

Asia: VN/20800/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Asia: Luonnos hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

VN/20800/2023

Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Yleistä

Suomen kansallisena tavoitteena on puolittaa tieliikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja muuttaa liikenne nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Kansallisen tavoitteen lisäksi Neste tukee Euroopan komission Green Deal -hanketta ja siihen liittyvää lainsäädäntöä 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 (-11,1 miljoonaa tonnia vuonna 2022).

Neste on hiljattain ilmoittanut perustavanlaatuisesta Porvoon jalostamon muutosohjelmasta, jonka investoinnit nousevat 2,5 miljardiin euroon seuraavan noin kymmenen vuoden aikana. Tavoitteena on siirtyä pelkästään uusiutuvien ja kierrätettyjen raaka-aineiden jalostamiseen ja raakaöljyn jalostaminen loppuisi noin 2030-luvun puolivälin tienoilla. Muutosohjelman investoinnit toteutetaan vaiheittain ja investointipäätökset vaativat tuekseen niin ennakoitavan lainsäädäntöympäristön,

tarvittavan infrastruktuurin (esim. 400 kV suurjännitelinjoiden tuominen Kilpilahden teollisuusalueelle) kuin erilaisten puhtaan siirtymän kannusteiden hyödyntämisen

Neste jakaa jakeluinfraohjelman tavoitteen edistää vihreää siirtymää. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää eri sektoreilla. Tarvitsemme kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.

Raskaalla liikenteellä on vielä rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia lähivuosina. 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.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri -asetuksen (AFIR) määritelmät tärkeitä myös muiden lainsäädäntöjen kannalta

Nesteen kannalta on keskeistä että uusi AFI-asetus (AFIR) sisältää laajasti kaikki uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet, ml. uusiutuva/parafiininen diesel (EN15940). Artiklan 2 määritelmät ja listaus vaihtoehtoisista polttoaineista säilyvät mukaan lukien -tyyppisenä eikä kaiken kattavana listauksena, jotta kaikki relevantit olemassa olevat ja myös tulevaisuuden uudet vaihtoehtoiset ja uusiutuvat polttoaineet ovat mukana uuden asetuksen soveltamisalassa. On ensiarvoisen tärkeää, että määritelmiä sovelletaan johdonmukaisesti koko EU:n lainsäädännössä, koska se kannustaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon.

Asetuksen vaatimukset vs kaupallinen kysyntä ja yritysten investoinnit

Neste katsoo yleisesti ottaen, että eri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin toimenpiteiden ja niiden toteutumisen pitäisi ohjautua kaupallisen kysynnän perusteella huomioiden erilaisten päästövähennyskeinojen erityisesti infraan liittyvät kustannukset yhteiskunnalle ja yrityksille.

Tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Henkilö- ja pakettiautojen vaatima latausinfra rakentuu tällä hetkellä nopeaan tahtiin, mutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla tulisi sekä kevyen että raskaan kaluston osalta tarkastella kansallisia joustomahdollisuuksia.

Kiinnitämme huomiota sääntelyn (Ohjelma tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa vuoteen 2035) kohtaan, jonka mukaan "kunkin latauspoolin on vuoden

2025 loppuun mennessä tarjottava vähintään 300 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latauspiste, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW”. Neste haluaa kyseenalaistaa latauspisteen erillisen yksilöllisen antotehon määrittelyn, sillä se vaikeuttaa investointeja. Lisäksi kuluttajan näkökulmasta parempi vaihtoehto on jakaa tehoa kaikkien latauspisteiden välillä dynaamisesti, jolloin saadaan kapasiteetti mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Se myös parantaa latausten läpimenoa, koska kapasiteettia ei seiso hukkakäytöllä autojen latauskäyristä johtuen. Sähköisen liikenteen latausinfra laajentuminen tulee kohdentaa liiketaloudellisesti merkittäviin liikenteen solmukohtiin. Raskaan liikenteen asemien rakentaminen ei ole tällä hetkellä liiketaloudellisesti kannattavaa ja vaatii tukea. Valtion tuet kannattaa keskittää raskaaseen liikenteeseen, sillä kevyen verkoston osalta AFIR-vaatimukset vuoden 2025 osalta täytetään ja että 2027, 2030 ja 2035 vaatimukset tullaan mitä todennäköisimmin täyttämään kaupallisilla perusteilla. Latauspoolien vaatimat tehot (1,4 MW, 2,8 MW ja 3,6 MW) ovat niin korkeita, että ne todennäköisesti täytetään usean aseman toimesta (kuten AFIR sallii) - tämä olisi syytä huomioida tukea jaettaessa (Infratuki). Yksi asema yhdelle alueelle ei riitä.

Vety ja uudet teknologiat ovat kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle tulisi kuitenkin suhteuttaa kysyntään. Neste ei näe realistisena että AFIRin vaatimille kevyen liikenteen vetyasemille olisi kysyntää Suomessa. Tällainen vaatimus kasvattaa sekä investointi- että operointikustannuksia ja heikentää asemien turvallisuutta (koska asemat eivät voi olla kohdistettu vain raskaalle liikenteelle). Tuemme myös vedyn suhteen Valtioneuvoston kantaa, jossa jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien kansallisista joustomahdollisuuksista, niiden sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet Neste haluaa huomauttaa, että AFIR vaatimukset on asetettu vuodelle 2030 ja siksi vetyasemien tukemisella ei ole vastaava kiire kuin raskaan liikenteen sähkölatauksella. Nyt saatavilla olevat rajalliset valtiontuet olisi kohdistettava sähköiseen raskaaseen liikenteeseen. Lisäksi vihreän vedyn saatavuus on tällä hetkellä todella rajattua, joten asema, johon ei vetyä olisi saatavilla ei ole järkevää toteuttaa. Lisäksi vedyn jakeluasemien investoinnit ovat todella korkeita ja esimerkiksi vuodelle 2024 varattu 10 MEUR tuki on vedyn näkökulmasta riittämätön.

Jos vedylle allokoidaan osa tukimäärästä, se ei välttämättä takaa vetyasemien toteuttamista, mutta tuo vedylle allokoitu rahamäärä on pois sähköisen raskaan liikenteen asemista ja hidastaa siten raskaan liikenteen sähköistymistä.

Lentoasemien osalta Neste pitää hyvänä, että jatkossakin seisontapaikalla maasähköä voitaisiin kiinteiden laitteiden ohella tuottaa muun muassa sähkögeneraattorilla, joka voisi käyttää sähkön tuotantoon uusiutuvaa energiaa, mukaan lukien uusiutuvia polttoaineita.

Meriliikenteen osalta FuelEU Maritime määrittelee maasähkön käytön veloitteen aluksille ja AFIR puolestaan maasähkön tarjontaveloitteen aluksille satamissa. FuelEU:n ja AFIR:n veloitteiden ja rajausten tulee säilyä yhteensopivina ja yhdenmukaisina ollakseen vaikuttavia ja tehokkaita. Satamille koituu lisäkustannuksia investoinneista, joten vaatimukset olisi suhteutettava

tarkoituksenmukaisesti satamien kokoon ja liikennemääriin. Joissain tapauksissa voisi olla tehokkaampaa hoitaa satamavelvoite esimerkiksi laivojen omilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla kuten biopolttoaineilla. Ylivoimaisesti suurin osa laivojen päästöistä aiheutuu kuitenkin niiden liikkeessä eikä satamissa ollessa.

2. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

-

3. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

-

Hellström Mattias
Neste Oyj