

Asia: VN/11483/2022

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/11483/2022

St1 Nordic Oy (St1) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035.

Suomella on ilmastonmuutoksen torjunnan osalta kunnianhimoiset tavoitteet (Hiilineutraali Suomi 2035, Liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä). EU:n osalta taakanjakosektorin tavoite Suomelle on päästöjen vähentäminen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen vähähiilistäminen on tämänkin tavoitteen osalta keskeisessä asemassa.

Jakeluelvoite on Suomessa keskeinen ohjauskeino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Onkin tärkeää, että Suomen jakeluinfraohjelmaa kehitetään rinnan jakeluelvoitteen kehittämisen kanssa. Kuten jakeluinfraohjelman luonnoksessa todetaan, tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan monipuolista keinovalikoimaa. Tämä on välttämätöntä niin kustannustehokkuuden, todellisten päästövähennysten kuin energian saannin varmuuden näkökulmasta. Tieliikenteen kustannustehokkaiden päästövähennystoimien kannalta tärkeää on säilyttää teknologianeutraalius sekä jakeluelvoitteen että sitä tukevan jakeluinfran kehittämisessä.

Biokaasu ja synteettiset polttoaineet sekä sähkö tärkeässä asemassa 2030 kohti mentäessä

Jakeluelvoitteen täyttämässä HVO on tällä hetkellä keskeisin ratkaisu johtuen muihin käyttövoimiin liittyvistä teknologisista ja muista rajoitteista tieliikenteen nykyisessä ajoneuvokannassa.

Kohtuullisten kustannusten varmistamiseksi jatkossa on tärkeää kaikin käytössä olevin keinoin huolehtia siitä, että jakeluelvoitteen piiriin on mahdollista sisällyttää erilaisia vaihtoehtoja ja että niiden saatavuus ja hinta ovat liikenteen käyttäjille houkuttelevalla tasolla.

Merkittävin potentiaali tällä hetkellä Suomessa liittyy biokaasun laajamittaiseen käyttöön erityisesti raskaassa liikenteessä. Biokaasun kotimaista tuotantoa ja käyttöä tulisikin kiireesti ja riittävästi tukea koko arvoketjun osalta. Kansallisessa fossiilittoman tiekartan tavoitteissa biokaasun liikennekäytön nostaminen tavoiteltuun 2,5 TWh tasolle, vaatii erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokannassa huomattavaa lisäystä nestemäistä biokaasua hyödyntävien ajoneuvojen määrässä. Tavoitteen saavuttamiseksi tulee varmistaa keinot, jotka tekevät kuljetusyhtiöille mahdolliseksi investoida uuteen LBG-kalustoon siten, että tieliikenteessämme operoisi vähintään 6000–8000 LBG-rekkaa vuoteen 2030 mennessä. Suomen tulee selkeästi ja johdonmukaisesti osoittaa biokaasun liikennekäytölle politiikkatoimia, jotka luovat ennustettavan toimintaympäristön niin kuljetusyhtiöille, jakelijoille kuin tuottajille myös siinä tapauksessa, ettei tuleva raskaan liikenteen CO2 standardointi huomio biokaasuun liittyvää merkittävää päästövähennyspotentiaalia.

Liikennesektorin hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti on panostettava uusien skaalautuvien teknologioiden, aivan erityisesti sähköpolttoaineiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen. Ne ovat suorasähköistämisen ohella merkittävin globaalisti skaalattavissa oleva keino liikennesektorin päästöjen vähentämisessä. Synteettisten polttoaineiden tuotannon edistäminen tulee olla liikenteen päästövähennyskeinojen prioriteetti pitkällä aikavälillä.

Liikennesähkön lisäämistä jakeluelvoitteen piiriin harkittava

Yhtenä toimenpiteenä henkilö- ja pakettiautoja palvelevan julkisen latausinfraan kehittämiseksi ohjelmaluonnoksessa esitetään toteutettavaksi valtioneuvoston TEA-selvitys sähkön sisällyttämisestä jakeluelvoitteeseen.

Uusiutuvan sähkön lisääminen keinovalikoimaan lisäisi teknologianeutraaliutta, kustannustehokkuutta ja edistäisi sähkön jakeluverkoston vaatimia investointeja. Uusiutuva sähkö tulisi ottaa jakeluelvoitteessa huomioon kuten biokaasu ja sähköpolttoaineetkin, jolloin uusiutuvan sähkön jakelijat voisivat osallistua jakeluelvoitteeseen myymällä tikettejä jakeluelvoitetuille toimijoille.

Joustavat keinot toteuttaa lataus- ja tankkausasemat kustannustehokkaasti

AFIR-asetuksen mukaisen vaihtoehtoisen lataus- ja tankkausverkoston rakentaminen tulee vaatimaan jo lähtökohtaisesti merkittäviä investointeja liikennepalveluiden tarjoajilta. Jotta ohjelman mukainen verkostokattavuus saavutettaisiin, tulee se vaatimaan julkisia kannusteita latauspisteitä tarjoaville toimijoille. Tämä tukitarve tulisi ottaa huomioon jo kansallisen implementoinnin valmistelun varhaisessa vaiheessa.

Ehdotuksessa tulisi varmistaa saman aikaisesti riittävä latausteho ja toisaalta taas etteivät toimijat joudu yli-investoimaan tarpeettoman suuriin sähköliittymiin. Nykyisellään ehdotuksen 150kw latausteho jatkuvana jokaiselle latauslaitteelle ei ole linjassa autokannan lataustehon vastaanottokyvyn kanssa. Tämä aiheuttaa lisää kuluja liittymäkokojen kasvaessa ja heikentää asiakaskokemusta rakennettavien latauspisteiden vähentyessä asemilla. Dynaamisella kuormanhallinnalla voisi taata parhaan asiakaskokemuksen kunhan vaihteluvälit joko tiedotetaan asiakkaille selkeästi tai niistä säädetään asetuksessa. Asetuksen 150kw rajoitus tiputtaisi käytännössä latauspisteiden määrää asemilla.

Ohjelman mukaiset vaatimukset erilaisten maksutapojen mahdollistamiselle ja käyttäjätietojen keräämiselle tuovat latausasemien rakentajille ylimääräisiä kustannuksia. Vaatimus raskaiden maksu- ja tietojärjestelmien perustamisesta voi muodostua lopulta latausasemien rakentamisen jarruksi. Myös näissä vaatimuksissa erilaiset joustot toisivat enemmän mahdollisuuksia hallita kulurakennetta paremmin.

Hulkkonen Ville  
St1 Nordic Oy