

Asia: VN/11483/2022

## Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

### Lausunnonantajan lausunto

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

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto tieliikenteen kansallisesta jakeluinfraohjelmaluonnoksesta, joka koskee liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfran sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa ja kehittämistarpeita. Lataus- ja jakeluinfran kehitys on olennaisen tärkeää autokannan käyttövoimamurroksen nopeuttamisen kannalta.

Jakeluinfraohjelma asettaa määrälliset tavoitteet antotehona henkilö- ja pakettiautojen määrää kohti julkiselle latausinfraalle sekä lukumääräiset tavoitteet metaanin jakeluinfraalle. Kuorma- ja linja-autojen julkiselle latausinfraalle ja vedyn jakeluinfrastruktuurille ei ole asetettu kansallisia määrällisiä tavoitteita, vaan tavoitteet ovat EU-laajuisen vielä valmisteltavana olevan AFIR-sääntelyn mukaiset. Varsinkin kuorma-autojen edellyttämän julkisen latausinfrastruktuurin kansallista tarvetta on mielekästä tarkentaa lähivuosien aikana, kun kuorma-autojen latausstandardi on ehditty valmistella. Uusi ns. megawattistandardi tulee todennäköisesti tulevaisuudessa muuttamaan raskaan kaluston latauskenttävaatimuksia tulevina vuosina. Toisaalta on ilmeistä, että myös pienempitehoisille pidemmän latausajan julkisille raskaan liikenteen tai sekä latauspisteille jää tarvetta.

Markkinaehtoisen jakeluinfran rakentumisen edellytyksenä on, että ajoneuvokannassa on riittävästi vaihtoehtoisia energiamuotoja hyödyntäviä autoja ja että niiden määrän kasvulle on hyvät edellytykset. Esimerkiksi henkilöautojen julkinen latausinfra on kehittynyt suhteellisen nopeasti, vaikka vielä toistaiseksi ladattavien autojen määrä on pieni. Sähköistymiskehitys on geopoliittisen tilanteen aiheuttaman energiamarkkinoiden epävarmuuden takia hidastunut. Autokannan sähköistymistä tulisi käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa nopeuttaa monin erilaisin toimin, jotta jakeluinfran markkinaehtoisen kehittymistä voidaan nopeuttaa.

Jakeluinfraohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että sähköautokanta Suomessa vastaa kansalliseen liikenteen päästöjen puolittamistavoitteeseen vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaisi 880 000

ladattavan henkilöauton määrää vuonna 2030. Kuten jakeluinfraohjelmassa todetaan, vuodelle 2030 asetettujen päästötavoitteiden saavuttamisen edellyttämää sähköautojen määrää ei todennäköisesti saavuteta ilman merkittäviä hankintakannusteita. Sähköautojen hankintaan kannustetaan tällä hetkellä ensisijaisesti työsuhdeautojen verokannustein ja hiilidioksidipäästöihin porrastetulla autoverotuksella. Lisäksi työnantajan työntekijälleen työpaikalla tai julkisissa latauspisteissä ladattava sähkö on vapautettu luontoisedun verotuksesta. Määräaikaista työsuhdeautojen sähköistymistä tukevia kannusteita on perusteltua jatkaa seuraavalle vaalikaudelle, sillä ne ovat lisänneet selvästi ladattavien autojen kysyntää työsuhdeautokannassa. Lisäksi kotitalouksille suunnattu hankintatuki olisi kiireellistä käynnistää uudelleen, sillä uusien sähköautojen keskimääräinen hinta on edelleen yli 20 000 euroa korkeampi kuin keskimääräisen bensiinikäyttöisen uuden auton. Ilman kotitalouksille suunnattua hankintatukea autokannan sähköistymisen kasvu uhkaa hidastua, kun talouden ja energiamarkkinoiden epävarmuus heikentää kotitalouksien investointimahdollisuuksia.

Tärkeä toimenpide jakeluinfran vaatimien investointien nopeuttamiseksi on julkisista latauspisteistä jaeltavan sähkönsisällyttäminen uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteeseen. Jakeluinfraohjelmassa onkin nostettu toimenpiteeksi selvityksen toteuttaminen sähkönsisällyttämisestä jakeluelvoitteeseen. Esitämme, että jakeluelvoite laajennettaisiin alkuvaiheessa myös kuorma- ja linja-autovarikoilla ladattuun sähköön. Tämä helpottaisi merkittävästi varikkolatausinvestointien toteuttamista.

Biometaanin ja synteettisen metaanin sekä vedyn kysyntä liikennepolttoaineena riippuu ensisijaisesti siitä, kuinka paljon kaasukäyttöisiä kuorma-autoja autokantaan saadaan. Hankintatuki tulisi laajentaa pikaisesti koskemaan myös vetykäyttöisiä kuorma-autoja, jotka on vielä toistaiseksi rajattu hankintatukien ulkopuolelle. Kaasukuorma-autojen kysyntä on kasvanut ennakoitua hitaammin ja sähkökuorma-autojen kysyntä on vielä pieni autojen korkean hinnan ja rajoitetun saatavuuden vuoksi. Vuonna 2022 julkaistun keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustalaskelmissa tavoitteeksi on asetettu, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä noin 6 100 kaasukäyttöistä kuorma- tai linja-autoa. Biokaasun tuotantopotentiaali ja synteettisen metaanin nopeasti ennakoitu tuotannon kasvu mahdollistaisi tätäkin suuremman kasvun kaasukäyttöisten kuorma-autojen kannassa. Koska jakeluelvoite on viritetty uusiutuvan ja hiilineutraalin metaanin lisäämistavoitteiden mukaiseen kasvuun, jakeluelvoite tulee nostamaan dieselin ja bensiinin hintaa ennakoitua enemmän, mikäli kaasun käyttö liikenteessä ei kasva tavoitteiden mukaisesti 2,5 TWh:iin vuoteen 2030 mennessä. Kasvun nopeuttamiseksi sähkö- ja kaasukuorma-autojen hankintatukea tulisi uudistaa siten, että alkuvaiheessa tuen määrään kytkettyjä määrällisiä rajoituksia (maksimissaan 5 kuorma-autoa vuodessa) tulisi löyhentää, sillä investointimahdollisuudet ovat parhaat juuri niissä yrityksissä, jotka ovat jo aiemmin investoineet sähkö- tai kaasukäyttöiseen kalustoon. Lisäksi Suomen tulisi hakea poikkeusta valtioneuvoston päätöksen koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen asettamaan rajoitukseen, joka rajaa tuen määrään maksimissaan 40 prosenttiin vaihtoehtoisen teknologian ja dieseltekniikan hinnanerosta. Kuorma- ja pakettiautojen nykyinen hankintatuki on voimassa vuoden 2023 loppuun asti, ja sen voimassaoloa tulisi jatkaa jakeluinfraohjelmassa mainitulla tavalla vuoteen 2030 asti. Kuorma-autojen hankintatukien tulisi olla pitkäaikaisia, jotta vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävän kaluston investoinnit voitaisiin kuljetusyrityksissä kohdentaa suunnitelmallisesti tuleville vuosille ja sovittaa autojen luontaiseen uusimisrytmiin.

Komissio antoi 14.2.2023 esityksensä kuorma- ja linja-autoille asettavista sitovista hiilidioksidiraja-arvoista. Komission esityksessä metaanikäyttöisille ajoneuvoille ei ole esitetty erillistä hiilikorjauskerrointa tai bonuslaskentaa. Jatkossa olikin olennaisen tärkeää vaikuttaa kuorma- ja linja-autovalmistajia koskevien CO2-raja-arvojen valmisteluun siten, että myös uusiutuvalla metaanilla kulkeville raskaille ajoneuvoille jäisi tilaa raja-arvolainsäädännössä, sillä vielä vuoteen 2040 mennessä kuorma-autokannan sähköistyminen ei etene riittävän nopeasti liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta. Lisäksi LBG-jakeluasemien rakentamiseen varatun liikenteen jakeluinfratuen notifiointi on olennaisen tärkeää, sillä jakeluasemien määrälle vuosille 2025 ja 2030 asetetut määrälliset tavoitteet edellyttävät todennäköisesti julkista tukea.

Jakeluinfraohjelmassa on nostettu esille tärkeänä kehityskohteenä raskaan kaluston varikkolatausinvestoinnit, jotka alkuvaiheessa jarruttavat sähkökäyttöisten ajoneuvojen hankintaa. Tällä hetkellä ainoastaan julkisiin latausinfrainvestointeihin ja bussivarikoiden latausinvestointeihin saatavissa investointitukia. Myös kuorma-autojen varikkolatausinfrastruktuuri on erittäin tärkeää saada latausinfrastruktuuriin, sillä alkuvaiheen investoinnit sähköistymisessä ovat suuret. Jo ensimmäisen sähkökuorma-auton hankinta edellyttää varikkolatausinvestointien toteuttamista. Varikkolatausinfra sekä erilaisten puolijulkisten latauspisteiden, kuten terminaalien ja satamien, investointituelle on suuri tarve. Taksiliikenteen sekä kaupunkien jakelu- ja keräilyliikenteen paketti- ja kuorma-autojen tarpeisiin olisi lisäksi tarpeen toteuttaa myös yksinomaan ammattiliikenteen ajoneuvojen käyttöön rajattuja latauspisteitä, joiden toteutus edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupunkien, latausoperaattorien ja kuljetusalan kanssa.

Tärkeänä ja erittäin ajankohtaisena toimenpiteenä ohjelmassa on nostettu esille myös sähköverkkojen luvitus- ja sopimusprosesseja sujuvoittaminen. Luvitusprosessien sujuvoittaminen ja nopeuttaminen on erittäin tärkeää, sillä jo tällä hetkellä sähkökuorma-autojen hankinnan pullonkaulaksi ovat muodostumassa varikko- ja terminaalikiinteistöjen sähköverkon uusimistarpeet. Kiinteistöille johtavaa sähköverkkoa ei tyypillisesti ole mitoitettu suuritehoisen latauksen tarpeisiin. Luvituksen nopeuttamista ja sähköverkkojen kiinteistöliittymien riittävän kapasiteetin rakentamista tulisi edistää siten, että esimerkiksi kunnat ottaisivat koordinoivan roolin tarvittavissa sähköverkon muutostöissä.

Rakenteellisena täydennyksenä esitämme, että lataus- ja jakeluinfraa sekä niiden taustalla olevaa ajoneuvojen määrää koskevat määrälliset tavoitteet koottaisiin heti ohjelman tiivistelmäosaan erilliseksi taulukoksi.

Kunnioitavasti

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija, Autoalan Tiedotuskeskus

Kalenoja Hanna

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry