

Asia: VN/31178/2023

## **Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma**

### **Lausunnonantajan lausunto**

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

Kaupan alalle on tärkeää, että Suomessa on kattava ja toimiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkko palvelemaan kaupan alan kuljetuksia sekä kansalaisten liikkumista. Tietty vähimmäismäärä lataus- ja tankkauspisteitä lisää kuluttajien ja raskaan liikenteen luottamusta siihen, että matka ei katkea infrastruktuurin riittämättömyyden vuoksi. Lähtökohtaisesti jakeluverkostoa tulee luoda pääasiassa markkinaehtoisesti.

Ns. päätieverkon alueella tämä onkin kasvattanut esimerkiksi henkilö- ja pakettiautojen latausasemien määrää merkittävästi. Käyttövoimasiirtymän riittävän nopeaksi turvaamiseksi Suomen syrjäseuduille tarvitaan kattavampaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkostoa, tämä vaatii valtiolta kohdennettuja tukimuotoja alueilla, jossa hankkeet eivät ole toteutettavissa markkinaehtoisesti.

Kaupan ala ja liikenteen palvelu- ja liikenneasemat ovat sijoittuneet myös Suomen vähemmän asutetuille alueille. Niillä on tärkeä rooli suomalaisessa yhteiskunnassa suomalaisten liikkumisen mahdollistajana ja huoltovarmuuden turvaajana. Palveluasemat turvaavat tärkeitä palveluja pienillä paikkakunnilla, työllistävät ja pitävät koko Suomea elinvoimaisena. Tällä on vaikutuksensa myös Suomen kokonaisturvallisuuteen.

#### **Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

On huomattava, että valtion antaman (investointi-) tuen suuntaamisella on merkitystä vaikuttavuuteen. Valtion talouden tutkimuskeskuksen ja Sykkeen yhdessä Suomen Ympäristökeskukselle toteuttamassa Lataava-hankkeessa (julkistus 8.5.2024) kävi ilmi, että vuosina 2018 - 2023 suurin osa liikenteen julkisen latausinfraan tuesta oli kohdentunut valtavyöhykkeiden hankkeisiin ja yksityisen latausinfraan tukea ei haettu lainkaan maaseutualueille.

Tuen vaikuttavuuden kannalta olennaista on, että tuen ansiosta investoitaisiin latauspisteisiin, joita ei olisi rakennettu ilman tukea. Tuen ehdoissa on pyritty edistämään tehokasta kohdentumista mm. asettamalla etusijalle kunnat, joissa ei ennestään ollut yhtään suuritehoista latauspistettä. Lukumäärillä mitattuna selvästi eniten hankkeita on mennyt pääkaupunkiseudun kuntiin (Espoo, Helsinki, Vantaa) sekä Ouluun, Rovaniemelle, Kuopioon, Tampereelle, Lohjalle ja Saloon. Vuonna 2024 julkisen teholatausinfrastruktuurin kattavuus on jo melko hyvä, etenkin vilkkaasti liikennöityjen reittien varrella.

Itä- ja Pohjois-Suomessa latausverkoston kattavuus on tällä hetkellä heikoin, eivätkä liikennemäärät tällä alueella välttämättä ole riittävän suuria luomaan kannustimia markkinalähtöisesti investoida kalliisiin teho- ja suurteholatausasemiin. Jotta liikenne voidaan sähköistää, on koko maan oltava sähköautolla saavutettavissa. Valtion tukia olisikin suunnattava juuri alueille, joissa ei ole vielä kattavaa julkista latausverkostoa.

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

Ei lausuttavaa.

**Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ei lausuttavaa.

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

Ei lausuttavaa.

**Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ei lausuttavaa.

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

Ei lausuttavaa.

**Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ei lausuttavaa.

**Muita huomioita ohjelmasta:**

Pääosa kaupan alan kuljetuksista tapahtuu maanteitse eri kokoisella kalustolla: runkokuljetukset raskailla ajoneuvoyhdistelmillä, jakelu kauppoihin kevyemmällä kuorma-autoilla ja jakelu asiakkaille paketti- ja henkilöautoilla. Asiakkaiden on myös päästävä kauppaan, tämä pääosin henkilöautoilla tapahtuva asiointi on myös merkittävä osa huoltovarmuutta.

Kaupan liitto pitää hyvänä, että ohjelmassa tuetaan vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien paketti- ja kuorma-autojen hankintaa ja selvitetään tuen jatkamisen mahdollisuudet. Samaan aikaan Kaupan liitto on huolissaan, että ajoneuvojen hankintatukilain mukainen tuki kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille sekä muuntotuki henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on voimassa ainoastaan vuoden 2024 loppuun saakka eikä jatkosta vielä ole tietoa. Raskaat ajoneuvoyhdistelmät eivät näytä sähköistyvän kovinkaan nopeasti. Tarvitaan kestäviä väliajan energianlähteitä ja esimerkiksi biokaasu tai biodiesel ovat tällaisia.

Suomen tulisi selkeästi ja johdonmukaisesti tehdä politiikkatoimia, jotka luovat ennustettavan toimintaympäristön koko ketjulle kuljetusyrytyksestä jakelijaan. Lyhytaikaiset tukijärjestelmät eivät luo mahdollisuutta luoda pitkäjänteisiä suunnitelmia käyttövoimasiirtymän toteuttamiseksi. Kotimaisen biokaasun käyttäminen liikenteen käyttövoimana, myös henkilöliikenteen, on yksi helpoimmista keinoista liikenteen päästöjen vähentämiseen. Biokaasun hyviä puolia käyttövoimana ovat muun muassa kotimaisuus ja mahdollisuus jaella jo olemassa olevan polttoaineiden jakeluverkoston yhteydessä.

Kaupan liitto pahoittelee, että EU:n valtioneuvoston päätöksistä johtuvien rajoitteiden vuoksi valtio ei ole pystynyt kohdentamaan liikenteen infrastruktuuritukea teknologianeutraalisti myös biokaasujakeluasemien rakentamiseen. Toivomme, että jatkossa biokaasujakeluasemien tukeminen olisi mahdollista vähintään de minimis- sääntelyn kautta.

Kaupan liitto pitää hyvänä, että ohjelmassa tuetaan vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien paketti- ja kuorma-autojen hankintaa ja selvitetään tuen jatkamisen mahdollisuudet. Suomen tulisi selkeästi ja johdonmukaisesti tehdä vaikuttavia politiikkatoimia, jotka luovat ennustettavan toimintaympäristön koko ketjulle kuljetusyrytyksestä jakelijaan. Lyhytaikaiset tukijärjestelmät eivät luo mahdollisuutta luoda pitkäjänteisiä suunnitelmia käyttövoimasiirtymän toteuttamiseksi.

Kari Luoto	Lauri Leskinen
Toimitusjohtaja	Johtava asiantuntija
Kaupan liitto	Kaupan liitto

Hiilamo Simo  
Kaupan liitto ry