

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.**

#### 1. Yleistä ja keskeiset näkemykset

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Aihepiiri on tärkeä ja näkyy kuljetus- ja logistiikka-alalla. Kun kuljetusyrityksiltä kysytään (SKALin jäsenkysely 2023) mikä eniten muuttaa toimialaamme 10 vuoden kuluessa: käyttövoimakysymys on ykkösenä (toisena työvoima ja kolmantena kustannukset/energian hinta). Tässä yhteydessä puhuttaa kattava latausinfra. Pitkämatkan tavaraliikennettä ei voi harjoittaa ilman sitä.

Lausuttavana oleva esitys jakeluinfratukiasetuksen muuttamisesta on välttämätön, jotta EU:n yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa tehdyt muutokset voidaan huomioida. Samoin asetusuudistusta tarvitaan, jotta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen (AFIR-asetus) pakolliset tavoitteet voidaan huomioida tässä asetuksessa.

Raskaiden maantiekuljetusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymisen yhtenä keskeisenä käytännön esteenä on puutteellinen tankkaus- ja latausinfrastruktuuri. Sähkön latausjakeluinfran tukeminen raskaalle kalustolle on tärkeää jatkossa, koska sen kaupallinen eteneminen olisi hidasta.

On hyvä, että jatkossa voidaan tukea myös vetytankkausasemia, joiden kehitys on vasta alussa. Näillä näkymin ensimmäinen kuorma-autoille tarkoitettu vetytankkausasema on tulossa vasta vuonna 2027. Tässä vaiheessa panostuksia tulisi osoittaa kuitenkin sähköön latausjakeluinfraan. Pitkän matkan tavarankuljetukset kuorma-autoilla edellyttävät julkisia latausasemia. Niitä ei voida toteuttaa pelkästään terminaaleissa tapahtuvilla latauksilla.

Tukimääräraha 10 milj. euroa vuodelle 2024 lienee riittävä, mutta tärkeää olisi varmistaa, että tukea on saatavissa myös tulevina vuosina. Käyttövoimasiirtymä edellyttää yrityksille jatkuvaa näkymää myös tukipolitiikan suhteen. Nyt vuonna 2024 rahoittavien hankkeiden osalta olisi syytä varmistaa mahdollisimman hyvin, että hankkeet myös toteutetaan, jotta rahaa ei jäisi käyttämättä.

## 2. Kaasu tärkeä Suomelle, jakelu tarvitsee tukea

On erittäin harmillista, että biokaasutankkausasemat eivät ole yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen piirissä. Tämä korostaa entisestään sitä, että kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea tulisi jatkaa vuoden 2024 jälkeen. Suomen hallituksen tulee tehdä aktiivista vaikuttamistyötä EU:n suuntaan, jotta myös biokaasutankkausasemien tukeminen olisi jatkossa mahdollista.

Vielä julkistamaton SKALin kuljetusbarometri 2/2024 kertoo, että aiotuista kalustohankinnoista diesel (93%) on pienessä nousussa. Kaasuajoneuvoja aiotaan hankkia 15%. Kiinnostuksessa kaasuun on pientä laskua, mutta siinä on nähtävissä trendinomaista kasvua. Kaasu pitäisikin saada pidettyä keinovalikoimassa, se on Suomen etu.

Sähkö on barometrimme mukaan juuri nyt laskussa. Vain kolme prosenttia ajoneuvohankintoja pohtivista aikoo ostaa sähkökuorma-auton. Edellisessä barometrissä luku oli viisi prosenttia ja sitä edellisessä kahdeksan prosenttia.

Biokaasun ja synteettisen metaanin liikennekäytön edistämiseksi on laaja kansallinen poliittinen tuki, ja myös hallitusohjelmassa biokaasu ja synteettinen metaani on nostettu esiin kuorma-autoliikenteen yhtenä polttoainevaihtoehtona. Ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikennesektorilla ole mahdollista nostaa jakeluverkolainsäädännön edellyttämällä tavalla. Jakeluverkon kattavuus ja jakeluasemien pieni määrä on yksi tärkeimmistä nesteytettyä metaania käyttävien kuorma-autojen hankinnan esteistä.

Biokaasun ja synteettisen metaanin jakeluinfratukea tulisi jatkaa vähämerkityksisenä valtiontukena de minimis -asetuksen (EU) 2023/2831 sallimissa rajoissa. De minimis -asetus rajaisi tuen määrän enimmillään 300 000 euroon kolmen perättäisen vuoden aikana yritystä kohti. Vaikka de minimis -asetuksen kautta kohdistettu tuki olisi määrältään rajallinen, se mahdollistaisi kaasun

jakeluinfratuen jatkumisen. SKAL esittää, että uusiutuvan kaasun tankkausasteiden tuki säilytetään asetuksessa nykyisessä muodossaan de minimis -asetuksen asettamien rajoituksin.

### 3. Tukimäärärahojen kohdentaminen

Lausunnoissa on pyydetty 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.

Esityksen mukaisesti rahoitusta tulee käyttää erityisesti raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymiseen. SKAL näkee, että koko raha tulisi käyttää raskasta liikennettä palveleviin hankkeisiin. Henkilöautojen osalta sähkölatausinfrastruktuuri etenee jo markkinaehtoisesti.

Latausasemien ja -kenttien tulee olla sellaisia, että niihin voidaan esteettä päästä myös kaikista pisimmillä ja raskaimmilla yhdistelmillä. Jos latausasemilla tai kentillä on myös henkilöautojen latausmahdollisuus, tulee liikennejärjestelyt toteuttaa siten, että henkilöautot eivät estä kuorma-autojen lataamista. Sama koskee tietysti vetytankkausasemia.

Vastauksen antaminen rahanjakoon ei ole helppoa, koska sekä sähkön että vedyn käyttö kuorma-autojen käyttövoimana on vasta alkutekijöissä. Tärkeintä on rakentaa sinne missä on suurin tarve. Lausuttavana olevan kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratuen perusteella tiet 4, 3 ja 5 ovat oikeita valintoja. Vedyn käyttö kehittyy hitaammin kuin sähkön, joten kokonaisuutena painotuksen tulee olla sähkön latausinfrastruktura. Oletettavaa on, että sähkön latausinfrastruktura saadaan helpommin ydinverkolle. Siksi esitämme, että rahoitusta varattaisiin yhtä paljon kattavalle verkolle. Oikea suhde kilpailtaville vaihtoehtoisille voisi olla:

- Biokaasu 10 %
- Ydinverkon vetytankkausasemat 10 %
- Ydinverkon latauskentät 40 % ja
- Kattavan verkon latauskentät 40 %

Tuemme 10 §:n ehdotusta, että tuen kohdistaminen päätettäisiin jatkossa työ- ja elinkeinoministeriössä. Tämä on joustava tapa, jolloin jossakin ryhmässä ylijäävä määräraha voidaan kohdistaa toiseen ryhmään. Tärkeintä on edetä sen mukaan, missä kysyntä on suurinta unohtamatta kuitenkaan AFIR-asetuksen tavoitteiden saavuttamista.

SKALIn näkemyksiä käyttövoimasiirtymästä voi lukea raportistamme ”Millä energialla kuljetamme”  
[https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/raportti\\_kayttovoimasiirtymasta\\_milla\\_energialla\\_kuljetamme-1.pdf](https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/raportti_kayttovoimasiirtymasta_milla_energialla_kuljetamme-1.pdf)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Pekka Aaltonen
toimitusjohtaja	logistiikkajohtaja

Aaltonen Pekka  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry