

Asia: VN/11483/2022

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

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Asia: VN/11483/2022

Ympäristöjuristi Matti Kattainen

Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035.

Johtopäätökset ja keskeiset toimenpiteet liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa

Yleistä

Yleisesti jakeluinfraohjelmassa tulisi arvioida tarkemmin eri vaihtoehtoisten käyttövoimien suosion kehittymistä lähitulevaisuudessa, jotta jakeluinfran tuet voidaan valjastaa parhaiten niitä liikkumismuotoja, jotka ovat myös markkinalähtöisesti kannattavia. Jakeluinfran kehittämisessä ei voi panostaa käyttövoimien varaan, joiden suosio ei ole osoittanut merkittävää kasvua viimeisen 10 vuoden aikana tai joiden suosio on jo lähtenyt laskuun teknisistä tai muista syistä. Vedyn ja kaasun käyttö liikenteen käyttövoimana ovat jäämässä tulevaisuudessa marginaaliin liikenteen murroksessa.

Eryteisesti jakeluinfraan kehittämiseen liittyvät tuet pitäisi suunnata pääsääntöisesti raskaan sähköisen liikenteen latausinfraan kehittämisen tukemiseen koko Suomen alueella ja henkilö- ja pakettiautojen osalta kantaverkon ulkopuolisille alueille, jossa markkinaehtoinen jakeluinfra kehittyy hitaammin tai on yksittäistapauksissa taloudellisesti kannattamatonta.

Yksityiskohtaiset huomiot

Henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön latausinfra

Henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön julkinen latausinfra on Suomessa

kehittynyt melko hyvin samaan aikaan, kun autokanta on kasvanut. Kehitys on tapahtunut pääasiallisesti markkinalähtöisesti erityisesti kantaverkon suurteholatauksen osalta.

Pääpaino latausinfra kehittämisessä pitäisi jatkossakin olla markkinalähtöinen latausinfra kehittämisessä ja tukien käyttöä pitäisi kohdistaa jatkossa vain seuduille, johon latausinfra perustaminen on hitaampaa kuin pääteillä ja esim. heikompien sähköverkon liityntämahdollisuuksien takia merkittävästi kalliimpaa kuin yleisesti, kun otetaan huomioon latausaseman käyttöaste koko elinkaaren ajalta.

Tukijärjestelmän pääpaino tulisi ohjata raskaan sähköisen liikenteen latausinfra kehittämiseen.

### Vedyn tankkausinfra

Suomessa ei ole tällä hetkellä julkista vedyn tankkausinfraa, eikä ole näköpiirissä, että sellaista olisi myöskään syntymässä

AFIR-asetusehdotus edellyttää neuvottelujen lopputuloksesta riippuen vähintään seitsemää julkista vedyn tankkausasemaa vuonna 2030. AFIR-asetusehdotuksen jatkokäsittelyn ja tarkoituksen kannalta tulisi tehdä uusi tilannearvio vedyn tankkausinfra todellisesta tarpeesta ja kokonaisuudessaan vedyn mahdollisuudesta olla merkittävä vaihtoehto liikennepolttoaineena Suomessa tai EU:ssa. Julkisten tankkausasemien määrää pitäisi suhteuttaa liikennekäytössä olevien vetyajoneuvojen määrään.

Vedyn tankkausinfra hidaskasvu ja henkilöautoluokan vetyajoneuvojen yleistymisen pysähtyminen marginaaliselle tasolle ovat ongelma, jolle ei näy olevan markkinaehtoista ratkaisua näkyvissä. Vetyautojen yleistymistä on odotettu usean vuosikymmenen ajan, mutta viimeistään akkusähköautojen akkuteknologian ja latausverkoston voimakas kehittyminen 2010-luvulta lähtien ovat pysäyttäneet käytännössä vetyajoneuvojen kehittämisen.

### Metaanin tankkausinfra

Metaanin tankkausinfra kohdalla pitäisi arvioida myös kaasuautojen kehityksen loppuminen erityisesti henkilöautojen osalta, joka tarkoittaa, että metaanin tankkausinfra voisi olla merkitystä tulevaisuudessa enintään hälytysajoneuvojen osalla, joiden sähköistäminen on hankalaa.

## 2.2 Sähköajoneuvokannan kehittyminen

Jakeluinfraohjelman kohdan (2.2 Sähköajoneuvokannan kehittyminen) pitäisi päivittää pitkän matkan raskaiden ajoneuvojen osalta vastaamaan tarkemmin nykyistä markkinatilanteen kehittymistä. Viimeisimpien arvioiden mukaan pitkän matkan raskaiden ajoneuvojen sähköistyminen ja megaluokan latausinfraan suhteen on arvioitua nopeampaa ja ensimmäiset ajoneuvomallit ja lautaslaitteen ovat jo markkinoilla kilpailukyiseen hintaan verrattuna vastaavaan dieselkalustoon.

Lisätietoja

- ympäristöjuristi Matti Kattainen, puh. 044 7785013, matti.kattainen@sll.fi

Kattainen Matti  
Suomen luonnonsuojeluliitto