

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Liikenne- viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa koskien kansallista jakeluinfraohjelmaa, joka ulottuu vuoteen 2035 asti. Ohjelman tavoitteena on tarkastella uusien polttoaineiden jakelua koko maassa ja jakelun keinoja. Lisäksi luonnoksessa on esitetty tarvittavat toimet jakeluinfran parantamiseksi.

Lisäksi ohjelmassa otetaan huomioon ja edistetään liikenteen vihreään siirtymään. Jotta kotitaloudet ja yritykset ympäri Suomen voisivat siirtyä uusiin käyttövoimiin, tarvitaan koko maan kattava ja sujuvasti käytettävissä oleva jakeluverkko.

Luonnos ohjelmasta on valmistunut 7.2.2023 ja se on jätetty laajaan lausuntopyyntöön eri toimioille ja sidosryhmille. Lausunnon viimeinen jättöpäivä on 28.2.2023 ja se tulee jättää Lausuntopalvelu.fi palveluun.

Ohessa lainaus luonnoksessa esiin nostetuista johtopäätöksistä ja keskeisistä toimenpiteistä liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa

Yleistä

- Liikenteen energiasiirtymän edistämiseksi Suomessa on parannettava niin liikennesähkön, -kaasun kuin -vedyn jakelun kattavuutta.
- Liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran ja niitä käyttävän ajoneuvokanan kehitys ovat tiiviissä kytköksissä toisiinsa. Molempia on edistettävä rinnakkain.
- EU:n AFIR-asetuksesta tulee vaatimuksia, jotka Suomen on täytettävä niin liikennesähkön, -kaasun kuin -vedyn jakeluinfran osalta. Asetusehdotuksen neuvottelu on kesken.
- Tavoitteena on, että liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittyy Suomessa pääosin markkinalähtöisesti. Siltä osin, kun markkinaehtoisen kehityksen edellytyksiä ei vielä ole

(raskas liikenne, harvaan liikennöidyt alueet), tarvitaan julkista tukea ja muita infran edistämiskeinoja.

- Suomen vahvuudeksi on tunnistettu erityisesti skaalautuvien, älykkäiden latauspalveluiden tarjoaminen. Suomella on lisäksi kunnianhimoisia tavoitteita vetytalouden kehittämisen osalta. Nämä ovat tärkeitä kansallisen infran kehittymiselle ja tarjoavat myös viennin mahdollisuuksia.

Henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön latausinfra

- Henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön julkinen latausinfra on Suomessa kehittynyt melko hyvin samaan aikaan, kun autokanta on kasvanut.
- AFIR-asetuksen vaatimukset henkilö- ja pakettiautoja palvelevalle julkiselle latausinfraalle vuonna 2025 tultaneen täyttämään TEN-T -ydinverkolla. Myös TEN-T kattavaa verkkoa koskevien vaatimusten täytyminen vuonna 2030 näyttää henkilö- ja pakettiautojen osalta hyvältä. Ilman lisätoimia katvealueita saattaa jäädä TEN-T kattavan verkon vähäliikenteisimmille alueille.
- AFIR-asetuksen minimivaatimusten täyttäminen ei kaikilta osin riitä kattamaan henkilö- ja pakettiautojen julkisen latauksen tarpeita. Latausta tarvitaan kaikkialla Suomessa, myös TEN-T -verkon ulkopuolisilla alueilla.
- Vilkkaimmin liikennöidyillä alueilla kohtuuttomien latausruuhkien välttämiseksi tarvitaan enemmän tehokkaan latauksen pisteitä kuin AFIR-asetuksen vaatimukset edellyttävät.
- Kansalliseksi tavoitteeksi asetetaan, että

o jokaista täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden on julkista latausta vähintään 3 kW:n antoteho ja hybridiajoneuvoa kohden vähintään 0,66 kW:n antoteho kunkin vuoden lopussa,

o pitkän matkan taittamista varten Suomessa on vähintään 1,5 kappaletta erittäin nopeita, vähintään 150 kW:n suurteholatauspisteitä 100 täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden kunkin vuoden lopussa ja

o vuonna 2030 vähintään 150 kW:n latauspisteitä on päätieverkolla koko maassa 50 kilometrin säteellä.

- Kotilatauksella ja hitaammalla määränpää- ja kadunvarsilatauksella on julkisen suurteholatauksen rinnalla tärkeä rooli sähköautojen hyvässä käytettävyydessä.

Raskaan sähköisen liikenteen latausinfra

- Raskaan liikenteen julkista latausinfraa ei Suomessa toistaiseksi ole.
- Kaupunkien linja-autoliikenteen sähköistyminen on edennyt nopeasti. Lyhyen välimatkan kuljetuksissa, kuten kaupunkien jakeliikenteessä sähköistä kalustoa on tullut käyttöön ja sähköistymisen vauhdin ennakoitaan lähitulevaisuudessa kasvavan. Julkista latausverkostoa tarvitaan raskaiden sähköisten ajoneuvojen käyttöalueen laajentamiseen.
- AFIR-asetusehdotus edellyttää neuvottelujen lopputuloksesta riippuen vähintään kahdeksaa julkista raskaan liikenteen latauspoolia TEN T -ydinverkolla vuoteen 2025 mennessä ja noin 60 latauspoolia vuoteen 2030 mennessä.

Vedyn tankkausinfra

- Suomessa ei ole tällä hetkellä julkista vedyn tankkausinfraa.
- Suomessa ei toistaiseksi ole yhtään vetykäyttöistä raskaan kaluston ajoneuvoa. Vety-teknologia on vasta kehittymässä ja ajoneuvojen hinnat toistaiseksi kalliita. Myös tankkausinfraan rakentuminen on edellytys vetyajoneuvojen yleistymiselle.
- Vedyn käyttö on tarkoituksenmukaisinta niissä kohteissa, joita ei voi suoraan sähköistää. Näitä käyttökohteita ovat erityisesti raskaan kaluston haastavissa kuljetustehtävissä toimivat ajoneuvot. Kuljetusten haastavuus voi olla seurausta kuljetusten toteuttamisesta syrjäisillä seuduilla, pysähdysajan vähyydestä, suurista kuormapainoista tai näiden teki-jöiden yhdistelmästä.
- AFIR-asetusehdotus edellyttää neuvottelujen lopputuloksesta riippuen vähintään seitsemää julkista vedyn tankkausasemaa vuonna 2030.

Metaanin tankkausinfra

- Metaanin jakeluverkosto on harva ja painottunut eteläisempään Suomeen.
- Haastavissa kuljetustehtävissä metaani on ajoneuvoteknologian puolesta heti käyttö-kelpoinen vaihtoehto. Henkilö- ja pakettiautoissa metaani sen sijaan on poistumassa uusien autojen käyttövoimavalikoimasta EU:n uusien CO₂-rajaarvojen vaikutuksesta.
- Metaanin osalta AFIR-ehdotus edellyttää riittävän infraan varmistamista nesteytetylle metaanille TEN-T ydinverkolla vuoteen 2025 saakka.
- Metaanikäyttöisten ajoneuvojen tavoitemäärän pohjalta Suomessa tulisi olla vähintään 30 nesteytetyn biometaanin jakeluasemaa vuonna 2025, vähintään 90 asemaa 2030 ja vähintään 180 asemaa vuonna 2035. Lisäksi Suomessa tulisi olla vähintään 100 paineistetun biometaanin jakeluasemaa vuonna 2025. Tarvittavat ajoneuvomäärät liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi vuonna 2030 on arvioitu liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaariossa (WAM).

Tarvittavat toimet

- Keskeiset toimet henkilö- ja pakettiautojen latausinfraan kehittämiseksi ovat liikenteen infratuen suuntaaminen AFIR-asetuksen vaatimukset täyttävän julkisen suurteholataus-infraan syntymiseen sekä koti- ja työpaikkalatauksen tuen jatkaminen. Tukien vaikuttavuudesta tehdään selvitys, joka auttaa myös identifioimaan tulevaisuuden muutostarpeita. Kuntien ja muiden toimijoiden aktiivisuus käyttäjätarpeiden selvittämisessä, kokemusten vaihtamisessa sekä tilan osoittamisessa hitaamman latauksen pisteille on tärkeää.
- Julkista tukea tarvitaan raskaan liikenteen AFIR-vaatimusten sekä päästövähennysten edistämiseksi kansallisen jakeluinfratyöryhmän arvion mukaan 61- 95 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä. Tuentarve tarkentuu todennäköisesti vuoden 2023 aikana, kun EU-tason sitovien velvoitteiden neuvottelut päättyvät.

- Liikenteen infratuen myöntämisessä on huomioitava AFIR-vaatimusten täyttyminen.
- AFIR-asetuksen minimivaatimusten täyttäminen ei välttämättä kaikilta osin riitä kattamaan raskaan liikenteen vihreän siirtymän tarpeita. Siksi tilannetta on jatkuvasti seurattava ja tavoitteita tarpeen mukaan tarkistettava.
- Infran yhteiskäyttöä tulee edistää raskaan liikenteen latausinfrahankeiden kannattavuuden parantamiseksi
- Sähköverkkojen kapasiteetti ja mahdolliset vahvistustarpeet asettavat haasteita erityisesti raskaan liikenteen latauskenttien toteuttamisen aikatauluille ja kustannuksille. La-taustoimijoiden on siten aloitettava lataushankkeiden suunnittelu tarpeeksi varhaisessa vaiheessa paikallisen sähköverkkoyhtiön kanssa. Luvitusprosessien sujuvoittaminen on myös tärkeää.
- Älyratkaisuja on hyödynnettävä sähköverkkojen kuormanhallinnan kehittämisessä ja edellytettävä sitä valtion tukemissa hankkeissa
- Raskaan liikenteen latauskentille ja vedyn ja metaanin tankkausasemille tarvitaan huomattava määrä tilaa, johon on varauduttava maankäytön suunnittelussa. Erityinen haaste tämä on tiheästi asutuilla kaupunkialueilla.
- Latausruuhkien kehittymistä vilkkaasti liikennöidyillä alueilla on seurattava. Harvemmin liikennöidyillä alueilla latausinfra kehitystä on seurattava ja lisätoimien tarvetta tarkasteltava.
- Toimintavarmuuden näkökulmasta on varmistettava, että lataus- ja tankkausasemille löytyy vaihtoehtoja myös samoilta maantieteellisiltä alueilta. On vältettävä tilannetta, jossa yhdellä alueella on vain yksi lataus- tai tankkausasema.
- Datan mahdollisuudet tulee hyödyntää kattavasti jakeluinfran suunnittelussa ja käyttäjäystävällisyyden edistämässä.

o Lataus- ja tankkauspisteitä koskevan tiedon tulee olla digitaalisesti ja ajantasaisesti kuluttajien saatavilla. Sijainnin ja lataustehon sekä pisteiden määrän lisäksi toimivuus on olennainen tieto.

o AFIR-asetuksen edellyttämällä tavalla edellytetään tiedon toimittamista julkisista vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkauspisteistä kansalliseen yhteyspisteeseen. On myös arvioitava säätämistä AFIR vaatimuksien ylimenevästä tiedon toimittamisesta yhteyspisteeseen.

Teiden varsilla tarjottavan tiedon parantamisen mahdollisuuksia on selvitettävä.

- Latauksen hinnoittelun tulee olla läpinäkyvää ja mahdollisimman pitkälti kilowattitunti-perustaista. Latauksen ja tankkaamisen maksaminen kortilla on oltava mahdollista kuluttajille ja muiden maksumenetelmien yhteen toimivuutta on edistettävä.
- Infran lisäksi on tuettava raskaan liikenteen uusia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä hankintatukien ja verotuksen kautta. EU:n rahoitusmahdollisuudet ja sääntely on hyödynnettävä täysimääräisesti.
- Uusien käyttövoimien yleistymistä on edistettävä myös neuvonnan, tiedonvaihdon ja tutkimuksen keinoin.

- Jakeluinfran kehitystä on seurattava säännöllisesti ja toimenpiteiden vahvistamisen tarvetta arvioitava sen mukaisesti. Vuoden 2035 vaatimusten saavuttamista tulee arvioida vielä tarkemmin lähempänä ajankohtaa.

Jatkossa uusien käyttövoimien jakeluinfran tavoitteita ja kehittymistä tulee tarkastella osana kansallista liikennejärjestelmäsuunnittelua (Liikenne12). Lisäksi tulee huomioida meri- ja lentoliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran tarpeet. Jakeluinfraohjelmassa eri tehoisten latauspisteiden sijainnit on esitetty hyvin selkeinä karttakuvina. Kaikissa kartoissa on laajoja alueita, joilla latauspisteitä ei ole lainkaan. Nämä vailla latauspaikkaa olevat alueet eivät kuitenkaan ole vailla liikennettä ja yhteiskunnan jokapäiväisiä toimintoja vaan ovat harva-alueita jokapäiväisine toimintoineen, joiden elinvoiman ylläpito on järkevää, taloudellisesti kannattavaa, huoltovarmuutta ja turvallisuutta tuottavaa. Jakeluinfraohjelmaan on tarpeellista saada luonnosteltua sellainen infrakokonaisuus, että katvealueet kartoilta poistuvat.

Sähköverkkojen kapasiteetin riittävyys on myös tukivaroin ratkaistavia haasteita harva-alueilla. Se taas edellyttää perustuslain mukaisten maanomistukseen liittyvien asioiden tunnistamista ja sen mukaisesti lainsäädännön päivittämistä ennen kuin yrityksissä voidaan energiasiirtoväyliä rakentaa laeiltaan selkeämmässä toimintaympäristössä.

Kansallisen rahoituksen lisäksi jakeluinfraan on mahdollista saada EU-tukea Euroopan laajuisen TEN-T-liikenneverkon toteuttamiseen kohdennetusta Verkkojen Eurooppa - välineen liikenneohjelmasta (Connecting Europe Facility, CEF) ja sen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin AFIF-alaohjelmasta. Tuettavan infrastruktuurin kriteerit vastaavat AFIR-asetusehdotusta. Nämä ovat merkittäviä rahoitusinstrumentteja, joista ohjelmaan kirjatun hahmotelman ja rahoituksen ehtojen mukaisesti pääsevät osallisiksi TEN-T pääväylästä sijaitsevat kohteet, mahdollisesti jotkin TEN-T-ydinverkon kohteet, jos poikkeukset ovat mahdollisia. Ohjelmassa todetaan mm. että ” Ensimmäiset kohteet tulisi toteuttaa ydinverkolle, koska sen osalta AFIR-vaatimukset tulevat aikajanalla ensin vastaan.”

Rahoituksen ehtojen realisoituessa jakeluinfraa uudistetaan aluksi Oulu-Joensuu -linjan eteläpuolella pääväylästä tai sen tuntumassa, Perämerenkaarella Kemi-Torniossa. Kansallista panostusta tarvitaan muualle valtiolta, sillä markkinaehtoisesti asemaverkoston toteuttaminen ei ole kaikkialla kannattavaa, vaikka henkilö-, tavara- ja huolto- sekä turvallisuuskuljetukset täytyykin sujua kattavasti koko maassa.

Suomelle on tärkeää, että lopulliset minimivaatimukset raskaan tieliikenteen sähköla-
tausinfrastruktuurille huomioisivat vähäliikenteiset alueet, joilla liikennevirrat ovat ohuita. EU-
neuvoston yleisnäkemyksessä on kaksi poikkeusta harvaan liikennöidyille alueille. Suomen on
mahdollista ja tarpeellista ilmoittaa komissiolle tehojoustojen käyttämisestä vähäliikenteisillä teillä.

KEMIJÄRVEN KAUPUNGINHALLITUS

Marjo Sääreä

vt. kaupunginjohtaja

Maijala Merja
Kemijärven kaupunki - Kemijärven kaupunginhallitus