

Asia: VN/17669/2021

Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

P2X Solutions Oy kiittää Työ- ja elinkeinoministeriötä mahdollisuudesta lausua asetusluonnoksesta.

P2X Solutions Oy ("P2X") on kotimainen vihreän vedyn tuottaja ja jakelija, jonka ensimmäinen 20 MW vihreän vedyn tuotantolaitos valmistuu vuonna 2024 Satakunnan Harjavaltaan. Yhtiö tähtää kotimaisen ja eurooppalaisen vetymarkkinan kiihdyttämiseen rakentamalla tulevan vuosikymmenen aikana yhteensä 1 GW:n elektrolyyserikapasiteetin uusiutuvan vihreän vedyn tuotantoon. Samanaikaisesti yhtiö tulee myös jalostamaan osan tuottamastaan vedystä synteettisiksi polttoaineiksi, kuten uusiutuvaksi metaaniksi, uusia teknologioita ja kiertotalousratkaisuja hyödyntäen. Yhtiön toimintaa ohjaa tavoite päästöttömän hyvinvointiyhteiskunnan rakentamisesta tuleville sukupolville. P2X tulee luomaan tulevien vuosien aikana myös kattavan vedyn jakeluverkoston vetykäyttöiselle liikenteelle, minkä vuoksi asetusehdotus on yhtiön liiketoiminnan kannalta merkittävä.

VEDYN MAHDOLLISUUDET ERITYISESTI RASKAASSA LIIKENTEESSÄ JA ASEMAVERKOSTON TARVE:

Taustana todettakoon, että vety tarjoaa varteenotettavan vaihtoehdon erityisesti pitkän matkan raskaaseen liikenteeseen, sillä: 1) Polttokennoajoneuvot voivat kulkea yhdellä tankkauksella jopa 1000 kilometriä. 2) Polttokennoajoneuvot tankataan vedyllä, eli tankkaukseen käytettävä aika on merkittävästi sähköauton lataamista nopeampi. 3) Polttokennoajoneuvot eivät edellytä painavia ja paljon mineraaleja sisältäviä akkuja. 4) Polttokennoajoneuvojen ainoa sivutuote on puhdas vesi. 5) Vihreän vedyn liikennekäytöstä ei synny kasvihuone- eikä hiukkaspäästöjä. Pitkän matkan raskaan liikenteen, mukaan lukien rajat ylittävien kuljetusten, mahdollistamiseksi on tärkeää, että vetykäyttöisten ajoneuvojen asemainfrastruktuuri luodaan nopealla aikataululla mahdollisimman

kattavaksi erityisesti TEN-T ydin- ja kattavalla verkolla sekä liikenteen solmukohtissa. Näkemyksemme on tältä osin yhdenmukainen ehdotetun AFIR-asetuksen kanssa.

Suomen markkinoilla on jo tällä hetkellä havaittavissa merkittävää kiinnostusta vetykäyttöisiä ajoneuvoja kohtaan. Lisäksi esimerkiksi Saksa tukee jo nyt vetykäyttöisten ajoneuvojen hankkimista merkittäväillä julkisilla tukiohjelmilla. Myös Sveitsissä on vetykäyttöisiä kuorma-autoja jo liikennekäytössä. Myös Suomen olisikin mielestämme hyvä tarkastella, olisiko määrältään riittävien asematukien rinnalla myös tarvetta vetykäyttöisten ajoneuvojen tuille yhdenaikaisesti asemainfrastruktuurin rakentamisen kanssa.

NÄKEMYKSEMME ASETUSLUONNOKSESTA:

Asetuksen tavoitteet

Kannatamme ehdotuksen tavoitetta vaihtoehtoisin käyttövoimiin siirtymisen edistämisestä kaikkien asetuksen kattamien käyttövoimien osalta. Hiilineutraaliustavoite on saavutettavissa ainoastaan, mikäli Suomi pystyy hyödyntämään lukuisia tarjolla olevia vaihtoehtoisia käyttövoimia tehokkaasti ja rinnakkain niille parhaiten sopivissa käyttökohteissa.

Lähtökohtana asetuksessa tulisi mielestämme kuitenkin olla teknologianeutraalius kaikkien sähköpolttoaineiden osalta siten, että sähkölle suorana käyttövoimana ja sähköpolttoaineena, esim. vety, olisi annettu samankaltaiset ja tasavertaiset mahdollisuudet. Nykyisessä ehdotuksessa teknologianeutraalius ei mielestämme täysimääräisesti toteudu huomioon ottaen eri käyttövoimille varatut määrärahat ja tavoitteet. Mielestämme asetusta olisikin syytä tarkastella uudelleen vetykäyttöiselle liikenteelle varattujen määrärahojen ja konkreettisten tavoitteiden asettamisen osalta. Vain riittävien määrärahojen ja markkinoille viestittävien selkeiden ja konkreettisten tavoitteiden avulla on mahdollista toteuttaa investointeja vetykäyttöiseen liikenteeseen.

Asetusta koskevan muistion tavoitteisiin ei sisälly erillistä vetytankkausasemia koskevaa tavoitelukua, vaikka vastaava tavoite on asetettu muiden kategorioiden asemien osalta. P2X pitää erittäin tärkeänä, että myös vetyasemien osalta pystytään antamaan tavoitearvio, jotta alan eri toimijoilla kuten infrastruktuurin potentiaalisilla rakentajilla, loppukäyttäjillä ja rahoittajilla on riittävä ymmärrys siitä, minkälaista kehitystä Suomi vetykäyttöisen liikenteen osalta tavoittelee, ja jotta Suomi ei jää yleiseurooppalaisesta kehityksestä jälkeen ja poikkea muiden jäsenmaiden linjauksista.

Lisäksi AFIR-asetusehdotuksen tavoitteisiin olisi mielestämme hyvä varautua jo etukäteen ja varmistaa, että riittävät määrärahat ovat saatavilla myös vetyasemille alusta asti. Muussa tapauksessa on olemassa riski, että Suomi ei tule saavuttamaan AFIR-asetuksen tavoitteita, sillä vetyliikenteen kehittymistä haittaavaa kysynnän ja tarjonnan muna-kana-ongelmaa ei ole onnistuttu

ratkaisemaan ajoissa. Riittävän julkisen tuen avulla Suomi pystyy varmistamaan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin riittävän laajuuden, saatavuuden ja käytettävyyden jouduttaen samalla toiminnan myöhemmän markkinaehtoisuuden toteutumista.

Asetuksen määrärahat

Asetuksessa ja muistiossa todetaan, että kaasukäyttöisille ajoneuvoille varataan yhteensä vuodessa 5 MEUR, josta vedylle korvamerkitään 1 MEUR. Näin ollen, tuki mahdollistaa vain hyvin rajallisen määrän asemainvestointeja vuosittain.

Hidas asemainfrastruktuurin kehitys tarkoittaa, että vedystä tulee alkuvaiheessa käyttövoima ainoastaan paikallisille ja hyvin rajatuille reiteille, mikä hidastaa markkinan kehitystä, eikä myöskään tuo vetyä tarjolle niihin pitkän matkan raskaan liikenteen kuljetuksiin, jotka siitä eniten hyötyisivät. Näkemyksemme on, että määrärahaa tulisi vetykäyttöisen liikenteen asemainvestointeihin olla tarjolla merkittävästi ehdotettua enemmän, jotta vetykäyttöinen liikenne kehittyisi yhdenmukaisessa aikataulussa verrokkimaiden kanssa, ja jotta vetykäyttöisen liikenteen markkinaehtoisuus voidaan saavuttaa nopeasti tulevien vuosien aikana.

Asetusluonnoksen 7 §: Tuen myöntämisen edellytykset

Teknisten edellytysten asettamisen osalta on mielestämme erittäin tärkeää, että ne perustuvat ajoneuvovalmistajien ja laitetoimittajien näkemyksiin, jotta tankkausasemat ja vetykäyttöiset ajoneuvot ovat keskenään yhteensopivia.

Asetuksen mukaan ehtona on, että asema otetaan käyttöön 20 kuukauden sisällä tukipäätöksen antamisesta. Huomioon ottaen lupaprosessien keston sekä teknologian saatavuuteen ja toimitukseen liittyvän aikataulun, tulisi mielestämme määräaika jatkaa, ainakin vetyasemien osalta, vähintään 24 kuukauteen.

Tuen myöntämisen edellytykseksi on määritelty, ettei hanke ole saanut muuta julkista tukea. Mielestämme olisi tärkeää, että mikäli asemainvestointi olisi osa laajempaa hankekokonaisuutta, voisi tuen yhdistää hankkeeseen, joka on saanut julkista tukea, kunhan jo saatu julkinen tuki ei kohdistuisi samoihin kustannuksiin, eikä kaksinkertaisen tuen vaaraa siten syntyisi.

Asetusluonnoksen 11 §: Tarjous

Asetusluonnoksen mukaan yhteen tarjoukseen voi sisältyä vain yhdelle kiinteistölle sijoitettavia asemia. Toisin sanoen, yksi tarjous voi sisältää useita yhdelle kiinteistölle sijoitettavia asemia, mutta ei useita eri kiinteistöille sijoitettavia asemia.

Mielestämme tarjouksessa tulisi voida tarjota myös useita eri kiinteistöille sijoitettavia asemia, sillä alkuvaiheessa infrastruktuurin kehittämiseksi olisi merkityksellistä saada tukea asemaverkoston nopeaan kehittymiseen. Liikenne on nimensä mukaisesti liikettä paikasta toiseen, eikä yksittäisten asemien perustaminen verkkaisessa aikataulussa johda markkinan tehokkaaseen kehittymiseen ja markkinaehtoisuuden riittävän nopeaan saavuttamiseen. Lisäksi usean aseman samanaikainen rakentaminen mahdollistaa hankkeiden synergian seurauksena kustannussäästöt ja siten verorahojen kustannustehokkaan käytön.

Asetusluonnoksen 12 §: Tarjousten vertailu

Kannatamme muistioon kirjattua näkemystä, jossa arvioinnissa huomioidaan vertailuluvun lisäksi myös hankkeen kustannustehokkuus kokonaisuudessaan sekä hankkeen toteuttamiskelpoisuus ja vaikuttavuus. Lisäksi mielestämme tulisi kiinnittää hankkeen turvalliseen toteuttamiseen kokonaisuutena arvioiden. Myös DNSH-arvioinnin tuloksiin tulisi kiinnittää huomiota ja tarvittaessa tukea nimenomaisesti vihreän vedyn, eli uusiutuvalla energialla valmistetun vedyn, jakeluun tähtäviä hankkeita. Myös hankkeen myötä syntyvät kotimaiset työpaikat tulisi huomioida tarjousten vertailussa.

Asetusluonnoksen 14 §: Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset

Asetusluonnoksessa suuritehoisille sähkölatauspisteille ehdotetaan suurempia tukiprosentteja kuin muille kategorioille. Mielestämme teknologianeutraalius varmistettaisiin parhaiten, mikäli tukiprosentit olisivat yhdenmukaisia eri kategorioiden välillä.

Tuen enimmäismäärän arvioinnissa tulee mielestämme tarvittaessa huomioida myös teknologian hintatason nousu siten, että tuen määrää voidaan tarvittaessa nostaa, mikäli teknologian hinta nousee merkittävästi. Esimerkiksi tällä hetkellä vetyteknologian markkina on ylikuumentumassa, mikä aiheuttaa hintapainetta sekä vaikuttaa myös teknologian toimitusaikatauluihin. Tämä toisaalta on hyvä osoitus siitä, kuinka muualla Euroopassa panostetaan jo laaja-alaisesti vetyyn, eikä Suomen ei ole syytä jättäytyä jälkeen tästä kehityksestä.

Hyväksyttäviin kustannuksiin tulisi mielestämme voida sisällyttää tietty määrä myös hankkeen suunnittelu- ja valmistelukustannuksia, sillä huolellisen suunnittelun ja valmistelun avulla voidaan taata hankkeiden oikea-aikainen, kustannustehokas ja turvallinen toteutus.

YHTEENVETO

P2X Solutions kiittää Työ- ja elinkeinoministeriötä ehdotuksen laatimisesta ja lausuntokierroksen järjestämisestä. Ehdotus on kokonaisuutena erittäin tervetullut aloite vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämiseksi.

Komission vetystrategian, 55-valmiuspaketin ja AFIR-asetusehdotuksen perusteella voidaan todeta, että Euroopassa on vankka yhteinen näkemys siitä, että vetytalous tulee tarjoamaan yhden merkittävän vaihtoehdon ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamiselle sekä eurooppalaisen huoltovarmuuden ja energiaomavaraisuuden tason nostamiselle. Vetytaloutta tulee tarkastella kokonaisuutena ja sen syntyminen edellyttää vahvaa poliittista tukea sekä sääntelytasolla että myös julkisena tukena alan pioneerihankkeille.

Markkinoilla on kysyntää erityisesti raskaille ja energiantensiivisille vetykäyttöisille ajoneuvoille, kunhan Suomeen saadaan rakennettua kattava jakeluinfrastruktuuri. Asetuksessa ehdotetulla tukiohjelmalla onkin siten suuri merkitys markkinan kehittymiselle. Laaja vetykäyttöisten ajoneuvojen asemaverkosto mahdollistaisi pitkän matkan, mukaan lukien rajat ylittävän, raskaan liikenteen vetyistämisen ja siten myös mittavat päästövähennykset.

Vetykäyttöisten ajoneuvojen asemainfrastruktuuriin tulee allokoida esitettyä enemmän määrärahoja, jotta infrastruktuuri voidaan luoda kattavaksi nopealla aikataululla. Asemaverkoston rakentaminen ja sitä koskevat selkeät tavoitteet voivat yksin ratkaista kysyntää ja tarjontaa koskevan muna-kana-ongelman ja siten mahdollistaa vetykäyttöisen liikenteen kasvamisen todelliseksi päästöttömäksi liikenteen vaihtoehdoksi tulevien vuosien aikana. Suomella ei ole syytä jättäytyä eurooppalaisesta kehityksestä jälkeen, sillä Suomesta löytyy halu ja kyvykkyydet lähteä rakentamaan vetymarkkinaa, myös liikenteelle.

Borg Jenni
P2X Solutions Oy