U 53/2021 vp Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra

Eduskunnan Talousvaliokunnalle

EK:n sitoumus ilmastotavoitteisiin
Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. EK pitää hyvänä Fit for 55-paketin tavoitetta saavuttaa EU:ssa 55 % päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä sekä hiilineutraliteetti 2050 mennessä. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella ilmastoneutraalius-tavoitteella vuodelle 2035. EK painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Komission ehdotus
Vaihtoehtoisten polttoaineiden infra-asetuksella komissio haluaa velvoittaa jäsenmaat rakentamaan TEN-verkoille riittävän laaja ja tiheä jakeluinfrastruktuuri koko Euroopassa. Ehdotus koskee julkisia lataus- ja tankkausasemia. Eri liikennemuodoille ja käyttövoimille määritellään vaatimukset asemien tiheydelle TEN-verkoilla sekä tietojen saatavuudelle, tiedonsiirrolle ja maksutavoille. Aiempi direktiivi velvoitti jäsenmaan laatimaan kansallisen suunnitelman vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrasta, joten uusi asetus on selvästi tiukempaa sääntelyä.

Elinkeinoelämän näkemys
Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan komission tavoite on hyvä, eli käyttövoimien saatavuus vastaisi uudistuvien liikennevälineiden vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää ja mahdollistaisi sujuvan murroksen Euroopan pääliikenneverkoilla.

Suomessa tieliikenteen sähkölatausvaatimusten arvioidaan täyttyvän henkilö- ja pakettiautojen osalta pääosin jo markkinaehtoisesti.

Raskaan tieliikenteen osalta tilanne on hieman toinen. Elinkeinoelämän arvion mukaan raskaan liikenteen osalta ehdotus saattaa olla ylimitoitettu Suomen olosuhteisiin ja liikenteen rakenteeseen nähden. Ehdotuksessa raskaalle liikenteelle tulisi latausasemia ydinverkolla 60 km välein ja kaikissa kaupunkisolmupisteissä vuoden 2025 loppuun mennessä. Vuoden 2030 loppuun mennessä latausasemia tulisi lisäksi olla ydinverkolla 100 km välein ja kaikilla turvallisilla pysähtymisalueilla.

Suomessa erityisesti kattavalla verkolla on pitkiä yhteysvälejä läpi harvaan asuttujen ja vähäliikenteisten seutujen. Markkinaehtoisesti suurtehoiset latauspisteet rakentuvat toisaalle logistiikkaterminaaleihin ja säännöllisten kuljetusketjujen yhteyteen ja kaupunkiseuduille.

Raskaassa liikenteessä sähkökäyttöisyyden arvioidaan etenevän hitaasti erityisesti pitkillä matkoilla ja ajettaessa suuremmilla mitoilla ja massoilla, jotka ovat Suomessa yleisesti käytössä. Lisäepävarmuutta kehitykseen tuo autoalan arvio, jonka mukaan vetyä käyttävää kuorma-autokalustoa tulisi tuotantoon jo lähivuosina ja vety ottaisi akkusähköä suuremman roolin raskaan kaluston energialähteenä Suomessa.

Komission ehdotuksessa vetytankkausasemia vaaditaan 150 km välein ydin- ja kattavalla tieverkolla ja kaikissa kaupunkisolmupisteissä 2030. Suomi esittää tähän joustoa. Vaikka vetyasemille ei Suomessa ole vielä ehdotuksen mukaista kysyntää, tulisi vedyn jakeluinfraa kehittää kuitenkin etupainotteisesti raskaan liikenteen tarpeisiin.

Elinkeinoelämän arvion mukaan asetukseen voidaan tarvita kansallista harkintaa ja joustoja raskaan liikenteen osalta sekä sähkölatauksen että vetyasemien vaatimuksiin. Harkintaa tarvitaan liikenteen rakenteen erityispiirteiden vuoksi sekä tilanteisiin, jossa kehitys markkinassa etenee epälineaarisesti ja ottaa ennakoimattomia suuntia. Toimeenpanossa on kuitenkin painotettava ennakoivaa tarjontaa kansallisesti.

Lataus-, vety- sekä kaasunjakeluasemien verkostotavoitteet tulee pyrkiä saavuttamaan mahdollisimman markkinaehtoisesti Suomen erityisolosuhteet ja pitkät välimatkat huomioiden. Edessä voi joka tapauksessa olla tilanne, jossa markkinaehtoinen kehitys tarvitsee rinnalle merkittäviä julkisia panostuksia julkisten lataus- ja tankkausasemien rakentamiseen.

EK pitää valtioneuvoston linjauksia meri- ja lentoliikenteen maasähkövaatimusten sekä tie- ja meriliikenteen kaasun jakelun osalta hyvinä.

Maksutapavaatimukset ovat perusteltuja asiakaspalvelun kannalta, mutta ne tulee kohdistaa vain asetuksen voimaanastumisen jälkeen asennettaviin latauspisteisiin, ja niillekin pitäisi sallia riittävä, vähintään 3 vuoden mittainen siirtymäaika. Oleellista on, ettei vaatimuksia aseteta takautuvasti investoinneille, jotka on tehty ennen asetuksen voimaantuloa. Tieto tai uhka takautuvista vaatimuksista saattaisi hidastaa merkittävästi nyt käynnissä olevia investointiohjelmia. Myös laitevalmistajat ja teknologiatoimittajat tarvitsevat riittävästi aikaa kehittääkseen ja tuodakseen markkinoille vaatimukset täyttäviä maksuratkaisuja.

EK ja toimialaliitot osallistuvat mielellään kansallisen vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfran tarvearvioihin ja suunnitelmiin, jotta liikenteen energiamurros etenisi sujuvasti, ja jotta kansalliset ja EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Erityisesti raskaan liikenteen päästötavoitteiden kanssa tarvitaan lisää kansallista yhteistyötä, sillä Suomessa on nykyisellään erittäin energia- ja kustannustehokas teiden tavaraliikenne, joka poikkeaa ominaisuuksiltaan muusta Euroopasta.