

Asia: VN/31178/2023

## **Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma**

### **Lausunnonantajan lausunto**

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

Tulevaan kehitykseen vaikuttaminen on tärkeää erityisesti raskaan liikenteen osalta, sillä sen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus ajoneuvokannasta on vielä pieni ja osuus päästöistä suuri. Kuten ohjelmaluonnoksessa todetaan, tavoitteena on mahdollistaa latauksen markkinaehtoinen toteutuminen. Tavoitteen näkökulmasta jakeluinfran lisäksi vaihtoehtoisen ajoneuvokannan kasvattaminen on olennaisessa asemassa. Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan kasvattaminen on huomioitu päivitettyissä tavoitteissa. Tavoitteiden päivittäminen myös jatkossa voi olla tarpeen. Samalla on huomioitava päivitettyjen tavoitteiden mahdolliset vaikutukset toimenpiteisiin, kuten tarve raskaan liikenteen investointitukien kasvattamiselle.

#### **Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet ovat kannatettavia ja toimenpidekohtaiset taustat ja perustelut on esitetty selkeästi.

Arviota toimenpiteiden riittävydestä voisi vielä avata ohjelmassa sekä kuvata mahdollisia täydentäviä toimenpiteitä, mikäli ohjelma osoittautuu tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta riittämättömäksi. Riski tähän on erityisesti raskaan liikenteen ja pitkän aikavälin tavoitteiden osalta. Vaihtoehtoista jakeluinfraa käsittelevässä, alkuvuodesta 2024 julkaistussa HSL:n selvityksessä 2/2024 ("Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratuurin nykytila ja kehittämistarpeet Helsingin seudulla") on tuotu esille jakeluinfran kehittymisen riskejä, joista yksi koskee AFIR-asetuksen vuoden 2035 tavoitteen 3,6 MW latauspoolin kattavan toteutuksen haasteellisuutta. Kustannustehokas toteutus on mahdollista niille alueille, missä on tulo 110 kV:n verkosta 20 kV:n verkkoon. Edellytyksenä tälle on sähköasema, jonka puuttuessa toteutuksen kustannukset ovat noin 10 miljoonaa euroa ja toteutuksen aikajänne 5–10 vuotta. Riski koskee erityisesti muuta Suomea, mutta toteutuessaan sen haitat heijastuisivat myös Helsingin seudulle. Riskin torjumiseksi tukimalleja on tarvittaessa tarkistettava: esimerkiksi näin suurelle investoinnille tuen saaminen on nykyisessä Energiaviraston tukimallissa epätodennäköistä.

Toimenpide T3 (s. 63): Taukopaikkojen sijaintien suunnittelu ja vaihtoehtoisten raskaan liikenteen käyttövoimien jakelupisteiden rakentaminen niiden yhteyteen on tärkeä toimenpide, jonka toteutumisesta olisi hyvä tukea ja koordinoita valtakunnallisesti. Raskaan liikenteen taukopaikat eivät ole kunnan näkökulmasta kiinnostava maankäyttökohde, joten toimenpiteen mahdollistamiseen tulee sisällyttää myös taloudellista tukea.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmassa on toimenpiteenä esitetty laaja-alaisen ohjausryhmän perustamista raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutuksen varmistamiseksi ([https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2023/mal2023\\_suunnitelma\\_5\\_2023.pdf](https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2023/mal2023_suunnitelma_5_2023.pdf), s. 67). Jakeluinfraa käsittelevässä HSL:n selvityksessä (HSL 2/2024, [https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisuarkisto/2024/hsl-julkaisu-2\\_2024.pdf](https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisuarkisto/2024/hsl-julkaisu-2_2024.pdf)) mahdollisen perustettavan ryhmän tehtäviin esitettiin lisättävän vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteutuksen varmistaminen esimerkiksi sijaintisuunnitelmien toteutumisen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratuurin edistämisen koordinoinnin avulla. Lisäksi julkaisussa (HSL 2/2024) valtion toimenpiteiksi on esitetty investointitukien jatkamista ja niiden rahoituksen lisäämistä. Raportissa on esitetty muutoksia myös rahoituksen saamisen ehtoihin siten, että ne mahdollistaisivat latausinfrastruktuurin rakentamisen erityisesti ammattiliikenteelle tai yksityiskäyttöön, minkä huomioinnista ohjelmassa kiitämme (toimenpide T8: ”Selvitetään yksityisen latausinfrastruktuurin tuen uudelleen käynnistämisen mahdollisuudet”).

Epävarmuudet koskien ajoneuvojen hankintatukia, julkisen jakeluinfran tukia ja energian hintaa on tunnistettu HSL:n raportissa riskeiksi. Valtion tukia koskevien riskien realisoiduminen hidastaisi jakeluinfran kehittymistä niin Helsingin seudulla kuin koko Suomessa, kun kysynnän kehitys heikkenisi kustannuksiin liittyvien epävarmuuksien vuoksi. Tällöin myös jakeluinfran investointien takaisinmaksuaika muodostuisi erittäin pitkäksi ja siirtyminen vaihtoehtoisin polttoaineisiin olisi siten odotettua ja toivottua hitaampaa. Raportissa on tuotu esille, että hyvän jakeluinfran lisäksi ajoneuvojen hankintatukien on oltava riittävät ja energian hinnan kohtuullista sekä ennustettavaa. Olennaista on myös, ettei valtion tukipolitiikka ole liian lyhytjänteistä tai poukkoilevaa.

Mahdolliseksi lisätoimenpiteeksi ehdotamme digitaalisen alustan tarpeellisuuden ja toteutusmahdollisuuksien selvittämistä. Toimenpide-ehdotuksen taustalla on Ruotsissa kehitetty digitaalinen alusta Drivmedla.se, jonka tavoitteena on nopeuttaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin kehittymistä ja siirtymää fossiilivapaaseen liikenteeseen. Drivmedla.se:ssa lataus- ja polttoaineoperaattorit, kunnat, seudut, sähköverkkoyhtiöt, logistiikkatoimijat ja liikenteen tilaajat voivat jakaa esim. latausinfrastruktuurin tarjota infrastruktuurin jakamista tai maata infran käyttöön, tiedottaa jakeluinfrasuunnitelmistaan ja hakea maa-alaa vaihtoehtoiselle jakeluinfralle. Drivmedla.se on Ruotsin valtion liikenne- ja kuljetustutkimuslaitos VTI:n hallinnoima. Alusta on valmistunut loppuvuodesta 2023, joten kovin pitkää käyttökokemusta siitä ei vielä ole. Alustan toimivuutta ja vastaavan tarpeellisuutta Suomessa voisi kuitenkin olla hyvä selvittää. Mahdollisella alustalla olisi kytkös myös ohjelmassa esitettyyn toimenpiteeseen T13 (”Selvitetään ja julkaistaan tiedot raskaan kaluston latauksen rakentamismahdollisuuksista maantieverkolla valtion hallinnassa olevilla alueilla”).

**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:**

Vaikka siirtymä vaihtoehtoihin käyttövoimiin on tarpeellinen liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, on sillä erityisesti henkilöautoliikenteen näkökulmasta myös haitallinen käänköpuoli. Kuten Traficomissa laatimassa Valtakunnalliset liikenne-ennusteet -selvityksessä (6/2022) todetaan, sähköautojen osuuden nopea kasvu tulee ennusteen mukaan laskemaan autojen kustannuksia ja nostamaan henkilöautoliikenteen suoritetta. Autoilun lisääntymisellä on lukuisia haitallisia vaikutuksia lähtien onnettomuuksien määrän kasvusta teiden kulumiseen, ruuhkautumiseen ja väestöön kohdistuviin kielteisiin terveysvaikutuksiin. Lisäksi sähköajoneuvojen tuotanto aiheuttaa päästöjä ja sisältää muitakin ongelmia. Esimerkiksi akkujen raaka-aineita louhitaan maissa, joissa työolosuhteet voivat olla vaarallisia ja epäeettisiä sekä aiheuttaa paikallisia ympäristöongelmia. Autoilun kilpailukyvyyn kasvaessa on tärkeää, että sille vaihtoehtojen ja aidosti kestävien kulkumuotojen, joukkoliikenteen, pyöräliikenteen ja kävelyn, edellytyksiä parannetaan varsinkin siellä, missä niillä on suurin potentiaali. Helsingin seudulla kestävätkä kulkumuodot ovat varteen otettava vaihtoehto monin paikoin. Valtion tuki kestävien kulkumuotojen edistämiseksi on seudulle ja sen kunnille ensiarvoisen tärkeää niin kävelyn- ja pyöräilyn infratukien, joukkoliikennetukien kuin muiden tukien osalta. Muista tuista esimerkkinä niin perinteisten kuin sähköavusteisten pyörien myyntiä, korjausta ja vuokrausta koskeva arvonalisäveron alentaminen, mikä on EU-maissa ollut mahdollista huhtikuusta 2022 alkaen. Monet maat ovatkin ottaneet ALV-alennuksia käyttöön, esimerkiksi Ruotsi mukaan lukien.

Yksityisomisteista autokantaa tehokkaampien yhteiskäyttöautojen tarpeet on hyvä huomioida jakeluinfran suunnittelussa ja niiden yleistymistä edistää muillakin tavoin. Yhteiskäyttöautot mahdollistavat yksityisomisteisia ajoneuvoja tehokkaamman ja sosiaalisesti tasapuolisemman tavan liikkua. Lisäksi nykyistä useamman yksityisautoilijan siirtyminen autojen yhteiskäyttöön voisi nopeuttaa ajoneuvokannan sähköistymistä, sillä yhteiskäyttöautojen ajoneuvokanta on tyypillisesti

uutta ja ajoneuvojen käyttövoimana on usein sähkö. Tutkimusten mukaan yhteiskäyttöautot voivat vähentää liikenteestä 5-20 autoa, minkä lisäksi ne vähentävät myös kilometrisuoritetta. Myös kaksisuuntaisen latauksen mahdollistajana montaa ajoneuvoa hallinnoiva yhteiskäyttöyritys voisi olla yksittäisiä henkilöauton omistajia varmempi toimija. Yhteiskäyttöautoilun osuuden kasvu tukisi ajoneuvosuoritteiden pysymistä maltillisena samalla kuitenkin nostamalla ajoneuvokannan sähköistymisastetta. Ajoneuvokannan uusiutumista voisi nopeuttaa myös yksityisleasingin yleistymisen. Tällä hetkellä niin yksityisleasingia kuin yhteiskäyttöautoja pidetään liikkumisen palveluina, jotka eivät kuulu mihinkään erityisveroluokkaan. Tästä syystä niiden arvonlisävero on (1.9.24 alkaen) 25,5 %. Korkea verotus hankaloittaa yhteiskäyttöautojen yleistymistä ja heikentää niiden kilpailukykyä. Moni yhteiskäyttöautoyritys onkin lopettanut Helsingin seudulla, yhtenä viimeisimmistä Green Mobility. Yhteiskäyttöautojen käyttäjistä valtaosa käyttää liikkumiseen yhteiskäyttöauton lisäksi muita kestäviä kulkumuotoja: joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä. Yhteiskäyttöautojen arvonlisäveroasteen laskeminen kannustaisi ympäristöystävällisempään autoiluun ja liikkumiseen sekä toisaalta rajallisten resurssien tehokkaampaan käyttöön.

Lisätietoja lausunnosta antavat liikennejärjestelmäasiantuntijat Mette Granberg ja Tytti Viinikainen sekä yksikönpäällikkö Johanna Järvinen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver

Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 5.9.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Granberg Mette  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - Liikennejärjestelmä-yksikkö