

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Jakeluinfraohjelmassa esitetty tieliikenteen käyttövoimamurroksen eteneminen vastaa näkemyksemme mukaan pitkän aikavälin ennakoitua kehitystä. Tällä hetkellä liikenteen sähköistyminen on hieman hitaampaa kuin vielä 1–2 vuotta sitten ennakoitiin, joten vuoden 2030 ennusteet autokannan kehityksestä ovat vuoden 2024–2025 näkökulmasta osin verran optimistisia. Latausinfran mitoituksen kannalta on kuitenkin perusteltua käyttää nykykehitystä nopeampaa sähköistymisennustetta, sillä latausinfran tulisi käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa rakentua etupainotteisesti, jotta luottamus vaihtoehtoihin käyttövoimiin ei heikkenisi suppean julkisen latausinfran takia.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien kuorma-autojen määrälliset tavoitteet on tärkeää asettaa kunnianhimoiselle tasolle. Ilman erillisiä kannusteita sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen määrä autokannassa ei kasva tavoitteiden mukaisesti. Varsinkin lähivuosina raskaan sähkökäyttöisen kaluston määrä on vielä pieni ja julkisen latausinfran ei voida ennakoida kehittyvän markkinaehtoisesti.

Nesteytetyn metaanin suppea jakeluverkosto hidastaa kaasautokannan kasvua, ja toisaalta kaasautokannan hidas kasvu ei luo edellytyksiä nesteytetyn metaanin jakeluverkoston markkinaehtoiselle laajenemiselle. Kokonaan puuttuva jakeluinfra ei vielä toistaiseksi mahdollista vedyn liikennekäyttöä eikä luo investointivarmuutta vetykäyttöisiin ajoneuvoihin. Vedyn liikennekäytön yleistyminen voi tapahtua ennakoitua nopeamminkin, mikäli vedyn jakeluinfra laajenisi ja vihreän vedyn saatavuus liikennekäyttöön olisi hyvä.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Jakeluinfraohjelmassa on nostettu erillisiä tavoitteita henkilö- ja pakettiautoille ja raskaalle liikenteelle. Tämä on perusteltu ratkaisu, sillä tulevaisuuden käyttövoimapaletti painottuu henkilö- ja pakettiautoliikenteessä EU-lainsäädännön mukaisesti ensisijaisesti akkusähköön, kun puolestaan

kuorma-autoliikenteessä ja pitkämatkaisessa bussiliikenteessä käyttövoimavaihtoehtoja on enemmän ja murros on hitaampi.

Puollamme kaikkia ohjelmaluonnoksessa asetettuja tieliikenteen jakeluinfraa koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Julkisen latausverkon sähkön antotehoa koskevat ajoneuvokohtaiset vaatimukset on perusteltua asettaa AFIR-asetuksen vaatimuksia suuremmiksi, sillä latausverkon laajeneminen on olennaisen tärkeä sähköistymisen edellytys.

On tärkeää, että ohjelmassa on nostettu esille AFIR-vaatimuksia laajemmat koko päätieverkkoa koskevat suurtehoisia latauspisteitä koskevat tavoitteet (vähintään 150 kW suurteholatauspisteitä vähintään 60 km säteellä koko päätieverkosta), sillä AFIR-asetus koskee vain pientä osaa Suomen valta- ja kantatieverkosta. Suurtehoiset pisteet voivat erityisesti alkuvaiheessa palvella soveltuvin osin myös raskaampaa kalustoa, kunhan ajoneuvojen tilantarve otetaan huomioon asemien ja latauspisteiden suunnittelussa.

On tärkeää, että ohjelmaluonnoksessa on tunnistettu jakelu- ja latausinfran rakentamiseen liittyvät maankäytölliset tarpeet, jotka on tärkeää ottaa huomioon alueidenkäytön lainsäädännön uudistamisessa, liikennejärjestelmän suunnittelussa eri kaavatasoilla sekä valtion ja kaupunkiseutujen välisissä maankäyttöä ja liikennettä koskevissa sopimuksissa. Varsinkin suurimmilla tiiviisti rakentuneilla kaupunkiseuduilla lataus- ja jakeluinfran tilantarve voi aiheuttaa haasteelliseksi, jos maankäytön suunnittelussa ei riittävän aikaisin ole varauduttu infran tilantarpeisiin.

Tiheästi asutuilla kaupunkialueilla julkisten hitaiden latauspisteiden kehitys on tärkeää kotitalouksien autokannan sähköistymisessä, sillä tiiviillä kaupunkialueilla asukaspysäköinti nojaa usein yksinomaan kadunvarsipysäköintiin, jossa tulisi olla mahdollisuus yöaikaiseen lataukseen. Pidämme perusteltuna myös esitettyä asunto-osakeyhtiöille tarkoitettua yksityisen latausinfratuen uudelleen käynnistämistä. Kuorma-autojen sähköistymisen nopeuttamiseksi varikkojen ja terminaalien latausinfran kehittämiseen suunnattua tukea tulisi kohdistaa myös varikko- ja terminaalilatauksen kehittämiseen.

