

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Jakeluinfraohjelman luonnoksen mukainen markkinakehitys vastaa yleisesti hyvin viime vuosien aikana laadittuja ennusteita tieliikenteen käyttövoimamurroksen etenemisestä. Toimialamme omat ennusteet ovat hyvin samansuuntaisia. Ajoneuvokannan sähköistyminen on viimeisimmän vuoden aikana edennyt ennakoitua hitaammin. Kehityksen taustalla on ollut energiamarkkinoiden heilahtelu, joka vuosina 2021–2022 nopeutti merkittävästi sähköistymistä ja viime vuonna hidasti sitä sähkön hinnan noustessa ja polttonesteiden hintojen alentuessa. Jakeluinfran kehittämisen näkökulmasta on tärkeää, että infraa koskevien tavoitteiden taustalla käytetään tavoitteellista skenaariota. Puuttuva lataus- ja jakeluinfra on yksi eniten käyttövoimamurrosta hidastava tekijä.

Autoalan ennusteiden mukaan erityisesti sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen määrä autokannassa ei kasva niille asetettujen tavoitteiden (4 800 sähkökuorma-autoa, 7 250 kaasukuorma-autoa, 500 vetykuorma-autoa vuodelle 2030) mukaisesti. Hitaasti kasvava sähkö- ja kaasukuorma-autokanta ei vielä lähivuosina mahdollista kuorma- ja linja-autoille soveltuvan julkisen lataus- ja jakeluinfran markkinaehtoista kehitystä.

Vaikka vetykäyttöisiä ajoneuvoja ei vielä ole autokannassa, AFIR-sääntelyn vaatimukset vedyn jakeluverkoston laajentumiselle ovat perusteltuja. Vedyn liikennekäytön esteenä on ollut jakeluverkon puuttuminen ja vety voi yleistyä liikennekäytössä skenaarioissa arvioitua tahtia nopeammin jakeluverkon laajentuessa. Jakeluinfran tulisi kehittyä autokannan kehitykseen nähden etupainotteisesti, jotta yrityksillä olisi investointivarmuutta vetykäyttöisen kaluston hankintaan.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ohjelmaluonnoksessa esitetyt tieliikenteen jakeluinfraa koskevat tavoitteet ja toimenpiteet ovat näkemyksemme mukaan kannatettavia. On tärkeää, että ohjelmaluonnoksessa on esitetty käyttövoimamurroksen nopeuttamiseksi AFIR-sääntelyä kunnianhimoisempia tavoitteita jakelu- ja latausinfraan kehittämiseksi. Muun muassa julkisen latausverkon sähkön antotehoa koskevat ajoneuvokohtaiset vaatimukset ja koko päätieverkkoa koskevat suurtehoisia latauspisteitä koskevat

kansalliset tavoitteet on tarkoituksenmukaista asettaa AFIR-vaatimuksia suuremmiksi, kuten luonnoksessa on esitetty. AFIR-vaatimukset koskevat vain osaa Suomen valta- ja kantatieverkosta. AFIR-asetuksen vaatimukset tulisi yleisestikin nähdä vähimmäisvaatimuksina.

Kannattamme luonnoksessa toimenpiteeksi nostettua asunto-osakeyhtiöille tarkoitettua yksityisen latausinfrastruktuurin uudelleen käynnistämistä. Tutkimusten perusteella kotitalouksien sähköautohankintoja eniten jarruttavat tekijät ovat autojen kallis hankintahinta sekä kotilatausmahdollisuuden puuttuminen. Jotta sähköautoja voitaisiin ladata myös sähköverkon kuormituksen kannalta optimaalisesti yöaikaan hidaslatauksella, asuntokannan latausverkoston tulisi vastata sähköistymisen haasteisiin. Sähköistyminen etenee tällä hetkellä nopeimmin pientalovaltaisessa asumisrakenteessa, jossa latausmahdollisuudet ovat hyvät. Tiiviisti rakentuneilla kaupunkialueilla sähköistymisen etenemistä hidastaa mahdollisuus kotilataukseen, sillä julkinen latausverkko ei kaikilla kotitalouksilla takaa riittävää toimintamatkaa ja varmuutta latausmahdollisuudesta. Sähköautojen edulliset käyttökustannukset perustuvat ahkeraan kotilataamiseen, jossa energiakustannukset ovat edulliset. Asukaspysäköinti on tiiviisti rakennetuilla alueilla osoitettu kadunvarsipysäköintinä, jossa ei vielä ole sopivia liiketoimintamalleja asukkaille soveltuviin latauspalveluihin.

Myös ammattiliikenteen käyttöön rajatun erillisen julkisen latausinfrastruktuurin kehittämistä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet olisi perusteltua nostaa esille jakeluinfraohjelmassa. Erillinen ammattiliikenteelle kohdennettu latausinfra mahdollistaisi jakeliikenteen, taksiliikenteen sekä pikkubussien nopeamman sähköistymisen. Ammattiliikenteen lataustarpeet ja tarve yhdistää lataustapahtumat ammattikuljettajien lakisääteisiin taukoihin asettavat latausinfraalle erilaisia tarpeita kuin yksityisessä henkilöliikenteessä.

