

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

P2X Solutions Oy kiittää mahdollisuudesta lausua hyvin valmistellusta kansallisesta jakeluinfraohjelmasta.

Vetyliikenne

Valtioneuvoston hyväksymän vedyn periaatepäätöksen mukaisesti, Suomi tavoittelee johtavan vetytalousmaan asemaa Euroopassa. Suomen odotetaan tuottavan jopa 10 %:ia EU:n uusiutuvan vedyn tarpeesta vuoteen 2030 mennessä. Näin ollen vety tulee olemaan Suomen kilpailukykytekijä ja vientituote jo tämän vuosikymmenen aikana. Suomella ei siten ole syytä hidastuttaa vetyliikenteen kehittymistä kansallisesti tai EU-alueella. Mikäli EU:n raskaan liikenteen CO2-raja-arvosääntely johtaisi tilanteeseen, jossa lähtökohtaisesti vain vety- ja sähkökäyttöiset kuorma-autot olisivat pitkällä aikavälillä sallittuja, riittäisi toimijoille kotimaista uusiutuvaa vetyä runsaasti myös liikenteeseen.

Mielestämme vetykuorma-autojen ja vetylinja-autojen lukumäärille asetetut numeeriset tavoitteet voisivat olla vielä ehdotettua kunnianhimoisempia, jotta signaali vetyliikenteen käynnistymiseen olisi markkinan suuntaan selkeämpi. Tämä olisi tärkeää myös siinä mielessä, että alkuvaiheessa ajoneuvojen saatavuudesta saattaa olla kilpailua, minkä seurauksena ajoneuvovalmistajat suuntaavat vetyajoneuvonsa markkinoille, joilla on suurin potentiaali. Näemme, että vedyn käyttökohteet tulevat olemaan erityisesti raskaassa ja energiaintensiivisessä liikenteessä ja ymmärrämme siten, ettei henkilö- ja pakettiautojen määrille ole asetettu erillisiä tavoitteita. Arvioimme kuitenkin, että vedyllä tulee olemaan käyttöä myös taksiliikenteessä sekä paikallisessa jakeluliikenteessä, kuten eurooppalaiset esimerkit jo muun muassa Tanskassa ja Saksassa osoittavat.

Vetyliikenteen kehittyminen edellyttää koko arvoketjun tukemista. Tällä hetkellä julkisia tukia on ollut saatavilla vedyn tuotantoon ja liikenteen tankkausasemiin. Ilman tarpeeksi kattavia ajoneuvotukia ei vetyliikenne tule kuitenkaan käynnistymään. Koska ajoneuvojen tilausajat ovat verrattain pitkiä, on Suomella jo kiire saada kattava kansallinen vetyajoneuvojen hankintatukiohjelma valmiiksi, jotta ajoneuvoja olisi teillämme jo kesällä 2024, kun ensimmäiset tankkausasemat avautuvat. Oikea-aikaisesti saatavilla olevat ajoneuvotuet mahdollistavat ajoneuvojen laajamittaisen pilotoinnin heti alusta lähtien. Odotettavissa on, että positiivisten pilottien jälkeen markkina avautuu hyvinkin nopeasti huomioon ottaen vetyliikenteen hyödyt Suomen olosuhteissa.

Kannatamme AFIR-asetusehdotuksessa esitettyjä sitovia tavoitteita vetytankkausasemaverkoston kehittämiseksi, sillä sitovat tavoitteet ovat yksinkertaisin keino jouduttaa vetykäyttöisen tankkausinfrastruktuurin kehittymistä. Yhdymme kuitenkin jakeluinfraohjelmassa esitettyyn siltä osin, että Suomessa erottelu TEN-T ydin- ja kattavaan verkkoon ei ole tavoitteiden puolesta kaikilta osin tarkoituksenmukainen. Asemia tulisi rakentaa ensisijaisesti sinne missä raskas liikenne operoi, ja jossa asemista on suurin hyöty loppukäyttäjille. Tavoitteiden asettelussa tulisikin pyrkiä ainakin kaupunkisolmukohtien sekä tärkeimpien liikenteen hubien huomioimiseen TEN-T verkkojen lisäksi.

Kaiken kaikkiaan vetyä koskeva osuus on valmisteltu kattavasti, mutta toivoisimme luonnokseen vielä eteenpäin katsovampaa otetta. Ohjelmassa sivutaan esimerkiksi harmaata vetyä polttoaineena, vaikka Suomessa vetyajoneuvoihin tultaneen tankkaamaan ainoastaan uusiutuvaa vihreää vetyä. Myös uusiutuvan vedyn hinta muodostunee Suomessa Euroopan tasolla varsin kilpailukykyiseksi valtioneuvoston vedyn periaatepäätös huomioon ottaen. Vetytankkausasemien osalta olisi puolestaan hyvä todeta, että asemia on jo rakenteilla.

Metaanikäyttöinen liikenne

Suomella on hyvät edellytykset edistää myös kaasukäyttöistä raskasta liikennettä. Biokaasun lisäksi uusiutuvan vedyn avulla tuotettava synteettinen metaani mahdollistaa polttoaineiden riittävän saatavuuden myös kysynnän kasvaessa. Suomessa on vireillä lukuisia hankkeita synteettisen metaanin tuottamiseksi ja Suomi pystyy tulevaisuudessa täyttämään RED III -direktiivissä RFNBO-polttoaineille asetetut tiukatkin jakeluvuorot oman tuotantonsa avulla. Kaasukäyttöisen liikenteen kehittymisen osalta on kriittistä minkälaisiksi EU:n raskaiden ajoneuvojen CO₂-raja-arvot käynnissä olevissa neuvotteluissa muotoutuvat. Kannatamme jakeluinfraohjelman ehdotusta, että kaikki Suomessa jaettava liikennemetaani olisi joko biometaania tai uusiutuvaa synteettistä metaania vuonna 2030. Metaani on mielestämme hyvä siltapolttoaine, mutta pidemmällä aika välillä Suomen tulisi pyrkiä kuitenkin kokonaan päästöttömään liikenteeseen.

