

Asia: VN/31178/2023

## **Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

Ohjelmassa kuvataan hyvin ja monipuolisesti tieliikenteen jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä. Ohjelmasta käy ilmi se, että raskaan kaluston jakeluinfran markkinalähtöisen kehittymisen edellytykset ovat vielä heikot, sillä ajoneuvoja on vasta vähän liikenteessä, kun taas henkilö- ja pakettiautojen lataukseen sopivien yleisesti saatavilla olevien eli julkisten latauspisteiden määrä on kasvanut Suomessa ripeää tahtia. Raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen yleistymistä hidastaa niiden korkeahko hinta, mutta erityisesti puutteet vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kattavuudessa.

Tieliikenteen puhtaassa siirtymässä erityisesti raskaan liikenteen toimiin tarvitaan valtion ohjausta ja taloudellista tukea markkinaehtoisen toiminnan vauhdittamiseksi. Palta toteaa, että vuosina 2027–2030 tulee valtiolle kertymään tieliikenteen päästökauppatuloja arviolta noin 290–350 M€/v. Näiden varojen ohjaamisesta tieliikenteen puhtaan siirtymän edistämiseen tarvitaan selkeä päätös hallitukselta.

#### **Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet on tieliikenteen osalta kuvattu hyvin. Toimenpiteissä korostuu tarpeet raskaan liikenteessä, jossa puhdas siirtymä henkilöliikennettä haastavampaa.

Tästä syystä tieliikenteen ”Toimenpide T1 (sähkö, vety, metaani): Ohjataan käytettävissä olevaa kansallista infrastruktuurin rakentamistukea raskaan liikenteen yleisesti saatavilla oleville latauspisteille ja vedyn tankkausasemille jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämiseksi.” on hyvä ja tärkeä toimenpidelinjaus.

#### **Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

Ohjelmassa kuvataan hyvin ja monipuolisesti rautatieliikenteen puhdasta siirtymää.

## **Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet on rautatieliikenteen osalta kuvattu hyvin.

Palta katsoo, että vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuria perustettaessa tai laajennettaessa on järkevää lähteä liikkeelle kaikkein energiatehokkaimpien käyttövoimien edistämisestä, eli rataverkon sähköistystä tulee jatkaa. Tällä hetkellä Suomen rataverkostosta on sähköistetty noin 60 % ja tavoitteena tulee olla sähköistää Suomen rataverkko mahdollisimman laajasti. Rataverkon sähköistyksen jatkaminen ei edellytä valtiolta investointeja kokonaan uuteen, koko rataverkon kattavaan jakeluverkostoon tai liikenteen harjoittajilta uudentyyppiseen, korkeaa investointitasoa edellyttävään kalustoon.

## **Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

Ohjelmassa kuvataan hyvin ja monipuolisesti lentoliikenteen puhdasta siirtymää niin maasähkön kuin uusien käyttövoimienkin näkökulmasta.

Uudet käyttövoimat ovat keskeisessä asemassa lentoliikenteen puhtaalle siirtymälle. Erityisen tärkeitä ovat kestävät lentopolttoaineet (SAF), sillä niiden arvioidaan tyypillisesti olevan kaikkein merkittävin yksittäinen päästövähennyskeino. Tämä olisi hyvä tuoda ohjelmassa esille vielä selkeämmin. Pidemmällä aikavälillä kasvaa myös vetykäyttöisten lentokoneiden merkitys.

Vetyä tarvitaan jo lyhyemmällä aikavälillä synteettisten kestävien lentopolttoaineiden valmistuksessa, ja tämän tulisi näkyä vahvemmin Suomen vetykeskustelussa. Laajalti tunnettu vedyn käyttötarkoitusten priorisointilistaus, Michael Liebreichin kehittämä Hydrogen Ladder, luokittelee suihkulentokoneet toiseksi korkeimmalle B-tasolle asteikolla A-G. Tämä on erittäin korkea luokitus, sillä ylimmällä A-tasolla on lähinnä sellaisia teollisuusprosesseja, joissa vetyä ei käytännössä ole korvattavissa.

## **Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Ohjelmaluonnoksen vetyä koskevat toimenpiteet tulisi laajentaa kattamaan (tai eksplisiittisesti mainita kattavan) myös vedyn käyttö synteettisten kestävien lentopolttoaineiden valmistamisessa, sillä näillä on suuri päästövähennyspotentialiaali jo lyhyemmällä aikavälillä. Tällaisia toimia ovat L3 (vedyn tuotantoa ja käyttöä edistävät politiikkatoimet) ja L7 (vetyinfra). Lisäksi on tarpeen pyrkiä löytämään myös muita mahdollisia toimia kestävien lentopolttoaineiden edistämiseksi.

Palta toivoo kunnianhimoisempaa muotoilua toimenpiteeseen L2 (lentoliikenteeltä kerättävien päästöoikeuksien huutokauppatulojen käyttäminen alan puhtaan siirtymän edistämiseksi). Mahdollisuuksien arvioimisen sijasta ohjelmassa tulisi linjata, että näin tullaan tekemään.

## **Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

-

## **Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Palta toivoo kunnianhimoisempaa muotoilua toimenpiteeseen V4 (meriliikenteeltä kerättävien päästöoikeuksien huutokauppatulojen käyttäminen alan puhtaan siirtymän edistämiseksi). Mahdollisuuksien arvioimisen sijasta ohjelmassa tulisi linjata, että näin tullaan tekemään.

## **Muita huomioita ohjelmasta:**

Paltan poliittisille päättäjille suunnattu viesti jakeluinfraohjelmaan liittyen on se, että hallituksen tulee pikaisesti käynnistää valmistelu, jossa luodaan menettelyt liikenteeltä kerättyjen päästökauppatulojen kohdentamisesta liikenteen ilmastokustannusten alentamiseen, kilpailukyvyn parantamiseen ja puhtaan siirtymän edistämiseen kussakin liikennemuodossa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan panostaminen on päästökauppatulojen käyttöön hyvin soveltuva toimenpide.

Rauhamäki Tatu  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.

Laitinen Petri  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.