

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.

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto sähköisen liikenteen sekä uusiutuvan metaanin ja vedyn liikennekäytön infrastruktuuritukea koskevasta asetusluonnoksesta. Julkiseen lataus- ja jakeluverkostoon suunnatun tuen merkitys on erityisesti liikenteen käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa ollut suuri, sillä vaihtoehtoiset käyttövoimat yleistyvät autokannassa hitaasti. Lataus- ja jakeluverkoston tulisi rakentua etupainotteisesti tukeakseen käyttövoimamurroksen ripeää etenemistä.

Asetusluonnoksessa esitetään biokaasun tankkauspisteisiin kohdentuvan tuen poistamista, sillä EU:n ryhmäpoikkeusasetus ei mahdollista kaasun jakeluinfratukea, eikä komissio ole aiempina vuosina antanut Suomelle myönteistä päätöstä poikkeuksesta uusiutuvan kaasun jakeluverkoston tukemiselle. Biokaasun ja tulevaisuudessa myös synteettisen hiilineutraalin metaanin potentiaali kuorma-autoliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autojen polttoaineena on suuri, sillä sähköistymisen ja vedyn liikennekäytön ennakoitaan etenevän raskaiden hyötyajoneuvojen kannassa pääosin vasta vuosikymmenellä. Biometaanin ja synteettisen metaanin ennakoitaan olevan myös ensi vuosikymmenellä tärkeä polttoainevaihtoehto siirtymässä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin vaihtoehtoihin. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisesti tavoitteena on, että autokannassa olisi vuonna 2030 hieman yli 6 000 kaasukäyttöistä kuorma- ja linja-autoa. Tällä hetkellä kaasukäyttöisiä kuorma- ja linja-autoja on kannassa noin 700. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää biometaanin jakeluasemaverkoston laajentumista ja pitkäjänteisiä hankintatukia.

Biometaanin jakeluinfratukea ei ole perusteltua lakkauttaa ryhmäpoikkeusasetuksen rajausten takia, vaan tukea tulisi jatkaa vähämerkityksisen valtion tuen (de minimis -asetus) rajaamin ehdoin. Suomen tulisi myös jatkaa keskustelua EU-komission kanssa biometaanin jakelua koskevan tuen sallimisesta poikkeuksena, sillä Suomen logistisessa järjestelmässä yleiset kokonaisuusmassaltaan raskaat ajoneuvot eivät sähköisty yhtä nopeasti kuin muualla Euroopassa yleiset kokonaisuusmassaltaan 20–40 tonnin kuorma-autot. Nesteytettyä metaania hyödyntävien ajoneuvoyhdistelmien kokonaisuusmassa voi suurimmillaan olla käytännössä lähes sama kuin dieselvetoisella kalustolla. Suurimpia esteitä kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan on nesteytetyn metaanin suppea jakeluverkko.

Asetuksessa tehty linjaus kohdentaa latausinfraan tuki raskaiden hyötyajoneuvojen suuritehoisiin latauskeskityksiin on perusteltua, sillä vielä investoinneiltaan kalliita kuorma- ja linja-autojen lataamiseen soveltuvia julkisia latauspisteitä ei vielä lähivuosina synny markkinaehtoisesti. Julkisen latausverkon puuttuminen hidastaa kuorma-autokannan sähköistymistä, vaikka pääosa latauksista tehdäänkin myös jatkossa varikkolatauksina. Julkisen latausverkoston puuttuminen estää sähkökäyttöisten kuorma-autojen yleistymistä pidemmällä kuljetusmatkoilla ja rajaa sähköistymisen potentiaalin lähinnä kaupunkiseutujen jakeluliikenteeseen.

Olennaista olisi, että jo käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa syntyisi riittävä päätieverkon laajuinen latausverkosto, joka voisi markkinaehtoisesti laajentua, kun ajoneuvokannassa on riittävä määrä sähkökuorma-autoja. Asetusluonnoksessa esitettyä raskaan hyötyajoneuvoliikenteen kokonaisantotehoa koskevaa vaatimusta tulisi lieventää, sillä se nostaisi investointikustannukset kohtuuttoman korkeaksi ja vielä toistaiseksi latausasemilla ei ole pääosin tarvetta esitettyyn kokonaisantotehoon.

Vastaavasti tukikriteereissä ei tulisi kategorisesti rajata tuen ulkopuolelle yli 3 kilometrin päässä tiverkosta sijaitsevia latauskeskityksiä, mikäli ne olisivat raskaan hyötyajoneuvoliikenteen kannalta strategisissa sijainneissa – esimerkiksi terminaalien, satamien, turvallisten levähdys- ja pysäköintialueiden tai matkakeskusten läheisyydessä.

Esitetyt 36 kuukauden toteutusajankohtaa ja hankkeen aloittamista koskevat rajaukset ovat perusteltuja, jotta hankkeiden läpiviennissä voidaan toisaalta ottaa huomioon investointien käynnistämisen vaatima aika ja toisaalta varmistaa, että hankkeet toteutettaisiin lähivuosien aikana. On tärkeää, että käynnistymättä jääneille hankkeille myönnetty tukimääräraha voitaisiin hyödyntää seuraavassa kilpailutuksessa ja varmistaa, että toteutumatta jääneet hankkeet eivät estäisi samalle alueelle suunnitteilla olevien kilpailevien lataus- ja jakeluasemien tukemista.

Esitämme, että vuodelle 2024 varattu noin 10 miljoonan euron tukimääräraha kohdennettaisiin siten, että biometaanin jakeluasemille varattaisiin 15–20 prosentin osuus, uusiutuvan vedyn jakeluasemille 15–20 prosentin osuus ja 60–70 varattaisiin raskaiden hyötyajoneuvojen latauskeskityksiin. Energiavirastolle tulisi jättää mahdollisuus joustaa hakukohteiden

välisessä määrärahaossa siten, että tukimäärärahaa olisi tarvittaessa mahdollisuus siirtää hakukohteesta toiseen tukihakemusten määrän, alueellisen kohdentumisen ja hankkeiden kustannustehokkuuden perusteella.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja

johtava liikenneasiantuntija

Keskuskauppakamari

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari