

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (1289/2021).

Käytännössä ehdotuksella pidennettäisiin pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatukien hakuaikoja 31.12.2024 asti. Tällä hetkellä lakia sovelletaan pakettiautojen hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31.12.2022 ja kuorma-autojen hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31.3.2023. Lisäksi ehdotetaan lain voimassaoloaikaa pidennettäväksi 31.12.2026 asti. Tällä hetkellä laki on voimassa 31.12.2024 asti.

Kuorma-autojen ja pakettiautojen hankintatuilla on tarkoitus edistää sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuutta ja kysyntää. Tukien tavoitteena on parantaa kansalaisten ja kuljetusalan mahdollisuuksia vihreään siirtymään.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

SKAL pitää hyvänä, että valtio tukee ja nopeuttaa vihreää siirtymää hankintatuilla ja huomioi kuljetusalan esittämällä nyt jatkoa hankintatukeen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiville paketti- ja kuorma-autoille.

Tukirahoituksen riittävydestä huolehdittava ja markkinat pidettävä ennakoitavina

Varautumisen ministerityöryhmän päätöksen mukaisesti eduskunta hyväksyi pakettiautojen hankintatukeen yhteensä 4,5 miljoonaa euroa ja kuorma-autojen hankintatukeen yhteensä 4 miljoonaa euroa lisärahoitusta vuosille 2022–2023. SKAL pitää hyvänä, että rahoitusta jyvitetään erikseen eri ajoneuvoluokille.

Rahoituksen käyttöä tulee aktiivisesti seurata ja varautua tarvittaessa myös lisärahoitukseen, mikäli tukihakemuksia tulisi ennakoitua enemmän ja tukimenettely kiihdyttäisi siirtymää kestävämpiin vaihtoehtoisin käyttövoimiin. On tärkeää, ettei markkinoille synny häiriöitä eikä kilpajuoksunomaista tilannetta, mikäli tukirahoitus ei riittäisikään koko määrätulle tukiajanjaksolle. Kalustoinvestoinnit tulee voida tehdä siirtymäaikoinakin suunnitelmallisesti ja toimintaympäristön säilyä mahdollisimman ennakoitavana.

Vetyteknologia huomioitava ja tukien oltava teknologianeutraaleja

SKAL pitää tärkeänä, että tukimenettelyt kestävämpiin vaihtoehtoisin käyttövoimiin siirtymiseksi ovat teknologianeutraaleja. Tällä hetkellä sähkö- ja kaasukäyttöiset ajoneuvot edustavat valtaosaa vaihtoehtoisista käyttövoimista, mutta on ennakoitu, että vetykäyttöiset polttokennoajoneuvot yleistyvät autokannassa vähitellen 2030-lukua lähestyttäessä.

Nykyisen akkuteknologian rajoitteiden vuoksi on arvioitu, että erityisesti raskaassa tavaraliikenteessä vetyä käyttävästä polttokennoteknologiasta voi muodostua merkittävä käyttövoimaratkaisu tulevaisuudessa. Jotta hankintatukilaki olisi liikenteessä nollapäästöisille sähköajoneuvoille teknologianeutraali, tulisi esitetyt hankintatuet avata myös vetykäyttöisille ajoneuvoille.

Eryityisesti raskaassa liikenteessä sähköajoneuvot nykyisellä akkuteknologialla eivät ole yhtä kilpailukykyinen vaihtoehto kuin henkilöautoissa verrattuna perinteisiin polttomootoriratkaisuihin. Tämän vuoksi hankintatukien laajentaminen koskemaan myös vetyä hyödyntävät polttokennoajoneuvot voisi olla tärkeä kannuste vetyautojen laajempaan pilotointiin ja käyttöönottoon myös Suomessa.

Jakeluinfra pullonkaulana ja siihen panostettava

Käytännössä kaikki uudet vaihtoehtoiset liikenteen käyttövoimat vaativat merkittäviä panostuksia energian jakeluinfraan, joko lataus- tai tankkausverkostoon. Toistaiseksi sekä kaasun että erityisesti raskaalle liikenteelle soveltuva sähkön jakeluinfra on erittäin puutteellinen ja tämä heikentää mahdollisuuksia sähkö- ja kaasujoneuvoihin investointeihin.

Samoin vetytekniikan edellyttämää jakeluinfran syntymistä Suomeen tulee vauhdittaa, koska on ennakoitu, että erityisesti raskaassa ja pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä, johon sähkö nykyisellä akkuteknologialla soveltuu heikommin, voisi vetyteknologiasta tulla merkittävä käyttövoimavaihtoehto.

Kaluston hankintatukien rinnalla tulisikin merkittävästi panostaa kattavaan lataus-/tankkausverkostoon, jotta vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivaan kalustoon uskalletaan lähteä laajassa mittakaavassa investoimaan.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Janne Kojo
yhteiskuntasuhteiden päällikkö