

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Henkilö- ja pakettiautojen latausinfra

Henkilö- ja pakettiautojen latausinfran tarve korreloi suoraan ajoneuvojen määrään. Kun haluamme puhtaampaa liikennettä, latausinfran tulee kehittyä vastaamaan ajoneuvojen lataustarpeita siellä, missä ajoneuvoja käytetään ja pysäköidään.

Kohta kansalliseen lainsäädäntöön sisällytettävä rakennusten energiatehokkuusdirektiivi sisältää kyllä veloitteita uudisrakennusten latauspisteiden ja esikaapelointien asentamiseen, mutta olemassa oleva asuinrakennuskanta jää vähälle huomiolle.

Jos kotilatausmahdollisuuksien rakentamiseen ei ohjata ja kannusteta, puutteesta tulee pullonkaula puhtaaseen liikenteeseen siirtymiselle. Se hidastaisi koko liikennesektorin päästöjen vähenemistä. Ilman toimivaa latausinfraa liikenteen uuden perusennusteen (WEM 2023) noin 925 000 sähkökäyttöisen henkilöauton kanta vuonna 2030 jää kaukaiseksi haaveeksi.

Kaupan toimijat maassamme ovat investoineet kiitettävästi pika- ja suurteholataukseen. Se on tehnyt pidempien matkojen sähköautoilusta vaivatonta ja nopeaa. Sitä mukaa kun suurempia lataustehoa hyödyntävät ajoneuvot yleistyvät, on helppo ennustaa kasvavaa kysyntää erityisesti suurteholatausverkolle.

AFIR-asetuksen kansalliset veloitteet edellyttävät yksityisen sektorin investointien jatkumista ja valtion ohjaavia ja kannustavia toimenpiteitä, joilla tämä kehitys mahdollistetaan.

Raskaan kaluston latausinfra

Raskaamman kaluston latausinfra kehityksen tulee perustua logistiikkaliiketoiminnan tarpeisiin. Latausta tarvitaan erityisesti siellä, missä nämä hyötyajoneuvot liikkuvat, lastaavat ja purkavat. Luontevia latauspaikkoja ovat tavaraliikenteen terminaalit, satamat sekä lepoaikasäännösten täyttämiseksi tarvittavat turvalliset pysäköintialueet. Julkisen latausinfra rooli on tarjota suurteholatausta kuljetusreittien varrella.

Sähkökäyttöisten kuorma-autojen ensirekisteröinnit kasvavat Keski-Euroopassa. ACEA:n alkuvuotta 2024 koskevan ensirekisteröintitilaston mukaan täyssähköisen kuorma-autokaluston ensirekisteröinnit kasvoivat 51,6 prosenttia kokonaismäärän kasvua (3,0 %) vahvemmin Euroopan Unionin jäsenmaissa. Kasvu oli hieman vaimeampaa kuin vuonna 2023, jolloin sähköisten kuorma-autojen ensirekisteröinnit kasvoivat 127,4 prosenttia ja kokonaiskasvu oli 16,3 prosenttia. Tiukempi taloustilanne hyydytti kasvun vauhtia, mutta ei muuttanut sähköistymistrendiä.

Suomessa raskaamman liikenteen kalustomäärät ovat kasvaneet maltillisesti. Tilanne muistuttaa paljolti henkilöautokannan sähköistymisen kehitystä. Edelläkävijät ovat jo ottaneet päästö- ja energiatehokkuushyödyt sähköisestä liikenteestä täysimääräisesti käyttöönsä.

Raskaamman liikenteen CO₂-päästönormit tulevat ohjaamaan kohti sähköistyvää liikennettä etenkin 2030-luvulla. Se pienentää saastuttavampien ajoneuvojen markkinaosuutta.

AFIR-asetuksen mukaisten raskaamman liikenteen julkisten latauskenttien palvelut myötäilevät toimijoiden tarpeita. On tärkeä huomata, että ne eivät edes täydessä laajuudessaan riitä kattamaan sähköiseen liikenteeseen perustuvan logistiikkaliiketoiminnan tarpeita.

Ruotsi on ottanut sähköisen logistiikkaliiketoiminnan kehityksen vakavasti ja satsaa AFIR:in lisäksi merkittäväillä kannusteilla myös satamien ja terminaalien latausinfraan. Vastaavankaltaiset panostukset ovat tarpeellisia ja perusteltuja myös Suomessa.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

T1-T4: Latausinfra tarvitaan koko Suomen alueella.

T8: Kotilatauksen hankintakynnystä pitää alentaa. Latauksen saatavuus vaikuttaa koko arvoketjuun ajoneuvokaupasta maanrakennukseen ja sähkö- ja automaatiourakointiin sekä erilaisiin latauspalveluihin. ARA:n latausinfra tuella vuosina 2018-2023 aikaansaatii n. 100 miljoonan euron arvosta kokonaan uutta avoimen sektorin liiketoimintaa, verotuloja ja työllisyyttä. Näiden lisäksi hyötyinä ovat tulevien vuosien pysyvät päästövähennykset ja energiatehokkuuden kasvu, mikä kaikki olisi jäänyt syntymättä ilman tukiporkkanaa.

Toimenpiteen T8 tulisi johtaa infratuon jatkoon, sillä se on osoittanut erinomaisen hyvin tepsivyytensä.

T9: EU:n raskaiden ajoneuvojen CO₂ -päästönormit muuttavat ajoneuvovalmistajien valmistusohjelmia ja siten myös puhtaampien ajoneuvojen tarjontaa etenkin 2030-luvulla. Tarjonnan lisääntymisestä huolimatta on todennäköistä, että uudemmatkin täyssähköiset kuorma-autot ovat hankintahinnaltaan fossiiliverrokkejaan kalliimpia.

Sähköisen kaluston hankintakynnyksen alentaminen on järkevää, ja varat tähän on helposti ohjattavissa hyödyntämällä jakelijoiden päästökauppaa koskevan direktiivin (ETS2) määräyksiä päästökauppatulojen käytöstä.

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

ei lausuttavaa

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

ei lausuttavaa

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

Ohjelma esittelee sähköisen lentämisen haasteita ja arvioi myös sen kannattavuuteen liittyviä näkökohtia. Sähkölentäminen on vahvassa kehitysvaiheessa, ja on viisasta seurata sen edistymistä. Sähkölentäminen voi avata yllättäviäkin elinvoimamahdollisuuksia pienille lentokenttäpaikkakunnille.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ohjelma esittelee sähköisen lentämisen haasteita ja arvioi myös sen kannattavuuteen liittyviä näkökohtia. Sähkölentäminen on vahvassa kehitysvaiheessa, ja on viisasta seurata sen edistymistä. Sähkölentäminen voi avata yllättäviäkin elinvoimamahdollisuuksia pienille lentokenttäpaikkakunnille.

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

ei lausuttavaa

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

ei lausuttavaa

Muita huomioita ohjelmasta:

Sähköteknisen kaupan liiton näkökulmasta ohjelma on kattava ja sen toimenpiteillä pystytään edistämään puhtaampaa liikennettä Suomessa. Ohjelmassa esitettyjen ajoneuvojen käyttövoimien yleistymistä tai osuuden pienenemistä ohjaavat sekä sääntely että kaupalliset tekijät.

Ohjelma ei ota kantaa raskaan kaluston ajoneuvovalmistajien tuotepolitiikkapäätöksiin, jotka tulevat vaikuttamaan myös suomalaisten liikenteen toimijoiden kalustovalintoihin. Keskieurooppalainen ja

globaali kysyntä ohjaavat ja reuna-alueen markkinat sopeutuvat valtavirtaan. (Suomi oli 1,13 prosenttia EU-markkinoista vuonna 2023)

Suomen kannattaa omissa valinnoissaan pysyä avoimena valtavirtateknologioille ja hyödyntää volyymietuja, joita niistä saadaan.

Muhonen Sallamaari
Sähköteknisen Kaupan Liitto ry