

Lausunto

28.02.2023

Asia: VN/11483/2022

## Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Kansallisessa tieliikenteen uusien polttoaineidenjakeluinfraohjelmaluonnoksessa tarkastellaan liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfran sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa ja tavoitteita. Lisäksi luonnoksessa esitetään tarvittavat toimet jakeluinfran parantamiseksi. Ohjelma ulottuisi vuoteen 2035. Jakeluinfraohjelman tarkoitus on edistää liikenteen vihreää siirtymää. Jotta kotitaloudet ja yritykset ympäri Suomen voivat siirtyä uusiin käyttövoimiin, tarvitaan koko maan kattava ja sujuvasti käytettävissä oleva jakeluverkko. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti toukokuussa 2022 kansallisen

jakeluinfratyöryhmän parantamaan liikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä ja suunnittelua poikkisektoraalisella yhteistyöllä. Kansallisen jakeluinfraohjelman luonnos on syntynyt työryhmän työn tuloksena. Liikenne- ja

viestintävirasto Traficom on ollut mukana työryhmässä.

### Tausta

Maamme tavoitteena on puolittaa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoden 2005 tasostavuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2030 jälkeen liikenteen päästöjä tulee edelleen vähentää tukemaan Suomen tavoitetta olla hiilineutraali vuonna 2035, ja vuonna 2045 liikenne olisi kokonaan päästötöntä. Kotimaan liikenne kuuluu Euroopan unionin niin sanotulle taakanjakosektorille. Osana EU:n

55-valmiuspakettia EU:n taakanjakoasetus muuttuu ja jäsenmaakohtaisia päästövähennysvelvoitteita vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta kiristetään edelleen, Suomen osalta 39 prosentista 50 prosenttiin. Taakanjakosektorin merkittävin päästölähde on kotimaan liikenne ja suurin osa (yli 90 %) kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Euroopan komissio

antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineideninfrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (nk. AFIR-asetusehdotus). Ohjelman on tarkoitus toimia Suomessa myös AFIR-asetusehdotuksen toimeenpanonedistäjänä tieliikenteen osalta ja sekä asetuksen edellyttämän seurannan pohjana. AFIR-asetusehdotuksen neuvottelut ovat vielä kesken. Voimaan tullessaan se asettaa julkiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille sitovista tavoitteista rakentuvan minimitason.

## Tavoitteet

Ohjelmaluonnoksen tarkoituksena on edistää sekä kansallisia että EU:ssa päätettyjä tavoitteita liikenteen uusien käyttövoimien jakeluverkoston kehittymiselle ja mahdollistaa siten liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Ohjelman tavoitteena on kartoittaa infrastruktuurin nykytila, tavoitteet ja ennakoitu kehitys ja tunnistaa toimenpiteet jakeluinfrastruktuurin kansalliselle kehittämiselle.

Ohjelmassa todetaan, että liikenteen energiasiirtymän edistämiseksi Suomessa on parannettava liikennekäyttöön tarkoitettun sähkön, kaasun ja vedyn jakelun kattavuutta. Liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran laajentuminen ja niitä käyttävän ajoneuvokannan kasvu ovat tiiviissä kytköksissä toisiinsa. Molempia on edistettävä rinnakkain. Tavoitteena on, että liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittyä Suomessa pääosin markkinalähtöisesti. Siltä osin, kun markkinaehtoisen kehityksen edellytyksiä ei vielä ole (mm. raskas liikenne, harvaan asutut alueet), tarvitaan julkista tukea ja muita infran edistämiskeinoja. Ohjelmaluonnos sisältää useita tavoitteita koskien muun muassa julkisten latauspisteiden määrää, sähkön antotehoja ja latauspisteiden tiehyttä ti verkolla sekä toimenpide-ehdotuksia edistää raskaan liikenteen sähköistymistä

ja vedyn käyttööntoita raskaassa liikenteessä.

Liikenne- ja viestintäviraston huomiot

Traficom pitää ohjelman yleisiä ja yksityiskohtaisempia tavoitteita sekä toimenpide-ehdotuksia kannatettavina.

Traficom mainitaan monissa toimenpiteissä yhtenä vastuutahona. Virasto nostaa esiin, että toimenpiteet ovat virastolle osittain uusia tehtäviä ja aiheuttavat virastolle lisäresurssitarpeita. Resurssivaikutuksiltaan merkittävin toimenpidetkokonaisuus olisi uusilla

käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintatukien jatkaminen vuoteen 2030 asti tai kokonaan uusien hankintatukien käyttöönotto. Näiden tehtävien hoitamiseen tulisi varmistaa nykyiset määräaikaikaiset resurssit. Puhtaiden ajoneuvojen hankintoihin liittyvän neuvontatehtävän lisääminen ja tiedonvaihdon edistäminen hankintayksiköiden kesken aiheuttaisi myös resurssitarpeita.

Ohjelmaluonnoksessa on myös mainittu tiedonkeruuseen ja -seuraamiseen liittyviä tehtäviä, jotka mahdollisesti voisivat olla osittain ulkoistettavissa. Mikäli alla mainitut uudet tehtävät, tai niiden hankinta ja hallinnointi, osoitetaan Traficomille, tulisi virastolle varmistaa riittävät resurssit tehtävien hoitamiseen ja tietojärjestelmän kehittämiseen.

Näitä tehtäviä ovat:

- kehitetään liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkaus pisteiden määrän, käytön ja toimivuuden seuranta. Edellytetään tiedon toimittamista julkisista lataus- ja tankkaus pisteistä kansalliseen yhteyspisteeseen.

- Arvioidaan AFIR-asetuksesta yli menevien tietoryhmien toimittamisvaatimuksesta sääntämistä, kuten raskaan liikenteen latauspisteille olennaisen tiedon ja latauspisteiden aggregoidun reaaliaikaisen tehonkäyttötiedon toimittamista

- Perustetaan IDRO-organisaatio, joka hallinnoi vaihtoehtoisten käyttövoimien palveluntuottajien ja latauspisteiden ylläpitäjien yksilöllisiä ID-koodeja. Hyödynnetään olemassa olevia ID-koodeja koskevia protokollia.

Ohjelmaluonnoksessa mainitussa toimenpide-ehdotuksessa "Kehitetään hitaan julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat pidemmän aikaa: kadunvarsilataus, liityntäpysäköinnit, erilaiset julkiset ja yksityiset

pidempiaikaisten vierailujen kohteet. Selvitetään lainsäädännön, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki sekä kadun ja eräiden alueiden kunnossapidosta annettu laki, muutostarpeet kadunvarsilatauksen kehittämiseksi. Tarkastellaan määränpäälatauksen kunnianhimon kohottamista myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa" on useita vastuutahoja. Traficomille on myös esitetty

tehtäviä EU:n CEF-tuen hyödyntämisessä julkisen latausinfra- rakentamisessa.

Tarvittavien resurssien määrä riippuu tehtävien lopullisesta laajuudesta.

Uusien käyttövoimien edistämistä koskevan informaatio-ohjauksen tueksi Traficom julkaisee kevään 2023 aikana Suomen Ilmastopaneelin, Suomen ympäristökeskuksen ja Tampereen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus VERNE:een

kanssa yhteistyössä tehdyn Autokalkulaattorin. Autokalkulaattorissa voi vertailla eri käyttövoimilla toimivien henkilö-, paketti ja kuorma-autojen elinkaarisia CO<sub>2</sub>-päästöjä ja kustannuksia. Virastomme on julkaisemassa kevään aikana myös

seurantatutkimuksenjo päättyneen täyssähköhenkilöautojen hankintatuen vaikuttavuudesta. Selvitys tuo tietoa paitsi tuen vaikuttavuudesta mutta myös täyssähköautojen käyttökokemuksista koskien mm. auton lataustapoja.

Traficom pyrkii myös edistämään raskaan kaluston pilottihankkeen toteuttamista koskevaa toimenpidettä. Tämän toimenpiteen toteutuminen edellyttää ulkoisen tutkimusrahoituksen järjestymistä. Tällä hetkellä ACE Llife (Accelerating Climate Efforts and low-carbon investments in Finland) -niminen hankehakemus on edennyt EU Life -ohjelman haussa toiseen vaiheeseen ja hankkeen toteutuminen selviää kesän 2023 aikana. Toteutuessaan hanketta koordinoisi Suomen ympäristökeskus, ja Traficom koordinoisi raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseen ja erityisesti sähkörekkojen pilotointiin keskittyvää työpakettia.

Kaikkien edellä mainittujen tehtävien osalta Traficom arvioi ohjelman resurssivaikutuksien olevan yhteensä 5-9 htv, joista merkittävien olisi hankintatukien jatkamiseen liittyvät resurssivaikutukset. Lisäksi tulisi huomioida IDRO-organisaation tarvitseman tietojärjestelmän perustamiskustannukset, arviolta 200 000 kertakustannus ja 20 000 € vuotuinen ylläpito.

Tulee huomioida, että mahdollisesti voimaantulevan AFIR-asetusehdotuksen arvioidut resurssitarpeet

ja kustannukset ovat osittain päällekkäisiä kansallisen jakeluinfraohjelman resurssitarpeiden kanssa.

Ampuja Outi  
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom