



5.9.2024

Liikenne ja viestintäministeriö

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Sähköinen liikenne ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta

Jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ohjelmassa esitetyt sähköhenkilöautokannan kasvuarviot osoittavat, että Suomen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vuonna 2030 edellyttää yhä merkittävämpää täyssähköautokannan kasvua. Täyssähköautot ovat merkittävä osa kustannustehokasta päästöjen vähentämistä liikenteessä. Jokainen käyttöönotettu täyssähköinen ajoneuvo poistaa fossiilisen polttoaineen käytön ja samalla sen päästöt pysyvästi koko elinkaaren ajalta ilman lisätoimenpiteitä.

Sähköisen henkilöautokannan arvioidaan kehittyvän ohjelmaluonnoksessa esitetyn VTT:n arvion mukaan noin 925 000:een, josta täyssähköisiä olisi noin 2/3. Arvioidun määrän saavuttamiseksi täyssähköautokannan tulee yli kuusinkertaistua vuoden 2024 Q2 kantaan nähden ja ladattavien hybridien kaksinkertaistua.

Kasvuarviossa on ohjelman mukaan huomioitu EU:n autovalmistajia koskevat CO₂-raja-arvot. On tärkeä huomata, että päästöstandardit vaikuttavat vain välillisesti kuluttajien ja yritysten hankintapäätöksiin jäsenmaissa. Sähköistymiskehityksen kulmakerrointa niin Suomessa kuin muissakin jäsenmaissa ohjaavat vahvasti kansalliset politiikkatoimet, jotka vaikuttavat kuluttajien ja yritysten päätöksiin.

Toinen sähköautojen kasvuun vaikuttava tekijä on autokannan uusiutuminen. Ajoneuvokanta uusiutuu ensirekisteröintien ja käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen kautta määrittäen sähköautokannan kasvulle raamit. Nykyinen taloudellinen tilanne ja korkeat korot ovat vaikuttaneet siihen, että viimeisten vuosien aikana autokanta on uusiutunut Suomessa vain noin 120 000 auton määrällä vuosittain. Nykytahdilla Suomen liikenteeseen tulisi vuoden 2030 loppuun mennessä vain noin 800 000 "uutta" autoa, mikä luo haasteen täyssähköautokannan kehitykselle ja samalla päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle.

Täyssähköisiä henkilö- ja pakettiautoja palvelevan suuritehoisen julkisen latausverkoston kasvu on seurannut hyvin täyssähköisen ajoneuvokannan kasvua. Täyssähköisen ajoneuvokannan kasvu luo kannusteen latausalan toimijoille ylläpitää latausverkoston palvelutasoa.

Suomessa oli 2024 Q2 lopussa alle 100 täyssähköistä kuorma-autoa. Positiiviset kokemukset, investointien kannattavuus sekä latausverkoston ja -palvelun kehittyminen logistiikan tarpeisiin vaikuttaa sähköisten ajoneuvojen kysynnän kasvuun. Nykyinen sähkökuorma-autojen kanta ei luo lähivuosina edellytyksiä markkinaehtoiselle latauspisterakentamiselle. Toisaalta EU:n asettamat päästöstandardit ohjaavat raskaampaa liikennettä sähköistymään luoden kasvavan kannusteen latauskenttien investoinneille tulevaisuudessa.



5.9.2024

Toimiala pitää ehdottoman tärkeänä, että raskaan sähköisen liikenteen tarpeisiin optimoidun latausverkoston rakentaminen saa jakeluinfra-asetuksen muutoksen myötä välttämättömän kasvusysäyksen suuritehoisen latausinfraan investoinneille. Nykytilasta todetaan osuvasti, että sähkökäyttöiset linja-autot sekä jakeluliikenteessä toimivat kuorma-autot turvautuvat tällä hetkellä pääasiassa yksityiseen latausinfrastruktuuriin (varikkolataus, lataus omissa tai asiakkaiden tiloissa)

Ohjelman tavoitteet

Jakeluinfraohjelman tavoitteet tähtäävät kansallisten AFIR-velvoitteiden saavuttamiseen ja ovat siten lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisia. On kuitenkin huomattava, että latauskenttien investointipäätökset määräytyvät liiketaloudellisin perustein asiakkaiden ennakoitu latauskysyntä ja investointikustannukset huomioiden. Tavoitteisiin päästään paremmin, jos toimijoiden investointiriskiä voidaan madaltaa. Toisaalta tavoitteiden porrastaminen tai kustannustehokkuutta lisäävät ratkaisut omalta osaltaan madaltavat investointikynnystä. Oleellista on saada raskaan liikenteen latausinfraan investoinnit liikkeelle.

Raskaan liikenteen latausinfraan tavoiteasetannassa olisi hyvä nostaa esille myös ajoneuvokannan kasvun merkitys. Onhan kasvava asiakastarve tärkein kannustin toimijoille ja perusta koko investoinneille. Kasvusysäys raskaan liikenteen sähköistymiselle on välttämätöntä, jotta tavoitteet voidaan saavuttaa. Henkilö- ja pakettiautoja palvelevan latausinfraan markkinaehtoinen kehittyminen on yhä vahvemmin seurausta ajoneuvokannan kasvusta.

Ohjelman toimenpiteet

Sähköinen liikenne kannattaa esitettyjä toimenpiteitä. Kannusteiden lisäksi pidämme tärkeinä myös niitä toimenpiteitä, jotka madaltavat investointikynnystä tai poistavat investoinnin esteitä. Oikean ja relevantin informaation jakaminen on tärkeää.

On tärkeää, että yksittäisistä toimenpiteistä syntyy toimenpidetkokonaisuus, joka saa aikaan raskaamman liikenteen sähköistymisessä voimakkaamman kasvun. Raskaan liikenteen sähköistyminen on investointi logistiikan kilpailukykyyn, mikä on koko Suomen etu. Nykytilanteessa hankintatuen jatkaminen on välttämätöntä, jotta sähkökuorma-autojen kanta lähtisi nopeampaan kasvuun.

Ohjelmassa täyssähköisen henkilöautokannan kasvulle asetetaan suhteellisen kovat odotukset. Suotuisassa taloustilanteessa ja korkojen laskiessa ajoneuvokannan uusiutuminen vahvistuu. Erityisesti kotilataukseen suunnatut kannustavat toimet ovat tarpeellisia, jotta kotilatausmahdollisuuden puuttuminen ei nousisi kynnykseksi siirtyä sähköautoiluun. Kotilataustuen palauttaminen on kannatettava. Onhan järjestelmä itsessään jo kustannustehokas.

Täyssähköisten työsuhdeautojen verokannuste yhdessä yritysten ajoneuvopolitiikan kanssa pitää yllä kohtuullista täyssähköautokannan kasvua. Täyssähköautojen hintojen ollessa vielä merkittävästi perinteisiä polttomoottoriautoja korkeammat, edulliset käytön ja omistamisen kustannukset sekä verotus toimivat täyssähköauton hankinnan kannustimena niille, joilla ei ole mahdollisuutta täyssähköiseen työsuhdeautoon.

Lisätietoja: Heikki Karsimus, toimitusjohtaja, Sähköinen liikenne ry, heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi