Liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintasuunnitelma

Saara Jääskeläinen

Liikenne- ja viestintäministeriö

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Jakeluinfradirektiivi (2014/94/EC)

- Direktiivi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (jakeluinfradirektiivi) tuli voimaan lokakuussa 2014.

- Direktiivi asetti jäsenmaille velvoitteen laatia marraskuuhun 2016 mennessä **kansallinen toimintasuunnitelma** liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi.

- Suunnitelmien tuli sisältää riittävä määrä sähköautojen latauspisteitä sekä paineistetun maakaasun (CNG) jakeluverkko 2020 mennessä erityisesti tiheästi asutuilla alueilla, sekä mahdollisuus liikennöidä unioninlaajuisesti 2025 alkaen TEN-T ydinverkolla edellä mainituilla polttoaineilla sekä nesteytetyllä maakaasulla (LNG) meriliikenteessä ja raskaassa maantieliikenteessä. Vety oli jäsenmaiden ohjelmissa vapaaehtoinen.

- Direktiivissä on ilmaistu myös suuntaa-antavat tavoitetasot jakeluverkon kattavuudelle.
  - Sähkölatauspisteitä tulee vuonna 2020 olla minimissään 1/10 ennakoidusta autojen määrästä
  - LNG:n jakeluasemien etäisyyden tulee olla 400 km ja CNG:n 150 km.

Kansallinen jakeluinfrasuunnitelma

- Suomen kansallinen jakeluinfrasuunnitelma valmistui marraskuussa 2016 http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79530/Raportit%20ja%20selvitykset%204-2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Suunnitelma hyväksyttiin VN istunnossa helmikuussa 2017 ja toimitettiin tämän jälkeen komissiolle
- Suunnitelma pitää sisällään muun muassa tavoitteet vaihtoehtoisten käyttövoimien automäärille ja jakeluverkoille vuoteen 2020/2030 saakka sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteisiin pääsemiseksi

Autotavoitteet kansallisessa ohjelmassa

- Tavoitteena on, että kaikki vuonna 2030 rekisteröidyt uudet autot olisivat jonkin vaihtoehtoisen polttoaineen tai käyttövoiman käyttöön soveltuvia (ladattavia hybridi- tai täyssähköautoja, kaasuautoja, vetyautoja tai korkeille biopolttoainepitoisuuksille tyyppihyväksyttyjä bensiini- ja dieselautoja).

Vaihtoehtoisten käyttövoimien kanssa yhteensopivien autojen osuus uusista myytävistä autoista vuosina 2020-2030; tavoite

Vaihtoehtoisten käyttövoimien kanssa yhteensopivat autot*	Osuus uusista myytävistä autoista, %		
	2020	2025	2030
Henkilöautot	20	50	100
Pakettiautot	20	50	100
Kuorma-autot**	40	60	100
Linja-autot**	40	60	100

***Sähkö-, vety- ja kaasuautot sekä autot, jotka voivat hyödyntää nestemäisiä biopolttoaineita myös korkeina pitoisuuksina (vrt. esim. nykyiset bensiiniautot, jotka eivät nykystandardien mukaan voi käyttää biopolttoaineita tällä hetkellä yli 10:tä tilavuusprosenttia) (uusiutuvaa dieseliä voi käyttää aina 100 % asti henkilöautoissa, jotka on tyyppihyväksytty tällaiselle polttoaineelle) (syksyllä 2016 tällaisia ei vielä ollut Suomessa saatavilla)**

****Lukuihin on laskettu mukaan myös kuorma- ja linja-autot, jotka tyyppihyväksynnässä on hyväksytty korkeille, jopa 100 prosenttisille biopolttoainepitoisuuksille. Näitä on Suomen kuorma-autoista ja linja-autoista jo tällä hetkellä noin 30 %.**

