

## **Kansallinen jakeluinfrazyöryhmä**

Järjestäytymiskokous 7.6.2022 klo 13-15, Teams

Muistio 9.6.2022

### Osallistujat:

Tuuli Ojala, LVM, pj.  
Esa Vakkilainen, LUT-yliopisto  
Pekka Rissa, Autoalan keskusliitto ry  
Saara Jääskeläinen, LVM  
Jari Salonen, Liikennepalvelukauppiat ry  
Emmi Simonen, LVM  
Martti Kätkä, Teknologiateollisuus ry  
Tuukka Heikkilä, Energiateollisuus ry  
Kristel Pynnönen, Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry  
Niko Pankka, SAK  
Johanna Viikuna, Suomen Kuntaliitto ry  
Heidi Auvinen, Traficom  
Tuomo Hulkkonen, Energiavirasto  
Mikko Saavola, Linja-autoliitto ry  
Marko Paakkinen, VTT  
Mikko Tuomivirta, Fintraffic  
Anna Virolainen-Hynnä, Suomen biokierto ja biokaasu ry  
Eemil Rauma, ITS Finland  
Iiro Määttänen, Kaupan liitto ry  
Heikki Karsimus, Sähköinen liikenne ry  
Jarmo Lindén, ARA  
Ari Herrala, SKAL  
Pekka Grönlund, TEM  
Jarno Ilme, Traficom  
Tero Kallio, Autotuoajat ja –teollisuus ry

1. Tuuli Ojala / LVM avasi kansallisen jakeluinfrazyöryhmän ensimmäisen kokouksen työryhmän puheenjohtajan Päivi Antikaisen sijasta hänen olleessaan estynyt. Kokouksessa oli tarkoitus käydä läpi ryhmän työn tavoitteita ja aikataulua, ensimmäisen kirjallisen raportin alustavaa sisältösuunnitelmaa sekä EU:n jakeluinfra-asetusehdotuksen tilannetta. Osallistujille oli ennakolta jaettu diasetti sisältäen myös kysymyksiä, joihin toivottiin jäsenten kommentteja.
2. Tuuli Ojala esitteli työn tavoitteet ja organisointi- sekä aikataulusuunnitelman oheistetun kalvoasetin mukaisesti. Jakeluinfrazyöryhmä on asetettu uusien, fossiilisia polttoaineita tieliikenteessä korvaavien käyttövoimien (sähkö, kaasu, vety) jakeluinfraan kehittämiseksi ja suunnittelemiseksi Suomessa. Tehtävä on laaja-alainen ja 24 jäsenorganisaation lisäksi työssä on tarkoitus kuulla laajasti yrityksiä ja muita toimijoita, joilla on jakeluinfraan liittyvää asiantuntemusta. Työryhmä laatii ohjelman Suomen jakeluinfraan kehittämiseksi alkuvuoteen 2022 mennessä ja työn tueksi sekä Euroopan komissiolle jakeluinfraan tilanteesta

raportoinniksi tuotettaisiin tilannekuvaraportti. Työn käytännön järjestämiseksi perustettaisiin alatyöryhmiä, jotka koostuisivat jäsenorganisaatioiden edustajista. Alatyöryhmät laatisivat omat työohjelmansa ja työskentelisivät tiiviisti elo-syyskuussa ja siitä eteen päin. Ylätyöryhmän kokoontuisi seuraavan kerran 3.10. ja julkinen kuuleminen järjestettäisiin 13.10. Elokuussa järjestettäisiin tilaisuus, jossa Norja esittelisi latausstrategiaansa ja Ruotsi sähköistymisstrategiaansa. Sopivammaksi päiväksi ehdotetuista valikoitui 16.8. Teknisissä kokousohallitumisiin, työtilaan ym. liittyvissä kysymyksissä jäsenet voivat olla yhteydessä Hanna Kolaan/LVM.

3. Saara Jääskeläinen / LVM esitteli suunnitelman tilannekuvaraportin laatimiseksi. Tilannekuvaraportti rakenne noudatteli pitkälti [vuoden 2019 seurantaraportin](#) rakennetta. Tärkeä osa työtä olisi luoda tilannekuva jakeluinfrasta eri käyttövoimissa. Traficom vastaisi tähän liittyvästä pohjatyöstä, mutta työryhmän jäseniä pyydetään osallistumaan tilannekuvan keräämiseen. Viimeisin tieto päivitetäisiin vielä alkusyksystä, jotta komission raportti olisi mahdollisimman ajantasainen.
4. Emmi Simonen / LVM esitteli AFIR-asetusehdotuksen tilanteen. 2.6. oli saavutettu liikenneneuvoston yleisnäkemyks aiheesta. Neuvottelujen jatkuessa ns. trilogia-aiheessa esityksen sisältö voi vielä muuttua, mutta saavutetussa yleisnäkemyksessä Suomen tavoitteet ovat hyvin mukana. Näistä keskeisiä ovat harvaan liikennöityjä alueita koskevat joustot, joiden avulla mahdollistetaan infran rakentumista kustannustehokkaammin todellista tarvetta vastaamaan. Tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin joustot kohdistuvat sekä välimatkoihin että latausinfrastruktuurin tehoihin. Raskaan tieliikenteen sähkölatausvaatimukset vuosille 2025-2029 antavat jäsenvaltioille komission ehdotusta enemmän liikkumavaraa sitovien vaatimusten toteuttamiseksi TEN-T-verkolla. Tieliikenteen vetytankkausvaatimukset keskittyvät ainoastaan TEN-T -ydinverkolle. AFIR tulisi voimaan aikaisintaan vuonna 2023.
5. Käytiin keskustelukierros, jossa jäsenet kommentoivat esitettyjä ennakkokysymyksiä ja antoivat muita näkemyksiä työryhmän jatkotyöhön liittyen. Keskustelu oli vilkasta ja se toimii jatkotyön suunnittelun pohjana. Seuraavassa on esitetty eräitä keskeisiä keskustelussa esille nousseita huomioita:
  - a. Työskentelyn organisointi **alatyöryhmissä**: käyttövoimiin perustuvaa työryhmäjakoja pidettiin yleisesti sopivana jakona, toisaalta myös kevyempään ja raskaampaan ajoneuvokalustoon jakaminen sai vahvaa kannatusta. Käyttövoimaperustaista jakoa puoltaisi muun muassa asiantuntijuuden jakautuminen melko voimakkaasti käyttövoimittain, toisaalta kevyemmän ja raskaan kaluston erilaiset tarpeet, teknologiset mahdollisuudet ja tarve tarkastella segmenttiä kokonaisuutena puoltaisivat ajoneuvojen tyyppiin perustuvaa jakoa. Molemmissa jaoissa ovat hyvät ja huonot puolensa, tärkeinä varmistaa, että ei siilouduta liikaa. Ylipäättään **raskaan kaluston tarpeet** ja sen asettamat haasteet (suurten investointien tarve ja vaatimukset erkköjen kapasiteetille) nostivat runsaasti kommentteja.
  - b. **Tarvelähtöisyys** korostui kommentteissa. Liikennevirrat ja niiden ajallinen vaihtelu vs. infran/palvelutason riittävyys ja (sähkön)jakeluverkon kapasiteetti. Sääntely ei saa olla itse tarkoitus, vaan olisi mentävä tarpeet edellä. Keskeistä on, että saadun tiedon avulla kohdistetaan tuki- ja muita ohjausinstrumentteja oikein. Myös markkinaehtoisuuden ensisijaisuutta nostettiin esiin.
  - c. **Käyttäjien kokemukset** (määrä, laatu, käytön helppous) tulee huomioida paremmin.
  - d. **Analytiikkaa ja mittarointia** kaivattiin laajalti. Miten voidaan hyödyntää olemassa olevia (jäsenorganisaatioiden ja muiden organisaatioiden ja yritysten) tietoja ja työkaluja ja mitä

tarvitaan lisää. Huomautettiin, että autojen määrä ei ole ainoa eikä paras mittari: ajokilometrit merkitsevät.

- e. **Kotilatausinfran kattavuuden selvittäminen** nähtiin useassa kommentissa tarpeelliseksi. Siihen saattaisi löytyä apua laiteoimittajilta tai asentajilta.
  - f. **Tulevan ohjelman tavoitevuodeksi** pidettiin melko yleisesti hyvänä vuotta 2035. Toisaalta sitä pidettiin varsin kaukaisena tavoitteena ja huomautettiin, että päästövähennystavoitteet (kansallinen tieliikenteen tavoite ja EU yhteinen tavoite) on asetettu vuoteen 2030. Joka tapauksessa välietappeja tarkastelussa pidettiin välttämättöminä.
  - g. Pidettiin tarpeellisena huomioida myös **tulevaisuuden kehityskulut** ja pilotointeja kaivattiin. Myös **riskien** kartoittamisen tarpeesta huomautettiin (kuten komponenttien, laitteiden, osaamisen riittävyys).
6. Päätettiin, että alatyöryhmäjako toteutetaan esitetyn sähkö sekä kaasu+vety mukaisesti, mutta että yhtäältä raskaan ja kevyemmän kaluston toisistaan erilliset tarpeet huomioidaan selkeästi alatyöryhmien työohjelmissa ja toisaalta raskaan ja kevyemmän kaluston kokonaisvaltaisesta tarkastelusta kaikissa käyttövoimissa pidetään huolta esimerkiksi järjestämällä ylätöryhmän kokoukset raskaan ja kevyemmän kaluston kysymyksiin. LVM lähettää erikseen pyynnön nimetä alatyöryhmien edustajat 14.6. mennessä. Lisäksi tilannekuvan kokoamiseen liittyvä pyyntö tulee sähköpostilla. Materiaaleja päivitetään yhteiseen Tiimeri-tilaan.
7. Päätettiin kokous.