

Asia: VN/17669/2021

Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausuntopyyntö Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun, ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025

Yhteinen Toimialaliitto ry tukee sähköisen liikenteen infrastruktuurin kehittämistä ja samalla esittää pohdittavaksi, onko tuen kokonaismäärän taso esitettynä riittävä siihen, että muna-kana-ongelman yli päästäisiin mahdollisimman pian. Päästöttömät ajoneuvot tulevat käyttöön vain, jos niiden lataus/tankkaus on sujuvaa ja varmaa.

Panostus kannattaa tehdä markkinaehtoisesti siellä, missä käyttöönotto on ripeintä ja missä on jo olemassa valmista infrastruktuuria. On kannatettavaa, että julkista infrastruktuuritukea voidaan hakea vain suuritehoisiin latauspisteisiin ottaen huomioon suuritehoisten latauspisteiden investoinnin vaatimat korkeat kustannukset. Yrityksen maksettavaksi jäävä osuus investoinnissa on suuri. Esimerkiksi suurteholatauspisteiden asentamisen kustannukset voivat olla yli 100 000 euroa, jos rakennukseen pitää tehdä uutta kaapelointia ja sähköremontteja. Tätä osuutta on järkevä kohtuullistaa tuen avulla.

Tässä yhteydessä on syytä huomioida myös AFIR-ehdotuksessa olevat vaatimukset latauspisteiden teholta. Asetusehdotuksessa edellytetään, että TEN- T ydinverkon varrella olevalla latauskentällä on oltava vähintään yksi piste, jonka teho on 150 kW vuoteen 2025 mennessä ja vähintään kaksi pistettä, jonka joiden teho on 150 kW vuoteen 2030 mennessä. Samat vaatimuksen koskevat kattavaa verkon varrella olevia latausasemia vuoteen 2030 ja 2035 mennessä. Sinänsä näitä kriteereitä tulee pohtia, mikä on Suomelle järkevä toimintatapa ja markkinaehtoisuudelle tulee antaa sijansa.

Kun Suomessa on harvemmassa liikennepalvelupisteitä, niin mahdollisuus perustaa latauspiste myös hotellin, muun majoitusliikkeen tai palveluyrityksen yhteyteen on kannatettavaa. Tuella on perusteita, kun yritys tarjoaa palvelujaan yleisölle, palvelut ja latausasema ovat kaikkien kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on kuitenkin tukien käytön estävä toimenpide, kun huoltoasemille kaavaillaan velvoitetta investoida latausinfraan. Pakottava lainsäädäntö ei kannatettava vaan tuemme markkinaehtoisuutta. Huomioitava on myös, että liikenneasemat ovat jo sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevan sääntelyn piirissä kuten muutkin toimialat (Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä).

Raskaan liikenteen osalta tulisi Suomessa edistää ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen liittyviä EU:n palvelutason määrittämiä taukopaikkoja, joita ei siis vielä ole olemassa. Näitä tulisi olla logistiikan solmukohtien lähellä ja keskeisten liikenneväylien varrella. Tavarakuljetuksissa halutaan lataukseen hyödyntää lepoaikojen lisäksi myös lastaus- ja purkuaikoja.

Kaasun käytön osalta keskeistä on ulottaa jakeluverkkoa keskeisille liikenneväylille alueille, jossa jakelua ei vielä ole. Kaasun käytön osalta huomautamme tässä yhteydessä myös havainnon, että valtio-omisteinen ja omistajaohjauksen piirissä oleva kaasuyhtiö sitoo LBG:n hinnan dieselin keskihintaan, joten aina kun dieselin hinta nousee, niin myös biokaasun hinta nousee. Jos haluamme toteuttaa käyttövoimassa transformaatiota kaasun käyttöön, niin hintasuhteen tulisi voida myös muuttua päästöttömyyttä suosivaksi.

Kunnioitavasti,

Jouni Lind

Yhteinen Toimialaliitto ry

jouni.lind@ytl.fi

Lind Jouni
Yhteinen Toimialaliitto ry