

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Neste Oyj kiittää mahdollisuudesta lausua aiheesta Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä ja esittää seuraavaa:

#### Yleistä

Suomen tavoitteena olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Vastaavasti EU:n tasolla on 2020 asetettu tavoitteeksi 55 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennykset vuoteen 2030 mennessä. Liikenne edustaa noin viidesosaa kasvihuonekaasupäästöistä. Siksi on tärkeää, että liikenteessä otetaan käyttöön vaikuttavia ja kustannustehokkaita toimia päästöjen vähentämiseksi.

Tiekartan toimenpidevalikoiman laajuus ja moniulotteisuus kuvastaa hyvin sitä, että kaikki keinot ovat tarpeen päästövähennyksiin pyrittäessä.

Uusiutuvat polttoaineet kantavat liikenteen päästövähennyksistä noin puolet

Uusiutuville polttoaineilla on keskeinen rooli liikenteen ilmastopäästöjen vähentämisessä. Nykyinen tieliikenteen biopolttoaineiden jakeluelvoite on osoittautunut tehokkaaksi ja varmaksi keinoksi liikenteen päästöjen vähentämisessä. Tiekartta toteaa jakeluelvoitteen keskeisen merkityksen ja laskee sillä saatavat päästövähennykset mukaan perusennusteeseen. Nesteen arvion mukaan jopa puolet tarvittavasta 50 prosentin päästövähennyksestä hoituu jakeluelvoitteen avulla.

Jakeluelvoite on laissa oleva vaade, joka polttoaineen jakelijoiden tulee täyttää. Tästä syystä se tarjoaa ennustettavan ja varmuudella myös toteutuvan keinon päästövähennykseen. Laki nyky muodossaan tarkoittaa, että vuonna 2030 jo lähes joka kolmas kilometri ajetaan uusiutuville polttoaineilla. Tilastokeskuksen mukaan jakeluelvoitteella on sen voimassaolon aikana jo vähennetty yli 10 miljoonaa tonnia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Jakeluelvoitteen nosto tarjoaa myös tulevaisuudessa tehokkaan ja toimivan keinon Suomen tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi halutussa aikataulussa. Tiekartta ehdottaa jakeluelvoitteen nostoa 30 %:sta 34 %:iin samalla kun biokaasu lisätään veloitteeseen. Neljän prosenttiyksikön nosto vastaisi laskennallista biokaasun määrää vuonna 2030. Myös jakeluelvoitteen nosto 40 %:iin on kirjattu tiekarttaan. Pidämme näitä tavoitteita kannatettavina.

Mainittakoon, että Ruotsissa on lausunnolla lakiesitys, joka vaatii jakeluelvollisia vähentämään tieliikenteessä jakelemiensa polttoaineiden hiilidioksidi-intensiteettiä sekoittamalla niihin uusiutuvia polttoaineita siten, että dieselissä vähenemä on 65,7 % ja bensiinissä 28 % vuonna 2030. Mikäli biopolttoaineiden aikaansaama hiilidioksidivähennys olisi 90 % verrattuna fossiiliseen verrokkiin, olisi biopolttoaineiden osuus dieselissä yli 72 % vuonna 2030. Tämän valossa fossiilisen liikenteen tiekartassa mainittu mahdollinen nosto esimerkiksi 40 prosenttiin ei vaikuta erityisen kunnianhimoiselta.

Mikäli ajoneuvojen energiatehokkuus ja henkilöautokannan sähköistyminen päästöttömän sähkön avulla etenee odotetulla tavalla tällä vuosikymmenellä, ja siten liikenteeseen jaeltujen fossiilisten polttoaineiden määrä vähenee, tarvitaan tietyn uusiutuvien polttoaineiden prosenttiosuuden saavuttamiseen vähemmän biopolttoaineita. Matkalla fossiilittomaan tieliikenteeseen prosenttiosuuden pitäisi nousta. Tiekartan näkymässä vuoden 2030 tuolle puolelle, politiikkaskenaario kuvaakin bio-osuuden lisääntyvän sitä mukaa, kun nestemäisen polttoaineen kokonaiskulutuksen ennustetaan laskevan. Näin fyysisen biotuotteen määrä pysyisi jotakuinkin vuoden 2030 energiamäärässä, mutta prosenttiosuus nousisi, päättyen 100 prosenttiin vuonna 2045.

Luonnoksen liitteessä oli laskettu vaikutusarvioita eri tiekartan toimille. Laskelmissa oli mukana biokaasun lisääminen jakeluelvoitteeseen, muttei jakeluelvoitteen muuta nostoa, esim. 40 %:iin. Eri vaihtoehtojen vertailu kustannustehokkuuden ja saavutetun päästövähennyksen suhteen olisi kiinnostavaa nähdä.

Uusiutuvien tuotteiden kehitystoiminnassa keskeistä on laajentaa raaka-ainepohjaa. Nesteen näkemyksen mukaan kestäviä raaka-aineita tulee olemaan riittävästi käytettävissä. Jätteiden ja tähteiden laajeneva käyttö, skaalautuvien raaka-aineiden, kuten levien, tutkimustyö ja ns. sähköpolttoaineet (Power-to-X) ovat kaikki voimakkaassa kehitysvaiheessa. Suomella on uusiutuvien polttoaineiden alalla merkittävää osaamista ja edelläkävijyyttä, joka tulisi ottaa huomioon toimia suunniteltaessa.

Vaikka nyt lausunnolla oleva tiekartta käsittelee pääosin tieliikennettä, muistutamme hallitusohjelman tavoitteesta lentoliikenteen jakeluvoitteesta. Pidämme tärkeänä, että myös lentoliikenteessä toteutetaan päästövähennyksiä.

### Ajoneuvokannan kehittyminen

Tiekartan tueksi tehdyistä "perusennuste" ja "politiikkaskenaario" selvityksistä käy hyvin ilmi se tosiseikka, että kaikissa tapauksissa nestemäisiä polttoaineita käyttävien ajoneuvojen osuus tulee olemaan hallitseva vielä pitkään. Kunnianhimoisemmassa politiikkaskenaariossa vuonna 2030 2,7 miljoonasta henkilöautosta 2,2 miljoona käyttää kokonaan tai osin nestemäisiä polttoaineita. Käytettynä maahantuotavien autojen suuri lukumäärä näkyy osaltaan näissä luvuissa. Kuorma-autoista 95 prosenttia käyttäisi nestemäisiä polttoaineita vuonna 2030. Jakeluvoitteen idea on lisätä nestemäisen polttoaineen biopitoisuutta, jolloin päästövähennys toteutuu koko ajoneuvokannassa, eikä ole riippuvainen ajoneuvokannan uudistumiseen liittyvistä epävarmuuksista.

### Verokeinot

Tiekartta käsittelee verotukseen liittyvää ohjausta varsin rajoitetusti. Syynä lienee se, että liikenteen verotuksen uudistamista pohtivan työryhmän raporttia odotetaan tänä keväänä.

Energiasisältöön ja hiilidioksidiin perustuvan polttonesteiden valmisteveromallin säilyttäminen on järkevää ja mahdollistaa myös päästöohjauvuuden jyrkentämisen itse veromallin perusteita muuttamatta. Tällöin korotus tulisi kohdistaa hiilidioksidikomponenttiin. Laskennallinen CO<sub>2</sub>-päästötonnin hinta on veromallissa nykyisin 77 €/tCO<sub>2</sub>. CO<sub>2</sub>-veroa korotettaessa veron nousu kohdistuu täysimääräisesti fossiilisiin polttoaineisiin, puolitettuna kestäviin uusiutuviin polttoaineisiin ja ei lainkaan jäte-, tähde- tai lignoselluloosapohjaisiin uusiutuviin polttoaineisiin. Tähänastisissa tasokorotuksissa on ollut käytäntönä nostaa sekä energiasisältöveroa että hiilidioksidiveroa vaihtelevissa suhteissa.

Verotuksen voimakkaan ohjausvaikutuksen huomioonottaen tulisi selvittää, voitaisiinko liikenteen päästövähennemää nopeuttaa vähähiilisten polttoaineiden valmisteverottomuudella. Ruotsissa on käytössä malli, jossa puhtaat ja korkeasekoitteiset uusiutuvat polttoaineet ovat kokonaan vapaita valmisteverosta silloin kun ne myydään jakeluvelvoitteen ulkopuolella (=lisäksi). Näitä ovat mm.HVO100 (kuten Neste MY uusiutuva diesel), E85 bensiini ja B100 diesel. Valmisteverovapautus sisältää myös vapauden EU-minimiverosta. Ruotsi on saanut malliinsa toistuvasti EU:n valtioneuvoston. Osin tämän kannusteen myötä Ruotsi on EU-alueen selkeästi johtava maa uusiutuvien polttoaineiden osuudessa liikenteessä.

