

Asia: VN/14010/2024

Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Pyydämme lausunnoissa näkemystä erityisesti siihen, miten käytettävissä oleva tukimäärä tulisi jakaa eri hankkeita (kattavan verkon latauskentät, ydinverkon latauskentät sekä vetytankkausasemat) varten, jotta parhaiten saavutettaisiin AFIR-asetuksen tavoitteet ja toisaalta saataisiin vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntymään raskaassa liikenteessä. Vuodelle 2024 on käytettävissä yhteensä 10 miljoonaa euroa.

Plugin Finland Oy:n lausunto

Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Plugit Finland Oy kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä infratukea koskevan asetuksen muuttamisesta.

Tuen kohdistuminen

Pidämme erityisen hyvänä, että tuki kohdistetaan raskaan sähköisen liikenteen latauskenttien rakentamiseen juuri nyt luoden edellytyksiä puhtaammalle hyötyliikenteelle. Latausinfra on välttämätön osa raskaan liikenteen energiahuoltoa etenkin uusien eurooppalaisten CO₂-päästönormien mukaisille sähköisille ajoneuvoille.

Raskas sähköinen liikenne on logistiikka- tai henkilökuljetusliiketoimintaa, joka toimii asiakkaidensa kuljetustarpeiden ehdoilla ja avoimessa kaupallisessa kilpailussa. Liikenneinvestointien investoinnit pohjaavat pitkälti kuljetustarpeeseen ja talouskysymyksiin. Koska logistiikkaliiketoiminta on pitkälle etabloitunutta, reitti- sekä aikataulusidonnaista, tulee myös raskaamman liikenteen energiahuolto

sovittaa maantieteellisesti palvelemaan mahdollisimman hyvin nykyistä ja suunniteltua tarvetta. Latausenergiaa ja latauspalveluita tulee olla tarjolla TEN-T ydin- ja kattavan verkon lisäksi myös logistiikan toiminnan kannalta tärkeissä solmukohtissa kuten satamissa ja terminaaleissa.

5§ Tuettavat hankkeet

Ehdotamme latauskenttää koskevan kokonaisantotehovaatimuksen poistamista ja latauspistekohtaisen antotehovaatimuksen tarkentamista vastaamaan paremmin asiakastarvetta ja alentamaan investointikynnystä. AFIR:n latauskenttiä koskevan kokonaisantotehovaatimus nostaisi erittäin merkittävästi investointikustannuksia suurjännitteisen verkkoliittymän ja siihen liittyvien vuosikustannusten vuoksi tehden pahimmassa tapauksessa koko investoinnin kannattamattomaksi.

Ehdotamme, yksittäisen latauspisteen antotehoa määriteltäväksi siten, että kustakin pisteestä on saatava vähintään 350kW antoteho 45 minuutin ajan riippumatta muista saman latauskentän latauspisteistä.

Kattavalle TEN-T-verkolle sijoittuvien latauskenttien latauspisteiden määrää ehdotamme tarkennettavaksi siten, että tukea voidaan myöntää latauskentälle, jossa on vähintään yksi latauspiste, jonka antoteho on vähintään 350kW.

Ehdotamme, että tukea voitaisiin myöntää myös hankkeille, jotka sijoittuvat kaupunkisolmukohtiin, terminaaleihin, logistiikkakeskuksiin ja satamiin sekä turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille toteutettaviin julkisesti saatavilla oleviin latauskenttiin.

7§ Tuen myöntämisen edellytykset

Pidämme hyvänä asetuksessa esitettyä 36 kk toteutusaikaa.

Ehdotamme tarkennettavaksi 2) kohtaa siten, että tuen myöntämisen edellytykset liittyvät raskaaseen liikenteeseen ja Energiaviraston tarjouskilpailuun seuraavasti:

- a) toista raskaalle liikenteelle tarkoitettua latauskenttää;
- b) aiemmassa Energiaviraston tarjouskilpailussa tuen saanutta investointihanketta, jota koskeva tukipäätös on voimassa;

9 § Tarjouskilpailu

Ehdotamme tarjouskilpailua tarkennettavaksi siten, että ryhmien 1-3 lisäksi tarjouksia olisi mahdollista antaa myös uudessa ryhmässä 4), jossa kilpailutettaisiin kaupunkisolmukohtiin,

terminaaleihin, logistiikkakeskuksiin ja satamiin sekä turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille toteutettavat julkisesti saatavilla olevat latauskenttätarjoukset.

12§ tarjousten vertailu

Ehdotamme tarjousten vertailua tapahtuvaksi perustuen latauspistekohtaisiin kustannuksiin käyttäen vertailulukuna arvoa 0,5. Tämä tarjousten vertailutapa mahdollistaisi myös tarjoukset, joissa toteutettaisiin useampia kuin kaksi tai yksi latauspistettä. Vertailumenetelmä huomioisi todennäköisesti myös paremmin erilaiset tekniset ratkaisut, joilla vaadittava latauspistekohtainen teho voidaan saavuttaa ja jättäisi siten paremmin tilaa myös innovaatioille.

14 § Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset

Ehdotamme latauskentän investointihankkeen tuen osuuden korottamista 60%:iin hyväksyttävistä kustannuksista.

Ehdotamme hyväksyttäviin kustannuksiin sisällytettäväksi myös sähkövarastoihin liittyvät kustannukset. Sähkövarastot tarjoavat erinomaisen joustomahdollisuuden sähköverkkoliittymäkustannusten optimoimiseksi sekä latauspistekohtaisen antotehovaatimusten täyttämiseksi. Myös oman laitevalmistuksen kustannukset tulisi voida hyväksyä.

18§ Tuen saajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

Ehdotamme hankkeiden toteutumisen ja tukimäärärahojen käytön varmistamiseksi menettelyä, jossa tuensaajan tulee antaa määräajan kuluessa pätevä ilmoitus hankkeen käynnistymisestä. Tällaiseen ilmoitukseen voisi sisältyä esimerkiksi ilmoitus sitovasta maanvuokrasopimuksesta, liittymäsopimuksesta tai vastaava osoitus hankkeen toteutuksesta.

Aaltonen Topi
Plugit Finland Oy