30.5.2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
LiV@eduskunta.fi

Lausuntopyyntö HE 52/2024 vp

Lausunto hallituksen esitykseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi (HE 52/2024 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ensinnäkin esitys on logistisen kilpailukykymme kannalta todella tärkeä. Esimerkiksi pitkämatkaista tavaraliikennettä ei voi harjoittaa ilman toimivaa ja riittävän kattavaa sähkön jakeluinfraa.

SKALin näkemyksiä mm. jakeluinfrasta tätä lausuntoa laajemmin löytyy internetsivuiltamme julkaisusta ”Millä energialla kuljetamme: Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän tilannekuva”: https://skal.fi/vaikuttaminen/ohjelmajulkaisut/

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua asetusta. Samalla laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta kumottaisiin.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettuun lakiin ja ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin sisältyvät viittaukset kumoutuvaan lainsäädäntöön.

Taustaa

Ehdotettu uusi laki on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti täsmentää ja täydentää jakeluinfra-asetusta. Jakeluinfra-asetus edellyttää lisäksi kansallista suunnittelua, muun muassa kansallisen toimintakehyksen laatimista. Hallitusohjelman mukaan hallitus laatii yhdessä elinkeinoelämän kanssa toimenpideohjelman vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt hankkeen, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka

toimii myös asetuksen tarkoittamana toimintakehyksenä. Ohjelman on tarkoitus sisältää päivitetty arvio jakeluinfran kehityksestä sekä infraa ja ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ja tarvittavat toimenpiteet. Tavoitteena ohjelmassa on infran markkinalähtöinen kehittyminen, mutta hankkeessa tarkastellaan myös taloudellisesti toteuttamiskelpoisia kannusteita sekä mahdollisuuksia velvoitteiden asettamiselle. SKAL on osallistunut hankkeen yhteydessä järjestettyihin työpajoihin.

Yksi keskeisimpiä kysymyksiä realistisissa mahdollisuuksissa eri käyttövoimia hyödyntävään kalustoon investoimisessa on energian jakeluinfra. SKAL edellyttää riittäviä kannusteita ja tukia, jotta jakeluinfra-asetuksen edellyttämä jakeluinfra toteutuu Suomessa.

Lakiesitykset

SKAL pitää lakiesityksiä perusteltuina ja tarpeellisina. SKAL pitää hyvänä sitä, että ehdotuksessa esitetään yhden valvovan ja määräyksiä antavan viranomaisen nimeämistä. SKAL kannattaa sitä, että valvovaksi viranomaiseksi nimetään Liikenne- ja viestintävirasto.

SKAL esittää, että valtuutussäännöksessä Liikenne- ja viestintävirasto velvoitetaan antamaan määräykset sen sijaan, että annetaan virastolle vain mahdollisuus antaa määräyksiä.

Kaasun jakeluinfra

Suomessa on käytössä liikennepolttoaineena sekä paineistettua että nesteytettyä bio- ja maakaasua. Paineistetulle kaasulle on kattavampi tankkausverkosto, mutta sitä käytetään vain kevyemmissä kuorma-autoissa. Raskas liikenne käyttää enemmän nesteytettyä kaasua, jolle Suomessa on vähemmän tankkausasemia.

Koska tankkausasemaverkosto on rajallinen, rajoittaa se investointimahdollisuuksia kaasukäyttöiseen kalustoon erityisesti raskaimpiin kuljetustehtäviin soveltuvan nesteytetyn kaasun osalta. Myös toimintavarmuus aiheuttaa ongelmatilanteita, kun joudutaan usein toimimaan yksittäisen tankkausaseman varassa. Tällöin vain puolikin vuorokautta kestävä toimintahäiriö, vaikka vain muutaman kerran vuodessa, aiheuttaa suuria ja kertautuvia ongelmia kuljetusketjuissa.

Sähkön latausinfra

Raskaassa liikenteessä sähkön yleistymisen yksi keskeinen kysymys on latausinfra. Suomessa raskaan liikenteen yleisesti saatavilla oleva latausinfra on tällä hetkellä vasta aivan alkutekijöissään. Henkilöautoja varten rakennettu nykyinen latausinfra ei lähtökohtaisesti useampienkaan syiden vuoksi sovellu raskaan kaluston tarpeisiin.

Pieni latausteho vaatisi hyvin paljon latausaikaa, jolla olisi vaikutusta koko logistiseen järjestelmään, jossa pyritään maksimoimaan kuljetuskaluston käyttöastetta eli pitämään ajoneuvot liikenteessä mahdollisimman suuren osan vuorokaudesta. Raskas liikenne tarvitsee käytännössä oman latausinfransa. Tämä on myös merkittävä maankäyttökysymys, jonka tulisi näkyä maakuntakaavoista alkaen.

SKAL katsoo, että tarvitaan kattava, luotettava ja nopea sähkön latausinfra raskaalle kalustolle. Tämä tarkoittaa tehokasta (ehkä jopa lähellä ns. megawattiluokkaa olevaa) latausinfraa ja vähintäänkin luotettavaa näkymää sen toteutumisesta Suomeen. Jotta sähkö olisi kilpailukykyinen käyttövoimavaihtoehto, tulisi latauksen olla riittävän nopeaa ja akkujen maltillisen kokoisia. Toimintasäteen on oltava riittävän pitkä. Ei ole realistista, että latausmahdollisuus tuotaisiin kuorma-auton jokaisen pysähdyksen yhteyteen.

Latauspaikka ja -ajankohta ovat oleellisia koko toimitusketjujen näkökulmasta. Mitä paremmin lataus onnistuu luontaisten pysähdysten aikana, sen vähemmän nykyistä logistista järjestelmää on tarve muuttaa. Asialla on merkitystä myös ajo- ja lepoaikasäännösten noudattamisessa.

TEN-T-verkostolle edellytetään määrävälein raskaan liikenteen taukopaikkoja. Lähdettäessä toteuttamaan latausinfraa, tulisi taukopaikkavaateet yhdistää latausinfran vaatimuksiin. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja. Kuljettajan taukopaikkojen ja ajoneuvon latausalueiden sijoittumisen yhteensovittaminen on tärkeää paitsi kuljetustalouden myös maankäytön tehokkuuden kannalta.

Vedyn jakeluinfra

Suomessa ei tällä hetkellä ole julkisia vedyn tankkausasemia, mikä luonnollisesti estää polttokennoteknologiaa ja vetyä käyttäviin ajoneuvoihin investoimisen Suomessa. Aiemmin Vuosaaressa ja Voikoskella olleet asemat on suljettu niiden vähäisen käytön vuoksi. Valtakunnallisen jakeluasemaverkon rakentaminen on edellytys vedyn yleistymiselle liikennekäytössä. SKAL katsoo, että jakeluinfraa on toteutettava etupainotteisesti, jotta yritykset pystyvät sitoutumaan vetyä käyttävien ajoneuvojen hankintaan.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Pekka Aaltonen
logistiikkajohtaja