

8.9.2024

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma: VN/31178/2023

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposallid=bbccb25e-7e1c-4236-bd36-a9c3267d53c2>

Liikenne- ja viestintäministeriön pyydettyä lausuntoa otsikon asiassa Neste Oyj lausuu seuraavaa:

YLEISTÄ

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat vuonna 2023 yhteensä noin 9,3 Mt CO₂-ekv, mikä on noin 37 % taakanjakosektorin päästöistä ja noin 23 % kokonaispäästöistä. Tavoitteena on, että liikenteen päästöt vähenevät 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

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 hiilinieluisuutakaan 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 jakeluvaihtoehtoa nostettaisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvaihtoehto 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 viisivuotiskausissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-23 jakeluvaihtoehtoa 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 kuitenkin 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 ole viisastakaan ostaa päästövähennysyksiköitä markkinoilta, eli maksaa toisten maiden päästövähennyskeinoja, vaan luoda niilläkin varoilla investointeja ja työpaikkoja kotimaahan. Päästöoikeuksien lähivuosien määrästä ja

8.9.2024

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.

TIELIIKENNE

Kannatamme markkinalähtöisyyttä infrastruktuurin synnyttämisessä. On kuitenkin huomattava, että jakeluinfran tavoitteiden saavuttaminen, erityisesti raskaan liikenteen sähkölatausasemien sekä vedyn jakeluasemien osalta, vaatii erittäin suuria investointeja. Investoinnit ovat arviomme mukaan hyvin etupainotteisia verrattuna liikenteessä olevan kaluston määrään. Joustojen hyödyntäminen on kannatettavaa, sillä ne osaltaan helpottavat investointitarvetta. EU:n tuki-instrumentteja on käytettävä infrastruktuurin rakentamisessa.

Uusi infrastruktuuri vaatii myös huomattavat määrät maata, joka on huomioitava kuntien ja kaupunkien kaavoituksessa. Maata vaaditaan olevien liikenneasemien läheisyydestä, levähdyspaikoilla sekä täysin uusista sijainneista. Raskaan liikenteen sähkölatausasemien tilavaatimukset ovat moninkertaiset verrattuna kevyen liikenteen latausasemiin.

RAUTATIELIIKENNE

Kevyen polttoöljyn jakeluelvoite rautatieliikenteessä auttaa rautatieliikenteen fossiilipäästöjen pienentämisessä niiltä osin, kuin rataverkkoa ei ole sähköistetty. Vuonna 2021 kevyen polttoöljyn jakeluelvoitteen taso oli 3% ja 2024 jo 6%. Nykyisen lain mukaan jakeluelvoite on vuonna 2028, ja siitä eteenpäin, 10%. Jakeluelvoitteen nostaminen tukee osaltaan myös rautatieliikenteen fossiilipäästöjen pienentämistä.

LENTOLIIKENNE

Ilmailuala pyrkii saavuttamaan nettonollapäästöt vuoteen 2050 mennessä. Samaan aikaan matkustajalentoliikenteen ja rahdin ennustetun kasvun myötä lentokoneiden päästöjen kasvun odotetaan kasvavan lähivuosina. Näiden päästöjen vähentäminen on valtava haaste. Monet ratkaisut fossiilisille polttoaineille, kuten vety tai sähköistäminen, eivät ole ilmailualalla vielä laajalti käytössä. Uusiutuva lentopolttoaine (SAF) on turvallinen ja vastuullisempi vaihtoehto fossiiliselle lentopolttoaineelle.

Kunnioitavasti,

Mattias Hellström
Public Affairs, Neste Oyj
mattias.hellstrom@neste.com