

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.

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua, ja toteaa seuraavaa.

Suomen luonnonsuojeluliitto kannattaa valtioneuvoston asetusta sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. Esitys tukee AFIR-asetuksen toteuttamista, joka on keskeinen liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta. Toisaalta Suomen luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että valtion talousarvion mukainen määräraha ei ole riittävä asetuksen toteuttamiseksi, ja kehottaa varmistamaan riittävät resurssit. Lisäksi liitto suosittelee, että myös nesteytetyn ja paineistetun biokaasun tankkauspisteet säilytettäisiin tuen piirissä.

Luonnoksessa esitetään, todetaan, että jakeluninfratukiasetusta muutettaisiin niin, että se tukisi AFIR-asetuksen tavoitteiden täyttymistä. AFIR-asetuksen päämääränä on edistää raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitetun latausinfrastruktuurin sekä tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin määrää ja kattavuutta. Asetuksella asetetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka koskevat muun muassa raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitetun latausinfrastruktuurin sekä tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin määrää ja kattavuutta.

Ilmastovaikutukset:

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Lähes kaikki kotimaan liikenteen päästöistä syntyvät tieliikenteessä. Kaikki liikenteen päästövähennyksiä edistävät toimet ovat siten ensisijaisen tärkeitä taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50%. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, ja tähän lukeutuu kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittäminen. Hallitusohjelman mukaan edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. Asetus tukee näitä tavoitteita, ja on siten linjassa hallitusohjelman kanssa.

Perustelumuistiossa todetaan, että raskaan liikenteen sähköistäminen tuottaa merkittäviä päästövähennyksiä. Luonnonsuojeluliitto suosittelee, että tässä yhteydessä esitettäisiin myös arvio päästövähennyksen suuruusluokasta.

Resurssien riittävyys:

Kuten myös perustelumuistiossa todetaan, tukiohjelmaan on valtion talousarviossa vuodelle 2024 varattu 10 miljoonaa euroa. Muistiossa myös todetaan, että tuki kohdistetaan hankkeisiin, jotka parhaiten tukevat markkinoiden muodostumista ja käyttövoimamuutosinvestointeja, ja että tarjouskilpailun tavoitteena on kohdistaa tuki kustannustehokkaimmille hankkeille. Asetusluonnos nojaa oletukseen latausinfrastruktuurin markkinalähtöisestä kehityksestä. Suomen luonnonsuojeluliitto kuitenkin katsoo, että olisi syytä aktiivisesti edistää taloudellisia kannusteita. Liikenteen päästöjen vähentäminen vaatii riittävää taloudellista tukea.

Vuoden 2023 Ilmastovuosikertomuksen arvion mukaan liikenteen päästöjen vähentyminen on hidastunut huomattavasti. Ympäristöministeriön hallinnonalalla avustukset sähköisen liikenteen edistämiseen ovat olleet tärkeitä, sillä latauspisteiden puute asuinrakennuksissa on pahimpia pullonkauloja liikenteen sähköistymisessä. Tuet latauspisteiden rakentamiseen asuinrakennuksien ja työpaikkojen yhteyteen ovat osa Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa, jossa arvioidaan, että sähköistymiskehityksen takaamiseksi tukea olisi varattava näille 10 M€/vuosi eli yhteensä 90 M€ vuosina 2022–2030. Lisäksi satsauksia tarvittaisiin mm. julkisen jakeluinfrastruktuurin tukien arviolta noin 20,1 milj. €/vuosi eli yhteensä noin 80,5 milj. € vuosina 2024–2027. Julkisen talouden suunnitelmassa valtuus julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin edistämiseen on kuitenkin vain 10 milj.€. Tämä määrä ei mahdollista AFIR-asetukset tavoitteiden saavuttamista.

Lisäksi luonnoksessa esitetään, että latauskentän investointihankkeessa tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista olisi enintään 50 prosenttia ja vedyn tankkausaseman investointihankkeessa enintään 40 prosenttia. Suomen luonnonsuojeluliitto kehottaa nostamaan tuen osuutta, jotta investointihankkeilla olisi vahvemmat kannusteet.

Asetuksen soveltamisala:

Luonnoksessa esitetään, että nesteytetyn ja paineistetun biokaasun tankkauspisteet poistetaan asetuksen piiristä. Suomen luonnonsuojeluliitto suosittelee, että ne jätettäisiin asetuksen piiriin. Liikenteen sähköistämisen lisäksi on tärkeää varmistaa muidenkin ympäristötavoitteiden mukaisten uusiutuvien käyttövoimien, erityisesti biokaasun, tukeminen. Erityisesti biokaasulle on osoitettu useissa tutkimuksissa yhtä suuri päästövähennyspotentiaali liikenteessä kuin uusiutuvalla sähköllä kulkeville ajoneuvoille. SYKE:n raportin mukaan päästövähennys biokaasun käytöllä on 20-80 % biojätteestä tehtynä ja 72-202 % lietelannan kohdalla verrattuna vastaavaan bensiiniautoon.

Biokaasu on erityisesti raskaan liikenteen kannalta merkittävä uusiutuva polttoaine, ja sen poistaminen tuen piiristä voi huomattavasti hidastaa raskaan liikenteen siirtymää uusiutuviin polttoaineisiin. Siirtymän edistämiseksi tarvitaan lisää tankkausasemia, mikä vuorostaan edellyttää tukea niihin investoimiseen. Biokaasun jakeluinfraktuurin tukeminen olisi siksi Liiton näkökulmasta tärkeää, eikä sitä tulisi jättää asetuksen ulkopuolelle.

Suomen luonnonsuojeluliitto myös vastustaa paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden jättämistä pois tukikohteista ja esittää, että se tulisi biokaasun tankkauspisteiden lailla sisällyttää asetuksen piiriin.

Sundström Edda
Suomen luonnonsuojeluliitto ry