



28.2.2023

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Kansallinen jakeluinfraohjelma vuoteen 2035, luonnos 7.2.2023

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän laatimassa ohjelmassa arvioidaan sähköä, metaania ja vetyä käyttävien ajoneuvojen yleistymistä rinnakkain jakeluinfran kehittämistarpeen kanssa sekä EU-velvoitteiden ja kansallisten ilmastotavoitteiden näkökulmista. Työryhmä on eritellyt tarvittavat toimenpiteet, joita ovat yleisesti tuet, EU-tuet ja -ohjelmat, verokannusteet, suunnittelu, säädäntö ja viestintä. Työryhmä on analysoinut myös käytettävyyteen, maksujärjestelmiin, pilotointiin ja kehitystyöhön liittyviä muita toimenpiteitä.

Työryhmän arvion mukaan latausinfra kehittyä markkinaehtoisesti sähköiselle henkilö- ja pakettiautoliikenteelle todennäköisesti vuoteen 2030 saakka. Sen sijaan sähköisen raskaan liikenteen, harvaan asuttujen seutujen sekä TEN-verkkojen ulkopuolisen tieverkon latausinfrale tarvitaan julkista tukea ja muita keinoja.

Raskaan liikenteen latausinfra on tehty perusteellinen selvitys, jossa on huomioitu oleelliset näkökulmat kuten akkujen kapasiteetti, ajo- ja lepoaikasäännökset, yhteys taukopaikkoihin, liikenneasemiin ja rekka-parkkeihin sekä sähköverkkojen ominaisuudet. Selvityksessä esitetään, miten julkiset latauskentät voisivat sijaita vuoteen 2030 mennessä.

Ohjelman jatkotyöksi jää, miten ratkaistaan EU-vaatimusten edellyttämät sähköisen raskaan liikenteen latauskenttien sekä vetyajoneuvojen tankkausasemien investoinnit. Näihin ei raportin mukaan olisi markkinaehtoisia edellytyksiä vuoteen 2030 mennessä. Latauskenttäinvestoinnit olisivat noin 30 M€ ja vedyn tankkausasemat 21–90 M€ (neuvottelut EU:ssa kesken). Avoimeksi jää myös, miten kansallisten tavoitteiden mukaiset nesteytetyn metaanin tankkausasemat investoitaisiin (100 M€ 2030 mennessä). Julkisen tuen tarve voi hyvin ylittää ohjelmassa mainitut 35–50 % tuki-intensiteetit.

EK pitää tehtyä ohjelmaa erittäin hyvänä ja informatiivisena. Liikenteen vihreä siirtymä etenee jo vahvasti ja markkinaehtoisesti sähköisessä henkilö- ja pakettiautoliikenteessä. Muilta osin tarvitaan valtion vahvaa roolia, jotta lataus- ja tankkausinfra kehittyisi tavoiteaikataulussa.

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo

28.2.2023

Ohjelmatyötä tulisi jatkaa investointisuunnitelmalla, jossa valtio luo lisä-edellytyksiä osittain markkinaehtoisille investoinneille yhdessä yritysten kanssa, ja ottaa vastuun investoinneista, joille markkinaehtoisia edellytyksiä ei ole. Investointisuunnittelun tulisi myös sisällyttää lataus- ja tankkausinfran käytön aikaisen kannattavuuden arviointi ja sen myötä vastuunjako operoinnin ja ylläpidon järjestämisestä.

Kunnioittavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja