

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.

Ahola Group kiittää mahdollisuudesta lausua AFIR-asetuksen infrastruktuurituesta,

Lausunnon pyytjä on toivonut otettavan kantaa erityisesti siihen, miten käytettävissä oleva tukimäärä tulisi jakaa eri hankkeita varten, jotta parhaiten saavutettaisiin AFIR-asetuksen tavoitteet ja saataisiin vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntymään.

AFIR-asetuksen tavoitteiden täyttäminen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääminen ovat osittain kaksi erillistä tavoitetta. On yksi asia rakentaa eri käyttövoimille jakeluinfrastruktuuria ja kokonaan toinen asia saada sieltä jaeltava käyttövoima liikennekäyttöön.

Keskitymme lausunrossamme jälkimmäiseen.

Ahola Group on raskaassa kumipyöräliikenteessä yksi Pohjoismaiden suurimmista toimijoista. Valtaosa maanteiden tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta ja ammattiliikenteen päästöistä syntyy yli 60 tonnin tavarayhdistelmillä, joten päästövähennysten näkökulmasta vaikuttavimmat ja kustannustehokkaimmat toimet on mielekästä kohdistaa tähän segmenttiin.

Hyvin lyhyessä ajassa akkukäyttöisten ajoneuvojen käyttömahdollisuudet raskaassa liikenteessä ovat parantuneet huomattavasti taloudellisten ja teknologisten näkökohtien vuoksi. Tämän lisäksi akkukäyttöisessä voimalinjassa voidaan tunnistaa uudenlaisia liiketoimintamalleja sekä tulovirtoja, jotka johtuvat voimalinjan liittymisestä yhteiskunnan olemassa olevaan sähköinfrastruktuuriin yleisesti.

Muissa vaihtoehtoisissa käyttövoimissa vastaavat toimialaa uudistavat ulottuvuudet puuttuvat, ja ratkaisu pyrkii ainoastaan vaihtamaan yhden käyttövoiman toiseen.

Ahola Group liikennöi lausunnon antohetkellä raskaalla sähkökalustolla kansainvälisessä liikenteessä. Lausunnonantajan näkökulmasta suurin vaikuttavuus saataisiin kohdentamalla tukimäärä ensisijaisesti ydinverkon ja kattavan verkon latauskenttiin.

Ydintieverkon 3,6 MW ja kattavan verkon 1,5 MW yhteistä antotehovaatimusta esitämme tarkennettavan siten, että tämän kokonaisuutena ei tarvitsisi olla jatkuva, vaan se voitaisiin toteuttaa sisäverkon energiavarastoinnin kautta. Jos kentältä edellytetään suoraa 3,6 MW kytkentätehoa sähköverkkoon, syntyy latauskenttien rakentamiseen kustannuksia ja sijaintirajoitteita. Esimerkiksi lähes koko Pohjanmaan rannikko on Fingridin kytkentärajoitusten piirissä ainakin vuoteen 2027 saakka.

Erityisesti erittäin huonosti teknisiä perusteluita kestävän vetyliikenteen osalta esitämme toteutettavan AFIR-asetuksen vähimmäistaso ja hakemaan kansallisia poikkeuksia julkisten investointien vähentämiseksi, sillä ainakaan lausunnonantajan näkökulmasta teknisesti tai taloudellisesti kestäviä perusteita sanotulle käyttövoimalle ei ole.

Keto Jarmo
Oy Ahola Group Ab