Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 21.10.2021

Asia: U 53/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta
https://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiakirjat/U+53/2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa Neste Oyj esittää seuraavaa:

1. Yleistä

Neste tukee Euroopan komission Green Deal -hanketta ja siihen liittyvää 55-valmiuspakettia 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. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää. Tarvitaan kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.

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

Nesteen kannalta on **keskeistä että uusi AFI-asetusehdotus (AFIR) sisältää laajasti kaikki uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet, ml. uusiutuva/parafiininen diesel (EN15940)**. Jatkoneuvotteluissa on varmistettava, että artiklan 2 määritelmät ja listaus vaihtoehtoisista polttoaineista säilyvät “inter alia” eli muun muassa -tyyppisenä eikä kaiken kattavana listauksena, jotta kaikki relevantit olemassa olevat ja myös tulevaisuuden uudet vaihtoehtoiset ja uusiutuvat polttoaineet ovat mukana uuden ehdotuksen soveltamisalassa. Onkin ensiarvoisen tärkeää, että määritelmiä sovelletaan johdonmukaisesti koko EU:n lainsäädännössä, koska se kannustaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon. Myös Valtioneuvosto huomioi tämän kannassaan painottamalla, että yhdenmukaisuus eri säädösten välillä muun muassa käytetyissä määritelmissä ja viittauksissa on ensiarvoisen tärkeää, ja että mahdollista päällekkäistä lainsäädäntöä tulee välttää.

Tästä määrittelyjen säilymisestä ja yhdenmukaisuudesta toimii hyvänä esimerkkinä se, että **nykyisen AFI-direktiivin (AFID) määritelmiä käytetään myös Puhtaiden ajoneuvojen direktiivissä (CVD).** CVD-direktiivi määrittelee julkisissa hankinnoissa puhtaiksi raskaiksi ajoneuvoiksi myös ne kuorma-autot ja bussit, jotka käyttävät AFID:n mukaista sataprosenttista biopolttoainetta (esim. uusiutuva diesel HVO100 tai sataprosenttinen biokaasu). Tämä on teknologianeutraali ja kustannustehokas määrittely, sillä sähköistymisen lisäksi kaikkia muitakin olemassa olevia keinoja tarvitaan liikenteen päästöjen vähentämisessä. **Suomen olisikin huolehdittava, että tämä**

Neste Corporation Postal Address POB 95 FI-00095 NESTE FINLAND | Visiting Address Keilaranta 21 Espoo | Telephone/Fax +358 10 458 11 | Business ID FI1852302-9 Domicile Espoo
Common Functions
neste.com

määritelmäyhteys säilyy myös uuden AFI-asetuksen ja Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kesken.

3. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri -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 kustannukset yhteiskunnalle ja yrityksille.** AFIR-asetuksessa olevien linjausten (esim. latausinfran kattavuuden ja latauspisteiden määrän vaatiminen) ohjaus ja valvonta tuntuu käytännössä mahdottomalta, koska yritykset loppujen lopuksi investoivat niihin teknologioihin, joille markkinoilta löytyy kysyntää.

Neste tukee Valtioneuvoston näkemystä siitä, että **tieliikenteen sähkölatausta** koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Samoin Neste puoltaa Valtioneuvoston näkemystä raskaan liikenteen vaatimusten osalta siinä, että Suomessa on käytössä paljon hyvin raskasta kalustoa, jonka sähköistäminen voi vielä tulevaisuudessakin olla hankalaa ja että tästä syystä olisi tärkeää tarkastella myös jäsenmaakohtaisia joustomahdollisuuksia asetusehdotuksen tavoitteiden asettamisessa. On tärkeää, että erityisesti raskaan liikenteen latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarpeellisiin paikkoihin, ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävää.

Vedyn jakelun osalta “Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ehdotuksessa esitettyihin vetyasemia koskeviin sitoviin vaatimuksiin. Vety ja uudet teknologiat ovat Suomessa kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Tällä hetkellä vedyn käytölle ei kuitenkaan vielä ole ollut liikenteessä kysyntää, ja siksi Suomessa ei ole yhtään julkista vetyasemaa. Valtioneuvosto katsoo, että Suomen kannalta ehdotuksen sitovia velvoitteita on nykytilanteen valossa vaikea saavuttaa ilman jäsenmaakohtaista joustomahdollisuutta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle suhteutuisivat kysyntään. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet.” Neste pitää tätä hyvänä kantana ja korostaa lisäksi sitä, että vedyn käyttö suuntautunee alkuvaiheessa raskaampaan kalustoon kevyen kaluston sähköistyessä jo nyt vauhdilla.

Lentoasemien osalta Valtioneuvosto kiinnittää huomiota ilma-alusten seisontapaikkoja koskeviin velvoitteisiin sekä uusiutuvan energian vaatimukseen. Valtioneuvoston tavoin 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 velvoitteen aluksille ja liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri (AFIR) puolestaan maasähkön tarjontavelvoitteen aluksille satamissa. FuelEU:n ja AFIR:n velvoitteiden 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 liikkuessa eikä satamissa ollessa.

Lopuksi Neste haluaa korostaa, että **liikenteen käyttövoimanäkymät ovat monimuotoiset ja kaikkia ratkaisuja tullaan tarvitsemaan liikenteen päästövähennystavoitteiden edistämiseksi.** Polttomoottoreissa voidaan käyttää monenlaisia polttoaineita. Merkitystä on sillä, käytetäänkö uusiutuvaa vai fossiilista polttoainetta. Uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu palavat kaikki polttomoottorissa ja auttavat vähentämään päästöjä. Lisäksi monet tulevaisuuden ns. sähköpolttoaineet (Power-to-X) vaativat polttomoottoriteknologian käyttöä. Liikenteen sähköistymisen rinnalla tarvitaan jokainen näistä keinoista, jotta päästöjä saadaan vähennettyä tavoitteiden mukaisesti. Siksi esimerkiksi polttomoottorien myynnin kieltäminen ei ajaisi asiaa tarkoituksenmukaisesti.

Kunnioittavasti,

Mikael Ohlström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj