

Asia: VN/11483/2022

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

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

28.2.2022

Valtioneuvosto

Asia: Luonnos kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Keskitymme lausunrossamme henkilöautoliikenteen tarpeisiin.

Pääosin jakeluinfraohjelman luonnoksen tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Ohjelma pitää sisällään paljon julkiseen talouteen vaikuttavia toimenpiteitä. Lopullinen sitoutuminen ja rahoituspäätökset ovat julkisen rahoituksen osalta kuitenkin tekemättä. Kaikkien julkisen sektorin ohjelmien kohdalla suunnitellun rahoituksen toteutumattomuus on osoittautunut heikoimmaksi lenkiksi. Tämänkin ohjelman kohdalla rahoituksesta tulee yksi sen toteutumisen keskeisimpiä kysymyksiä.

Tiheästi rakennetussa katuverkossa julkisten latauspisteiden saatavuus on kaikkein heikointa, mikä osaltaan hidastaa käyttövoimasiirtymää. Keskeisessä asemassa onkin se, miten katuverkkojen kaavoituksessa ja niiden rakentamista koskevassa päätöksenteossa mahdollistetaan julkisten latauspisteiden rakentaminen olemassa olevaan katuverkkoon. Toisaalta uudisrakentamisessa se, miten paljon autojen pysäköintiin rakennetaan paikkoja ja miten ne varustetaan lataamista varten. Latausverkon rakentaminen sinne, missä sähköautoja ei ole ja missä ne eivät ole ensivaiheessa yleistymässä, ei vauhdita liikenteen sähköistymistä.

Kotilatauksella on keskeinen merkitys sähköautojen yleistymisessä. Erityisesti kerrostaloissa ja pientaloyhtiöissä asuvien kannalta ratkaisevassa asemassa on se, miten taloyhtiöt kykenevät rakentamaan latausinfraa asukkaidensa käyttöön. Kotilataus on avainasemassa myös kustannusten

hallinnassa, sillä se mahdollistaa vaikuttamisen siihen, minkä hintaista sähköä lataa. Suomessa on noin 500 000 kesämökkiä ja myös niiden latausmahdollisuudet vaikuttavat mahdollisuuteen siirtyä esimerkiksi täyssähköauton käyttäjäksi. Autokanta ei sähköisty, jos kotitalouksilla ei ole varaa hankkia sähköautoja.

Autokannan sähköistymisessä ratkaisevassa asemassa on myös se, mikä on autojen saatavuus markkinoilla. Viime vuosina erityisesti uusien täyssähköautojen saatavuus on mm. komponenttipulan takia ollut huono ja kaikki myytävät autot on myyty kuukausia tai jopa yli vuosi etukäteen. Tässä tilanteessa autonvalmistajat ovat keskittyneet kalleimpien premium-luokan sähköautojen valmistukseen, koska niissä myyntikate on paras mahdollinen. Pienempien ja edullisempien sähköautojen saatavuus on lähes loppunut markkinoilta.

Historiallisesti on nähty, että uusien autojen kauppa seuraa talouden suhdanteita. Koska sähköautot ovat kalliimpia kuin polttomoottoriautot, niin talouden syklien vaikutukset niiden myyntiin ovat entistä suuremmat.

Kaikissa maissa, joissa on edetty nopeassa tahdissa liikenteen sähköistymisessä, on käytetty merkittävästi Suomea korkeampia hankintatukia sähköautoille ja investointitukia latausverkostolle. Kaikkien edelläkävijämaiden kokemukset osoittavat, että tukitoimilla on todellista merkitystä autokannan uudistumisen vauhdittamisessa. Hankintatukia suunniteltaessa on huomioitava myös käytettyjen autojen kauppa ja maahantuonti, jota niiden avulla voidaan vauhdittaa. Olennaista on tukea kaikkia sähköauton käyttäjiä eikä vain työsuhdeautoilijoita autoedun verotuksen kautta.

Latausverkkoa rakennettaessa tulee panostaa alustapalveluihin, jotta latausverkon saatavuus, paikantaminen ja toimivuustiedot ovat entistä helpommin tarjolla. Sähkölatausasemilla tulee olla yhtä selkeä hinnoittelu kuin mitä nestemäisten polttoaineiden myyjiltä vaaditaan. Asiakkaan pitää etukäteen tietää kuinka paljon kulloinkin ostettava tavara, tässä tapauksessa sähkö, maksaa. Hinnoittelusta ja sen esittämisestä pitäisi säätää velvoite kaikille sähkömyyjille.

## Sähkö liikenteen käyttövoimana

Sähkömarkkinoiden vakaa toiminta, sähkön hinnan ennustettavuus, sähkön saatavuus ja riittävyys ovat keskeisessä asemassa rakennettaessa luottamusta sähköön liikenteen käyttövoimana. Venäjän hyökkäyssodasta aiheutunut energiakriisi on osoittanut, että nämä asiat eivät ole itsestäänselvyys. Myös makrotasolla sähkömarkkinoiden toiminnan varmistaminen on merkittävässä asemassa liikenteen sähköistämisen edistämiseksi. Sähkömarkkinoilla tarvitaan kilpailua ja sääntelyä varmistamaan sekä sähkön jakelun että myynnin markkinoiden toimivuus ja tehokkuus.

## Vety

Vedyn mahdollisuuksista henkilöautoliikenteen käyttövoimana ei voi tällä hetkellä vetää kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Suomessa olleet kaksi vedyn tankkausasemaa on suljettu eikä vedyllä toimivaa autokantaa ole olemassa. On epäselvää, tuleeko vedystä varteenotettava ratkaisu henkilöautoliikenteen osalta. Se vaatisi kokonaan uuden tuotanto- ja jakeluinfran sekä autokannan.

EU:lta tulevien sähkön latausinfra ja vetyasemien infrastruktuurin rakentamisvaatimusten osalta on keskeistä huomioida Suomen yhdyskuntarakenne ja väestöjakauma. Rakentamisessa ja sen tukemisessa tulee huolehtia siitä, että investoinnit tehdään sinne missä niille on käyttäjiä

riippumatta siitä, onko rahoitus EU:sta tai kansallisista lähteistä peräisin. Tämä on keskeisin asia investointihyötyjen varmistamisessa.

## Kaasu

Kaasuhenkilöautojen valmistuksen päättyessä kokonaan todennäköisesti jo lähivuosina, henkilöautojen kaasutankkausinfraan tarve poistuu asteittain. Käytännössä uusia kaasukäyttöisiä henkilöautoja on jo tällä hetkellä hyvin niukalti tarjolla.

## Biopolttoaineet

Suomen kaltaisessa maassa, jossa on vanha autokanta, on tärkeää, että biopolttoaineita on saatavilla myös henkilöautokäyttöön. Se mahdollistaa polttomoottoriautokannan käytön tarkoituksenmukaisella tavalla elinkaarensa loppuun tilanteessa, jossa edullisia käytettyjä sähköautoja ei ole saatavilla. Tämä on myös keskeinen keino liikenneköyhyyden torjumisessa.

Liikenneköyhyys on todellinen riski erityisesti, jos sähköautojen hankintahinnat jäävät merkittävästi polttomoottoriautoja korkeammalle tasolle. Näin tapahtuu varsinkin silloin, jos biopolttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hintoja nostetaan, ja vanhan autokannan verotusta kiristetään. Sähkön kysynnän kasvulla ja siitä seuraavalla hinnannousulla voi olla myös merkittäviä sähköauton käyttökustannuksia korottavia vaikutuksia. Energiakriisi on näyttänyt, että nämä muutokset voivat olla nopeita ja suuria.

Riski liikenneköyhyyteen on Suomessa erityisen suuri, koska henkilöauton käyttö on merkittäväälle osalle suomalaisista vaihtoehtoton liikkumismuoto ja moni kotitalous tarvitsee pärjätäkseen useamman henkilöauton.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka  
Autoliitto ry