

## LAUSUNTO / Luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Liikenne- viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa koskien kansallista jakeluinfraohjelmaa, joka ulottuu vuoteen 2035 asti. Ohjelman tavoitteena on tarkastella uusien polttoaineiden jakelua koko maassa ja jakelun keinoja. Lisäksi luonnoksessa on esitetty tarvittavat toimet jakeluinfran parantamiseksi.

Lisäksi ohjelmassa otetaan huomioon ja edistetään liikenteen vihreään siirtymään. Jotta kotitaloudet ja yritykset ympäri Suomen voisivat siirtyä uusiin käyttövoimiin, tarvitaan koko maan kattava ja sujuvasti käytettävissä oleva jakeluverkko.

Ohessa lainaus luonnoksessa esiin nostetuista johtopäätöksistä ja keskeisistä toimenpiteistä liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa

### ***Yleistä***

- Liikenteen energiasiihtymän edistämiseksi Suomessa on parannettava niin liikennesähkön, -kaasun kuin -vedyn jakelun kattavuutta.
- Liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran ja niitä käyttävän ajoneuvokanan kehitys ovat tiiviissä kytköksissä toisiinsa. Molempia on edistettävä rinnakkain.
- EU:n AFIR-asetuksesta tulee vaatimuksia, jotka Suomen on täytettävä niin liikennesähkön, -kaasun kuin -vedyn jakeluinfran osalta. Asetusehdotuksen neuvottelu on kesken.
- Tavoitteena on, että liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittyy Suomessa pääosin markkinalähtöisesti. Siltä osin, kun markkinaehtoisen kehityksen edellytyksiä ei vielä ole (raskas liikenne, harvaan liikennöidyt alueet), tarvitaan julkista tukea ja muita infran edistämiskeinoja.
- Suomen vahvuudeksi on tunnistettu erityisesti skaalautuvien, älykkäiden latauspalveluiden tarjoaminen. Suomella on lisäksi kunnianhimoisia tavoitteita vetytalouden kehittämisen osalta. Nämä ovat tärkeitä kansallisen infran kehittymiselle ja tarjoavat myös viedin mahdollisuuksia.

### ***Henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön latausinfra***

- Henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön julkinen latausinfra on Suomessa kehittynyt melko hyvin samaan aikaan, kun autokanta on kasvanut.

- AFIR-asetuksen vaatimukset henkilö- ja pakettiautoja palvelevalle julkiselle latausinf-ralle vuonna 2025 tultaneen täyttämään TEN-T -ydinverkolla. Myös TEN-T kattavaa verk-koa koskevien vaatimusten täytyminen vuonna 2030 näyttää henkilö- ja pakettiautojen osalta hyvältä. Ilman lisätoimia katvealueita saattaa jäädä TEN-T kattavan verkon vähä-liikenteisimmille alueille.
- AFIR-asetuksen minimivaatimusten täyttäminen ei kaikilta osin riitä kattamaan henkilö- ja pakettiautojen julkisen latauksen tarpeita. Latausta tarvitaan kaikkialla Suomessa, myös TEN-T -verkon ulkopuolisilla alueilla.
- Vilkkaimmin liikennöidyillä alueilla kohtuuttomien latausruuhkien välttämiseksi tarvitaan enemmän tehokkaan latauksen pisteitä kuin AFIR-asetuksen vaatimukset edellyttävät.
- Kansalliseksi tavoitteeksi asetetaan, että
  - o jokaista täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden on julkista latausta vähintään 3 kW:n antoteho ja hybridiajoneuvoa kohden vähintään 0,66 kW:n anto-teho kunkin vuoden lopussa,
  - o pitkän matkan taittamista varten Suomessa on vähintään 1,5 kappaletta erittäin nopeita, vähintään 150 kW:n suurteholatauspisteitä 100 täyssähkökäyttöistä hen-kilö- ja pakettiautoa kohden kunkin vuoden lopussa ja
  - o vuonna 2030 vähintään 150 kW:n latauspisteitä on päätieverkolla koko maassa 50 kilometrin säteellä.
- Kotilatauksella ja hitaammalla määränpää- ja kadunvarsilatauksella on julkisen suurte-holatauksen rinnalla tärkeä rooli sähköautojen hyvässä käytettävyydessä.

### ***Raskaan sähköisen liikenteen latausinfra***

- Raskaan liikenteen julkista latausinfraa ei Suomessa toistaiseksi ole.
- Kaupunkien linja-autoliikenteen sähköistyminen on edennyt nopeasti. Lyhyen välimat-kan kuljetuksissa, kuten kaupunkien jakelu liikenteessä sähköistä kalustoa on tullut käyt-töön ja sähköistymisen vauhdin ennakoidaan lähitulevaisuudessa kasvavan. Julkista la-tausverkostoa tarvitaan raskaiden sähköisten ajoneuvojen käyttöalueen laajentamiseen.
- AFIR-asetusehdotus edellyttää neuvottelujen lopputuloksesta riippuen vähintään kah-deksaa julkista raskaan liikenteen latauspoolia TEN T -ydinverkolla vuoteen 2025 men-nessä ja noin 60 latauspoolia vuoteen 2030 mennessä.

### ***Vedyn tankkausinfra***

- Suomessa ei ole tällä hetkellä julkista vedyn tankkausinfraa.

- Suomessa ei toistaiseksi ole yhtään vetykäyttöistä raskaan kaluston ajoneuvoa. Vetyteknologia on vasta kehittymässä ja ajoneuvojen hinnat toistaiseksi kalliita. Myös tankkausinfra rakentuminen on edellytys vetyajoneuvojen yleistymiselle.
- Vedyn käyttö on tarkoituksenmukaisinta niissä kohteissa, joita ei voi suoraan sähköistää. Näitä käyttökohteita ovat erityisesti raskaan kaluston haastavissa kuljetustehtävissä toimivat ajoneuvot. Kuljetusten haastavuus voi olla seurausta kuljetusten toteuttamisesta syrjäisillä seuduilla, pysähdysajan vähydestä, suurista kuormapainoista tai näiden tekijöiden yhdistelmästä.
- AFIR-asetusehdotus edellyttää neuvottelujen lopputuloksesta riippuen vähintään seitsemää julkista vedyn tankkausasemaa vuonna 2030.

### ***Metaanin tankkausinfra***

- Metaanin jakeluverkosto on harva ja painottunut eteläisempään Suomeen.
- Haastavissa kuljetustehtävissä metaani on ajoneuvoteknologian puolesta heti käyttökelpoinen vaihtoehto. Henkilö- ja pakettiautoissa metaani sen sijaan on poistumassa uusien autojen käyttövoimavalikoimasta EU:n uusien CO<sub>2</sub>-rajojen vaikutuksesta.
- Metaanin osalta AFIR-ehdotus edellyttää riittävän infran varmistamista nesteytetyille metaanille TEN-T ydinverkolla vuoteen 2025 saakka.
- Metaanikäyttöisten ajoneuvojen tavoitemäärän pohjalta Suomessa tulisi olla vähintään 30 nesteytetyn biometaanin jakeluasemaa vuonna 2025, vähintään 90 asemaa 2030 ja vähintään 180 asemaa vuonna 2035. Lisäksi Suomessa tulisi olla vähintään 100 paineistetun biometaanin jakeluasemaa vuonna 2025. Tarvittavat ajoneuvomäärät liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi vuonna 2030 on arvioitu liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaariossa (WAM).

### ***Tarvittavat toimet***

- Keskeiset toimet henkilö- ja pakettiautojen latausinfraan kehittämiseksi ovat liikenteen infratuen suuntaaminen AFIR-asetuksen vaatimukset täyttävän julkisen suurteholatausinfraan syntymiseen sekä koti- ja työpaikkalatauksen tuen jatkaminen. Tukien vaikuttavuudesta tehdään selvitys, joka auttaa myös identifioimaan tulevaisuuden muutostarpeita. Kuntien ja muiden toimijoiden aktiivisuus käyttäjätarpeiden selvittämisessä, kokemusten vaihtamisessa sekä tilan osoittamisessa hitaamman latauksen pisteille on tärkeää.
- Julkista tukea tarvitaan raskaan liikenteen AFIR-vaatimusten sekä päästövähennysten edistämiseksi kansallisen jakeluinfratyöryhmän arvion mukaan 61- 95 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä. Tuentarve tarkentuu todennäköisesti vuoden 2023 aikana, kun EU-tason sitovien velvoitteiden neuvottelut päättyvät.

- Liikenteen infratuen myöntämisessä on huomioitava AFIR-vaatimusten täyttyminen.
- AFIR-asetuksen minimivaatimusten täyttäminen ei välttämättä kaikilta osin riitä kattamaan raskaan liikenteen vihreän siirtymän tarpeita. Siksi tilannetta on jatkuvasti seurattava ja tavoitteita tarpeen mukaan tarkistettava.
- Infran yhteiskäyttöä tulee edistää raskaan liikenteen latausinfrahankeiden kannattavuuden parantamiseksi
- Sähköverkkojen kapasiteetti ja mahdolliset vahvistustarpeet asettavat haasteita erityisesti raskaan liikenteen latauskenttien toteuttamisen aikatauluille ja kustannuksille. Lataustoimijoiden on siten aloitettava lataushankkeiden suunnittelu tarpeeksi varhaisessa vaiheessa paikallisen sähköverkkoyhtiön kanssa. Luvitusprosessien sujuvoittaminen on myös tärkeää.
- Älyratkaisuja on hyödynnettävä sähköverkkojen kuormanhallinnan kehittämisessä ja edellytettävä sitä valtion tukemissa hankkeissa
- Raskaan liikenteen latauskentille ja vedyn ja metaanin tankkausasemille tarvitaan huomattava määrä tilaa, johon on varauduttava maankäytön suunnittelussa. Erityinen haaste tämä on tiheästi asutuilla kaupunkialueilla.
- Latausruuhkien kehittymistä vilkkaasti liikennöidyillä alueilla on seurattava. Harvemmin liikennöidyillä alueilla latausinfra kehitystä on seurattava ja lisätoimien tarvetta tarkasteltava.
- Toimintavarmuuden näkökulmasta on varmistettava, että lataus- ja tankkausasemille löytyy vaihtoehtoja myös samoilta maantieteellisiltä alueilta. On vältettävä tilannetta, jossa yhdellä alueella on vain yksi lataus- tai tankkausasema.
- Datan mahdollisuudet tulee hyödyntää kattavasti jakeluinfran suunnittelussa ja käyttäjävälisyyden edistämässä.
  - o Lataus- ja tankkauspisteitä koskevan tiedon tulee olla digitaalisesti ja ajantasaisesti kuluttajien saatavilla. Sijainnin ja lataustehon sekä pisteiden määrän lisäksi toimivuus on olennainen tieto.
  - o AFIR-asetuksen edellyttämällä tavalla edellytetään tiedon toimittamista julkisista vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkauspisteistä kansalliseen yhteyspisteeseen. On myös arvioitava säätämistä AFIR vaatimuksien ylimenevästä tiedon toimittamisesta yhteyspisteeseen.
  - o Teiden varsilla tarjottavan tiedon parantamisen mahdollisuuksia on selvitettävä.
- Latauksen hinnoittelun tulee olla läpinäkyvää ja mahdollisimman pitkälti kilowattitunti-perustaista. Latauksen ja tankkaamisen maksaminen kortilla on oltava mahdollista kuluttajille ja muiden maksumenetelmien yhteen toimivuutta on edistettävä.

- Infran lisäksi on tuettava raskaan liikenteen uusia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä hankintatukien ja verotuksen kautta. EU:n rahoitusmahdollisuudet ja sääntely on hyödynnettävä täysimääräisesti.
- Uusien käyttövoimien yleistymistä on edistettävä myös neuvonnan, tiedonvaihdon ja tutkimuksen keinoin.
- Jakeluinfran kehitystä on seurattava säännöllisesti ja toimenpiteiden vahvistamisen tarvetta arvioitava sen mukaisesti. Vuoden 2035 vaatimusten saavuttamista tulee arvioida vielä tarkemmin lähempänä ajankohtaa.
- Jatkossa uusien käyttövoimien jakeluinfran tavoitteita ja kehittymistä tulee tarkastella osana kansallista liikennejärjestelmäsuunnittelua (Liikenne12). Lisäksi tulee huomioida meri- ja lentoliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran tarpeet.

Kemijärven kaupunki katsoo luonnoksessa otetun huomioon se oleellinen, mitä uusien liikennepolttoaineiden markkinoille tulo ja jakelu vaatii. Lisäksi luonnoksessa on huomioitu myös jakeluverkkojen riittävä laajuus ja kattavuus koko maassa.

## KEMIJÄRVEN KAUPUNGINHALLITUS

EERO SAARIJÄRVI

Eero Saarijärvi  
vs. elinvoimajohtaja

