AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Talousvaliokunta

Asia: U 53/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

21.10.2021

Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan sääntelyn muutoksesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston kirjelmästä, joka koskee vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan asetusta, joka korvaisi aiemman direktiivitasoisen sääntelyn.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevien säännösten uudistamisen tavoitteena on helpottaa vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen lataamista ja tankkaamista. Uudistus tukee erityisesti latausverkoston laajentamista, sillä ajoneuvokannan sähköistymiselle on asetettu aiempaa selvästi nopeammat tavoitteet.

Lataus- ja jakeluinfrastruktuuria koskevat tavoitteet ovat osin kunnianhimoisia, mutta kaikilta osin esimerkiksi tieverkkoon sidotut tavoitteet eivät ole Suomen olosuhteiden ja liikenneverkkoluokittelun kannalta riittäviä. On tärkeää, että julkisen lataus- ja jakeluinfran tukea voidaan mitoittaa ja kohdentaa siten, että jakeluinfra kehittyy myös käyttövoimamurroksen alkuvuosina, jolloin autojen määrä on liian pieni lataus- ja jakeluinfran markkinaehtoiseen kysyntään.

Latausinfrastruktuurin tulisi kehittyä siten, että se tukee autokannan käyttövoimamurrosta

Tieliikenteen infrastruktuurivaatimukset koskevat sähkön latausinfrastruktuuria henkilö- ja pakettiautoille ja raskaille ajoneuvoille sekä vedyn ja nesteytetyn maakaasun (LNG) jakelua. Jäsenvaltion tulee varmistaa, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kanssa siten, että julkista latausta on tarjolla 1 kilowatti jokaista rekisteröityä täyssähköautoa kohden sekä 0,66 kW jokaista rekisteröityä lataushybridiä kohden.

Komissio ehdottaa asetusluonnoksessaan latausverkostolle ja vedyn jakeluasemille aikaisemmasta poiketen myös tieverkkoon sidottuja määrällisiä tavoitteita. Vuoden 2025 loppuun mennessä EU:n päätieverkon (TEN-T) ns. ydinverkolla tulisi olla vähintään 60 kilometrin välein henkilö- ja pakettiautoille soveltuvia latausasemia, jotka täyttävät vähimmäistehovaatimukset. Tavoite ulottuu hieman laajemmalle TEN-T ns. kattavalle tieverkolle vuoden 2030 loppuun mennessä.

Suomen kannalta tieverkon latausasemia koskevat tavoitteet ovat hyvin maltillisia, sillä TEN-T-ydinverkkoon kuuluu vain kaksi valtatietä ja TEN-T:n kattava verkkokin sisältää vain osan valtatieverkosta. Suomessa henkilö- ja pakettiautojen latausinfratavoite tulisi kansallisesti laajentaa kattamaan koko

valta- ja kantatieverkko vuoteen 2030 mennessä, jolloin autokannassa arvioidaan olevan jo 600 000–700 000 ladattavaa autoa.

Tällä hetkellä ladattavien autojen kanta kasvaa huomattavasti nopeammin kuin julkisten latauspisteiden verkosto. Kotilatausmahdollisuuksien puuttuminen ja epäluottamus julkisen latausverkoston kattavuuteen ovat tärkeimpiä ladattavan auton hankinnan esteitä auton korkeamman hankintahinnan lisäksi. Julkisen latausverkoston merkitys kasvaa erityisesti tilanteissa, joissa ladattavalla autolla on tarve ajaa toistuvasti pitkiä matkoja. Kotilatauspisteiden ja työpaikkojen latauspisteverkon kehittymistä tulisi nopeuttaa ja pikalatauspisteiden verkon tulisi olla vähintään samaa suuruusluokkaa kuin nykyisen huoltoasemaverkoston, jotta ladattava auto voisi korvata polttomoottoriauton myös usein toistuvassa pitkämatkaisessa ajossa.

Sähköautoille asetettujen latausinfravaatimusten tulisi olla linjassa valmistajille esitettyjen erittäin kunnianhimoisten hiilidioksidipäästöraja-arvojen kanssa. Komission asetus valmistajien hiilidioksidiraja-arvoista edellyttää markkinoille saatettavien uusien henkilö- ja pakettiautojen nopeaa sähköistymistä. Jo vuonna 2030 noin puolet uusista autoista tulisi esitetyn raja-arvoasetuksen mukaisesti olemaan ladattavia ja vuonna 2035 ei olisi mahdollista tuottaa enää muita kuin nollapäästöisiä henkilö- ja pakettiautoja. Tämä tarkoittaa, että käytännössä vuoden 2035 jälkeen jokaisella uutta autoa ostavalla tulisi olla auton latausmahdollisuus kotona ja tärkeimmissä asiointikohteissa. Latausvalmiudet eivät todennäköisesti kehity riittävällä nopeudella ilman merkittävää tukea taloyhtiöiden, työpaikkakiinteistöjen ja jakeluvarikkojen latausinfraan.

Euroopan autonvalmistajien yhdistyksen ACEAn arvion mukaan komission esittämät tavoitteelliset luvut ovat liian maltillisia suhteessa päästöjen vähentämistä ja autojen päästöraja-arvoja koskeviin tavoitteisiin. Komission aiemman arvion mukaan vuonna 2030 julkisia latauspisteitä tarvittaisiin EU:ssa vähintään 6 miljoonaa, eli lähes kaksinkertainen määrä nyt esitettyihin tavoitteisiin nähden.

Lisäksi tavoitteena on lisätä latauksen hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja sujuvuutta. Tämä on erittäin toivottavaa, sillä käyttäjätutkimusten perusteella latauksen hinnoittelusta julkisissa latauspisteissä on usein vaikeaselkoista ja hintavertailujen tekeminen on vaikeaa.

Raskaan kaluston sähköistyminen on hidasta

Raskaalle liikenteelle soveltuva vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema tulee komission esityksen mukaan olla vuoden loppuun 2025 mennessä TEN-T ydinverkolla 60 kilometrin välimatkoin ja vuoden 2030 loppuun mennessä TEN-T kattavan verkon tieverkolla 100 kilometrin välimatkoin. Raskaan kaluston latauspisteitä on lisäksi rakennettava raskaan kaluston taukopaikoille sekä kaupunkiseutujen terminaaleihin ja raskaan liikenteen solmupisteisiin. Kuorma-autojen LNG-tankkausinfrastruktuuria tulisi täydentää jo vuoteen 2025 mennessä.

Koska vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävät ajoneuvot ovat vielä toistaiseksi kalliita ja lataus- ja jakeluinfra on suppea, kriittisen ajoneuvomäärän saamiseksi kuorma-autokantaan tulisi myös ajoneuvohankintoja tukea teknologian murrosvuosina.

Kuorma-autojen sähköistyminen on selvästi hitaampaa kuin henkilö- ja pakettiautokannan. Raskaimmalla kuorma-autokalustolla vety on todennäköinen käyttövoimavaihtoehto jo tällä vuosikymmenellä. Sen sijaan jakelukuorma-autoissa akkusähkö yleistyy jo kuluvalla vuosikymmenellä. Raskaalle kalustolle soveltuvia ja ammattiliikenteelle suunnattuja kevyen kaluston latauspisteitä, joita esimerkiksi taksit ja jakelupakettiautot voisivat hyödyntää, tulisi toteuttaa erityisesti kaupunkiseuduille,

joissa sähkökäyttöiset taksit ja jakelu- ja keräilyliikenteen autot yleistyvät nopeasti. Laajamittainen yleistyminen edellyttää riittävän tiheää ammattiliikenteelle suunnattua pikalatausverkkoa, jossa reitin varrella lataaminen on nopeaa ja sujuvaa.

Vedyn jakeluinfra on edellytys polttokennoautojen yleistymiselle

Vedyn jakeluasemia tulisi komission esityksen mukaisesti olla ydinverkolla olla vuoteen 2030 mennessä vähintään 150 kilometrin välein ja vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on oltava vähintään yksi vetytankkausasema.

Tällä hetkellä polttokennoteknologia ja vedyn hyödyntäminen muodossa tai toisessa näyttää todennäköiseltä kehityssuunnalta raskaan liikenteen sähköistämisessä. Vedyn jakeluverkoston laajentamiseen on tärkeää varautua jo tällä vuosikymmenellä, sillä on todennäköistä, että polttokenno nousee akkusähkön rinnalla vallitsevaksi teknologiaksi 2030-luvulla. Vedyn ennakoidaan yleistyvän kuorma-autokalustossa jo 2020-luvun loppuvuosina, sillä akkusähkön käyttö edellyttäisi raskaimmissa kuorma-autoluokissa akustolta suurta kapasiteettia, jotta ajoneuvon toimintamatka voisi maantieajossa olla riittävä.

Valtakunnallinen jakeluasemaverkko on edellytys vedyn yleistymiselle liikennekäytössä. Puuttuva jakeluinfrastruktuuri estäisi vedyn liikennekäytön yleistymisen. Jakeluinfrastruktuurin tulisi kehittyä etupainotteisesti, jotta yritykset ja kotitaloudet voisivat sitoutua vetyajoneuvojen hankintaan. Alkuvaiheessa kehitys ei ole markkinaehtoista, vaan riskinä on, että puuttuva vedyn jakeluinfra hidastaa vetyautojen yleistymistä.

Raskaan liikenteen muuttaminen hiilineutraaliksi on huomattavasti haastavampaa kuin muiden energiaa käyttävän sektorien. EU:n vetystrategiassa vedyn hyödyntämiselle raskaassa liikenteessä on kohdennettu odotuksia jo 2020-luvulle. Vedyn jakeluinfran suunnittelussa on perusteltua alkuvaiheessa hakea toimialojen välistä synergiaa. Satamien jakeluasemat voivat palvella meriliikenteen lisäksi kuorma-autoliikenteen tarpeita. Vastaavalla tavalla esimerkiksi LNG:n jakeluverkkoa on voitu laajentaa satamakaupunkeihin, joiden LNG-terminaaleihin tuodaan teollisuuden ja alusten käyttämää kaasua.

Suomen ei tästä syystä tulisi esittää joustomenettelyjä asetusluonnoksessa esitettyihin suhteellisen maltillisiin vedyn jakeluasematavoitteisiin. Mikäli vetyjakeluinfran rakentamisesta vetäydytään, se antaisi vahvan kielteisen signaalin vedyn tuotantoa ja arvoketjua valmisteleville toimialoille sekä vetyautoja harkitseville yrityksille. Vedyn jakeluinfran suunnittelussa tulisi pyrkiä jakeluverkkoon, joka palvelisi alkuvaiheessa sekä liikenteen että teollisuuden tarpeita. Tärkeimpiä jakeluasemien sijoittumispaikkoja ovat logistiset solmupisteet.

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus