



**Kirje**

11.9.2024

VN/25930/2024  
VN/25930/2024-YM-1

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö

# Liikenne- ja viestintäministeriön luonnos Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmaksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on 11.6.2024 pyytänyt lausuntoa luonnoksesta Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmaksi. Luonnos on päivitetty 10.6.2024. Luonnoksen valmistelusta on vastannut liikenne- ja viestintäministeriö. Ympäristöministeriö kiittää mahdollisuudesta lausunnon antamiseen ja esittää asiasta lausuntoaan seuraavaa.

Jakeluinfraohjelman laatimisen taustalla on sekä pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelma että asiaa koskeva uudistettu EU-lainsäädäntö. Hallitusohjelman mukaan laaditaan ohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra laajentamisesta pääväylille. Tänä vuonna voimaan tullut EU:n jakeluinfra-asetus asettaa jäsenvaltioille vaatimuksia ja tavoitteita koskien vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa. Ohjelmaan vaikuttaa myös muu EU-lainsäädäntö kuten rakennusten energiatehokkuusdirektiivi, jonka vaatimusten mukaan rakennuksissa tulee olla valmius sähköautojen lataamiseen.

Ohjelmaluonnos perustuu jakeluinfraan tehtyihin selvityksiin ja sidosryhmien antamiin tietoihin. Vuonna 2023 valmistui ohjelma tieliikenteen jakeluinfraan kehittämiseksi. Nyt lausunnolla oleva ohjelmaluonnos on kattavuudeltaan selvästi laajempi sisältäen muutkin liikennemuodot kuten vesiliikenteen ja ilmailun. Liikenteessä on käynnissä käyttövoimamurros, joka käytännössä koskee kaikkia liikennemuotoja. Vahvana kehitystrendinä on siirtyminen sähköön mutta myös uudet polttoaineet tai energiakantajat kuten vety, kaasu ja sähköpolttoaineet kuuluvat vaihtoehtoisten käyttövoimien joukkoon.

Ohjelmaluonnoksessa käyttövoimamurrosta on tarkasteltu monipuolisella otteella. Siirtyminen vaihtoehtoisiin käyttövoimiin on yleisesti ottaen kasviuonekaasupäästöjen kannalta tervetullut kehitys. Ohjelmassa voisi ympäristöministeriön käsityksen mukaan kuitenkin tämän ohella ottaa huomioon, että uusien käyttövoimien käyttöön voi liittyä myös muita ympäristövaikutuksia.

**Postiosoite**  
**Postadress**  
**Postal Address**  
Ympäristöministeriö

PL 35  
00023 Valtioneuvosto

**Käyntiosoite**  
**Besöksadress**  
**Office**

Aleksanterinkatu 7  
Helsinki

**Puhelin**  
**Telefon**  
**Telephone**

0295 16001  
+358 295 16001

**Faksi**  
**Fax**  
**Fax**

09 1603 9320  
+358 9 1603 9320

**s-posti, internet**  
**e-post, internet**  
**e-mail, internet**

kirjaamo.ym@gov.fi

Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota ohjelman laadinnassa käytössä olleisiin skenaarioihin liikenteen sähköistymisestä. Esimerkiksi sähköautojen lukumäärän kehitys vaikuttaa varsin nopealta suhteessa tällä hetkellä tapahtuvaan kehitykseen. Ohjelmassa olisi perusteltua keskustella ainakin keskeisten skenaarioiden realistisuudesta, koska ne vaikuttavat myös johtopäätöksiin tarvittavan jakeluinfran osalta. Vaikka ohjelmaluonnos on päivitetty kesäkuussa 2024, vaikuttaa siltä, että ainakin osa tietopohjasta on vanhempaa perua.

Jakeluinfraohjelman vaikuttavuuden kannalta liikennesektorikohtaiset tavoitteet ovat keskeisessä roolissa. Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota ohjelman terminologian johdonmukaisuuteen. Tekstissä esiintyvät sekä vihreän vedyn että päästöttömän vedyn käsitteet. Koska kyse on melko uudesta asiasta, olisi paikallaan määritellä tämän tyyppiset käsitteet esimerkiksi ohjelman liitteessä.

Ympäristöministeriö toteaa, että luvussa 2.6 esitetty toimenpide T1, jonka mukaan jakeluinfratukea ohjataan erityisesti raskaan liikenteen tarpeisiin, on oikeansuuntainen. Asia nousee esiin paitsi energia- ja ilmastostrategiassa myös valmisteilla olevassa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa. Ehdotamme ilmastosuunnitelmaviittauksen lisäämistä ohjelman toimenpiteisiin T1 ja T2.

Toimenpide T1 liittyy myös biokaasun asemaan latausinfrahankkeiden tukemisessa. Ympäristöministeriö kiinnitti huomiota siihen, ettei biokaasu sisältynyt tuettavien käyttövoimien joukkoon uudistettavana olevan jakeluinfra-asetuksen perusteella (lausunto annettu 17.6.2024, VN/14010/2024-TEM). Lausunnossa todettiin mm. seuraavaa: ”On myös huomioitava, että nesteytetyn ja paineistetun biokaasun tankkauspisteiden ja paikallisen joukkoliikenteen latauspistehankkeiden poistaminen asetuksen tukikohteista voi hidastaa siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista. Tuen poistaminen voi merkittävästi vaikeuttaa etenkin raskaan liikenteen siirtymistä uusiutuviin polttoaineisiin, sillä biokaasu on tällä hetkellä merkittävä uusiutuva polttoaine raskaalle liikenteelle. Jotta biokaasulla liikennöintiä voitaisiin lisätä, tarvittaisiin huomattava lisäys nykyiseen kaasun tankkausasemien määrään. Tämän asetusmuutoksen myötä asemien lisäys kuitenkin vaikeutuu huomattavasti, sillä investoinnit kaasuntankkausasemiin ilman kyseistä tukea vaikeutuvat.”

Toimenpide T2, jonka mukaan uusia tuki-instrumentteja tarvitaan henkilöautojen jakeluinfran edistämiseksi, on kannatettava. Toivomme toimenpiteeseen erittelyä minkälaisista instrumenteista tarkemmin katsottuna voisi olla kyse. Tässä yhteydessä voisi nostaa esiin esimerkiksi EU-rahoituksen mahdollisuuksia.

Toimenpiteeseen T4, jossa mahdollistetaan suunnittelun ja luvituksen kautta julkisen latauksen eri tarjoamista, ehdotamme täydennystä koskien latauspisteiden ominaisuuksia. Julkisten latauspisteiden toteutuksessa tulee ottaa huomioon esteettömyys ja käyttäjystävällisyys. Perustelut ja tarkemmat yksityiskohdat on esitetty hyvin luvun 2.8 kappaleessa 6 ja toimenpiteen T4 perusteluissa ne voisivat kuulua seuraavasti: ”Jakeluinfra-asetuksen hengen mukaisesti lataus- ja tankkauspisteiden rakentamisessa tulee varmistaa esteettömyys. Pysäköintipaikan ympärille tulee järjestää riittävästi tilaa, latausasema ei saa asentaa korotetulle tasolle, latausaseman painikkeet tai näyttöruudut tulee olla sellaisella korkeudella, että niitä voi käyttää myös pyörätuolissa istuen, latauskaapeliin ja tankkausletkujen tulee olla niin kevyitä, että niitä on helppo käsitellä vähemmälläkin voimalla, ja latausasemien käyttöliittymien on oltava käyttäjystävällisiä”.

Toimenpide T5 koskee sähkön sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen. Ympäristöministeriö on lausunnossaan jakeluelvoitteen muutoksesta 23.7.2024 (VN/11908/2023-TEM)

tuonut esiin, ettei sähkön lisääminen jakeluvervoitteeseen sinänsä tuo mitään lisäisiä päästövähennyksiä, koska sähkö korvaa uusiutuvat polttoaineet vervoitteen täyttämiseksi.

Ympäristöministeriö pitää hyvänä, että toimenpiteen T16 yhteydessä viitataan ACE-hankkeeseen, jolla on tarkoitus vauhdittaa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman toimeenpanoa mm. raskaan liikenteen päästövähennysten osalta. Hankkeen toimenpiteisiin kuuluu raskaan kaluston lataus- ja tankkausinfran pilotointi. ACE-hankkeessa tarkastellaan myös mahdollisuuksia työkoneiden vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseen. Tähän liittyen olisi hyödyllistä tarkastella myös mahdollisia synergioita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraassa.

Vastaavasti ympäristöministeriö pitää perusteltuna, että toimenpiteessä T18 nostetaan esiin MAL-verkoston yhteistyö. Senkin avulla on mahdollista edistää jakeluinfrahankkeita.

Ympäristöministeriö ehdottaa, että tieliikenteen osalta luvut 2.7 ja 2.8 siirrettäisiin ennen lukuja 2.5 ja 2.6, jolloin jokainen pääluke noudattaisi samaa rakennetta.

Tieliikenteen nykytilakuvauksessa luvussa 2.8 on kerrottu latauspisteiden käyttäjävällisyydestä. Ympäristöministeriö ehdottaa nykytilakuvausta täydennettäväksi nykyisten latauspisteiden esteettömyystiedoilla.

Luvussa 2.8 on esitetty, että ”Latauspisteen sijainnin ja tehon lisäksi muun muassa toimivuus on olennainen tieto autoilijoille.” Tässä yhteydessä termin ”toimivuus” voisi korvata täsmällisemmällä termeillä esimerkiksi näin: ”Autoilijoille olennaisia tietoja ovat latauspisteen sijainnin ja tehon lisäksi tieto siitä onko latauspiste vapaa vai varattu tai muusta syystä poissa käytöstä”. Jatkossa myös latauspaikan muita ominaisuuksia, kuten paikan esteettömyys, on hyvä ilmoittaa käyttäjille.

Luvun 2.8 kappaleessa 6 on kuvattu tavoitteita esteettömyyden kannalta hyvin. Haasteeksi muodostuu suositusluonteisuus, kun velvoitteita ei ole. Kappaleen ensimmäisessä lauseessa käytetty termi ”liikuntarajoitteinen” olisi tässä yhteydessä hyvä muuttaa termiksi ”liikkumis- ja toimimisesteinen”. Vastaavasti kappaleen viimeisessä lauseessa käytetty termi ”esteetön” olisi tässä yhteydessä hyvä muuttaa termiksi ”saavutettava” tai ”käyttäjävällinen”, koska kyse on käyttöliittymistä.

Luvun 2.8 kappaleessa 9 on viitattu ympäristöministeriön lakihankkeeseen, jossa laaditaan hallituksen esitys uudeksi yhdyskuntakehittämislainsiksi ja uudeksi yhdyskuntarakenntamislainsiksi. Hankkeessa ei ole tavoitteena tehdä ohjekortteja. Ehdotus ohjekorteista on kannatettava ja suosittelemme, että eri toimijat toteuttavat sellaiset yhteistyönä jo aiemmin.

Yhteenvedon ympäristöministeriö pitää ohjelmaluonnosta hyvin valmisteltuna kokonaisuutena, joka selvästi osoittaa kuinka laajasta toimintakentästä on kyse. Latausinfra edistäminen edellyttää monen tyyppisiä toimia kehityksen vauhdittamiseksi. Erityisen tärkeä on kohdentaa käytössä olevat resurssit niihin toimiin, jotka eivät edisty pelkästään markkinaehtoisesti ja joiden vaikuttavuus on hyvä. Kansallisen rahoituksen rajallisuus lähivuosien aikana korostaa EU:n ja muun vaihtoehtoisen rahoituksen merkitystä ohjelman toimeenpanossa.

Kansliapäällikkö

Juhani Damski

**VN/25930/2024-YM-1**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: