

Asia: VN/11483/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Ohjelma on kattava. Se antaa hyvän tilannekuvan, kuvaa tavoitteita ja konkretisoi toimenpiteitä.

Henkilöautoliikenteessä markkinaehtoisuus toteutuu jo kohtuu hyvin, sähkö käyttövoimana on käyttökelpoinen, latausverkosto on rakentumassa ja kotilataus yleistyy. Toimia tarvitaan tehokkaiden latauspisteiden rakentamiseksi, missä haasteita on sähköverkon ja laitteistokustannusten osalta.

Yhteinen Toimialaliitto näkee tarpeen tukea ohjelmalla polun rakentamista raskaan liikenteen vähäpäästöisyyteen. Polku vaatii vaihteittaisia toimia. Käyttökelpoisinta on alussa varmistaa raskaalle liikenteelle sopivien biokaasutankkausasteiden kattavuus ja toimintavarmuus keskeisillä reiteillä ja koko maan kattavasti. Kaasuteknologia on jo toimivaa ja myös pienempien yritysten investointiriskeillä kohtuullisesti hallittavissa. Kaasutankkausasteiden rinnalla on syytä jatkaa hankinta- ja muuntotukea myös 2024 vuoden jälkeen aina 2030 asti, jotta kysyntä-tarjontakehitys rakentuu riittävän vahvaksi kaasukäyttöisyydelle. Uusiutuvan metaanin energiaverotuksen muuttuminen olisi omiaan edistämään kaasukäyttövoimaa liikenteessä.

Logistiikassa sähkökäyttöisyys etenee ensin pakettiautojen osalta sekä alkavasti keveissä kuorma-autoissa. Tätä kehitystä tukemaan tarvitaan jo mahdollisimman pian toteutettava julkinen raskaammalle kalustolle sopiva latausverkosto, joka tällä hetkellä puuttuu. On järkevää aloittaa kehitys siellä, missä käyttäjäpotentiaali on suurin eli suuremmista taajamista. Niiden lähialueilla tulisi olla mahdollista investointituella muodostaa yhteiskäyttöisiä latauspooleja. Pikalataus edellyttää suurta lataustehoa ja odotusajalle järkevät olosuhteet tauon pitämiseksi. Latauskentät ovat niin suuri investointi, että markkinaehtoisesti niitä ei synny. Tarvitaan julkisen vallan erityistoimia (maankäyttö, sähköveto, rahoitus). Olisi järkevää yhdistää latauskentät taukopaikkojen kehittämiseen, joita niitäkin puuttuu.

Hyväksyttävän asetuksen vaatimusten mukainen asemaverkoston toteuttaminen TEN-verkolla vaatii toimijoita, jotka olisivat valmiita investoimaan ja tämä on iso haaste, kun asiakaskuntaa ei ole. Mahdollisia latausaseman järjestämismahdollisuuksia on järkevää katsoa myös maantieverren ulkopuolelta yhteistoiminnassa palvelu- ja muiden yrittäjätoimijoiden kanssa. Ajo- ja lepoaikojen huomioiminen kannattaa ottaa huomioon sijaintisuunnittelussa.

Latausasemien rinnalla on järkevää edelleen edistää toimijakohtaista yön yli latausta sekä purun/lastausajan latauksen järjestämistä terminaaleissa tai satamissa. Jokaisen kaluston käyttäjän oma toimintaympäristö ratkaisee sen, minkälainen rytmi kaluston käytölle/lataukselle on järkevä muodostaa. Alkuun raskaamman kaluston investointeja (niin kauan kuin toimintamatkat ovat lyhyet) tehdään lyhyiden vakioreittien mahdollistamiseksi, joissa yhdistyvät latausmahdollisuudet.

Vedyn ottaminen käyttövoimaksi ei myöskään tapahdu ensimmäisenä pienissä yrityksissä. Suomessa olisi järkevää luoda kunnollinen ja kattava pilotointi vetytalouden osalta, niin kun ohjelmassa alustavasti ideoidaan. Pilotilta puuttuu rahoitus ja kunnan toimintasuunnitelma - myös osallistuvat toimijat. Suuremmilla toimijoilla ja uusilla investointeja tekevät toimijat voisivat olla kiinnostuneita olemaan mukana pilotissa. Vedyn osalta kannattaa huomioida mahdollinen raideliikenteen yhteiskäyttöisyys; vety on jo käytössä raideliikenteessä Euroopassa.

Lisätietoja: [jouni.lind@ytl.fi](mailto:jouni.lind@ytl.fi) p. 050 521 3305

Lind Jouni  
Yhteinen Toimialaliitto ry