

**VN/11483/2022 Luonnos kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035.** Liikenne- ja viestintäministeriö, 28.2.2023



### **Suomen ilmastopaneeli**

*Markku Ollikainen, sihteeri Sally Weaver*

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=1f10274c-4732-4678-99e1-7699a3e65407>

### **Luonnoksen sisältö**

Ohjelmaluonnoksen tarkoituksena on edistää kansallisia tavoitteita liikenteen uusien käyttövoimien jakeluverkoston kehittämiseksi ja mahdollistaa siten liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on kartoittaa infrastruktuurin nykytila, tavoitteet ja ennakoitu kehitys ja tunnistaa toimenpiteet jakeluinfrastruktuurin kansalliselle kehittämiselle. Luonnoksessa tarkastellaan liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfra sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa. Lisäksi luonnoksessa esitetään tarvittavat toimet jakeluinfra parantamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti toukokuussa 2022 kansallisen jakeluinfra-työryhmän parantamaan liikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfra kehittämistä ja suunnittelua poikkisektoraisella yhteistyöllä. Kansallisen jakeluinfraohjelman luonnos on syntynyt työryhmän työn tuloksena.

### **Suomen ilmastopaneelin yleiset huomiot**

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra edistäminen on sen verkostovaikutuksen ja positiivisten ulkoisvaikutusten takia tärkeää ja järkevää julkisten varojen investoimista. Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen yhtenä pullonkaulana tiedetään olevan jakeluinfra kattavuus, joten ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta on olennaista kehittää riittävällä tavalla vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuutta läpi Suomen.

Jakeluinfra kehitystä tulee edistää tukien avulla, jotta riittävä kattavuus ja määrä saavutetaan. Samalla tulee seurata ja arvioida infra kehittymistä, jotta tukia ohjataan aidosti pullonkaulojen purkamiseen ja laajan lataus- ja jakeluinfra tuottamiseksi.

Ilmastopaneeli haluaa nostaa keskusteluun, että kun esimerkiksi infra kehittämisen kautta tehdään valintoja koskien tulevaisuuden järjestelmien teknologisia vaihtoehtoja, voivat valinnat johtaa uusiin lukkiintumistiloihin ja polkuriippuvuuteen, jotka määrittävät ja rajoittavat energia- ja liikennejärjestelmien kehitystä valintamahdollisuuksia pitkälle tulevaisuuteen. Täten eri vaihtoehtojen ympäristö-, yhteiskunnallisia ja kustannusvaikutuksia olisi hyvä huolella pohtia myös valmistelun ja toimeenpanon edetessä.

Raskaan liikenteen käyttövoimien kehitys on alan toimijoidenkin näkökulmasta erittäin epävarma, eikä tämä epävarmuus välttämättä hälvene ennen päätevuotta. Tarvitaan siirtymäkauden ajan ilmastokestävän biopoltoaineen ohjaukselta raskaaseen liikenteeseen, jotta siellä ei tehdä kustannuksiltaan tehottomia valintoja käyttövoimateknologioiden hakiessa vielä paikkaansa. Biokaasun edistäminen on joka tapauksessa tervetullutta, koska sille on kasvavaa teollista kysyntää ja tarvetta päästökaupan alaisessa laivaliikenteessä korvaamaan fossiilista nesteytettyä maakaasua (LNG). Vähäpäästöisten käyttövoimien kehityksen ollessa vielä ajoitukseltaan sekä kustannuksiltaan epävarmaa ja niiden valinnan ollessa siten vielä avoin, raskas liikenne kohtaa polttoainekustannusten nousun voimakkaammin seuraavan vuosikymmenen aikana kuin henkilöautoliikenne, sillä henkilöautokannan sähköinen uudistuminen on jo alkanut. Vaarana on, että kuljetusalan kilpailukyky heikkenee siirtymäkauden aikana. Tulisi pohtia, millä mekanismeilla, kuten esimerkiksi kerättyjen verotulojen takaisin kierrätyksellä, alan kilpailukykyä voidaan huolehtia samalla kun hintakannustimia puhtaisiin ratkaisuihin ei heikennetä. Jakeluinfra ennakoiva edistäminen on tarpeen.

Lopuksi kiinnitämme huomioita, että ohjelman valmistelussa olisi voinut perustellusti hyödyntää tutkimustietoa. Esimerkiksi luonnosta valmistelleesta työryhmästä puuttui jostain syystä Liikenteen tutkimuskeskus Verne ja Aalto-yliopiston edustus, joissa molemmissa on asiantuntevaa liikenneosaamista.

### Tarkemmat huomiot tarjouskilpailun tukien ohjaamiseksi

Suomessa on hyviä kokemuksia tarjouskilpailujen kautta hoidettavista tuista. Liikenteenkin osalta niitä on laajasti hyödynnetty, mitä tulisi jatkaa kustannustehokkuuden maksimoimiseksi.

Tarjouskilpailu tulisi toteuttaa sopivasti mitoitettulla tukiprosentilla huomioiden erilaiset painotukset ja tarpeet, kuten alueellinen jakauma, etäisyys olemassa oleviin latauspisteisiin, etäisyys ydin- ja kattavaan tieverkkoon sekä arvioituihin liikennemääriin ja ajoneuvokannan kehitykseen. Tarjouskilpailun avulla tuki tulisi suunnata tarkasti siten, että sen avustuksella saadaan mahdollisimman suuri vaikutus aina kulloiseenkin tarpeeseen.

Tarjouskilpailu voidaan toteuttaa noin vuoden valmistelulla perustuen tutkimukseen ja asiantuntijoiden kuulemisiin. Optimaalisen tarjouskilpailun toteuttaminen vaatii ennusteita tulevaisuuden tarpeista ja autokannan kehityksestä. Valmistelu edellyttää muun muassa seuraavien asioiden tarkastelua:

- Mitkä ovat jakeluverkoston kannalta keskeiset liikenteen solmukohtat eri käyttövoimien osalta?
- Liikennevirrat eri ajanjaksoina ja energiatarpeen näkökulmasta?
- Sähköautokannan kehitys ja arvio sähkölatausinfraan kannattavuuden kehityksestä olennaisissa tai syrjäisemmissä paikoissa?
- Kuinka huomioida tehotarve alueellisesti ja ajallisesti?
- Kuinka turvata kaksisuuntaisen latauksen toteutuminen?

Raskaan liikenteen osalta olennaista olisi analysoida

- Onko varikko- ja lastauspohjaiseen raskaan liikenteen jakeluinfran suunnitteluun riittävä yhteisymmärrys ja tietopohja?
- Löytyykö henkilö- ja raskaan liikenteen jakelun järjestämisessä yhteisetuja?

Runkotieverkoston varrelle rakennetut yksityisten henkilöautojen ja raskaamman kaupallisen liikenteen yhteiskäyttöiset latauskentät voisi olla alkuvaiheen latausinfraa kasvattava ratkaisu, mihin voisi suunnata infratukea. Jakeluinfratukea tulisi ulottaa myös terminaalien, varikkojen, logististen solmupisteiden ja raskaan kaluston hallien yhteyteen, koska ne ovat tavaraliikenteen kuljetuspalveluja tarjoavien ajoneuvojen luonnollisia lataus- ja tankkauspaikkoja.

Tarjouskilpailu on oleellinen latausasemaverkoston luomisen alkuvaiheessa. Sähköautokannan kasvaessa kehitys edennee markkinaehtoisesti, jolloin tarjouskilpailulle ei enää ole tarvetta. On todennäköistä, että raskaan liikenteen osalta julkisen tuen tarve eri käyttövoimille kestää pidempään kuin henkilöautojen tapauksessa, mikä todetaan ohjelmaluonnoksessakin.