

Tuukka Heikkilä
6.9.2024

dnro VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma-luonnos

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

Johdanto

Energia-ala on sitoutunut toimimaan liikenteen päästövähennysten mahdollistajana. Kuten jakeluinfraohjelmasta, mutta myös ajoneuvovalmistajien suunnitelmista on tulkittavissa, erityisesti akkusähkö on osoittautunut keskeiseksi käyttövoimaksi tulevaisuuden puhtaassa tieliikenteessä.

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.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen mukaanotto päästökauppaan ohjanee kustannustehokkaasti päästöttömiin vaihtoehtoihin. Lyhyemmällä aikavälillä tarvitaan tavoitetta tukevia ja muutosta edistäviä politiikkatoimia. Näitä ovat huolehtiminen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran saatavuudesta, päästöttömien kulkuneuvojen valintaan kannustava taloudellinen ohjaus ja fossiilisista polttoaineista riippuvuuden vähentäminen jakeluvetoisilla.

Luonnos kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi

Jakeluinfraohjelmassa kerrotaan lähtökohdaksi se, että liikenteen jakeluinfran tulisi mahdollisimman pitkälti rakentua markkinalähtöisesti. Toisaalta jakeluinfraohjelmassa todetaan myös, että varhaisessa vaiheessa infran tukeminen on tarpeen, kehityksen nopeuttamiseksi. Nämä ovat hyviä lähtökohtia ohjelmalle.

On kuitenkin 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 fossiiliöljypohjaisten polttoaineiden jakeluverkosto on rakentunut yli vuosisadan aikana ja sen käytöstä luopuminen tulee olemaan pitkäjänteisyyttä, ennakoitavuutta ja määrätietoisuutta edellyttävä prosessi.

Kappaleessa 2.2.1 on todettu, että sähkökuorma-autojen tavoitetta nostettiin perusennusteesta. Tavoitteen nosto on perusteltu ja olemme kappaleen tekstin kanssa samaa mieltä raskaan sähköisen liikenteen suuresta potentiaalista. Samanaikaisesti on selvää, että raskaan liikenteen latausinfra edellyttää sähköverkolta paljon. Vaikka Suomessa on maailmanlaajuisesti verrattuna hyvin vahvat sähköverkot, on regulaatiolla mahdollista hidastaa tai nopeuttaa latausinfran kehitystä. Sähköverkoja koskevat valvontamallin muutokset ovat yksi keskeinen sähköverkkoinvestointeja hidastava tekijä, kun taas lupaprosessien sujuvoittaminen toteutuessaan nopeuttaa kehitystä.

Kappaleessa 2.4.1 on nostettu esille metaanikäyttöisten ajoneuvojen etuja, joista yksi selkein on teknologian välitön saatavuus. Myös vähäpäästöisen metaanin tarjonta on monipuolistumassa, kun bio-kaasun oheen on suunnitteilla myös synteettisen metaanin tuotantoa. Metaanin käyttöä kaavaillaan erityisesti kaikista raskaimpaan pitkien matkojen kuljetuskalustoon, sekä epäsäännöllisiin ja/tai suurta tehoa vaativiin tarpeisiin. Jakeluinfraohjelma tunnistaa hyvin metaanin potentiaalin raskaassa liikenteessä.

Kappaleessa 2.6 on esitetty lukuisia toimenpiteitä, joiden perimmäisenä tavoitteena tulisi olla liikenteen päästövähennykset. Tämän soisi näkyvän vahvemmin, jotta toimenpiteissä ei vaadittaisi uusiutuvuutta, vaan vähähiilisyyttä. Uusiutuvien energianlähteiden lisäksi ydinvoima tulee olemaan tärkeä osa Suomen fossiilittoman energian tuotantoa myös tulevaisuudessa. Ydinvoimasähköstä valmistetut

vähähiiliset polttoaineet tulee huomioida tieliikenteessä RFNBO-polttoaineiden rinnalla sekä kansallisesti että EU-lainsäädännössä. Kappaleen 2.6 toimenpiteet itsessään ovat kannatettavia.

Kappaleessa 2.7 kerrotaan sähköajoneuvojen latausinfra tuomista sähkön varastointi- ja joustomahdollisuuksista. Kappaleessa on tunnistettu hyvin teknologian nykytilanne, mutta toisaalta myös suomalaisten toimijoiden edelläkävijyyden tuoma potentiaali. On ehdottoman tärkeää, että tästä edelläkävijyydestä pidetään kiinni. Sähköajoneuvojen älykäs ja kaksisuuntainen lataus ovat luontainen laajennus voimakkaaseen kasvuun lähteneelle sähkövarastoliiketoiminnalle.

Korostamme, että sähkövarastolla puskuroitu latauskenttä voi olla palvelutasoltaan myös korkeampi, vaikka sen sähköliittymä olisi latauskentän antotehoa pienempi. Esimerkiksi sähkökatkon tapauksessa sähkövarasto voi mahdollistaa lataustoiminnan jatkumisen. Lisäksi sähkövarasto voi olla tukena mahdolliselle huoltovarmuustoiminnalle, mikäli latauskenttää joudutaan operoimaan varavoimakoneilla. Tällöin latauskentän sähkövarastosta voi olla laajempaa yhteiskunnallista, mutta ei-markkinaehtoista hyötyä. Sähkövarastojen käyttöön kannustamiseen on siis monia syitä, ei pelkästään normaalitilanteen toiminnan kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Lopuksi

Jakeluinfraohjelmassa mainituista toimenpiteistä hyvin suuri painoarvo on annettava lupaprosessien nopeuttamiselle. Tämä koskee erityisesti tie- ja meriliikenteen sähköistymistä, sillä kun sähköteho kasvaa megawattien tai jopa kymmenien megawattien luokkaan, muuttuu riittävän tehokkaiden sähköliittymien saaminen monta kertaluokkaa haastavammaksi. Kyse on ennen kaikkea ajasta, miten kauan sähköliittymää joudutaan muun muassa lupamenettelyiden vuoksi odottamaan.

Samanaikaisesti EU-tasolla on voimakas tahtotila mahdollistaa sähköverkkoihin tehtävät ennakoivat investoinnit (anticipatory investments). Suomen on tärkeää kulkea tämän tahtotilan mukana, eikä sitä vastaan esimerkiksi rajoittamalla sähköverkkojen investointeja. Erityisesti raskaan liikenteen sähköistytminen 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, infra ja vähäpäästöisen tuotannon osalta. Suomen tulee jatkaa aktiivista vaikuttamista puhtaiden kaasuaajoneuvojen puolesta, jotta EU-sääntely ei aiheuta esteitä biokaasun tai synteettisen metaanin liikennekäytön kehittymiselle. Toistaiseksi synteettinen metaani on ainoa RFNBO-polttoaine, jolla on sekä jakelu että käyttö jo olemassa.

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

Energiatoteellisuus ry osallistuu mielellään liikenteen vähähiilisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfra arviointityöhön 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