

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö VN/31178/2023 11.6.2024

## Lausunto kansallisesta liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa kansallisen liikenteen vaihtoehtoisen käyttövoimien jakeluinfraohjelmaluonnoksesta. Luonnos sisältää päivitetyn arvion liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran ja markkinan kehityksestä sekä infran ja markkinan kehittymistä koskevat tavoitteet ja edistämistoimenpiteet.

Jakeluinfran kehittyminen on tärkeä raskaan liikenteen käyttövoimien käytön edistämiseksi. Pitkämatkan tavaraliikennettä ei voi harjoittaa ilman kattavaa jakeluinfraa. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan tässä esitettyjä näkökulmia. SKALin keskeiset näkemykset on koostettu lausunnon loppuun.

Hallituksen ohjelman mukaan laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamista koskeva toimintaohjelma ja EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetus (AFIR) edellyttää tie-, rautatie-, vesi- ja lentoliikenteen kattavan kansallisen toimintakehyksen laatimista. Ohjelman tavoite on edistää fossiilille liikennepolttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamista ja infran kehittymisen seuranta EU:n jakeluinfra-asetuksen edellyttämällä tavalla.

SKAL pitää tärkeänä, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamista edistetään ja kannattaa yleisesti ohjelmassa esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä. SKAL korostaa, että teollisuus ja uudet investoinnit edellyttävät, että raskaalle liikenteelle sopivia latausasemia on riittävästi saatavilla. Ilman tätä yritysten on mahdotonta investoida vähäpäästöiseen kalustoon.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että kalustolle on riittävästi latausasemia ympäri Suomea. Se on huomioitava kaikessa suunnittelussa maakuntakaavoituksesta alkaen. SKAL toteaa jakeluinfran olevan keskeinen tekijä yritysten investointien varmistamiseksi. Esimerkiksi Itä-Suomeen on suunnitteilla vähemmän teollisia investointeja kuin muualle maahan. Jakeluinfran puutteellisuus korostuu siellä nyt muuta maata enemmän.

Raskaan liikenteen jakelu- tai latausinfran suunnittelussa on huolehdittava, että niiden sijainnit ovat tavaraliikenteen reittien varrella. SKALin käyttövoimakyselyssä neljäsnes vastaajista (25 %) kertoi, että ajoneuvo joutuu säännöllisesti poikkeamaan merkittävästi reitiltään tankkausta varten. Jakelu- ja latausverkoston on oltava riittävän tiheä ja sijainnit oikein suunniteltu. Näin vältetään turhaa liikennettä, tarpeettomia päästöjä ja kustannuksia sekä ajanhukkaa.

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

### Sähkö

Kuten ohjelmaluonnoksessa todetaan, sähkökuorma-autoja on Suomessa liikenteessä toistaiseksi vähän: vuoden 2023 lopussa 70 kappaletta. Vaikka määrä on ollut kasvussa, niin kokonaismäärä on siis vielä toistaiseksi pieni. Perusennusteessa vuonna 2030 on 2400 sähkökuorma-autoa, mutta ohjelmaluonnoksessa tavoite ollaan asettamassa 4 800 sähköiseen kuorma-autoon. Tämä on erittäin suuri määrä nykyisessä raskaan kaluston investointitilanteessa. SKAL toteaa, että tuollaiseen tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan useita keinoja.

Jakeluinfra-asetus edellyttää koko TEN-T-tieverkon kattamista raskaan liikenteen latausinfraan vuoteen 2030 mennessä (minimiteho ja maksimietäisyys). Lisäksi asetus asettaa prosentuaalisia välitavoitteita raskaan liikenteen latausinfraan. Infraa edellytetään myös TEN-T-asetuksen mukaisille turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille sekä kaupunkisilmukohtiin.

Raskaassa liikenteessä sähköisen yleistymisen yksi keskeinen kysymys on latausinfra. Suomen ensimmäinen raskaan liikenteen tarpeisiin erikoistunut julkinen latausasema avattiin Tampereella syksyllä 2023. Uusia hankkeita on vireillä.

Tällä hetkellä sähköisen raskaan kaluston hankintaan liittyy oleellisesti myös latausinfran suunnittelu ja siihen investointi. Edelleenkin valtaosa kuljetusyrityksistä on pieniä muutaman ajoneuvon yrityksiä ja kalusto voi liikkua hyvinkin laajalla alueella, jolloin omalla varikolla – käytännössä usein jopa yrittäjän omassa kotipihassa – oleva latausinfra ei riitä toiminnan pyörittämiseen. On riski, että julkisen latausinfran puuttuminen nousee merkittäväksi hidasteeksi sähkökäyttöisten kuorma-autojen yleistymiselle, kun kalusto itsessään kehittyä ajoneuvovalmistajien toimesta.

SKAL katsoo, että tarvitaan kattava, luotettava ja nopea sähköisen latausinfra raskaalle kalustolle. Tämä tarkoittaa tehokasta latausinfraa ja luotettavaa näkymää sen toteutumisesta Suomeen. Ennen sitä on vaikea saada laajamittaisia kalustoinvestointeja liikkeelle, vaikka tarjontaa kalustosta olisikin.

### Vety

Suomessa oli joulukuun 2023 lopussa liikennekäytössä kaksi vetykäyttöistä henkilöautoa, eikä vetykäyttöisiä paketti-, kuorma- tai linja-autoja ollut yhtään. Kuten ohjelmaluonnoksessa edelleen todetaan, polttokennokuorma-autojen hinnat ovat noin 2–3-kertaisia dieselkuorma-autoihin verrattuna ja suurin piirtein samalla tasolla täyssähkökuorma-autojen kanssa. Myös omistamisen kokonaiskustannukset ovat vetyajoneuvoilla vielä selkeästi korkeampia kuin diesel-, kaasu- tai sähkökäyttöisillä kuorma-autoilla. Tässä tilanteessa vetykuorma-autojen määrän ennustaminen on hyvin vaikeaa.

Suomessa ei tällä hetkellä ole julkisia vedyn tankkausasemia, mikä luonnollisesti estää polttokennoteknologiaa ja vetyä käyttäviin ajoneuvoihin investoimisen. Valtakunnallisen jakeluasemaverkon rakentaminen on edellytys vedyn yleistymiselle liikennekäytössä ja käytännössä jakeluinfraa tulisi toteuttaa etupainotteisesti, jotta yritykset pystyvät sitoutumaan vetyä käyttävien ajoneuvojen hankintaan.

Jakeluinfra-asetus edellyttää EU:n jäsenvaltioiden varmistavan, että TEN-T ydintieverkon varrella on vuoden 2030 loppuun mennessä enintään 200 kilometrin välein julkinen vetytankkausasema, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä.

Ohjelmaluonnoksenkin mukaan kansallisesta infratukiohjelmasta on tehty myönteinen rahoituspäätös neljälle suunnitteilla olevalle vedyn julkiselle tankkausasemalle. EU:n jakeluinfraan suunnatusta tuesta on myös myönnetty rahoitusta vedyn tankkausasemille. Toteutuessaan nämä hankkeet edistäisivät jakeluinfra-asetuksen velvoitteiden saavuttamista Suomessa.

### **Kaasu**

Kaasukäyttöisiä kuorma-autoja oli vuoden 2023 lopussa yhteensä 586 kappaletta. Kaasu kiinnostaa sähköä enemmän kuljetusyrittäjiä. Vuonna 2023 julkaistussa SKAL Kuljetusbarometrissä lähes viidennes kalustoinvestointeja tekevästä kuljetusyrittäjästä valitsi auton käyttövoimaksi kaasun.

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen markkinatarjonta on tällä hetkellä hyvä. Maahantuojien arvioiden mukaan nykyisininkin kaasuautojen markkinoilla toimivat kuorma-autonvalmistajat ovat sitoutuneet kaasukuorma-autojen tuotekehitykseen ja kaasumallien ennakoitua pysyvän tuotannossa, kunhan autoilla on riittävä markkinakysyntää.

SKAL katsoo, että kaasu on pidettävä käyttövoimien keinovalikoimassa. Kaasu parantaa huoltovarmuutta ja vahvistaa samalla aluetaloutta. Biokaasun potentiaali ja sen hyödyt pitää tunnustaa vahvemmin EU-säädöksissä.

Suomessa oli joulukuussa 2023 yhteensä 82 paineistetun kaasun tankkausasemaa, joista 38 jakeli ainoastaan biokaasua, ja 18 nesteytetyn kaasun tankkausasemaa. Määrät ovat kasvaneet edellisestä tarkastelusta elokuussa 2022, jolloin asemia oli 73 (paineistettu kaasu) ja 14 kpl (nesteytetty kaasu).

Uusien asemien sijoittelussa tulisi huomioida raskaan liikenteen vilkkaimmat reitit ja nykyisen nesteytetyn kaasun asemaverkoston katvealueet. Erityisesti asemia puuttuu Itä- ja Pohjois-Suomesta. Merkittävä osa raskaan liikenteen kalustosta ajaa jatkuvasti samoja tiettyjä reittejä, joiden välittömään läheisyyteen jakeluasemien on sijoitettava. Asemien vikaherkkyys lisää riskejä. Puolikin vuorokautta kestävä toimintahäiriö aiheuttaa kertautuvia ongelmia kuljetusketjuissa. Siksi rakentamisessa on pyrittävä siihen, että asemia olisi tärkeimpien kuljetusreittien varsilla samalla alueella useampia.

## Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

SKAL kannattaa ohjelmaluonnoksessa esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä, erityisesti siltä osin, kun ne koskevat maanteiden tavaraliikennettä, eli kuorma- ja pakettiautoja. SKAL pitää välttämättömänä esitettyjen toimenpiteiden toteuttamista.

EU:n uudistettu jakeluinfra-asetus (AFIR) asettaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfralle sitovat tavoitteet. Asetus kuitenkin mahdollistaa jäsenvaltioille liikkumavaraa tietyillä edellytyksillä. SKAL toteaa, että Suomen erityispiirteitä on hyvä huomioida, mutta joustomahdollisuuksia ei saa ylittää. Jakeluinfraan on panostettava etupainotteisesti ja tarpeet huomioitava maankäyttösuunnitelmissa.

Jakeluinfraa toteutettaessa tulee taukopaikkavaateet yhdistää jakeluinfran vaatimuksiin. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja. Kuljettajan taukopaikkojen ja ajoneuvon lataus- ja tankkausalueiden sijoittumisen yhteensovittaminen on tärkeää paitsi kuljetustalouden myös maankäytön tehokkuuden kannalta.

Ohjelmaluonnoksen mukaisesti kansallista infrastruktuurin rakentamistukea tulee ohjata raskaan liikenteen latauspisteille ja vedyn tankkausasemille ja on tuettava myös nesteytetyn kaasun tankkausasemaverkoston rakentamista. Samalla on hyödynnettävä myös EU:n rahoitusmahdollisuudet yleisesti saatavilla olevan sähkönsäntäsinfran ja vedyn tankkausinfraan rakentamiseksi.

Jakeluinfrassa luomisessa kyse on isoista kustannuksista. Olennainen kysymys verkon kehittämisessä on määrittää malli kustannusten jakamiseksi eri osapuolten kesken. Palveluja on nyt tarjolla siellä, missä niitä on taloudellisesti kannattavaa järjestää. Jatkossa palveluja on järjestettävä myös kohteissa, joissa joko kohteen ohittava henkilöautoliikenne on liian pientä synnyttääkseen kannattavaa toimintaa, tai palveluja ja tilaa tarjotaan kohdennetusti vain raskaalle liikenteelle.

## Jakeluinfra huomioitava maankäytön suunnittelussa kaikilla tasoilla maakuntakaavasta alkaen

Maankäyttö on yksi keskeisistä jakeluinfran kehittämisen mahdollistajista. Lataus-, jakelu- ja taukopaikat on otettava mukaan jo maakuntakaavoihin ja huomioitava myös MAL-sopimuksissa, jotta ne ovat mukana myös rahoituspäätöksissä ja sitä kautta myös niiden toteutumista seurataan. Ohjelmaluonnoksen mukaisesti on toteutettava kuntien ja valtion yhteinen jakeluinfran kehittämistä koskeva MAL-verkoston hanke parhaiden käytäntöjen jakamiseksi ja tiedonvaihdamiseksi.

Kuntien on huomioitava jakeluinfran ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan. Raskas liikenne tarvitsee riittävästi tilaa sekä lataukseen että taukojen viettämisestä varten. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky eli on oltava riittävän järeää kaapelia.

## Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea on jatkettava

Kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintaan on voinut saada hankintatukea, joka kattaa osan kaasu- tai sähkökuorma-auton ja vastaavankokoisen dieselkuorma-auton välisestä hintaerosta. Kaasukuorma-autojen hankintatukeen tuli alkuvuodesta 2023 katkos EU:n valtiontukisäädösten vuoksi. Silti kaasu- ja sähkökuorma-autojen hankintatukeen varattu raha on jo kokonaan käytetty.

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Hankintatukien hakuaika päättyy kuitenkin jo 31.12.2024. SKAL esittää, että hakuaikaa on pidennettävä siten, että tukea voi hakea ainakin vuoden 2027 loppuun asti. Budjettiin tulee myös lisätä rahaa kaasu- ja sähkökuorma-autojen hankintatukea varten.

Kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on hyvä keino tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen. Biokaasulla on hyvät mahdollisuudet olla osaratkaisu raskaan liikenteen päästöjen vähentäjänä. Biokaasun hyödyntäminen tarkoittaa myös kotimaista energiantuotantoa ja arvoketjua, jolla varmistetaan huoltovarmuutta ja vähennetään riippuvuutta tuontienergiasta. Biokaasun käyttäminen luo työtä Suomeen, mikä on myös tärkeää.

## Muita huomioita ohjelmasta

Kuten aiemmin on todettu, jakeluinfran puutteellisuus vaikuttaa koko maassa, mutta korostuu Itä-Suomessa muuta maata enemmän. Ongelmia alkaa olla jo uusiutuvan dieselinkin tankkauspaikoissa, mutta erityisesti kaasun ja sähkön kohdalla. Itä-Suomen alueella toimii suuria kansallisia kuljetusasiakkaita sekä kansainvälisiä asiakkaita, jotka haluavat jo nyt (ja jatkossa edellyttävät) vaihtoehtoisia käyttövoimia kuljetusten toteutukseen. Kehitystä ei kuitenkaan voi tapahtua, kun ei ole jakeluinfraa olemassa, eikä juurikaan edes suunnitteilla.

SKAL pitää hyvänä valtioneuvoston syyskuun alkupuolella voimaan tulevaa asetusmuutosta, joka siirtää jakeluinfratuen painopisteen henkilöautoista raskaaseen liikenteeseen. Asetuksen mukaisella tukiohjelmalla edistetään tavoitteita, jotka koskevat raskaan liikenteen sähkölatauskenttien ja vetytankkausasemien riittävää kattavuutta. Samankaltaisia linjauksia tulee tehdä lisää. Samalla päätettiin, että biokaasulle voidaan myöntää tukea jatkossakin.

Koostimme lopuksi SKALin keskeiset näkemykset yhteen:

- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentumista on edistettävä
- Teollisuus ja uudet investoinnit edellyttävät, että raskaalle liikenteelle sopivia latausasemia on riittävästi saatavilla, jotta on mahdollista investoida vähäpäästöiseen kalustoon
- Raskaan kaluston jakeluinfra ja taukopaikat on huomioitava kaikessa suunnittelussa maakuntakaavoituksesta alkaen, kun vaihtoehtoisten käyttövoimien infraohjelmaa valmistellaan, jakeluinfra on keskeinen tekijä yritysten investointien varmistamiseksi
- Kaasu on pidettävä tasavertaisesti mukana käyttövoimien keinovalikoimassa
- Uusien asemien sijoittelussa tulee huomioida katvealueet
- Kaasun jakeluasemien vikaherkkyiden vuoksi asemia on oltava tärkeimpien kuljetusreittien varrella samalla alueella useampia
- Ohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen on välttämätöntä
- Jakeluinfra-asetuksen (AFIR) toteutuksessa on hyvä huomioida Suomen erityispiirteet, mutta joustomahdollisuuksia ei saa ylittää
- Jakeluinfraa toteutettaessa tulee taukopaikkavaateet yhdistää jakeluinfran vaatimuksiin
- Kansallista infrastruktuurin rakentamistukea tulee ohjata raskaan liikenteen latauspisteille ja vedyn tankkausasemille ja on tuettava myös nesteytetyn kaasun tankkausasemaverkoston rakentumista
- EU:n rahoitusmahdollisuudet yleisesti saatavilla olevan sähkön latausinfra ja vedyn tankkausinfra rakentamiseksi on hyödynnettävä
- On toteutettava kuntien ja valtion yhteinen jakeluinfran kehittämistä koskeva MAL-verkoston hanke parhaiden käytäntöjen jakamiseksi ja tiedonvaihtamiseksi
- Kuntien on huomioitava jakeluinfran ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan
- Kaasu- ja sähkökuorma-autojen hankintatuen hakuaikaa on pidennettävä siten, että tukea voi hakea ainakin vuoden 2027 loppuun asti, ja budjettiin on varattava rahaa hankintatukea varten

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja