

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Kesko Oyj kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto.

Liikenteen sähköistyminen vaikuttaa toimintaamme useaa reittiä. Toimimme autokaupassa Volkswagen-konsernin ja Porschen ajoneuvojen maahantuojana ja jälleenmyyjänä, käytettyjen autojen kaupassa ja sähköautojen latausliiketoiminnassa. Logistiikkamme puolestaan kaikissa liiketoiminnoissa nojautuu maantiekuljetuksiin ympäri Suomen.

Henkilöautoliikenteessä ladattavien autojen määrä on ollut tasaisessa kasvussa, joskin kehitystä on hidastanut viime vuosien poikkeuksellisen alhaiset rekisteröintimäärät. Asetetut tavoitteet ladattavien autojen määrästä tulevaisuudessa edellyttävät ensirekisteröintien merkittävää kasvua lähivuosina. Elokuun alussa Suomen autokannassa täyssähköautoja oli runsaat 100 000 ja ladattavia hybridejä yli 155 000. Kaikkiaan Suomessa on yli 2,7 miljoonaa henkilöautoa.

Hyötyajoneuvoissa ja raskaassa liikenteessä sähköistyminen on vasta aivan alkuvaiheessa.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Henkilöautojen sähköistymisen vauhdittamiseksi tulisi arvioida erilaisten kannustimien hyödyntäminen. Nollapäästöisten työsuhdeautojen verohuojennuksen jatkaminen oli tervetullut päätös, mutta myös muita kannustimia tulisi toteuttaa lähivuosina, kuten esimerkiksi kampanjaluonteinen romutuspalkkio ja koti- ja työpaikkalataamiseen liittyvät kannusteet.

Julkisen henkilöautoille suunnatun latausverkoston osalta markkinalähtöisyys tulisi pitää keskiössä. Autokantamme uudistuu eri tahtiin eri puolilla Suomea, jonka myötä myös tarpeet julkiselle latausverkostolle vaihtelevat. Investoinnit on kohdistettava kysynnän mukaan, ei keinotekoisesti.

Ohjelmaluonnoksessa kiinnitimme huomiota esitettyyn lataustehovaatimukseen (150 kW). Tarkoitetaanko tällä, että maksimiteho tulee aina olla asiakkaan saatavilla vai voidaanko teho useamman lataajan tilanteessa jakaa? Tämä tulisi tarkentaa lopulliseen ohjelmaan ja varmistaa myös, että esitetty vaatimus on yhtenäinen EU-linjausten kanssa.

Tieverkkoon kohdistuvien vaatimusten osalta kannatamme pitäytymään EU:n asettamissa vaatimuksissa. Esitettyjä laajennuksia TEN-T-päätieverkkoon tai vaatimusten ulottamista kantatieverkkoon ei mielestämme tarvita sähköautojen toimintamatkan kasvaessa. Harvemmin asutut alueet ovat usein myös pientalovaltaisia, jonka myötä kotilatausmahdollisuus on helpommin järjestettävissä. Mikäli esimerkiksi TEN-T-verkkoon esitetyt laajennukset halutaan toteuttaa, tulisi päätöksen laajennuksista perustua tiettyyn minimiliikennemäärään vuorokaudessa tai luoda tälle erillinen tukiohjelma.

Kuten jo edellä todettua, hyötyajoneuvoissa ja raskaassa liikenteessä sähköistyminen on vasta hyvin alkuvaiheessa. Erilaiset tukielementit ovat kannatettavia, sillä mitä raskaammasta kalustosta on kysymys, sitä kalliimmaksi sen sähköistäminen tulee. Investoinnit sähköiseen kalustoon edellyttävät latausverkoston kehittymistä etupainotteisesti. Sähköinen raskas liikenne edellyttää korkeampia lataustehoja, joka puolestaan asettaa latauspisteille tarpeen erilaisille älyratkaisuille. Latausverkoston syntyminen edellyttää kannustimia puolijulkiseen latausverkostoon, joka sijoittuu terminaalien yhteyteen, ja jossa eri kuljetusliikkeet voivat ladata kalustoaan.

Kuorma- ja pakettiautojen osalta on huomioitava myös täysin yksityinen lataus, joka voi tapahtua esimerkiksi oman asunnon yhteydessä yöaikaan. Tällöin ajoneuvon ollessa useampia tunteja pysäköitynä voidaan hyödyntää matalampaa lataustehoa kuin päivällä, jolloin ajoneuvon akku on saatava täyteen mahdollisimman nopeasti. Yöaikaan tapahtuva hidas lataaminen ei muodosta tarvetta uudistaa sähköinfraa ja sähköntuotanto pysyy tasaisena.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Nila Niklas
Kesko Oyj