

Asia: VN/11483/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Neste Oyj kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon asiassa ja esittää seuraavaa:

#### 1. 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 selvittää myös mahdollisuutta lopettaa raakaöljyn jalostus 2030-luvun puolivälissä muuttaen Porvoon jalostamon maailmanlaajuisesti johtavaksi uusiutuvien ja kierrätettävien ratkaisujen tuottajaksi.

Neste jakaa jakeluinfraohjelman tavoitteen edistää vihreää siirtymää. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentialia voidaan täysimääräisesti

hyödyntää eri sektoreilla. Tarvitsemme kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.

Neste haluaa kuitenkin huomauttaa, että Suomen ajoneuvokannan uudistuminen on edelleen hidasta. Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien mukaan 22 vuotta. Tämä tarkoittaa, että tänä vuonna ostettu auto voi olla liikenteessä vielä 2040-luvulla. 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. Valitettavasti luonnos jakeluinfraohjelmasta ei kuitenkaan mainitse uusiutuvaa dieseliä, jota voi käyttää sataprosenttisenä uusiutuvana polttoaineena olemassa olevissa dieselajoneuvoissa.

Eri käyttövoimia ei tulisi nähdä toisiaan pois sulkevinä, sillä kaikki mahdolliset keinot päästöjen vähentämiseen tarvitaan. Kevyen kaluston sähköistyminen on alkanut ja Nestekin tarjoaa sähkölatauspalveluita. Vuoden 2023 aikana tavoitteena on laajentaa sähköautojen julkinen Neste MY Uusiutuva Lataus -verkosto kattamaan 10 asemaa valtakunnallisesti pääteiden varsille. Vuoden 2024 loppuun mennessä tavoitteena on laajentaa sähköautojen latausasemien määrä 30 asemaan. Neste MY Uusiutuva Lataus -asemat on suunniteltu palvelemaan matkaatekevää sähköautoilijaa, ja jokaisessa asemassa on n. 600kW kokonaislataustehoa ja 6-8 latauspistoketta. Yhteensä Neste rakentaa siis 2024 loppuun mennessä vähintään 180 suurteholatauspistettä. Tämän lisäksi Nesteellä on Neste Lataus -palvelu yritysasiakkaille heidän varikoillaan ja työpaikoilla.

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 moottoritekniikkaa ja investointeja uuteen jakeluinfrastruktuuriin, kun taas uusiutuva diesel sopii suoraan nykyisiin ajoneuvoihin ja jakelu onnistuu nykyisellä jakeluinfrastruktuurilla.

## 2. Sähkölatausinfra

Neste jakaa jakeluinfraohjelmaluonnoksen arvion siitä, että henkilö- ja pakettiautojen vaatima latausinfra rakentuu tällä hetkellä nopeaan tahtiin ja on jo lähes markkinaehtoista. Kiinnitämme huomiota AFIR-ehdotuksen 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 järkevästi.

Raskaan liikenteen suhteen jakeluinfrauunnos on hyvin huomioinut haasteita, joita julkinen lataaminen aiheuttaa ja näiden ratkaisemiseksi ehdotetaan erilaisia investointitukia. Neste kuitenkin huomauttaa, ettei raskaan liikenteen vaatimien tehopiikkien kustannuksista ole mainintaa. Tehomaksut ovat vähintään yhtä merkittävä tekijä haastellisen kannattavuuden kannalta kuin korkeat investointikustannukset. Tehomaksut saattavat raskaassa liikenteessä olla jopa yli 100 000 € vuodessa asemaa kohden (esim:  $4,5\text{€}/\text{kW}/\text{kk} * 2000\text{kW} * 12\text{kk} = 108\ 000\ \text{€}$ ). Olisi tärkeää tiedostaa tämä yhtenä suurimmista haasteista ja löytää siihen mahdollisia ratkaisuja infratukien lisäksi.

Neste myös edelleen korostaa, että Suomen maantieteestä johtuvat erityishaasteet on syytä huomioida. Sähköisen liikenteen latausinfra laajentuminen tulee kohdentaa liiketaloudellisesti merkittäviin liikenteen solmukohtiin. Sekä raskaan että kevyen kaluston sähkölatausinfra rakentaminen syrjäisille seuduille tulee vaatimaan julkista tukea.

### 3. Vety ja raskaan liikenteen infra

Ohjelmaluonnoksen tavoitteena on, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittyisi Suomessa pääosin markkinaehtoisesti. Komission AFIR-ehdotuksen mukaan vetytankkausasemia tulisi olla 30 vuoteen 2030 mennessä, kun neuvosto ehdottaa 7 asemaa. Neste haluaa korostaa myös vetyinfra rakentamisen suhteen Suomen haasteellista maantiedettä. Vedyn jakeluverkon laajentaminen tulee sähkölatauksen tavoin kohdistaa liikenteen solmukohtiin. Ilman huomattavaa julkista tukea kumpaakaan edellä mainituista tavoitemääristä ei ole mahdollista toteuttaa.

Kunnioitavasti,

Minja Timperi

Yhteiskuntasuhteiden päällikkö

Neste Oyj

Timperi Minja  
Neste Oyj - Sustainability and Corporate Affairs