Tuukka Heikkilä
10.10.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Viitteet:
VNS 4/2022 vp Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035
VNS 6/2022 vp Valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Valtioneuvoston selonteot:
Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035
Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

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

Johdanto

Energia-ala on sitoutunut toimimaan liikenteen päästövähennysten mahdollistajana. Kuten molemmista selonteoista on tulkittavissa, erityisesti akkusähkö on osoittautunut keskeiseksi käyttövoimaksi tulevaisuuden puhtaassa tieliikenteessä. EU:n komissiolle tehdyn selvityksen[1] perusteella akkusähkö on todettu energiatehokkuuden, kasvihuonekaasupäästöjen ja ympäristövaikutusten puolesta parhaaksi vaihtoehdoksi.

Tämä lopputulema on ratkaiseva syy siihen, miksi akkusähkö on ensisijainen vaihtoehto puhtaista käyttövoimista puhuttaessa, vaikka samalla on selvää, että akkusähkö ei vielä nykytilanteessa sovellu kaikkiin liikenteen tarpeisiin. Näin ollen kehitystyötä on syytä jatkaa laajasti eri vähähiilisten vaihtoehtojen suhteen.

VNS 4/2022 Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma

Liikenteen osalta suunnitelma nojaa Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan, joka antaa hyvät edellytykset tieliikenteen päästöjen vähentämiseen. Tiekartan arvioita lukiessa on syytä muistaa, että ennusteita sähköautojen määrästä on korjattu jatkuvasti ylöspäin. On odotettavissa, että tämä trendi jatkuu. Toisaalta kansallisilla toimenpiteillä on EU:n sisämarkkinoilla rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa tieliikenteen sähköistymiseen.

Juuri nyt on perusteltua siirtää määräaikaisten tukien painopiste raskaammalle liikenteelle, niin kaluston hankintaan kuin latausinfrankin rakentamiseen. Tällä nopeutetaan alkuvaiheessa olevaa kehitystä, kuten tehtiin henkilöautojenkin kohdalla. Suomella on merkittävästi latausinfraan liittyvää teollisuutta, jonka nopea kasvu osaltaan alleviivaa infran merkitystä kansantaloudelle. Luonnollisesti pitkällä aikavälillä hankintatukia ei tarvita, sillä sähkö tulee ennen pitkää olemaan tieliikenteen merkittävin käyttövoima ja latausinfrakin rakentuu lopulta markkinaehtoisesti.

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

[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

Eri käyttövoimia tarkasteltaessa on muistettava, että akkusähkön laajamittaiseen yleistymiseen liittyy väistämättä lukuisia riskejä arvoketjun eri osissa. Kaivosmineraalien saatavuudesta saattaa tulla keskeisin liikenteen sähköistymistä hidastava haaste. Mutta toisin kuin usein väitetään, tämä haaste on sellaisenaan olemassa myös vedyn liikennekäytölle ja pienemmässä määrin kaikille muillekin käyttövoimille. Asia on todettavissa aiemmin viitatusta EU:n komissiolle tehdystä selvityksestä.

Ottaen huomioon edellä mainitun lisäksi, että eri käyttövoimien kehittäminen ja pilottihankkeiden rahoittaminen on suhteellisen edullista, olisi järjenvastaista lopettaa niiden kehitystyö nyt. Vaikka akkusähkö onkin lupaavin tieliikenteen käyttövoima, on jo pelkästään riskien hajauttamisen kannalta perusteltua jatkaa myös muiden vaihtoehtojen kehitystyötä. Esimerkki lupaavasta vaihtoehtoisesta käyttövoimasta on synteettinen metaani, jota kehitetään liikenteen tarpeisiin, mutta joka kaupallistuessaan auttaa myös lukuisissa teollisuuden kohteiden päästövähennyksissä sekä huoltovarmuuden parantamisessa.

On selvää, että paras vaihtoehto olisi toteuttaa mahdollisimman laaja liikenteen päästökauppa, jolloin voitaisiin välttyä teknologiavalinnoilta. Tämä on kuitenkin osoittautunut mahdottomaksi, 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.

VNS 6/2022 Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa kerrotaan asiantuntevasti EU:ssa tehtävistä toimenpiteistä liikenteen päästövähennysten toteuttamiseksi. Lisäksi erityisesti osio kestävien kulku- ja kuljetusmuotojen edistämisestä on hyvä kuvaus edelläkävijämaissa tapahtuvista suuntauksista. Olennaista on ymmärtää, että vaikka Suomi on harvaan asuttu maa, on suuri osa autoliikenteestä korvattavissa muilla vaihtoehdoilla. Tämä toteutuessaan vaikuttaa suotuisasti niiden ajotarpeiden sujuvuuteen, missä autolle ei ole vaihtoehtoa.

Kohdassa 2.2 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.

Lopuksi

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

Lisätietoja asiassa antaa asiantuntija Tuukka Heikkilä, 040 828 1570, tuukka.heikkila@energia.fi