

Asia: VN/11483/2022

## Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

### Lausunnonantajan lausunto

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

LOGY ry pitää ohjelmaluonnoksessa esitettyjä, tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämistä koskevia näkökantoja kokonaisuudessaan hyvinä. Haluamme kuitenkin nostaa esille joitakin huomioita:

#### Yleisesti päästövähennystavoitteista

Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tulisi kaikki toimet ohjata vain sellaisten energiaratkaisujen edistämiseen, jotka todennettavasti - eivätkä vain laskennallisesti - vähentävät päästöjä. Vähäpäästöisyyttä ja päästöttömyyttä mitattaessa tulisi ottaa huomioon myös eri polttoaineita ja energiaratkaisuja käyttävien ajoneuvojen valmistuksen sekä koko elinkaaren aikaiset päästöt. Vain näillä on merkitystä kestäväen kehityksen ja ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta.

#### Päästötöntä liikkumista sähköllä ja vedyllä

Jos päästöttömyyttä arvioitaessa otetaan huomioon ainoastaan liikennekäytön aikaiset päästöt, niin vaihtoehtoisiksi nykyteknologialla jäävät täyssähköajoneuvot sekä vetyä polttokennon avulla käyttävät ajoneuvot. Vetyauto on oikeastaan sähköauto, jossa vety toimii energian siirtäjänä ja akusto on merkittävästi täyssähköautoa pienempi.

Synteettiset, vähäpäästöisesti tuotetut polttoaineet ovat mielenkiintoinen vaihtoehto liikenteen erityistarpeisiin. Parhaimmillaankin nämä ovat vain hiilineutraaleja, sillä myös synteettisiä polttoaineita (hiilivetyjä) poltettaessa vapautuu aina hiilidioksidia.

Suomessa on jo tällä hetkellä monia muita maita enemmän vähäpäästöisempää ja päästötöntä sähköä (ydinvoima, tuuli...). Meillä on myös erittäin hyvää osaamista ns. vihreän vedyn

tuottamiseksi. Päästöttömällä sähköllä, elektrolyysin avulla tuotettu vihreä vety on liikennepolttoaineena nollapäästöistä.

## Henkilö- ja pakettiautot

Mikäli kevyt ajoneuvoliikenne halutaan todennetusti vähäpäästöiseksi, täyssähköautot ja niiden määrän kehitystä tukevat toimet ovat välttämättömiä. Hybridiajoneuvot (käytännössä bensiini/sähkö) voivat toimia ainoastaan välivaiheena kohti päästötöntä liikkumista. Hybridiajoneuvot toki osaltaan vauhdittavat latausinfra kehittämistä.

Julkisen latausinfra kehittyminen on vain yksi elementti täyssähköisten ajoneuvojen määrän lisääntymisessä. Uusien sekä käytettyjen täyssähköisten autojen hintojen kehitys vaikuttaa ratkaisevasti täyssähköisten määrän kehitykseen. On ilmeistä, että täyssähköautojen hankintatukia on välttämätöntä jatkaa, samoin kuin työsuhdeautojen verotusarvon (tilapäistä) alennusta.

Ohjelmaluonnoksessa mainitut julkisten latauspisteiden tavoitemäärät:

- pitkän matkan taittamista varten Suomessa on vähintään 1,5 kappaletta erittäin nopeita, vähintään 150 kW:n suurteholatauspisteitä 100 täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden kunkin vuoden lopussa ja
- vuonna 2030 vähintään 150 kW:n latauspisteitä on päätieverkolla koko maassa 50 kilometrin säteellä

vaikuttavat alimitoitetuilta. Varsinkin kun otetaan huomioon Suomen pitkät etäisyydet ja täydellä akuston latauksella mahdolliset ajokilometrit talviolosuhteissa. Kokemukseen perustuen täyssähköautojen WLTP luvattu ajokilometrimäärä voi hyvinkin puolittua lämpötilan laskiessa, mikä lisää lataustarvetta. Akuston kesto turvaamiseksi ajoneuvovalmistajat eivät myöskään suosittele jatkuvasti toistuvaa latausta yli 80 %:n kapasiteetin. Vilkkaimmin liikennöidyillä alueilla tarvitaan merkittävästi enemmän tehokkaan latauksen pisteitä.

Yksityinen latausverkosto ei kehity riittävästi eikä tue täyssähköautoilun edistymistä, jos infra perustuu omakotitaloissa asuvien täyssähköautoilijoiden investointeihin. On ilmeistä, että taloyhtiöiden latausinfrahankkeisiin tarvitaan tukimuotoja tai vähintäänkin edullista rahoitusta, jotta taloyhtiöissä tehdään tarvittavat investointipäätökset.

## Raskas liikenne

Raskaan tavaraliikenteen pidempien etäisyyksien kuljetusten osalta tarvittava energia ei todennäköisesti voi perustua lataussähköön. Rajoitteeksi tulee tarvittavan akuston koko, latauskapasiteetin ruuhkaisuus ja latauksen kesto-aika, ellei akkujen kehityksessä tapahdu jotakin aivan mullistavaa. Vety voisi sopia erinomaisesti raskaan tavaraliikenteen ajoneuvojen päästöttömäksi polttoainevaihtoehdoksi. Suomi on pinta-alaltaan laaja, asukastiheys pieni ja

välimatkat pitkiä. Raskaan liikenteen tarvitsema vetytankkausinfra olisi mahdollista luoda suhteellisen pienellä määrällä tankkauspisteitä, joilla katetaan merkittävimmät kaupunkikeskukset.

Linja-autoliikenteen sähköistyminen kaupunkiliikenteessä on jo hyvää vauhtia toteutumassa. Vety voisi sopia erinomaisesti myös linja-autojen polttoaineeksi kaukoliikenteessä. Todettakoon, että Lontoon bussiliikenteessä vety/polttokenno -busseja on ollut liikenteessä jo useita vuosia. Tällaisen bussin vedyn tankkausaika on 3-5 minuuttia ja täydellä tankkauksella saatu ajomatka vastaa dieselmoottorista ajoneuvoa.

#### Yhteenveto

Ilmastonmuutoksen torjunnassa tulee keskittyä aidosti kestäviin ja päästöttömiin vaihtoehtoihin. Suomella on erinomaiset mahdollisuudet siirtyä vetytalouden kärkimaaksi. Jakeluinfran osalta on perusteltua muodostaa vetytaloutta palvelevan jakeluinfran yksityiskohtaisempi toteutussuunnitelma. Tässä suunnitelmassa tulisi ottaa huomioon eri ajoneuvoteknologioiden ja siten myös kuljetustalouden kehitysnäkymät.

Henttinen Markku  
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry