

Asia: VN/11483/2022

## Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa on eritelty tarkemmin huolto- ja toimitusvarmuutta eri energialähteiden osalta sekä esitetty toimet niiden parantamiseksi. Keskeisiä nostoja strategiassa liikenteen näkökulmasta on varautuminen laajenevaan uusien polttoaineiden valikoimaan, monipuolisiin energian hankintakanaviin, uusien ja hajautettujen järjestelmien älykkyyden ja joustomahdollisuuksien hyödyntämiseen, jakeluverkkojen toimitusvarmuuden sekä verkkopalveluiden saatavuus kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueella.

Edelle nimetyt painotukset ovat kannatettavia. Haasteen ja jopa esteen niiden toteutumiselle koko maassa kattavasti, oikeudenmukaisesti ja vihreää siirtymää kannattavasti toteuttaen asettavat käytännössä taloudelliset resurssit, investointien kannattavuuden mittauksessa käytettävät ehdot ja kriteerit, jotka eivät ota huomioon huoltovarmuutta, turvallisuutta, pitkiä etäisyyksiä, ilmasto-olosuhteita sekä esimerkiksi alueiden resurssien tarjoamaa arvonlisää valtion talouteen ja merkitystä koko Suomen elinvoimalle.

#### Laajapohjaisempi valmistelu

Jakeluinfraohjelma on laadittu ministeriön nimeämän työryhmän työnä ja nyt saatettu lausunnoille sidos-ryhmille. Keskeisen ja merkittävän ohjelman valmistelutyö vaatii kuitenkin kokonaisuuden hahmottaakseen ja tuleviin tarpeisiin vastataksaan laajapohjaisempaa valmistelua, johon on hyödyllistä kytkeä tiiviisti mukaan Väyläviraston liikennejärjestelmätyö (suunnittelu, ohjelmat, rahoitus, investoinnit), Traficomin digitalisaation ja kiinteän laajakaistan edistäminen sekä eri ministeriöt ( MMM, STM, MIL, YMP, TEM jne) vastuullaan olevien alojen liikenne-energiatarpeineen.

Työryhmän esitys on hyvä perusasiakirja, jonka pohjalta eri ministeriöiltä ja sidosryhmiltä on tarpeellista pyytää lausuntoja ja arvioita ennen kuin asiaa viedään valmistelussa eteenpäin liikenne- ja viestintäministeriössä. Sidosryhmien ja ministeriöiden kommentit ovat tarpeen jakeluinfraohjelmaan senkin vuoksi, että sen sisältämät lukuisat muutokset jakelujärjestelmiin

vaativat uudistuksia lainsäädäntöön ja taloudellista resurssointia ts. varautumista asiaan myös muiden kuin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla.

#### EU:n linjauksiin varautuminen

EU:n suunnittelema ja ehdottama uusi henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetus tulee jakeluinfraohjelman arvion mukaan lopettamaan polttomoottoriautojen tulon EU:n markkinoille vuonna 2035 ja ohjaa siten liikennettä voimakkaasti sähköistymisen suuntaan. Ohjelmassa todetaan edelleen, että ”useat auton-valmistajat ovatkin ilmoittaneet kokonaan sähköön siirtymisestä jo nopeammalla aikataululla. Samalla tämä tarkoittaa, että Suomen kunnianhimoinen kaasuhenkilöautoille asetettu tavoite ei täyttyne.” Tällaiset kirjaukset eivät ole omiaan vahvistamaan käsitystä siitä, että jakeluverkoston ohjelmatyössä olisi nähty tarpeeksi selkeästi koko Suomen tilanne, mahdollisuudet ja tulevat tarpeet. Kirjaus on vahvasti puolueellinen.

Ohjelmasta uupuu perusteellisempi, maan eri alueilla tiedossa oleviin investointeihin ja kehitykseen pohjautuva arviointi jakeluverkostotarpeesta, suomalaisesta energiajärjestelmästä, teknologian sovelluksista, digitalisaatiosta ja mm Suomen sijainnin kestäväälle kehitykselle ja vihreälle siirtymälle tarjolla olevat vaihtoehdot. Ohjelman kirjaukset sisältävät viestin kansainvälisen autoteollisuuden markkinoille liittyvistä kehitystarpeista, jossa lähellä ja omavaraisesti tuotetut biokaasut muun muassa eivät olisikaan enää niin vahvasti edistettävä liikenne-energia kuin esimerkiksi kansainvälisten yritysten Suomessa tuottama tuulivoima-sähkö.

Jakeluinfraohjelmassa on lähdetty voimakkaassa etunojassa tukeutumaan EU:lta tuleviin mahdollisiin henkilö- ja pakettiautojen raja-arvoasetuksiin, joista kuitenkin oli tiukka äänestys ja monet jäsenmaat ovat ilmoittaneet, että ne eivät tule sitä hyväksymään mm. Italia. Vahvasti epävarmoin EU-ratkaisuihin ei kansallisessa ohjelmassa kannattane tukeutua ja varsinkaan nyt valitsevissa olosuhteissa. Toki hyödyllistä ne on ottaa huomioon pitemmän aikavälin suunnittelussa.

#### Latauspistetukien ohjaaminen

Jakeluinfraohjelmassa todetaan : ”Vuoden 2022 alusta haettavissa on ollut myös 750 euron tuki per latauspiste työpaikoilla tapahtuvaa latausta varten.30 Yksi hakija/kohde on voinut hakea vuodessa avustusta enintään 10 pisteelle, konserni yhteensä 50 pisteelle. Määrärahaa vuonna 2022 on 1 miljoonaa euroa, josta 28.11.2022 mennessä avustettu 593 latauspistettä. Käsittelemättömiin hakemuksiin sisältyy vielä noin 900 pistettä. Vuoden 2023 talousarvioon on esitetty 1 miljoonaa euroa työpaikkalatauksen tukiin.”

Sähköautoilu on voimakkaasti tuettua auton hankinnassa, verotuksessa ja myös latauspisteiden perustamiseen tarjolla olevien tukien kautta. Tällä halutaan siirtyä vähähiilisempään tieliikenteeseen. Herää kysymys millä tavalla tämä toteuttaa omavaraisuuden edistämistä ja markkinaneutraaliteettia julkisten varojen käytön osalta?

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 selkeäm-mässä toimintaympäristössä.

#### Kysyntähuiput harva-alueilla – matkailu ja alkutuotanto

Jakeluinfraohjelmassa todetaan, että ”ajoittain, kuten lomakausina, kysynnän huippuja syntyy myös alueil-le, jotka ajoittaisten kysyntähuippujen ulkopuolella ovat harvemmin liikennöityjä. Tällaiseen kysyntään va-rautumisen on liiketoiminnan näkökulmasta haastavaa.” Tämä toteamus pitää sisällään viestin siitä, että

jakeluinfraohjelmaa on tarpeen arvottaa myös huoltovarmuuden, turvallisuuden ja elinvoiman näkökul-masta huomattavasti perusteellisemmin. Mittaristoja tarvitaan monipuolisemmin, esim. eri ministeriöiden edustamien toimialojen tarpeet, omavaraisuus, tuotteen elinkaaren mittaisen kestäväen kehityksen mukainen arviointi, palvelun yhteiskunnalle tuottaman arvonlisäpotentiaalnin mittaaminen (investoinnit, raaka-aineet, vaikutus bkt) jne.

Jakeluinfraohjelmassa todetaan: ”Liikenteen infratuessa on aiemmin käytössä ollut etusijakuntamenettely infran synnyttämiseksi alueille, jossa infraa ei vielä ole. Energiaviraston kokemuksiin perustuvan arvion mukaan menettely on ohjannut tuen myöntöjä kannattomiin kohteisiin ja heikentänyt tukipäätöksen saa-neiden hankkeiden toteutumista. Julkisen infran rakentamisen vauhdittamiseksi vähäisen latauskysynnän alueilla tulisikin löytää muita keinoja. Myös sääntelyn tarpeellisuutta ja toteuttamiskelpoisuutta tulee tarkastella.” Edellä todettu kuvaa yhden viraston näkemystä asiaan. Yhteiskunta koostuu osista ja hyvin toimiva yhteiskunta palveluineen erilaisten toimijoiden hyvin sujuvasta yhteistyöstä. Liikenteen energian jake-luinfra on olennaisn tätä toimintaa ylläpitävä verkosto, jonka toimivuus on välttämättömyys myös harva-alueilla. Perustuslaillisia oikeuksia, esim. elinkeinojen harjoittamista, pitää pystyä toteuttamaan ja esim. teollisuudelle rannikolle tarvitaan raaka-aineita sydänmailta.

#### Rahoitus ja edunvalvonta EU:ssa

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 jakeluinfrastrukturin AFIF-alaohjelmasta. Tuettavan infrastruktuurin kriteerit vastaavat AFIR-asetusehdotusta. Nämä ovat merkittäviä rahoitusinstrumentteja, joista ohjelmaan kirjatun hahmotelman ja rahoituksen ehtojen mukaisesti pääsevät osallisiksi TEN-T pääväylästäöllä 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 pääväylästäöllä 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 sähkölatausinfrastruktuurille 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.

Jatkotyöskentely yhteistyössä maakuntien ja kuntien kanssa

Jakeluverkoston infran suunnittelu ja kehittäminen on tarpeellista ja perusteltua käyttökelpoisten ratkaisujen vuoksi kytkeä kiinteäksi osaksi seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä kuntien kanssa.

Henkilöliikenteen lisäksi siinä huomioidaan erityisesti raskaan liikenteen latauskenttien tarpeet mm. maan-käytössä. Tämän on perusteltua myös senkin vuoksi, että mm maakuntakaavoissa ja kunnallisessa kaavoituksessa ratkaistaan esimerkiksi sähkönsiirtolinjaukset.

Solatie Dina  
Itä-Lapin kuntayhtymä