velvoite on 10 %. Lausunnoille tullut KAISU ehdottaa, että biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostetaan vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 15 prosenttia.

Neste pitää nostoa perusteltuna, jotta Suomi pystyy saavuttamaan EU:n taakanjakoasetuksessa Suomelle asetetut kunnianhimoiset vuosittaiset päästökiintiöt.

Työkoneet

Avovastaus

Työkoneiden kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2023 olivat 2,4 Mt CO₂-ekv., joka oli noin 6 % Suomen kokonaispäästöistä ja 9 % taakanjakosektorin päästöistä. Työkoneiden päästöt ovat pysyneet viime vuosina suurin piirtein samalla tasolla. Työkoneiden päästöistä 46 % syntyi teollisuudessa, 12 % palvelusektorilta, 35 % maa- ja metsätalouden työkoneista ja 7 % kotitalouksien työkoneista.

Työkoneisiin kuuluu hyvin erilaisiin käyttötarkoituksiin tarkoitettuja laitteita järeistä kaivinkoneista, tiehöylyistä ja maa- ja metsätalouden työkoneista trukkeihin, mönkijöihin ja ruohonleikkureihin. Valtaosa Suomen työkoneiden kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin dieselkäyttövoimalla toimivista työkoneista. Työkoneiden polttoainehuolto perustuu usein operaattoreiden omiin (pieniin) polttoainesäiliöihin, mikä rajoittaa kaasumaisten polttoaineiden ja/tai akkusähköön käyttömahdollisuuksia esimerkiksi työmailla, metsäkoneissa ja maataloudessa. Vaihtoehtoihin perustuvien työkoneiden ensirekisteröinnit ovat lisääntyneet viime vuosina, mutta siirtymä nolla- ja vähäpäästöisiin työkoneisiin on edennyt kuitenkin verrattain hitaasti.

Biopolttoöljyn jakeluvelvoite

Biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen tavoitteena on korvata erityisesti erillislämmityksessä ja työkoneissa käytettävää kevyttä polttoöljyä biopolttoöljyllä. Laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä edellyttää, että kevyen polttoöljyn jakelija toimittaa biopolttoöljyä kulutukseen tietyn osuuden verran. Vuonna 2025 osuuden tulee olla vähintään 7 % kasvaen prosenttiyksiköllä vuodessa vuoteen 2028 asti, josta lähtien velvoite on 10 %. Lausunnoille tullut KAISU ehdottaa, että biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostetaan vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 15 prosenttia. Lausuntoversio alleviivaa, että työkoneiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta tämä olisi merkittävin yksittäinen toimi vuoteen 2030 mennessä.

Neste pitää nostoa perusteltuna, jotta Suomi pystyy saavuttamaan EU:n taakanjakoasetuksessa Suomelle asetetut kunnianhimoiset vuosittaiset päästökiintiöt.

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

Energia- ja ilmastostrategian linjauksen mukaan Suomessa tulisi olla 2035 mennessä valtakunnallisesti laajasti kattava vetymarkkina. Tähän liittyen haluamme korostaa, että puhtaan vedyn ja sähköpolttoaineiden valmistus on kustannuksiltaan kalliimpaa kuin fossiilisten vaihtoehtojen, minkä vuoksi vedyn markkinakehitys vaatii konkreettisia teollisuuspoliittisia toimia (kannustimia sekä velvoittavaa, kysyntää ohjaavaa lainsäädäntöä). Teollisuus on tänä päivänä, kuin myös tulevaisuudessa, merkittävimpiä vedyn käyttökohteita. Puhtaan vedyn käytöllä jalostamon prosesseissa on merkittävää olemassa olevaa käyttöpotentiaalia, Porvoon jalostamon ollessa Suomen suurin vedynkäyttäjä tänä päivänä (yli 80 % koko Suomen vedyn käytöstä). Korvaamalla fossiilisista raaka-aineista valmistettua vetyä uusiutuvalla vedyllä jalostamon prosesseissa voidaan vähentää tehokkaasti hiilidioksidipäästöjä. Päästöjen vähentämisen ja teollisuuden uudistumisen kannalta on keskeistä, että poliittisilla toimilla luodaan kannustimia jotka tukevat laajamittaista siirtymistä puhtaan vedyn käyttöön jalostamalla, huomioiden vaikutukset teollisuuden kilpailukykyyn.

Toimialojen vähähiilitiekarttojen mukaan teollisuuden sähkönkulutus tulee jopa kaksinkertaistumaan ja tarkoittaisi yli 50 prosentin kasvua Suomen sähkönkulutuksessa 2050 mennessä. Tämä on otettava huomioon sähköverkkojen suunnittelussa ja vahvistamisessa nopeasti kasvavaan tarpeeseen.

Lainsäädännössä, kuten päivityksessä olevassa teollisuuspäästödirektiivissä (IED2), ei tule asettaa sitovia energiatehokkuusvaatimuksia, mikä uhkaisi romuttaa nykyisen hyväksi havaitun energiatehokkuussopimustoiminnan.

Lupamenettelyt

On kannatettavaa, että vihreän siirtymän investointien lupamenettelyjä vauhditetaan voimavaroja lisäämällä lupaviranomaisiin (AVI, ELY, TUKES), mutta toisaalta tällainen hankkeiden priorisointi ei saa johtaa muiden hankkeiden lupamenettelyjen hidastumiseen entisestään.

Nopeutetun lupakäsittelyn hankkeiksi tulee hyväksyä myös teollisuuden vihreän siirtymän hankkeita. Lisäksi tarpeettomia YVA-menettelyjä tulisi välttää (esim. ilmastolle myönteiset investoinnit yvatulla teollisuusalueella).

Kaikkien investointien lupakäsittelyn enimmäiskestoksi tulisi asettaa 12 kuukautta ja karsia valituskierrokset yhteen. Jos tämän lisäksi halutaan joitain tiettyjä vihreän siirtymän hankkeita asettaa etusijalle, voisi niiden osalta pyrkiä 6-8 kuukauden käsittelyaikaan (esim. tuulivoimatuotanto).

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

Verot, tuet ja T&K&I

Suomessa on käytössä hyväksi havaittu hiilidioksidi- ja ympäristöperusteinen valmisteverotus.

Tulossa olevan ammattidieselin veroratkaisun yhdistämistä myös korkeaseoksisten biopolttoaineiden (HVO100) käyttöön tulisi harkita.

Tutkimus ja innovointi ovat keskeisiä hiilineutraalin talouden ja puhtaan siirtymän mahdollistajia. On tärkeää, että politiikkatoimilla tuetaan pitkäjänteisesti puhdasta siirtymää ja sitä toteuttavia yrityksiä.

Varmistaakseen suomalaisen teollisuuden kilpailukyvyn ja edelläkävijyyden on olennaista tukea sen markkinaehtoista transformaatiota. Tähän tarvitaan kustannustehokkaiden ratkaisujen tutkimus- ja kehitystyöhön (T&K) sekä pilotointiin suunnattua rahoitusta. T&K&I-tukitason ylläpitäminen on elintärkeää jatkuvan uudistumisen kannalta. Olisi hyödyllistä, jos eri tukimekanismeja voitaisiin yhdistellä suurissa investoinneissa, ja yrityksiä tulisi tukea tässä

Veturitukiohjelma on toiminut hyvin suurille yrityksille, mutta sen jatkuvan kasvun vaatimus on haasteellinen. Tukiohjelmissa tulisi jatkossa huomioida myös olemassaolevien teollisuusalueiden uudistuminen ja kilpailukyvyn tukeminen, mikä koskee myös suuria yrityksiä. Lisäksi uusien ja uudistavien investointien (kuten energiatuet) tukien on jatkuttava.

Kotimaiset raaka-aineet (kuten puupohjaiset jätteet ja tähteet sekä mäntyöljypiki) tulisi ottaa paremmin hyödyksi sähkön ja hiilidioksidin lisäksi. Teollisuuden tarvitseman yhteiskäyttöisen infrastruktuurin (esim. sähkö ja kaasut) mahdollistaminen on myös tärkeää.

6.3.6 Biotalous

Biotalous käsittelevässä osiossa viitataan vuoden 2022 Biotalousstrategiaan sekä vuoden 2025 lopussa julkaistavaan EU:n päivitettyyn Biotalousstrategiaan. Metsäteollisuus on jo nyt huolissaan

kuoren ja sahanpurun tulevaisuuden kysynnästä. Pienentyvä biomassan tarve tulee vaikuttamaan myös nuorten metsien hoitohalukkuuteen sekä lisääntyneen kausiluonteisuuden kautta metsien hoidon ja biomassan hankinnan resurssi- ja työvoimatarjontaan.

Peltojen ja varsinkin metsien biomassassa on keskeinen Suomen biotalouden voimavara. Seuraavassa biotalousstrategian päivityksessä tulisi ottaa vahvasti huomioon biomassan kysynnässä tapahtuvat muutokset ja esittää konkreettisia toimia, joilla edistää poltosta vapautuvaa biomassaa hyödyntävää uudistavaa liiketoimintaa, kuten edistyneiden uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa, ja vähentää riippuvuutta uusiutumattomista raaka-aineista.

Hellström Mattias
Neste Oyj