#### EU:n Green Dealin vaikutukset

Euroopan Unioni kiristi ilmastotavoitteitaan ennen vuodenvaihdetta. Tämä laukaisi useimpien ilmastoaiheisten EU-säädösten päivitystarpeen. Tiekartan ehdotuksissa jäädytettiin osin odottamaan tämän paketin tarkempaa sisältöä. Suomen tulisi edistää ratkaisuja, joissa nykyinen säädösrakenne, kuten ETS, REDII, ja taakanjakoasetus säilytettäisiin, mutta säädöksiä muutettaisiin tavoitelukuja tiukentamalla. Emme katso järkeväksi ulottaa ETS:n päästökauppasääntelyä tieliikenteeseen. Päästöoikeuden ennustettu hintakehitys ei riitä ohjaamaan liikennettä päästövähennyksiin. Jos päästöoikeuden hinta nousisi liikenteen vähennyksiä ohjaavalle tasolle, olisi tällä haitallisia vaikutuksia muulle elinkeinoelämälle.

#### Muut huomiot

Liikenteen käyttövoimanäkymät ovat monimuotoiset ja kaikkia ratkaisuja tullaan tarvitsemaan tavoitteen edistämiseksi. Polttomoottoriteknologia mahdollistaa monenlaisten vähähiilisten polttoaineiden käytön. Lisäksi nestemäinen polttoaine mahdollistaa pitkän toimintamatkan yhdellä tankkauksella. Päästöjen kannalta merkitystä on sillä, käytetäänkö uusiutuvaa vai fossiilista polttoainetta. Uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu käyvät kaikki polttomoottoriin ja vaikuttavat omalta osaltaan päästöjen vähenemiseen. Lisäksi monet tulevaisuuden ns. sähköpolttoaineet (PtX: Power-to-X) vaativat myös polttomoottoriteknologian. Liikenteen sähköistymisen rinnalla tarvitaan jokainen näistä keinoista, jotta päästöjä saadaan vähennettyä tavoitteiden mukaisesti. Siksi polttomoottorien kieltäminen ei ajaisi asiaa tarkoituksenmukaisesti.

Ajoneuvojen CO<sub>2</sub>-rajoja koskeviin EU-asetuksiin tulisi lisätä polttoaineiden elinkaaren aikaisen päästön huomioon ottava ns Well-to-wheel -laskenta, joka ottaa huomioon muutkin kuin pakoputkipäästöt. Tämä linkittäisi ajoneuvojen energiatehokkuusvaatimukset ja uusiutuvien polttoaineiden hyödyntämisen sekä takaisi teknologianeutraalin ja tasapuolisen sääntely-

ympäristön. Uusien ajoneuvojen CO<sub>2</sub>-päästörajojen edelleen kiristyessä autonvalmistajilla olisi enemmän joustoa ja keinoja tavoitteisiin pääsemiseksi tilanteessa, jossa vähäpäästöisten autojen (ml. sähköautot) osuus myydyistä ajoneuvoista ei olisi tarpeeksi suuri. Frontier Economics yhtiön kehittämä "crediting"-malli toisi tähän ratkaisun. Malli mahdollistaa nykyisten uusiutuvan energian säädösten ja autojen CO<sub>2</sub>-säästöjen jatkumisen, mutta linkittää ne toisiinsa. Tässä mallissa autonvalmistaja voisi ostaa tiketteinä jakeluvaihteen ulkopuolella myytyä uusiutuvaa polttoainetta hyvittääkseen osan ajoneuvokantansa käytönaikaisista CO<sub>2</sub>-päästöistä etukäteen. Samalla se tuo toimijoille aidosti päästöjä vähentävän ratkaisun ja tukisi uusien polttoaineteknologioiden, kuten sähköpolttoaineiden, tuloa markkinoille.

Loikkanen Seppo  
Neste Oyj