Uutena tavoitteena esitämme harkittavaksi kaupunkiseuduilla ammattiliikenteen käyttöön suunnattavan latausinfran kehittämistä, mikä nopeuttaisi sähkökäyttöisen jakeluliikenteen, taksiliikenteen sekä pienoislinja-autokannan sähköistymistä. Ladattavien autojen määrän kasvaessa ennakoitavissa oleva latauspisteiden ruuhkautuminen hidastaa ammattiliikenteen sähköistymistä, mikä heikentäisi palvelutasoa ja kannattavuutta tarkkaan aikataulutetussa jakeluliikenteessä ja henkilöliikenteen palveluissa. Raskaan kaluston julkisten latauspisteiden verkoston suunnittelussa tulisi ottaa huomioon myös taukopaikkojen sijoittelu, jotta ajo- ja lepoajat olisi mahdollista sovittaa latauksiin.

Tavoitteissa on sivuttu myös rajoitetussa käytössä olevaa latausinfraa, joka täydentää julkista latausinfraa. Kuorma- ja linja-autoliikenteen käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa rajatussa käytössä olevalla latausinfraalla – esimerkiksi terminaalien ja satama-alueiden latausinfra – merkitys sähköistymisessä on suuri, kun julkinen latausverkko on vielä harva. Vaikka pääosa sähkökuorma-autojen liikenteestä nojaa vielä toistaiseksi varikkolataukseen, rajoitetussa käytössä olevasta pisteestä tehdyllä välilatauksella sähköistä toimintamatkaa voidaan pidentää merkittävästi.

Yhdeksi tieliikennettä koskevaksi tavoitteeksi on nostettu, että käytettävä metaani olisi jatkossakin kokonaan uusiutuvaa. Tavoite olisi perusteltua muotoilla siten, että fossiilisen metaanin tieliikennekäyttö loppuisi, jolloin tavoite jättäisi tilaa myös synteettisen hiilineutraalin metaanin yleistymiselle.

Hallitus on jättänyt kesällä lausunnoille esitysluonnoksen polttoainejakelun päästökaupasta, jonka yhtenä tärkeimmistä sovellusalueista on tieliikenne. Koska päästökauppatulot ovat valtiolle yleiskatteellisia tuloja, niitä ei suoranaisesti voida kohdentaa päästökaupan sovellusalueen päästövähennyksiin. Kansalliseen jakeluinfraohjelmaan tulisikin nostaa toimenpiteessä T1 tieliikenteestä kerättävien päästökauppatulojen kohdentaminen tieliikennesektorin päästövähennystoimenpiteisiin, kuten ajoneuvojen hankintakannusteisiin, kierrätyspalkkioihin ja lataus- ja jakeluinfran tukeen. Meri- ja lentoliikenteen toimenpiteissä on nostettu erillisenä toimenpiteenä arvioida mahdollisuudet meri- ja lentoliikenteen huutokauppatulojen kohdentamiseen puhtaan siirtymän edistämiseen ja kilpailukyvyn parantamiseen näissä liikennemuodoissa. Myös tieliikenteessä huutokauppatulot tulisi ensisijaisesti kohdistaa päästövähennystoimiin, jotka vähentävät fossiilisten polttoaineiden kulutusta pitkävaikutteisesti muokkaamalla ajoneuvokantaa vähäpäästöisemmäksi.

Kansallisen jakelu- ja latausinfrastruktuurin tuet ovat tärkeitä kannusteita erityisesti raskaan kaluston 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:n AFIF-tukikelpoisiin polttoaineisiin. De minimis -lainsäädännön mukaisesti metaanin jakeluasemaverkoston laajentamiseen voidaan jakaa vähämerkityksellistä tukea. Suomen tavoitteena tulisi olla saada EU:lta hyväksyntä kansalliselle metaanin jakeluverkoston laajenemiseen tähtääville laajemmalle jakeluinfratuille.

Toimenpiteissä on nostettu esille myös sähkön sisällyttäminen uusiutuvan polttoaineen jakeluelvoitteeseen. Työ- ja elinkeinoministeriön valmistelemassa jakeluelvoitetta koskevassa lakimuutoksessa julkisista latauspisteistä ladattava sähkö onkin esitetty liitettäväksi osaksi jakeluelvoitetta. Julkisten latauspisteiden lisäksi jakeluelvoitteeseen tulisi sisällyttää kuorma- ja linja-autoliikenteen varikoilta ja terminaaleista ladattu sähkö. Tämä lisäisi merkittävästi kannustetta investoida latausverkoston kehittämiseen.

Viime hallituskaudella alkanut vaihtoehtoisia sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki päättyy vuoden 2024 lopussa. Hankintatuki on ollut suosittu kannustemuoto ja kuorma-autojen hankintatuen budjetti on tällä hetkellä jo loppunut. Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia olisi tärkeää jatkaa, sillä paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimamurros etenee vielä tällä vuosikymmenellä hitaasti.

Yhtenä mahdollisena kannusteen muotona tarkasteltavaksi tulisi ottaa hallituksen linjaaman valmisteille tulevan ammattidieseljärjestelmän palautusjärjestelmän suuntaamista sähkö- ja kaasuautojen hankintakannusteisiin. Hankintakannusteen muodossa toteutettava palautusjärjestelmä nopeuttaisi kaasu- ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen yleistymistä ja siirtymää fossiilisista polttoaineista uusiutuviin ja synteettisiin hiilineutraaleihin polttoaineisiin.

Vedyn ja metaanin fossiilisia polttoaineita alempi verotaso on tärkeä kuljetuskustannuksia alentava tekijä, mikä osaltaan tukee siirtymää vähähiilisiin polttoaineisiin. Kaasumaisten hiilineutraalien polttoaineiden verotusta tulisi mahdollisuuksien mukaan alentaa. 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

Näkemyksemme mukaan raideliikenteen nykytilannekuvaus ja arvio tulevasta kehityksestä on kattava.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Puollamme rautatieliikenteelle esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä. Sähköisen raideliikenteen osuuden kasvattaminen on ensisijaisesti kytköksissä rataosuuksien sähköistämisen etenemiseen. Uusiutuvien ja tulevaisuudessa synteettisten polttoaineiden jakelussa eri operaattorien yhteisten jakeluterminaalien merkitys on suuri. Yhteisten polttoainevarastot lisäävät myös rautatieliikenteen huoltovarmuutta esimerkiksi poikkeustilanteissa, jos polttoaineiden jakelussa olisi katkoksia.

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

Lentoliikenteen nykytilanteen ja markkinakehityksen kuvaus edustaa myös elinkeinoelämän näkemystä lentoliikenteen käyttövoimamurroksesta. Lähivuosina suurimmaksi haasteeksi on nousemassa kestävien lentopolttoaineiden (SAF) tuotannon riittävyys ja globaali saatavuus ja pidemmällä aikavälillä synteettisten polttoaineiden kustannuskehitys ja saatavuus.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Keskuskauppakamari kannattaa ohjelmaluonnoksessa lentoliikenteelle esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä. Esitämme, että toimenpiteen L2 muotoilua vahvistetaan siten, että päästökauppatulot sitouduttaisiin EU-lainsäädännön rajausten mukaisesti kohdentamaan lentoliikenteen päästövähennyksiin kohdistuviin investointeihin.

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

Kansainvälisen meriliikenteen sääntely ei pääosin ole kansallista, vaan lainsäädäntö perustuu EU-laajuiseen regulaatioon tai kansainvälisiin sopimuksiin. Kansallisin toimin voidaan vaikuttaa erityisesti satamaoperaatioihin. Satamien maasähkön merkitys on nostettu hyvin esille jakeluinfraohjelman luonnoksessa. Meriliikenteessä käyttövoimamurros edellyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran kehittämistä. Meriliikenteessä vaihtoehtoisia käyttövoimavaihtoehtoja on useita ja jakeluinfran kehittämisessä tulisi varautua useiden erilaisten energialähteiden yleistymiseen.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Jakeluinfraohjelman luonnoksessa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet meri- ja sisävesiliikenteen jakeluinfran kehittämiseksi ovat näkemyksemme mukaan harkittuja ja perusteltuja. Maasähköä koskevista toimenpiteistä tärkeimpiä on maasähköinvestointien taloudellinen tuki sekä maasähkön verotuksen alentaminen vastaavalla tavalla kuin muissa Pohjoismaissa ja Saksassa. Meriliikenteen päästökaupan huutokauppatulojen kohdentaminen meriliikenteen puhtaaseen siirtymään on olennaisen tärkeä rahoitusmekanismi jakeluinfran kehittämistoimenpiteille. Myös väylämaksujen tasoa tulisi harkita porrastettavan siten, että vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien alusten väylämaksu olisi tuntuvasti alempi tai väylämaksua ei perittäisi lainkaan vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntäviltä aluksilta.

Muita huomioita ohjelmasta:

Keskuskauppakamari kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä aktiivisesta vuoropuhelusta kansallisen jakeluinfraohjelman valmistelussa. Ohjelman valmistelussa käyty vuoropuhelu eri sidosryhmien kanssa on ollut poikkeuksellisen laajaa ja avointa.

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari