

Asia: VN/34422/2021

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Työ- ja elinkeinoministeriön pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa Neste Oyj lausuu seuraavaa:

Jakeluvaikeus on tärkeä osa Suomen ilmastopolitiikkaa

Jakeluvaikeus on keskeisin liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Esityksen mukaan vuonna 2020 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä noin 95 prosenttia syntyi tieliikenteessä, josta noin 53 prosenttia oli henkilöautojen päästöjä.

Suomen hallituksen tavoitteena on puolittaa tieliikenteen päästöt jo vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Tämän lisäksi EU:n 55-valmiuspaketin myötä Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto, työkoneet ja rakennusten erillislämmitys) päästövähennysvelvoite on nousemassa 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (nyt 39 %). Tiukkenevien tavoitteiden saavuttamiseksi Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin päästöjä entistä nopeammassa tahdissa, myös liikenteessä.

Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa vuosittaista päästövähennyspolkua, joten kyse ei ole ainoastaan vuoden 2030 tavoitteesta. Suomea sitoo edelleen myös ns. polttoaineiden

laatudirektiivin (FQD) kasvihuonekaasuintensiteetin kuuden prosentin vähentämisvelvoite. Energiavirasto valvoo vähentämisvelvoitteen noudattamista.

Jakeluelvoitteen kehityspolusta on säädetty lakiin aina pitkäjänteisesti, vuosikymmeneksi kerralla, ensin vuodesta 2010 vuoteen 2020, ja voimassa olevan lain mukaan vuoteen 2030 asti. Tämä on luonut erittäin ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön investoinneille ja T&K&I -toiminnalle, ja siten 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 lähestyessä.

Jakeluelvoite nousemassa 34 prosenttiin vuonna 2030

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa, keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa ja ilmasto- ja energiastrategian luonnoksessa on kirjauksia, joissa jakeluelvoitetta ehdotettiin korotettavaksi 30 prosentista 34 prosenttiin, koska jakeluelvoitteeseen sisällytettiin myös biokaasu vuoden 2022 alusta ja sähköpolttoaineet vuodesta 2023 alkaen. Pidämme tärkeänä, että hallitus piti kiinni tästä päätöksestä, ja että vuosina 2022 ja 2023 menetetyt päästövähennykset katetaan jakeluelvoitteen korotuksilla myöhemmin vuosina. Kannatamme myös jakeluelvoitteen ylittämistä koskevan sääntelyn lieventämistä väliaikaisesti myös vuoden 2023 osalta.

On kuitenkin selvää, että jakeluelvoitteen alentaminen heikentää luottamusta jakeluelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen ja siten kasvattaa alan investointiepävarmuutta. Suomi on ollut Ruotsin ja Norjan ohella johtavia maita kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden ja jakeluelvoitteiden asettamisessa. Jakeluelvoitteen väliaikainenkin alentaminen Suomessa antaa kyseenalaisen signaalin EU:n suuntaan juuri, kun 55-valmiuspaketin lakiesityksistä käydään neuvotteluja EU:n toimielimissä. On myös todettava, että jakeluelvoitteen alentaminen ei ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä.

Kapasiteettia ja kestäviä raaka-aineita on riittävästi

Ukrainan sodan seurauksena muusta kuin venäläisestä raakaöljystä tehdystä dieselistä tai Venäjällä jalostetusta dieselistä on kova kysyntä, mikä vaikeuttaa entisestäänkin tulevaisuuden pumppuhintojen arvioimista. Neste ei kuitenkaan ole havainnut uusiutuvien polttoaineiden osalta tuotannon pullonkauloja. Uusiutuvan dieselin globaali saatavuus on ollut tasapainossa globaaliin kysyntään nähden, ja saatavilla olevien kolmansien osapuolten (esim. AFRYn) raporttien sekä

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 on tällä hetkellä noin 3,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Nesteen käynnissä oleva Singaporen jalostamon laajennusprojekti sekä vielä toteutumistaan odottava yhteisyritys Marathonin kanssa Martinezissa, Kaliforniassa, kasvattavat uusiutuvien tuotteiden kokonaiskapasiteetin 5,5 miljoonaan tonniin vuoden 2023 loppuun mennessä. 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 hyväksyttävyyys 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 parantaakseen esimerkiksi prosessi- ja esikäsitteilyteknologioita, jotta haastavammat raaka-aineet ovat mahdollisia biopolttoainekäytössä ja volyymikehitys on mahdollista myös tätä kautta.

Suomen ajoneuvokanta uudistuu hitaasti - vähähiilisiä polttoaineita tarvitaan

Suomen ajoneuvokannan hidaskäyttö on tosiasia. Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien mukaan 22 vuotta. Tämä tarkoittaa, että tänä vuonna ostettu auto voi olla liikenteessä vielä vuonna 2044. Samanaikaisesti uusien henkilöautojen ensirekisteröintien määrä on ainakin hetkellisesti vähentynyt, joten ajoneuvojen keski-ikä on kasvusuunnassa. Olemassa olevan autokannan päästövähennyksiin ainoa nopea vaihtoehto on uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

Erityisesti raskaalla liikenteellä on rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina - sillä erotuksella että biokaasu vaatii uutta moottoriteknologiaa ja investointeja uuteen jakeluinfrastruktuuriin, kun taas uusiutuva diesel sopii suoraan nykyisiin ajoneuvoihin ja jakelu onnistuu nykyisellä jakeluinfrastruktuurilla.

Yhteisprosessointi lisää uusiutuvien raaka-aineiden osuutta Porvoon jalostamolla

Nesteen tavoitteena on tehdä Porvoon jalostamosta Euroopan vastuullisin vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa koko yhtiön tasolla hiilineutraali tuotanto vuoteen 2035 mennessä. Neste on edelläkävijä uusiutuvien raaka-aineiden jalostamisessa eri käyttökohteisiin ja jatkamme työtämme laajentamalla uusiutuvien raaka-aineiden hankintaa yhä vaativammista lähteistä ja niiden prosessointia korkeamman jalostusasteen tuotteisiin.

Osana tätä työtä Porvoon jalostamomme aloittaa vuoden 2022 aikana uusiutuvien raaka-aineiden syötön usealle eri prosessointiyksikölle korvaten asteittain fossiilisen raakaöljyn käyttöä. Nämä ns. yhteisprosessointihankkeet laajenevat vuoden 2023 aikana siten, että Porvoon jalostamon kaikissa tuotteissa on kasvava osuus uusiutuvaa energiaa.

Yhteisprosessoinnin myötä Nesteen Porvoon jalostamon vuonna 2023 tuottamassa polttoöljyssä uusiutuvan komponentin osuus on isompi kuin mitä biopolttoöljyn jakeluelvoite sinä vuonna vaatii. Tämä johtaa tilanteeseen, jossa Neste joutuisi viemään yhteisprosessoitua, osittain uusiutuvaa polttoöljyä, Suomen ulkopuolelle myytäväksi ja vastaavasti toisi fossiilista polttoöljyä Suomen asiakkaiden käyttöön. Tämänkaltainen rahti lisää päästöjä ja on Suomen kansallisen edun kannalta epäedullista, esimerkiksi nostaa rahtikustannuksia ja satamien ruuhkaisuutta.

Jakeluelvoitelain päivittämisen yhteydessä toivomme lainsäätäjän harkitsevan nykyistä joustavampia biopolttoöljyn ja tieliikenteen jakeluelvoitteiden täyttömalleja (ristiintäyttö), jotka tukisivat hiilineutraalin tuotantotavoittemme edellyttämien yhteisprosessointihankkeiden edistämistä, sekä kustannustehokasta toimitusketjua asiakkaillemme.

Hellström Mattias
Neste Oyj