

dnro VN/11483/2022**Luonnos kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035**

Energiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainituista esityksistä. Toteamme lausuntonamme seuraavaa:

Johdanto

Energia-ala on sitoutunut toimimaan liikenteen päästövähennysten mahdollistajana. Kuten jakeluinfraohjelmasta on tulkittavissa, erityisesti akkusähkö on osoittautunut keskeiseksi käyttövoimaksi tulevaisuuden puhtaassa tieliikenteessä. EU:n komissiolle tehdyn selvityksen¹ perusteella akkusähkö on todettu energiatehokkuuden, kasvihuonekaasupäästöjen ja ympäristövaikutusten puolesta parhaaksi vaihtoehdoksi.

Akkusähkön lisäksi tarvitaan myös muita puhtaita käyttövoimia. Niiden tarkat käyttökohteet ovat vielä jossain määrin epäselviä ja EU-mailla on vaihtelevia näkemyksiä asiasta. EU-tason sääntely vaikuttaa voimakkaasti siihen, miten esimerkiksi metaanin liikennekäyttöä kohdellaan tulevaisuudessa.

Luonnos kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi

Jakeluinfraohjelmassa viitataan tulevaan AFIR-asetukseen huomattavan usein. On syytä huomata, että AFIR-asetuksesta tulevat minimivaatimukset lataus- ja tankkausinfraalle eivät itsessään riitä varmistamaan riittävää puhtaiden käyttövoimien palvelutasoa. Tämä tunnustetaan jakeluinfraohjelmassa hyvin. Asia on kuitenkin syytä pitää esillä, jotta julkisuudessa ei synny vääristynyttä kuvaa jakeluinfran rakentumisesta AFIR-asetuksen vahvistuttua.

Lisäksi on muistettava, että riittävän jakeluinfran rakentaminen on vähintään vuosikymmenen kestävä urakka, joten tarvittavia toimenpiteitä on tarkasteltava jatkuvasti ja tarpeen mukaan vauhditettava kehitystä, mikäli riittävän kattava jakeluinfra ei markkinaehtoisesti rakennu. Samanaikaisesti tulee muistaa, että fossiililjyypohjaisten polttoaineiden jakeluverkosto on rakentunut yli vuosisadan aikana ja sen käytöstä luopuminen tulee olemaan pitkäjänteisyyttä, ennakoitavuutta ja määrätietoisuutta edellyttävä prosessi.

Energiateollisuus ry on keskustellut latausinfraan rakentamisesta sähkön jakelu- ja kantaverkkoyhtiöiden kanssa. Keskustelujen perusteella, tarvittavan latausinfraan rakentaminen TEN-T ydin- ja kattavan verkon varrelle on sähkönjakeluverkon puolesta tehtävissä. Toisaalta joissakin paikoissa voi olla tarpeen vahvistaa sähkön jakeluverkkoa odotettua nopeammalla aikataululla, mikä tuo merkittävää hitausmomenttia, muun muassa lukuisista lupamenettelyistä johtuen. Energiateollisuus ry:n organisoima Lupatyöryhmä kertoo mielellään latausinfraan rakentamista mahdollisesti hidastavista lupamenettelyistä ja tarvittaessa esittää ehdotuksia niiden nopeuttamiseksi.

Liikenteen päästövähennyksiä tarkasteltaessa, on luonnollisesti selvää, että paras vaihtoehto olisi toteuttaa mahdollisimman laaja liikenteen päästökauppa, jolloin voitaisiin välttyä teknologiavalinnoilta. Tämä on kuitenkin osoittautunut hyvin haastavaksi, muun muassa hinnoittelun epävarmuuden, ja erityisesti sen kuluttajiin osumisen vuoksi. Asia on syytä tiedostaa, sillä usein EU:n päätöksentekoa harhaanjohtavasti syytetään "voittajateknologian valitsemisesta". Kun päästökaupan sulkee pois ja käy huolellisesti läpi eri vaihtoehdot liikenteen päästövähennyksissä etenemiselle, päätyy väistämättä siihen epätäydelliseen lopputulemaan, että joudutaan tekemään teknologiavalintoja. Tämä on keskeistä muistaa liikenteen toimenpiteitä arvioidessa.

¹ Determining the environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through LCA: https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020_study_main_report_en.pdf

Lopuksi

Jakeluinfraohjelmassa mainituista toimenpiteistä hyvin suuri painoarvo on annettava luvituksen nopeuttamiselle. Tämä koskee erityisesti liikenteen sähköistymistä, sillä kun latauskenttien sähköteho kasvaa megawattiluokkaan, muuttuu riittävän tehokkaiden sähköliittymien saaminen monta kertaluokkaa haastavammaksi. Kyse on ennen kaikkea ajasta, miten kauan sähköliittymää joudutaan lupamenettelyiden vuoksi odottamaan. Erityisesti raskaan liikenteen sähköistyminen voi joissakin paikoissa pysähtyä jopa vuosiksi, jos riittävän kattavaa latausinfraa ei saada rakennettua ajallaan.

Metaanin ja muiden puhtaiden kaasujen liikennekäytössä Suomessa on saatu lupaava alku kaluston, infran ja vähäpäästöisen tuotannon osalta. Suomen tulee jatkaa aktiivista vaikuttamista puhtaiden kaasuaajoneuvojen puolesta, jotta EU-sääntely ei aiheuta esteitä biokaasun liikennekäytön kehittymiselle.

Muutama vedyn jakeluasemia toteuttava yritys on aloittanut toimintansa Suomessa. Ajoneuvoja ei käytännössä vielä ole. Vetyliikenteen kehityksen mittakaava ja aikataulu on tällä hetkellä epäselvä.

Energiateollisuus ry osallistuu mielellään liikenteen vähähiilisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfran tarvearvioihin ja suunnitelmien laatimiseen, jotta käyttövoimamurros etenisi ilmastotavoitteiden edellyttämään suuntaan.

Lisätietoja asiassa antavat asiantuntija Tuukka Heikkilä, 040 828 1570, tuukka.heikkila@energia.fi sekä asiantuntija Heikki Lindfors, 040 021 6797, heikki.lindfors@energia.fi