Autojen lukumäärät vuosina 2020-2030; tavoite

Vaihtoehtoisten käyttövoimien kanssa yhteensopivat autot	Automäärät, kpl		
	2020	**2025**	**2030**
Henkilöautot			
Vaihtoehtoiset käyttövoimat yhteensä	60 000	300 000	750 000
- josta sähköautot vähintään	20 000 (vrt. VTT:n ennuste: 18 402)	100 000 (vrt. VTT:n ennuste: 58 439)	250 000 (vrt. VTT:n ennuste: 120 017)
- josta kaasuautot vähintään	5000 (vrt. VTT:n ennuste: 3621)	15 000 (vrt. VTT:n ennuste: 7373)	25 000 (vrt. VTT:n ennuste: 13 105)

Jakeluinfratavoitteet

- Tavoitteena on, että Suomeen rakennettaisiin vuosiin 2020/2030 mennessä jakeluinfradirektiivin suosituksia vastaava jakeluverkko sekä liikennesähkölle,-kaasulle että -vedylle. Myös erillistä jakelua vaativien biopolttoaineiden jakeluinfra laajenisi. Uudet jakeluasemat ja latauspisteet rakennetaan pääosin markkinaehtoisesti.

- Sähkön osalta Suomen kansallisena tavoitteena on vähintään 2000 julkista latauspistettä vuoteen 2020 mennessä. Näistä noin 200 tulisi olla pikalatauspisteitä. Vuoden 2030 tavoitteena on vähintään 25 000 julkista latauspistettä.

- Maa- ja biokaasun (CNG, CBG) osalta tavoitteena on, että tankkausasemia olisi suurimmilla kaupunkiseuduilla sekä kaikkien pääväylien varsilla yhteensä noin 50 kappaletta vuonna 2020.

- Myös merenkulun ja lentoliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infralle on suunnitelmassa asetettu tavoitteet.

- Suunnitelma sisältää myös vedyn, jonka huomioiminen suunnitelmissa on jakeluinfradirektiviin mukaan vapaaehtoista.

EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintasuunnitelma

- *Kohti liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden laajempaa käyttöä – Vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintasuunnitelma”* COM(2017) 652 final

- Pohjautuu komission tekemään jäsenmaiden kansallisten jakeluverkkosuunnitelmien arviointiin
  - Vain 8 jäsenmaan (Suomi, Itävalta, Belgia, Ranska, Saksa, Italia, Alankomaat ja Iso-Britannia) suunnitelma täytti täysin direktiivin suunnitelmille asettamat vaatimukset.

- Arvioinnin pohjalta komissio on koostanut EU-tason toimenpidesuunnitelman liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ottamiseksi käyttöön koko Euroopan laajuisesti.

Suunnitelman sisältö

- Suunnitelma sisältää 6 eri kohtaa:
  1. Jäsenmaiden suunnitelmien toteuttaminen ja täytäntöönpano;
  2. Investointien tukeminen;
  3. Kaupunkialueiden toimenpiteiden mahdollistaminen;
  4. Kuluttajiin vaikuttaminen;
  5. Sähköautojen integrointi sähköjärjestelmään ja
  6. Muut toimet

Jatkotoimenpiteet Suomessa

- Jakeluinfrasuunnitelman toimeenpano Suomessa on aloitettu osana kansallisen energia- ja ilmastostrategian ja Kaisun toimeenpanoa.
  - Jakeluinfratuet 4,5 M€/v. vuosina 2018-2021, täyssähköautojen hankintatuki ja konversiotuet 6 M€/v. vuosina 2018-2021 jne.
- Kaikki EU-suunnitelmassa ehdotetut toimenpidekokonaisuudet ovat relevantteja myös Suomessa.
- Erityistä huomiota Suomessa on jatkossa kiinnitettävä toimenpiteisiin, joilla voidaan lisätä vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta autokannassa.
- Lisäksi Suomessa tulisi huolehtia siitä, että osa suunnitelmassa linjatusta, taloudellisesta lisätuesta saataisiin tänne (koko tuki jopa 800 M€; toinen CEF-haku 350 M€ + käyttämättömien NER300-rahojen hyödyntäminen vaihtoehtoisten käyttövoimien infraan).