

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Yleistä

Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa koskevan AFIR-asetusluonnoksen tavoitteena on laajamittainen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin luominen EU-alueelle, mukaan lukien sähköisen liikenteen latausinfra. Vaihtoehtoisilla polttoaineilla on avainrooli siirtymässä pois fossiilisista polttoaineista ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman toteuttamisessa.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria perustettaessa on kannatettavaa lähteä ensivaiheessa liikelle kaikkein energiatehokkaimpien käyttövoimien edistämisestä. Kokonaisuutta tarkasteltaessa on hyvä huomioida, että kaupunkisolmukohtat ja multimodaaliset terminaalit ovat osa vaihtoehtoisten polttoaineiden infraa.

1. Vaihtoehtoisia polttoaineita ja niiden infrastruktuuria edistettävä myös raideliikenteessä

Raideliikenteessä sähköistyksen taso on muihin kulkumuotoihin verrattuna jo korkea. EU-tasolla jo 80 % junakilometreistä liikennöidään sähköistetyllä rataverkolla. Komission asetusehdotus ei sisältänyt lainkaan kirjauksia koskien raideliikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia tai niihin liittyvää latausinfraa, ilmeisesti juuri sähköistyksen korkean tason vuoksi. Ottaen kuitenkin huomioon rautatiesektorin aktiivisen kehitystyön vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottamiseksi, voi komission ehdotusta tältä osin pitää puutteellisena. Euroopan parlamentti on omassa kannassaan pyytänyt sisällyttämään myös raideliikenteen asetusehdotukseen, mitä voidaan pitää perusteltuna.

Vaikka energiatehokas ja vähäpäästöinen raideliikenne tuottaakin vain 1% liikenteen päästöistä on raideliikenteessäkin tavoitteena vaiheittainen siirtymä dieselvedosta ympäristöystävällisempiin

käyttövoimiin joko rataverkon sähköistyksen tai kestävien käyttövoimien, kuten akustojen tai vedyn, käyttöönoton myötä. Käyttövoimasiirtymän toteuttaminen edellyttää raideliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden latausinfraan luomista. Erityisesti tämä koskee niitä rataosuuksia, joissa sähköistäminen ei ole mahdollista tai investoinnin kannattavuus on matala.

Suomessa vasta hieman yli puolet rataverkosta on sähköistetty. VR:n matkustajajunista jo kuitenkin 95 % ja tavaraliikenteen junista 80 % kulkee päästöttömällä sähköllä. Ratapihoilla vaihtotyöt suoritetaan pääsääntöisesti dieselledolla sähköistämättömyyden vuoksi. VR:n tavoitteena on kasvattaa sähköllä kulkevien tavaraliikenteen junien osuus 90 prosenttiin seuraavan 5–10 vuoden aikana. Tavoite vaatii rataverkon sähköistämisen jatkamista. Mahdollista kuitenkin on, että rataverkkoa ei tulla koskaan täysimääräisesti sähköistämään. Uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä niiden tuotannon ja käytön edellytysten kehittäminen on edellä mainituista syistä tärkeää myös raideliikenteessä, jotta sähköistämättömäksi jäävillä rataosuuksilla välttämätön diesel voidaan korvata vaihtoehtoisilla polttoaineilla, kuten akkusähköllä, metanolilla ja ammoniakilla.

Tulevaisuudessa veturit hyödyntävät mahdollisesti myös muita uusiutuvia, ympäristöystävällisiä energianlähteitä, kuten biopolttoaineita ja vetyä, mikä edellyttää riittävää lataus- ja tankkausinfrastruktuuria myös raideliikenteen tarpeisiin. Vetyinfraan sijoittumista tarkasteltaessa on tarkoituksenmukaista ottaa huomioon mahdollinen latausasemien yhteiskäyttö raide- ja raskaan liikenteen tarpeisiin.

Matkustajaliikenteen solmukohtiin ja liityntäpysäköintiin riittävä latausinfra

Matkustajaliikenteessä kestävien matkaketjujen luomiseksi tarvitaan myös liikenteen solmukohtiin ja matkakeskusten liityntäpysäköinteihin kattavasti sähköautojen latauspisteitä sekä mahdollisesti myös muiden käyttövoimien tankkausinfraa. Uusiutuvilla polttoaineilla kulkevat taksi- ja vuokra- sekä yhteiskäyttöautot tulee olla tarjolla juna-, kevytraide- ja sähköbussiliikenteen solmukohdissa.

Lisäämällä matkustajaliikenteen solmukohtiin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa kasvatetaan myös kestävä julkisen liikenteen vetovoimatekijöitä ja suoritteita vaihtoehtona yksityisautoilulle.

2. Päästötön maantielogistiikka edellyttää julkista tankkaus- ja latausverkostoa

Suomeen ei ole toistaiseksi rakennettu raskaan liikenteen julkista latausinfraa. VR pitää raskaan maantieliikenteen näkökulmasta oleellisena, että tunnistetaan tekniikat, joiden avulla vaihtoehtoisille polttoaineille asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa ja tuetaan niiden käyttöönottoa. Tällä hetkellä kyseeseen tulisivat LBG-verkosto (liquified biogas, nesteytetty biokaasu) ja LBG-tuotanto sekä uusiutuvat dieselpolttoaineet, jotka soveltuvat myös olemassa oleviin dieselmoottoreihin kattaen kaikki kaluston kokonaismassat.

Vuonna 2022 Suomessa oli 14 nesteytetyn bio- ja maakaasun tankkausasemaa. Ohjelmaluonnoksen arvion mukaan vuoteen 2030 mennessä LBG-asemia tulisi olla 90 kappaletta. Asemien sijoittelussa korostuu erityisesti liikennekaasun jakelun toimintavarmuus sekä verkoston kattavuus. LBG-jakeluinfra palvelee ensisijaisesti raskaan liikenteen tarpeita.

Pidemmällä perspektiivillä raskaan liikenteen osalta potentiaalisia ratkaisuja ovat myös sähkö ja vety. Julkinen latausverkosto on edellytys raskaiden sähköisten ajoneuvojen käyttöalueen laajentamiseksi. Julkinen tankkausverkosto tarvittaisiin myös vedylle.

AFIR-asetuksessa esitetään raskaalle sähköiselle liikenteelle TEN-T-ydinverkon osalta, lopullisesta neuvottelutuloksesta riippuen, vähintään kahdeksaa julkista raskaan liikenteen latauspoolia vuoteen 2025 mennessä ja noin 60 latauspoolia vuoteen 2030 mennessä. Vedyn osalta asetusehdotuksessa edellytetään vähintään seitsemää julkista vedyn tankkausasemaa vuoteen 2030 mennessä, neuvottelutuloksesta riippuen. Vety nähdään vaihtoehdoksi niille kohteille, joita ei voi sähköistää.

Raskaan maantieliikenteen osalta näemme, että pidemmällä aikavälillä mm. vety olisi osa vaihtoehtoisten polttonaineiden ratkaisukokonaisuutta myös maantielogistiikan osalta. Tämä luonnollisesti vaatii panostuksia niin tuotantoon, infraan kuin teknisiä ratkaisuja kaluston valmistajien toimesta. Tästä näkökulmasta kannatamme vaatimusta vähintään seitsemästä julkisesta vedyn tankkausasemasta, vaikka kattavan jakeluinfran tarve on tuki tätä laajempi ja tulee tarkastella tehokkaan kuljetusketjun näkökulmasta.

Sekä sähkön että vedyn latausasemien kehittämisen yhteydessä tulee huomioida myös kalustoa koskevat kaupalliset tekniset ratkaisut, jotka eivät vielä ole riittävällä kypsyyssasteella asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Lataus- ja tankkausasemat tulee sijoittaa liikenteellisiin perustein

Kannatamme lähestymistapaa, jossa tankkaus- ja latausasemat sijoitetaan sellaisiin liikenteellisesti perusteltuihin sijainteihin, joista elinkeinoelämän kuljetukset eniten hyötyvät. Kysyntää vaihtoehtoisille käyttövoimille ei synny, ellei liikenteen harjoittajilla ole ennustettavuutta ja varmuutta siitä, että jakeluinfra mahdollistaa tehokkaan operoinnin.

Toimiva infra on myös edellytys kalustoinvestoinneille. Mikäli jakeluinfra ei synny markkinaehtoisesti, tulee valtiolla olla valmius investoida erityisesti raskaan liikenteen osalta.

Julkista tukea tarvitaan raskaan liikenteen päästövähennysten edistämiseksi

Ohjelmaluonnoksessa todetaan julkisen tuen olevan tarpeellinen raskaan liikenteen AFIR-vaatimusten sekä päästövähennysten edistämiseksi. Pitkäjänteisen tuen tarve koskee sekä latausinfraa että raskaan liikenteen uusia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä hankintatukien ja verotuksen keinoin. Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävän raskaan kaluston hankintahinnat ovat korkeita ja niiden tehokas käyttö edellyttää kattavaa latausinfraa.

Lataus- ja tankkausasemien toimintavarmuus, latausinfraa koskevan tiedon helppo saatavuus digitaalisessa muodossa sekä jakeluinfran kehittymisen seuranta osana niin kansallista Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnittelua kuin väyläverkon infrainvestointiohjelmaakin edistäisivät raskaan liikenteen vihreää siirtymää.

VR-Yhtymä Oyj

Lähdetluoma Tanja
VR Group