6.10.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto, HE 171/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta.

Käytännössä esityksellä 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.

Hankintatukien jatko on erittäin tervetullut kuljetusalalle, sillä käyttövoimamuutos raskaassa kalustossa vaatii huomattavasti enemmän aikaa ja investointeja kuin kevyemmässä henkilöautokalustossa tai säännöllistä reittiliikennettä kulkevassa linja-autoliikenteessä. Muutos koskettaa koko logistista järjestelmää toimitusketjujen hallinnasta ja kuljetusten suunnittelusta alkaen.

Raskaan tavaraliikenteen käyttövoimamuutoksessa ja erityisesti sähköistämisessä on monia lisätekijöitä huomioitavaksi verrattuna henkilöautojen tai kaupunkien bussiliikenteen sähköistämiseen. Tavarankuljetuksissa on keskeistä kaluston mahdollisimman suuri käyttöaste (ajoneuvot liikenteessä mahdollisimman paljon, jolloin haasteena on latauksen vaatima aika) sekä mahdollisimman suuri hyötykuorma (jolloin haasteena on akkujen suuri massa/tilantarve). Energiantarve on erittäin suuri, joka vaatii toisaalta isoa akustoa autoon ja toisaalta suurta lataustehoa, jonka järjestäminen ei ole mahdollista ns. kotilatauksena ja vaatii usein myös panostuksia sähköverkkoon eri tavalla, kun latausinfraa halutaan esim. liikenneasemien tai lastaus-/purkupaikkojen yhteyteen.

Tukirahoituksen riittävyydestä huolehdittava ja markkinat pidettävä ennakoitavina

Varautumisen ministerityöryhmä linjasi 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 vaihtoehtoisiin käyttövoimiin. On tärkeää, ettei markkinoille synny häiriöitä eikä kilpajuoksunomaista tilannetta, mikäli tukirahoitus ei riittäisikään koko määrätylle tukiajanjaksolle. Kalustoinvestoinnit tulee voida tehdä siirtymäaikoinakin suunnitelmallisesti ja toimintaympäristön säilyä mahdollisimman ennakoitavana.

Vetyteknologia huomioitava ja tukien oltava teknologianeutraaleja

SKAL pitää tärkeänä, että tukimenettelyt kestävämpiin vaihtoehtoisiin 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 suurilla massoilla ja/tai pitkillä etäisyyksillä vetyä käyttävästä polttokennoteknologiasta voi muodostua merkittävä käyttövoimaratkaisu tulevaisuudessa. Jotta hankintatukilaki olisi liikenteessä nollapäästöisille sähköajoneuvoille teknologianeutraali, tulisi esitetyt hankintatuet avata myös vetykäyttöisille ajoneuvoille.

Erityisesti raskaassa liikenteessä sähköajoneuvot nykyisellä akkuteknologialla eivät ole yhtä kilpailukykyinen vaihtoehto kuin henkilöautoissa verrattuna perinteisiin polttomoottoriratkaisuihin. Tämän vuoksi hankintatukien laajentaminen koskemaan myös vetyä hyödyntävät polttokennoajoneuvot voisi olla tärkeä kannuste vetyautojen laajempaan pilotointiin ja käyttöönottoon tulevaisuudessa 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 sähkönjakeluinfra ovat erittäin puutteellisia ja tämä heikentää mahdollisuuksia sähkö- ja kaasuajoneuvoihin investointeihin. Nesteytetyn kaasun, joka on raskaalle liikenteelle tehokkaampi kaasuvaihtoehto, kuin henkilöautoissa yleisesti käytetty paineistettu kaasu, tankkausasemia on koko Suomessa vain 14.

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. Tällä hetkellä Suomessa ei ole käytössä yhtään julkista vedyn tankkausasemaa.

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