



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Norjan liikenneministeriö

Pohjoismaiden neuvoston sihteeristö
Ved Stranden 18
PB 3043, DK-1021, København
Tanska

Viitteenne

Viitteemme

Päivämäärä

17/415-

03.05.2017

Vastaus kirjalliseen kysymykseen E4/2017

Pohjoismaiden hallitusten vastaus kirjalliseen kysymykseen latausasemien verkoston laajentamisesta ja yhteispohjoismaisen standardin kehittämisestä

Tämä on Suomen, Islannin, Ruotsin, Tanskan ja Norjan hallitusten vastaus Pohjoismaiden neuvoston jäsenten Hanna Kososen (kesk) ja Irene Johansenin (A) kirjalliseen kysymykseen.

Terveisin

Ketil Solvik-Olsen

Vastaus Pohjoismaiden neuvoston jäsenten, Hanna Kososen (kesk) ja Irene Johansenin (A), esittämään kysymykseen latausasemien verkoston laajentamisesta ja yhteispohjoismaisen standardin kehittamisestä

Kysymys:

Liikenteen osuus kasvihuonepäästöistä Pohjoismaissa on noin 30 prosenttia. Tärkeä osa vuonna 2015 solmitun Pariisin-sopimuksen seurantatyötä ovat toimet tämän sektorin päästöjen pienentämiseksi. Päästöttömien autojen tuotannon ja käytön edistäminen ovat toimia, joihin Pohjoismaat voivat antaa yhteisen panoksensa. Lähtökohdat päästöttömien autojen käytölle ovat erilaiset eri Pohjoismaissa, mutta on tärkeää, että autonomistajat voivat olla varmoja siitä, että heillä on Pohjoismaissa käytettävissä tankkausasemia. Näin edistetään päästötöntä henkilöliikennettä Pohjoismaissa ja vaikutetaan siten myönteisesti ympäristöön ja ilmastoon sekä poistetaan yksi rajaeste.

Edellä esitetyn perusteella kysymme Pohjoismaiden neuvoston Kestävä kehitys Pohjolassa - valiokunnan puolesta Pohjoismaiden hallituksilta seuraavaa:

- Millaisia suunnitelmia Pohjoismaiden hallituksilla on rakentaa maa- ja meriliikenteelle (lautoille) latausasemia, joilla tähdätään päästöttömään teknologiaan, ja aikovatko hallitukset vauhdittaa niiden rakentamista asettamalla yhteisen tavoiteajankohdan, johon mennessä Pohjoismaissa tulee olla tarpeeksi kattava latausasemien verkosto?*
- Ovatko Pohjoismaat koordinoineet teknisiä standardeja, tukijärjestelmiä ja logistiikkaa koskevia suunnitelmiaan?*
- Näkevätkö hallitukset saavutettavan etua siitä, että käytössä olisi yhteispohjoismainen standardi esimerkiksi sähköautojen, -bussien ja -lauttojen lataukselle, ja jos vastaus on myönteinen, onko yhteispohjoismaisen standardin kehittäminen suunnitteilla?*

Pohjoismaiden hallitukset ilmoittavat:

Suomen, Islannin, Ruotsin, Tanskan ja Norjan hallitukset ovat antaneet seuraavat vastaukset Pohjoismaiden neuvoston jäsenten, Hanna Kosonen (kesk) ja Irene Johansen (A), kirjalliseen kysymykseen E4/2017.

Aluksi haluamme korostaa, että olemme Pohjoismaiden neuvoston Kestävä Pohjola - valiokunnan kanssa yksimielisiä siitä, että Pohjoismaat voivat yhdessä vaikuttaa liikennesektorin vihreään muutokseen erilaisin toimin. Liikkuminen rajojen yli päästöttömillä ajoneuvoilla on ajankohtaista sekä yksityisautoilun että varsinkin tavara- ja raskaan liikenteen ympäristöystävällisemmän teknologian kannalta.

Pohjoismaiden liikenne- ja ympäristöministerit pitävät kestävästä liikennestä erittäin tärkeänä teemana. Suomen liikenneministerin johdolla järjestettiin Helsingissä 8. maaliskuuta ministerikokous, jossa keskusteltiin siitä, miten voimme yhdessä vaikuttaa liikennepäästöjen vähentämiseksi. Maat arvioivat parhaillaan, mitkä vihreän muutoksen osa-alueet sopisivat parhaiten pohjoismaiseen liikennealan yhteistyöhön. Kokouksen aiheita olivat muun muassa Pohjoismaiden tämänhetkiset toimet ja tavoitteet, julkiset hankinnat ja biopolttoaineet.

Ministerineuvoston puheenjohtajamaa Norja on nostanut yhteispohjoismaiset toimenpiteet liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi yhdeksi monista tärkeistä aiheista ympäristöasiain ministerineuvostossa. Helsingin ministerikokouksen jälkeen aiheen käsittelyä

jatketaan pohjoismaisissa ympäristöministerien kokouksissa tämän vuoden touko- ja marraskuussa.

Vastaukset kysymyksiin:

Kysymys:

- Millaisia suunnitelmia Pohjoismaiden hallituksilla on rakentaa maa- ja meriliikenteelle (lautoille) latausasemia, joilla tähdätään päästöttömään teknologiaan, ja aikovatko hallitukset vauhdittaa niiden rakentamista asettamalla yhteisen tavoiteajankohdan, johon mennessä Pohjoismaissa tulee olla tarpeeksi kattava latausasemien verkosto?

Vastaus:

Pohjoismaat pyrkivät edistämään päästötöntä teknologiaa kunkin maan edellytysten mukaan. Liikennesektorin päästöjen vähennyksiä on tarkasteltava teknologiasta riippumattomasta näkökulmasta. Päästöttömyysratkaisujen infrastruktuurin luomisesta ja toiminnasta tulee pitkällä aikavälillä muodostua kaupallista toimintaa, mutta erilaisia valtion tukitoimia voidaan käyttää ennen kuin markkinat ovat tarpeeksi kypsät. On tärkeää, että otetaan käyttöön ohjauskeinoja, joiden avulla mahdollistetaan alan kaupallisten aloitteiden kilpailukykyisyys. Päästöttömien ajoneuvojen latausasemien tarve riippuu muun muassa ajoneuvoteknologian kehityksestä, maantieteestä ja ilmastosta. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista asettaa latausasemien määrää koskevia tavoitteita.

Tilannekatsaus ja esimerkkejä eri Pohjoismaiden suunnitelmista

Suomi

Suomessa liikennesektori aiheuttaa noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä, minkä vuoksi sillä on keskeinen asema päästövähennyksien saavuttamisessa. Koko liikennejärjestelmästä tehdään pitkällä aikavälillä erittäin vähäpäästöinen. Suomen energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen päästöjä vähennetään noin 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästövähennystoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin.

Suomen energia- ja ilmastostrategian tavoitteen mukaisesti Suomessa tulee vuonna 2030 olla yhteensä vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa. Jotta tavoitteeseen päästäisiin, on erittäin tärkeää, että huolehditaan toimivan sähköautojen latausverkon rakentamisesta. Valtion konkreettisia toimia toimivan infrastruktuurin luomiseksi ovat valtakunnallinen infrastruktuurisuunnitelma sekä latausasemien investointiohjelma. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että latausinfrastruktuuri olisi älykäs eikä aiheuttaisi merkittävää tarvetta lisätä sähköntuotantokapasiteettia. Tämä on mahdollista, mikäli sähköautojen lataaminen koordinoidaan ajallisesti siten, että se ajoitetaan pääsääntöisesti sähkönkulutuksen hiljaisimpiin aikoihin (lataus öisin). Tulevaisuudessa akkujen latausajankohtaa voi älykkään latauksen avulla säädellä ja siten tuoda merkittävän kysyntäjoustokohteen sähkömarkkinoille.

Jakeluinfradirektiivin eli vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan direktiivin (2014/94/EU) mukaisesti Suomi on ottanut käyttöön kansallisen toimintaohjelman vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin laajentamiseksi. Suomen latausinfrastruktuuria koskeva tavoite on ainakin 2 000 latausaseman rakentaminen yleiseen käyttöön vuoteen 2020 mennessä. Vuoteen 2030 mennessä yleiseen käyttöön tarkoitettuja latausasemia tulisi olla vähintään 25 000. Kaikkien Suomessa olevien yleisten latausasemien tulee noudattaa direktiivin 2014/94/EU liitteessä II lueteltuja vaatimuksia. Tavallisten

latausasemien kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että niissä on vähintään standardissa EN 62196-2 kuvaillut pistokytkimet tai vaihtosähköpistokytkimet ja standardissa EN 62196-3 kuvaillut Combo 2 -tyyppiä olevat pikalatauspistokytkimet. Lisäksi tavoitteena on saada kaikkiin satamiin maasähkölaitteet vuoteen 2030 mennessä.

Sähköautojen vaatima latauspisteverkko rakennetaan Suomessa pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Jotta tavoitteeseen päästäisiin, työ- ja elinkeinoministeriö on päättänyt investointiohjelmasta 30.2.2017. Ministeriö tukee latausasemien investointeja vuosina 2017 - 2019 yhteensä 4,9 miljoonalla eurolla.

Liikennepäästöjen vähennystoimista järjestettiin pohjoismainen ministerikokous 8. maaliskuuta. Kokouksessa tunnistettiin yhteisiä päästövähennystavoitteita sekä osa-alueita, joilla Pohjoismaat voisivat tehdä yhteistyötä tavoitteiden saavuttamiseksi. Kokouksessa keskusteltiin myös latausinfrastruktuuria koskevista asioista. Kokoukseen osallistuivat liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner, Ruotsin liikenne- ja energiaministeri Ibrahim Baylan, Norjan liikenneministeri Ketil Solvik-Olsen sekä varakansliapäällikkö Dorte Nøhr Andersen Tanskan energia- ja ilmastoministeriöstä. Tarkoituksena on kevään aikana jatkaa sopivien yhteistyömuotojen selvittämistä.

Suomi pitää pohjoismaista yhteistyötä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi erittäin tärkeänä. Tällä hetkellä EU-tason standardeja pidetään riittävinä, mutta samanaikaisesti on otettava huomioon, että teknologian kehitys tällä alalla on nopeaa, ja tulevaisuudessa voi olla tarkoituksenmukaista ryhtyä EU-tasoa järeämpiin pohjoismaisiin toimenpiteisiin.

Islanti

Islannin valtio tukee kuntia ja yrittäjiä sähköautojen latausasemien rakentamisessa energiarahaston kautta. Hallituksen energiapolitiikkaan kuuluu vahvistaa siirtymäkaudella merikuljetusten infrastruktuuria satamissa ja uusiutuvien polttoaineiden kehittämistä.

Islanti on osallistunut erityisesti EU:ssa teknisten standardien koordinoituihin, mukaan lukien jakeluinfradirektiivin 94/2014 seuranta. Lisäksi Islanti osallistuu EU:n MOVE-STF-asiantuntijaryhmään liikenteen vaihtoehtoisista energiaratkaisuista. Teknisten standardien kohdalla pidämme tärkeänä, että koko Euroopassa noudatetaan EU:n standardeja. On suuri taloudellinen etu ja ympäristöetu, että maiden välillä liikennöivien sähköalustojen, -alusten ja -bussien latausasemilla on yhteinen standardi. Sähköautojen latauksen standardisointimahdollisuudesta käydään kansainvälistä keskustelua. Pohjoismaille sähköalusten lataus on kuitenkin tärkeää, koska Pohjoismaat ovat sähköalusten kehittämistyön kärkimaita ja näin ollen hyvässä asemassa satamien latausasemien standardin kehittämisessä.

Ruotsi

Hallituksen tavoitteena on, että Ruotsista tulee maailman ensimmäinen fossiiliton hyvinvointivaltio. Kaikkien politiikan alojen on oltava mukana, jotta suuriin haasteisiin pystytään vastaamaan. Liikenteen ympäristövaikutuksia ja päästöjä on vähennettävä voimakkaasti, jotta Ruotsi saavuttaa ympäristö- ja ilmastotavoitteensa sekä Pariisin sopimuksen velvoittamat kansainväliset sitoumukset. Hallitus antoi valtiopäiville ehdotuksen ilmastopoliittiseksi viitekehykseksi, jossa ehdotetaan, että kotimaan liikennepäästöjä (lukuun ottamatta sisämaan lentoja, jotka kuuluvat EU:n päästökauppajärjestelmään) tulee vähentää ainakin 70 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2010.

Ehdotus sisämaan liikenteen päästötavoitteeksi edellyttää hyvin voimakasta suunnanmuutosta verrattuna tähänastiseen kehitykseen. Samalla ajoneuvojen ja polttoaineiden nopean teknisen kehityksen tulee jatkua, jotta fossiilisten polttoaineiden käyttö liikenteessä voidaan korvata ja saavuttaa tavoitteet. Sen lisäksi että ajoneuvoihin ja polttoaineisiin kiinnitetään huomiota, on myös keskityttävä entistä enemmän matkustustottumusten muuttamiseen sekä tehostettava ja optimoitava liikennevälineiden ja nykyisen infrastruktuurin käyttöä.

Ruotsissa on otettu käyttöön monia kansallisia ohjausvälineitä, joilla pyritään vähentämään liikenteen ilmastovaikutuksia. Kyse on sekä yleisistä ohjausvälineistä, kuten hiilidioksidiverosta, että erityisemmistä, joilla pyritään edistämään uuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologian käyttöönottoa.

Tärkeitä kannustimia päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistämiseksi ovat olleet hankintatuki (nk. *supermiljöbilspremie*) ja sähköautojen alennettu luontoisetuarvo. Vuosina 2014 ja 2015 ladattavien autojen määrä kaksinkertaistui ja jotakuinkin sama vauhti jatkui vuonna 2016. Maaliskuussa 2017 Ruotsissa oli noin 31 500 ladattavaa ajoneuvoa, joista noin kaksi kolmasosaa oli ladattavia hybridisähköautoja (PHEV) ja kolmasosa täyssähköautoja (EV).

Ruotsin latausinfrastruktuuri laajenee niin ikään, muun muassa hallitusohjelmaan kuuluvan paikallisille ilmastoinvestoinneille myönnettävän taloudellisen tuen avulla, nk. *klimatklivet* (ilmastoharppaus). Tukijärjestelmän käynnistyttyä vuonna 2015 tukea on myönnetty yli kuudelle tuhannelle uudelle latauspisteelle, joita rakennetaan koko maahan, jotta kaikkiin lääneihin saadaan hyvät edellytykset sähköisille kulkuneuvoille. Valtiopäivät hyväksyi vuonna 2016 hallituksen ehdotuksen, jonka mukaan paikallisille ilmastoinvestoinneille myönnettävää taloudellista *klimatklivet*-tukea vahvistetaan lisävaroin ja että järjestelmää jatketaan vuoteen 2020.

Tanska

Tanskan hallituksen pitkän aikavälin tavoitteena on, että Tanska vähäpäästöisenä yhteiskuntana on vuonna 2050 riippumaton fossiilisista polttoaineista. Tämä koskee kaikkia sektoreita, muun muassa liikennealaa. Liikennesektorin muutos vie aikaa, muun muassa sen vuoksi, että ajoneuvokanta vaihtuu sitä mukaa kun vanhat autot korvautuvat uusilla. Jotta Tanskassa säilyisi hyvän liikkuvuuden mahdollistava liikennejärjestelmä samanaikaisesti kun yhteiskunta pyrkii saavuttamaan ilmasto- ja energiapolitiikan tavoitteet, ajoneuvojen energiankulutusta on jatkuvasti mukautettava. Tässä yhteydessä vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintakehykset ja saatavuus ovat tärkeässä asemassa.

Tanskaan on jo perustettu sähköautojen latausverkko, jonka kattavuus on noin yksi latauspiste viittä sähköautoa kohti (syyskuu 2016). Valtaosa latauspisteistä on yleisessä käytössä. Lisää latauspisteitä rakennetaan vuonna 2017 muun muassa yleisten teiden varteen julkisina hankintoina.

Sähköautojen latauspisteitä on ensisijaisesti rakennettu markkinaehtoisesti ja vaihtoehtoisten polttoaineiden latausinfrastruktuurin kehittämisen markkinaehtoisuuden jatkamista pidetään tärkeänä. Valtion kannustimia käytetään vain rajoitetusti. Latausinfrastruktuurin laajentamisen odotetaan myös tulevaisuudessa seuraavan sähköautojen myynnin kehitystä.

Tanskan hallitus on huhtikuussa 2017 solminut uuden sopimuksen vuodelta 2015 peräisin olevan sähköautosopimuksen muuttamiseksi. Se koskee vuosimallia 2015 olevien ja sitä uudempien sähköautojen ja polttokennoautojen verotusehtoja. Tanskassa annetaan verohelpotuksia sähkö- ja vetyautojen käyttönotolle, jotta voidaan varmistaa sähkö- ja vetyautojen yleistyminen. Lisäksi perustetaan pienehkö tukierä polttokennoautoille vuosille 2017 ja 2018. Tukea voi käyttää esimerkiksi polttokennoautojen latausinfrastruktuurin laajentamiseen.

Norja

Norjassa on tällä hetkellä 8 978 latauspistettä (2 052 latausasemaa), joista useimmat ovat yleisessä käytössä ja julkisin varoin rakennettuja. Vuonna 2016 kaikkiaan 40 % uusista henkilöautoista oli sähkö-, vety- tai hybridautoja. Tällä hetkellä Norjan teillä on 100 000 sähköistä kulkuneuvoa, minkä lisäksi teillä kulkee lähes vastaava määrä hybridautoja ja ladattavia hybridisähköautoja.

Norjassa on otettu käyttöön useita eri ohjausvälineitä, joilla pyritään edistämään liikennesektorin päästötöntä teknologiaa, muun muassa hankintaetuja, käyttöetuja ja tukea latausasemien perustamiseen, uuden kulkuneuvoteknologian kehittämiseen sekä elinkeinoelämän tarkoituksiin käytettävien päästöttömien kulkuneuvojen hankintaan. Vuonna 2016 Enova tuki sekä maantie- että meriliikennettä koskevia hankkeita 830 miljoonalla kruunulla. Enova on laatinut oman sähköautojen pikalatausstrategian Norjan suurimpien liikennekäytävien varrelle.

Kysymys:

- Ovatko Pohjoismaat koordinoineet teknisiä standardeja, tukijärjestelmiä ja logistiikkaa koskevia suunnitelmiaan?

Vastaus:

Liikenteen vaihtoehtoisia energiamuotoja koskevan infrastruktuurin teknisiä standardeja, tukijärjestelmiä ja logistiikkaa koskeva yhteistyö kehitetään suurelta osin EU-tasolla. EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva direktiivi (2014/94/EU) on esimerkiksi perustana sille, että tiettyjä EU- ja kansainvälisiä standardeja käytetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin rakentamisessa. Pohjoismaiden viranomaisten on jatkuvasti seurattava, miten olemassa olevia ratkaisuja otetaan käyttöön ja miten ne toimivat käytännössä, sekä tehdä tarpeen mukaan yhteistyöaloitteita.

Kysymys:

- Näkevätkö hallitukset saavutettavan etua siitä, että käytössä olisi yhteispohjoismainen standardi esimerkiksi sähköautojen, -bussien ja -lauttojen lataukselle, ja jos vastaus on myönteinen, onko yhteispohjoismaisen standardin kehittäminen suunnitteilla?

Vastaus:

On tärkeää laatia yhteisiä kulkuneuvojen ja laivojen latausstandardeja (mukaan lukien maasähkö). Se antaa sekä käyttäjille että tuottajille turvallisuutta ja ennakoitavuutta. On myös tärkeää, että mahdollisimman monet maat ja toimijat ottavat kyseiset standardit käyttöön. Siksi standardeja tulisi mieluiten laatia eurooppalaisissa tai kansainvälisissä standardisoiemisjärjestöissä. Aiemmin mainitun EU-direktiivin täytäntöönpanolla on keskeinen

asema luotaessa yhteisiä standardeja liikennealan vaihtoehtoisten energiamuotojen lataus- ja tankkausasemille.