Yksityisen latausinfrastruktuurin tukea olisi lähivuosina tärkeää ohjata myös varikkojen ja erilaisten terminaalien latausinvestointeihin kuorma-autojen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sähköistymisen nopeuttamiseksi. Varikkolatausinvestoinnit ovat sähköistymisen alkuvaiheessa suuria. Koska sähkökuorma-autojen hankintahinta on vielä moninkertainen dieselkalustoon nähden, kynnyskysymykseksi hankinnassa voi muodostua sähköisen kaluston edellyttämät varikkolatausinvestoinnit. Myös julkista latausinfraa täydentävän rajoitetun latausinfrastruktuurin nostaminen esiin tavoitteissa on tärkeää, sillä rajoitetussa käytössä olevasta esimerkiksi jakeluterminaalien tai satama-alueiden latauspisteestä tehtävällä välilatauksella on alkuvaiheessa suuri merkitys sähkökuorma-autojen käyttökohteiden laajentamisessa.

Kansalliseen jakeluinfraohjelman toimenpiteeseen T1 tulisi lisätä tieliikenteestä kerättävien päästökauppatulojen kohdentaminen tieliikennesektorin päästövähennystoimenpiteisiin, kuten sähkö-, vety- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankinta- ja verokannusteisiin, kierrätyspalkkioihin ja lataus- ja jakeluinfrastruktuuriin. Polttoainejakelun päästökaupan huutokauppatulot tulisi ensisijaisesti kohdistaa sellaisiin päästövähennystoimiin, jotka vähentävät pysyvästi fossiilisten polttoaineiden kulutusta nopeuttamalla ajoneuvokannan kiertoa ja käyttövoimamurrosta.

Kansallisia tukia tarvitaan kuluvan vuosikymmenen aikana erityisesti kuorma-autoille ja pitkämatkaiselle linja-autoliikenteelle soveltuvan latausverkoston sekä nesteytetyn metaanin ja vedyn jakeluasemaverkoston rakentumisessa. Biometaanin ja uusiutuvan metaanin yleistymisen kannalta on tärkeää, että Suomessa voitaisiin tukea myös metaanin jakeluverkoston laajentumista, vaikka metaani ei kuulu EU:ssa valtiontukikelpoiisiin polttoaineisiin. Metaanin jakeluasemaverkoston laajentumiseen voidaan jakaa vähämerkityksellistä tukea, mutta tavoitteena tulisi olla saada EU:lta kansallinen poikkeus metaanin jakeluverkoston infratuelle.

Työ- ja elinkeinoministeriön valmistelemissa jakeluvelvoitetta koskevassa lakimuutoksessa julkisista latauspisteistä ladattava sähkö onkin esitetty liitettäväksi osaksi jakeluvelvoitetta. Julkisten latauspisteiden lisäksi jakeluvelvoitteeseen tulisi sisällyttää kuorma- ja linja-autoliikenteen varikoilta ja terminaaleista ladattu sähkö. Tämä lisäksi merkittävästi kannustetta investoida latausverkoston kehittämiseen.

Esitetyistä ajoneuvojen hankintakannusteista tärkeä on erityisesti vuosina 2021-2022 alkanut vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki, joka on päättymässä vuoden 2024 lopussa. Kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen määräraha on varattu loppuun jo elokuun aikana, sillä kaasukuorma-autojen tuelle on ollut vuosina 2023–2024 kasvava kysyntä. Hankintatuet ovat lisänneet huomattavasti sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen määrää autokannassa. Tukien hakuaikaa tulisi jatkaa vuosille 2025–2029, sillä hankintakannusteiden merkitys käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa on ratkaisevan tärkeä. Lisäksi olisi tärkeää suunnata hallituksen linjaaman polttoainejakelun päästökaupan käynnistyessä käyttöön otettavan ammattidieseljärjestelmän palautusjärjestelmä siten, että palautus olisi mahdollista saada esimerkiksi sähkö- ja kaasuautojen hankintaa tukevana kannusteena.

Energiaverotusta ja valmisteverotasoja olisi tarkoituksenmukaista tarkastella osana laajempaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamista. Uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden, biometaanin, synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden ja vedyn matalalla verotasolla on tärkeä käyttövoimamurroksen kannustevaikutus. Fossiilisia polttoaineita alempi verotaso tasaa vaihtoehtoisten käyttövoimia hyödyntävien autojen korkeampien hankintakustannusten eroa ajoneuvojen kokonaiskustannuksissa. Biokaasussa tukea tulisi suunnata koko arvoketjuun. Myös nykyinen energiaverodirektiivi sallii poikkeuksia ympäristöä vähemmän kuormittavien polttoaineiden verotasoissa. Monet maat ovat myös hakeneet EU-komissiolta poikkeuksia energiaverotukseen.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Kalenoja Hanna
Autotuoja ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry