

28.2.2023

Liikenne- ja viestintäministeriö

Luonnos kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto jakeluinfraohjelman luonnokseen.

Jakeluinfraohjelman tarkoituksena on mahdollistaa kotimaan liikenteen päästöjen puolittamistavoitteen toteutuminen vuoteen 2030 mennessä edistämällä uusien käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria. Ohjelman laadinnan taustaksi on kartoitettu infrastruktuurin nykytila, tavoitteet ja ennakoitu kehitys ja tunnistettu tarvittavat toimenpiteet jakeluinfrastruktuurin kansalliselle kehittämiselle.

Ohjelmaluonnoksessa on kattavasti tunnistettu vety- kaasu- ja sähkönjakeluinfran kehittämiseen liittyvät keskeiset osa-alueet, määritelty niiden tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Teknologiateollisuus pitää ohjelmakokonaisuutta informatiivisena ja onnistuneena sekä hyvänä lähtökohtana ehdotuksessa esitetylle infran kansalliselle kehittämiselle ja kehityksen seurannalle.

Ohjelmalla pyritään vastaamaan valmisteilla olevan AFIR-asetuksen vaatimuksiin. AFIR-asetus asettaa julkiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille minimitason. On kuitenkin tärkeä, että eri käyttövoimien päästövähennysmahdollisuuksien lisäksi myös liiketoimintoihin liittyvät mahdollisuudet tunnistetaan ja hyödynnetään jatkossa täysimääräisesti. Samalla kun vaihtoehtoiset käyttövoimat kaupallistuvat yleistyvät toisiinsa nähden eri tahdissa, on tärkeä tunnistaa kaikkien vahvuudet ja rajoitukset.

Jakeluinfraohjelman johtopäätöksissä todetaan, että liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran ja niitä käyttävän ajoneuvokannan kehitys ovat tiiviissä kytköksissä toisiinsa. Ajoneuvokantaan kohdistettuja toimenpiteitä sekä tavoitetasoa on tarpeen arvioida huolella, jotta ajoneuvokanta kehittyy tarkoituksenmukaisesti ja vastaa kansalliseen liikenteen päästöjen puolittamistavoitteeseen vuoteen 2030 mennessä.

Raskaan liikenteen vihreän siirtymän osalta kaikki ohjelmassa esitetyt käyttövoimavaihtoehdot (vety- kaasu- ja sähkö) edellyttävät jakeluinfran kehittämiseen kansallisia investointikustannuksia kompensoivia toimenpiteitä, jotta AFIR -vaatimukset saataisiin aikataulullisesti täytettyä. Raskaan liikenteen vihreän



28.2.2023

siirtymän ajoneuvojen saatavuus sekä merkittävä ajoneuvokannan kehittyminen on keskeisessä roolissa ja myös edellytys jakeluinfran markkinaehtoiselle kehittymiselle.

Liikenteen vihreä siirtymä etenee jo vahvasti henkilöautoliikenteessä sähköistymisen myötä. Ohjelmaluonnoksesta käy ilmi, että päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää sähköistymiskehityksen vahvistamista. Ohjelmaluonnos huomioi ansiokkaasti sen, että liikenteen sähköistyminen edellyttää systeemitason muutosta, jonka tasapainoinen edistäminen on hyödyllistä. Sähköisen liikenteen tasapainoinen kehittyminen koko tieliikenteen sektorissa avaa merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia globaalisti. Tarvittavat ratkaisut liittyvät latausteknologian ohella akkuteknologiaan, uusiutuvan energian tuotantoon, älykkääseen sähköverkkoon, digitalisaatioon sekä data- ja kiertotalouteen.

Teknologiateollisuus kannattaa ohjelmassa esitettyjä toimenpiteitä sähköisen liikenteen ja sähköverkon tasapainoisen rinnakkaisen kehittymisen edistämiseksi. Suurteholatauksen ja älykkään latauksen edistämiseen kohdistuvat toimenpiteet ovat oikein suunnattuja. Myös 2-suuntaisen latauksen mahdollisuudet on tarkoituksenmukaisesti huomioitu.

Julkisen suurteholatauksen suunnitelmallinen laajentaminen raskaamman sähköisen liikenteen kuljetustarpeisiin luo tarpeellisen alkusysäyksen ja kannustaa toimijoita hankintatuen ohella siirtymään sähköiseen ajoneuvokalustoon. Suuritehoisen latausinfraan kehityksessä yhteistyön merkitys korostuu erityisesti riittävän sähkönsaatavuuden, lupa-asioiden ja tilantarpeen näkökulmasta. Raskaan liikenteen latausinfraan kannalta olennaiset osa-alueet toimenpiteineen on huomioitu ohjelmaluonnoksessa.

Suuritehoisen latauksen palvelutaso kehittyy kevyen tieliikenteen tarpeisiin pääosin markkinaehtoisesti. Lataustarpeet vaihtelevat, lataustehot kasvavat ja kehityksen myötä tarve ammattiliikenteelle suunnatuille ja optimoiduille latauspalveluille kasvaa. Latausasemilta edellytetään yhä enemmän käytettävyyttä, luotettavuutta ja kykyä skaalautua palvelemaan yhtäaikaaisesti yhä enemmän ajoneuvoja.

Koti- tai muun yön yli tapahtuvan latauksen saatavuus on peruslähtökohta kaikille sähköautoilijoille tai sähköauton hankintaa harkitseville. Kotilatauksen edistäminen toimii kannustimena taloyhtiöille sekä työpaikoille ja olisi myös tarpeellinen toimenpide sähköisen kaupunkilogistiikan kehitykselle.

Teknologiateollisuus pitää tarpeellisena ohjelmaluonnoksessa esitetyn seurantaryhmän perustamista. AFIR -vaatimusten huomioimisen lisäksi seurantaryhmän olisi tarpeellista kuulla säännöllisesti laajaa asiantuntijaverkostoa sekä huomioida eri

28.2.2023

käyttövoimien teknologioiden ja markkinoiden kehittyminen ohjelmaa päivitettäessä. Erityisesti raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän ollessa alkuvaiheessa ohjelman seuranta ja mahdollinen päivittäminen on erityisen tärkeää. Yritysverkoston lisäksi myös kunnat ja kaupungit ovat tärkeässä roolissa esimerkiksi maankäytön suunnittelussa.

Heikki Karsimus
Johtava asiantuntija, liikenne ja teknologiat
Teknologiateollisuus ry
heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi

Helena Soimakallio
Johtaja, Kestävä kehitys
Teknologiateollisuus ry
helena.soimakallio@teknologiateollisuus.fi