

Asia: VN/14010/2024

Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Pyydämme lausunnoissa näkemystä erityisesti siihen, miten käytettävissä oleva tukimäärä tulisi jakaa eri hankkeita (kattavan verkon latauskentät, ydinverkon latauskentät sekä vetytankkausasemat) varten, jotta parhaiten saavutettaisiin AFIR-asetuksen tavoitteet ja toisaalta saataisiin vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntymään raskaassa liikenteessä. Vuodelle 2024 on käytettävissä yhteensä 10 miljoonaa euroa.

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

Luonnoksen mukainen asetusmuutos koskee jaettavaa liikenteen infrastruktuuritukea. Tukiohjelmalla pyritään edistämään EU:n tavoitteita, jotka on asetettu AFIR-asetuksessa.

Jatkossa tuki kohdistettaisiin ainoastaan raskaiden hyötyajoneuvojen (esim. ajoneuvoyhdistelmien ja linja-autojen) latauskenttiin sekä kaikille ajoneuvoille soveltuviin vetytankkausasemiin.

On huomattava, että raskaiden ajoneuvojen autokannassa yli 99 % kuorma-autoista, 98 % pakettiautoista ja 93 % linja-autoista on diesel- tai bensiinikäyttöisiä. Tarvitsemme kustannustehokkaita ja monipuolisia ratkaisuja, joita jakeluinfratuella edistetään.

Bioenergia ry:n näkemyksen mukaan jakeluinfratukiasetuksen luonnos on epäsuhtainen ja esitämme sen keskeisiin osiin muutoksia:

1. Biokaasujakeluasemat tulee edelleen sisällyttää asetukseen

Vaikka kuluneella kaudella ei valitettavasti biokaasun tankkausasemia ole tuettu asetuksen mukaisesti, tulee biokaasu säilyttää edelleen asetuksen piirissä, kuten myös asetuksen nimi selvästi kertoo. Teollisuuden ajoneuvojen hankintaa toteuttavien ja suunnittelevien viesti on selkeä: biometaanin käytön laajentumisen osalta keskeistä on lisätä raskaan kaluston tankkausasemia

pikaisesti. Erityisesti elintarvike- ja metsäteollisuuden piirissä on tehty pilotointeja metaanin käytön laajentamiseksi ja riittävä jakeluverkosto osoittautuu käytön kasvattamisen osalta keskeiseksi, kun näillä sektoreilla ajoneuvot kulkevat paljolti harvemmin asutuilla alueilla.

Biometaanin useiden tuotantohankkeiden varmistaminen edellyttää selkeää käyttäjämäärien kasvua ja siinä kaikki selkeät signaalit ovat tärkeitä, myös mahdollisuus tukea biokaasun jakeluasemia vuosina 2024-2025, vaikka se edellyttäisi notifikaatiota.

Kiinnitämme myös huomiota siihen, että komissiokin näkee selvänä mahdollisuuden tukea nesteytettyä metaania. Onkin syytä huomata lausuntopyyntöni muistion sanamuotoon, missä viitataan komission tulkintaan voimassa olevan energiaryhmäpoikkeusasetuksen rajauksesta. Rajaus tehdään (nesteytetyn) metaanin, ei maakaasun perusteella.

Komission johdonmukaisuuden puute asiassa on myös huomattavaa, sillä näkemykset kaasujen edistämisestä ovat kovin erilaisia REPowerEU:n myötä esitetyissä biokaasun edistämistavoitteissa. Siksi komission esinotifikaation tulkinta tulisi haastaa.

Infratuen jakamista harkitessa on syytä huomioida vaihtoehtojen vaikutukset laajasti. Biokaasu on kustannustehokas liikenteen päästöjen vähennystapa ja edistää kotimaista vähäarvoisten raaka-aineiden arvonnäköalaa. Biokaasulla on keskeinen merkitys kiertotalouden edistäjänä ja Suomen jätteiden kierrätysasteen noston mahdollistajana.

2. Vetyasemille on perusteetonta jakaa tukea vähäisestä potista

Bioenergia ry ei näe todennäköisenä, että AFIRin vaatimille kevyen liikenteen vetyasemille olisi kysyntää Suomessa tällä vuosikymmenellä. Vedyn käytölle liikenteen polttoaineena on maailmanlaajuisestikin vähän näkymiä. Koko maailmassa vetyautoja on viime vuosina myyty vuosittain 10 000 – 20 000 kpl.

Tukea ei tulisi allokoida vetyasemien rakentamiselle tämän asetuksen mukaisesti.

AFIR direktiivin vaatimukset on asetettu vuodelle 2030 ja siksi vetyasemien tukemisella ei ole vastaava kiire kuin raskaan liikenteen uusiutuvien polttoaineiden ja sähkölatauksen osalta. Nyt saatavilla olevat rajalliset valtiontuet olisi kohdistettava metaanin ja sähköisiin raskaan liikenteen hankkeisiin.

Lisäksi vihreän vedyn saatavuus on tällä hetkellä todella rajattua, joten asema, johon ei vetyä olisi saatavilla ei ole järkevää toteuttaa. Vedyn jakeluasemien investoinnit ovat myös selvästi korkeampia päästövähennyksiin nähden.

Jos vedylle allokoidaan osa tukimäärästä, se ei välttämättä takaa vetyasemien toteuttamista, mutta tuo vedylle allokoitu rahamäärä hidastaa muun liikenteen vaihtoehtojen edistymistä.

Lisätietoja lausunnon aiheista: Hannes Tuohiniitty, toimialapäällikkö

040 1948628 /hannes.tuohiniitty@bioenergia.fi

Laurikka Harri
Bioenergia ry