

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

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

St1 kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa otsikon asetusluonnokseen.

Siihen liittyvän muistion mukaan irtautuminen fossiilisesta bensiinistä ja dieselistä ja siirtyminen muihin käyttövoimiin liikenteessä edellyttää koko maan kattavaa sähköajoneuvojen julkista latausverkkoa sekä kaasujoneuvojen tankkausinfraa. Yhdymme tähän näkemykseen tilanteessa, jossa tavoitellun mukainen nopea siirtymä vaihtoehtoihin käyttövoimiin on vielä suurelta osin kannattamatonta.

Lisäksi muistiossa todetaan, että infrastruktuuritukia tarvitaan ainakin 2020-luvun puoliväliin asti, jonka jälkeen ajoneuvojen lukumäärät saattaisivat jo mahdollistaa infran rakentamisen kokonaan markkinaehtoisesti. Suomen Elpymis- ja palautumissuunnitelmassa todetaan puolestaan, että raskaan liikenteen päästöjä voidaan vähentää nopeasti ja kustannustehokkaasti biopolttoaineilla ja muilla uusiutuvilla polttoaineilla. St1 jakaa nämä näkemykset todeten kuitenkin, että infratuelle saattaa olla tarvetta myös 2020-luvun puolivälin jälkeenkin.

Lausuntomme keskittyy arvioimaan erityisesti asetuksen vaikutuksia hallituksen aiemmin päättämän Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteeseen biokaasun käytön lisäämisestä 4 TWh tasolle. Jotta investoinnit tuotantoon olisivat kannattavia, täytyy biokaasulle saada suoraa energiakäyttöä korkeampaa arvoa, eli saada se ohjattua tieliikenteeseen. Tämä taas vaatii erityisesti nesteytetyn biokaasuinfran laajentamista koko Suomessa.

Arviomme mukaan liikennebiokaasun käytön moninkertaistaminen edellyttää nesteytetyn biokaasun laajamittaista käyttöönottoa raskaan liikenteen puolella. Tavoite 4 TWh käytöstä vuonna 2030 tarkoittaa käytännössä raskaassa liikenteessä 6000–8000 nesteytettyä biokaasua hyödyntävän ajoneuvon käyttöönottoa. Asetuksen lähtökohtana tulisi olla varmistaa tämän tavoitteen toteutumisen edellytykset jakeluinfraa koskien kattavasti koko maassa.

Esitetty tuen määrä ei riitä nesteytetyn biokaasun jakeluverkoston nopeaan synnyttämiseen

Tuen määrä 30 % hankkeen kokonaiskustannuksista on hyvin matala tilanteessa, jossa jakeluinfran kehittäminen markkinaehtoisesti on vielä mahdotonta. Esim. Ruotsissa tuen taso on 70 %. Jotta kansallinen tavoite biokaasun liikennekäytössä voidaan vuoteen 2030 mennessä saavuttaa, olisi erityisen tärkeää panostaa jakeluinfran kehittämiseen, jotta logistiikkayhtiöille tarjotaan varmuutta biokaasun saatavuudesta investointipäätöstensä tueksi. Nesteytetyn kaasun jakeluaseman investointikustannusten ollessa noin 1,5 miljoona euroa voidaan asetusluonnoksessa esitetyn tukimäärän arvioida riittävän 4–7 jakeluaseman avaamiseen. Määrä on väistämättä liian pieni, kun pyrkimyksenä on kasvattaa biokaasun käyttöä raskaan liikenteen käyttövoimana nopeasti.

Määrärahaista valtaosa on tarkoitettu kohdentaa sähköisen liikenteen infraan. Nykyisen jakeluverkoston kattavuus sähköisen liikenteen jakeluinfran (3266 kpl v. 2020 syyskuussa, lähde: EAFO) ja nesteytetyn kaasun infran osalta (10 kpl Suomessa 2021) on syytä ottaa huomioon tuen kohdentamisessa. Nykyisen infran ja jakeluverkoston kattavuuden perusteella määrärahoista isompi osa tulisi kohdistaa nesteytetyn kaasun jakeluun liittyvään infraan. Biokaasulle asetetut tavoitteet huomioon ottaen olisi myös perusteltua korottaa biokaasun tuen osuus sähköisen liikenteen infran tavoin 35 %:iin ja harkita kokonaistuen määrän kasvattamista erityisesti nesteytetyn biokaasun osalta.

Huomiota kiinnitettävä tarjouskilpailun tehokkuuteen

Tarjouskilpailuun liittyy riski pienten määrärahojen lisäksi tukien mahdollisesta kohdentumisesta toimijoille, joilla ei ole tosiasiallisia edellytyksiä toteuttaa hankkeita ylipäänsä tai operoida asemia tehokkaasti. Tämä riski on pyrittävä minimoimaan. Hankkeiden arvioinnissa olisi käytettävä selkeää kriteeristöä hankkeen toteutettavuudesta (rahoitus, asiakkuudet, projektin toteutus, biometaanin hankinta, jne.), jotta tuki kohdentuu hankkeille, joilla on korkea todennäköisyys toteutua. Lisäksi pitkät väliajat kilpailutusten välissä ovat hankalia niille toimijoille, jotka rakentavat ja kehittävät verkostoa laajasti ja pitkäjänteisesti eivätkä vain yksittäistä asemaa.

Kunnioitavasti,

Ville Hulkkonen, yhteiskuntasuhdejohtaja, St1 Nordic Oy

Hulkkonen Ville
St1 Nordic Oy