



Lausunto

4.9.2024

VN/31178/2023
VN/31178/2023-TEM-31

LVM

Työ- ja elinkeinoministeriön lausunto: Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt työ- ja elinkeinoministeriöltä (jatkossa *TEM*) lausuntoa luonnoksesta kansalliseen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmaan.

Esityksen tarkoituksena on esittää hallitusohjelman mukainen toimenpideohjelma liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä ja EU:n jakeluinfra-asetuksen edellyttämä kansallinen toimintakehys liikennealan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. TEM katsoo ohjelman olevan hyvin valmisteltu ja antavan kattavan kokonaiskuvan vaihtoehtoisten käyttövoimien nykytilasta ja kehitystarpeista.

Luvun 1.4 osalta TEM huomauttaa, että sivulla 21 oleva viittaus NIS2-direktiiviin puhuu toukokuusta 2024 futurissa. Seuraavassa kappaleessa käsitellään kemikaaliturvallisuuslain 390/2005 alaista sääntelyä ja kaasulaitteita. Tässä yhteydessä viitataan kaasulaitteasetukseen (1434/1993), joka on kumottu 2018. Nykyään voimassa on kaasulaitelaki (502/2018). Lisäksi olisi hyvä viitata mainittujen asetusten ohella vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin turvallisuusvaatimuksista annettuun valtioneuvoston asetukseen (856/2012), jota sovelletaan useisiin teollisiin käyttökohteisiin, joissa joko valmistetaan, jalostetaan tai käytetään erilaisia kaasuja, mukaan lukien tietyt maakaasun käyttötarkoitukset. Vetyä koskevan kappaleen osalta vetyaseman sijasta olisi parempi käyttää joko termiä vedyn jakeluasema tai tankkausasema. Mainitessa ”vedyn turvallisuushanke” voitaisiin tarkentaa, että kyseessä on selvitys vedyn käsittelyn teknisen turvallisuuden edellyttämistä turvallisuusvaatimuksista lainsäädännön kehittämisen tueksi.

Luvun 2.1 osalta todetaan, että TEM on huomioinut vähäliikenteisten teiden poikkeuksen hyödyntämisen raskaan liikenteen latausasemien osalta valmistellessaan sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta annetun valtioneuvoston asetuksen (myöhemmin *jakeluinfratukiasetus*, VNA 178/2022) muutosasetusta, joka tuli voimaan 3.9.2024. Luvun 2.2.2 osalta TEM toteaa, että henkilö- ja pakettiautoliikenteen latausinfrastruktuurin hyvä tilanne suhteessa AFIR tavoitteisiin on myös huomioitu jakeluinfratukiasetuksen muutosasetuksessa, eikä kevyelle kalustolle suunnattuja latauskenttiä enää tueta jakeluinfratuella.

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Työ- ja elinkeinoministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 32
00023 Valtioneuvosto

Aleksanterinkatu 4
Helsinki

0295 16001
+358 295 16001

09 1606 2160
+358 9 1606 2160

kirjaamo.tem@gov.fi
www.tem.fi

Tavoitteen T6 osalta TEM katsoo, että tukea tullaan tarvitsemaan enemmän, sillä tuetuista hankkeista kaikki eivät ole käynnistyneet tai ehdi käynnistymään tukipäätösten määräaikojen puitteissa ja siksi näiden toteutumista pidetään epätodennäköisenä.

Tavoitteen T7 osalta TEM on jakeluinfratuen muutosasetuksen valmistelussa päätyneet ryhmäpoikkeusasetuksen 36a artiklan mukaisesti esittämään tukea vain uusiutuvaa vetyä jakeleville asemille ja jättänyt käyttämättä ryhmäpoikkeusasetuksen mahdollisuuden joustaa velvoitteesta vuoteen 2035 asti. Muutosasetuksessa käytetty uusiutuvan vedyn määritelmä on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2018/2001 (RED-direktiivi) muuta kuin biologista alkuperää olevien nestemäisten ja kaasumaisten polttoaineiden määrittelymenetelmien mukainen.

Tavoitteen T8 ja toimenpiteen T1 osalta TEM toteaa, että infratukiasetukselle on valtion talousarviossa varattu 10 miljoonaa euroa vuodelle 2024 ja valtiovarainministeriön vuoden 2025 talousarvioehdotuksessa esitetty oikeutta tehdä enintään 10 miljoonan euron edestä myöntämispäätöksiä vuoden 2024 käyttämättä jääneestä myöntämisvaltuudesta. Lisäksi Suomen elpymis- ja palautumisvälineestä aiemmin jaetut, mutta käyttämättä jääneet määrärahat pyritään saamaan uudelleen käyttöön. Valtuus esitetään infratukiasetuksen muutosasetuksessa jaettavaksi raskaan sähköisen liikenteen latauskenttien, vedyn tankkausasemien ja nesteytetyn biokaasun tankkausasemien kesken. Toistaiseksi nesteytetyn kaasun asemien kehitys ilman investointitukea on ollut rajallista. Markkinakehitys huomioiden ohjelmaluonnoksessa esitetyt määrät ovat korkeita eikä näitä vastaavia tukia ole varattu talousarviossa. TEM huomauttaa lisäksi, että nesteytetyn kaasun asemien tukemista rajoittaa EU:n valtioneuvoston sääntely, minkä vuoksi infratukiasetuksen muutosasetuksessa on päädytty asemien tukemiseen de minimis -tuella. Yksi yritys voi saada tukea enintään 300 000 euroa kolmen vuoden aikana, eli kultakin yritykseltä voitaisiin tukea arviolta 1-2 hanketta. Muutosasetuksessa tuki latauskentille ja vedyn tankkausasemille on kohdennettu AFIR-asetuksen vaatimukset täyttäviin hankkeisiin.

Toimenpiteen T3 osalta TEM toteaa, että riittävien suojaetäisyyksien lisäksi vedyn tankkausasemat tarvitsevat soveltuvan kaavamerkinnän, että lupa vaarallisten kemikaalien käsittelyyn ja varastointiin voidaan myöntää.

Toimenpiteen T5 mukaisesti TEM on valmistellut jakeluelvoitelakia koskevan muutoksen EU:n uusiutuvan energian direktiivin ja hallitusohjelman kirjausten toimeenpanemiseksi. Esitys annetaan eduskunnalle budjettilakien aikataulussa syksyllä 2024. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2025.

Esitysehdotuksen mukaan yleisesti saatavilla olevista latauspisteistä jaeltu uusiutuva sähkö laskettaisiin jatkossa täyttävän jakeluelvoitetta. Koska esityksen velvoitetasoja ei ehdoteta nostettavaksi sähköä vastaavan määrän verran, tulee uusiutuva sähkö korvaamaan nestemäisiä uusiutuvia polttoaineita liikenteessä. Tämä nostaa tieliikenteen päästöjä aiempaan lakiin verrattuna. Lisäksi TEM toteaa, että sähköön liittäminen jakeluelvoitteeseen ei todennäköisesti alenna polttoaineiden kulluttajahintoja.

Vedyn tankkausasemia koskevan toimenpiteen T6 osalta TEM toteaa, että toimenpiteen yhteydessä mainittu ”vedyn turvallisuushanke”, eli hanke TEM020:00/2024 Selvitys vedyn käsittelyn teknisen turvallisuuden edellyttämistä turvallisuusvaatimuksista lainsäädännön kehittämisen tueksi, on tuottanut selvityksen nimellä Kemikaalina teollisesti käsiteltävän ja varastoitavan sekä siirrettävän ja säilytettävän vedyn tekninen turvallisuus ja turvallisuus-vaatimukset sekä lainsäädännön päivitystarpeet, jonka julkaisun on suunniteltu tapahtuvan syys- lokakuun vaihteessa. Selvityksessä on arvioitu vedyn jakelun sääntelyä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelystä annetun lain (390/2005) ja sen nojalla annettujen valtioneuvoston asetusten (856/2012, 685/2015) kehyksessä. Selvityksessä on esitetty ehdotuksia koskien sääntelyn kehittämisen tarpeita ja toteutusvaihtoehtoja. Selvityksessä on esitetty vaihtoehtoisia toteuttamistapoja saattaa vedyn tankkausasemia koskeva luvitus ja valvonta yhdelle valvontaviranomaiselle, eli Tukesille.

Jakeluinfratukiasetuksen muutosasetuksessa TEM on pyrkinyt osaltaan huomioimaan toimenpiteessä T14 todetun liittymien saamisen hitauden. Tukiohjelman puitteissa toteutettavien hankkeiden toteutusaikaa nostetaan 36 kuukauteen. Euroopan parlamentin ja neuvoston kesäkuussa 2024 annetussa uudessa sähkömarkkinamallin asetuksessa (2024/1747) säädetään, että siirto- ja jakeluverkonhaltijoiden on julkaistava riittävällä tarkkuudella tietoja uusia liityntöjä varten käytettävissä olevasta kapasiteetista toiminta-alueillaan.

On tärkeää, että myös lentoliikenteessä siirrytään asteittain pois fossiilisista energialähteistä. Lentoliikenteen tarpeet huomioidaan tulevassa energia- ja ilmastostrategiassa yhdessä muiden alojen tarpeiden kanssa. Työ- ja elinkeinoministeriössä on myös valmisteilla teollisuuspoliittinen strategia, joka painottuu puhtaan teollisuuden, ml. puhtaan vedyntuotannon, edistämiseen. Valtion rooli on mahdollistaa kehitys mm. kehittämällä markkinoita, sujuvoittamalla luvitusta, tukemalla tuotekehitystä ja infranstruktuurin luomista.

Ohjelmaluonnoksessa esitetään mahdollisina selvitettävänä käyttökohteina päästökaupan huutokauppatuloille sekä merenkulun toimenpiteessä V4 että lentoliikenteen toimenpiteessä L2 puhtaan siirtymän sekä kilpailukyvyn edistäminen. Päästökauppadirektiivin artiklan 10 mukaisesti päästökauppatuloja voidaan käyttää mm. liikenteen vähähiilisen siirtymän rahoittamiseen.

Yhteensä Suomi sai huutokauppatuloja 581,6 milj. euroa vuonna 2023. Lentoliikenteen päästökauppatulot olivat tästä n. 10,1 milj. euroa. Lentoliikenteen päästöoikeudet yhdistetään vuoden 2025 alusta lähtien yleisen päästökaupan päästöoikeuksiin, jolloin myös erityiset lentoliikenteen päästöoikeuksien huutokaupat lakkaavat. Vastaavaa lentoliikenteen tulojen erittelyä ei siten ole jatkossa mahdollista tehdä.

Päästökauppatulot tilityvät lyhentämättömänä valtion budjettiin, eikä tuloja korvamerkitä. Tulojen käytöstä päätetään JTS:ää koskevien menettelyjen ja budjettiprosessin kautta. Suomi raportoi komissiolle päästökauppadirektiivin mukaisesti vuosittain saamiaan huutokauppatuloja vastaavan summan käytöstä. Luonnoksessa esitetyt päästökaupan huutokauppatulojen mahdolliset käyttökohteet tulisi siten ratkaista normaalien valtion menoja koskevien menettelyjen mukaisesti. TEM ei näe itsellään olevan erityistä roolia tässä prosessissa.

Innovaatorahastosta järjestetään loppuvuoden 2024 haussa erityinen korvamerkitty osuus merenkulun teknologioille. Kohdennettu hakukierros toteutetaan päästökauppadirektiivin laajennuksen johdosta.

Jakeluinfraohjelma edistää TEMin näkemyksen mukaan kansallisia tavoitteita ajoneuvokannan murroksessa ja edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista.

TEMillä ei ole asiassa muuta lausuttavaa.

Ylijohtaja

Riku Huttunen

Erityisasiantuntija

Olli Salo

Jakelu

LVM VPO Ilmasto- ja ympäristöyksikkö

VN/31178/2023-TEM-31

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: