

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

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Yleisesti pidämme hyvinä ehdotettuja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurintukia, joilla edistetään fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteita Suomen liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi.

Lausuntomme huomiot kohdistuvat lähinnä tavarankuljetusten kuorma-autoille ja pakettiautoille liittyvien sähkön latauspisteiden tukemiseen. Yhdymme siltä osin Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n yhteiseen lausuntoon, joka on kirjoitettuna alla.

Kuorma-autoille soveltuvien latauspisteiden tukeminen

Asetuksen 5§:ssä on määritelty tukiohjelman hakukohteet, joita on yhteensä viisi. Ensimmäisenä hakukohteena ovat suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeet.

Suuritehoisille latauspisteille on tarvetta henkilöautojen lisäksi paketti- ja kuorma-autoille, joiden latausinfra voi olla osin yhtenäinen henkilöautoille tarkoitetun latauspisteverkoston kanssa. Ladattavia kuorma-autoja on autokannassa vielä vähän, mutta lähivuosina niiden määrän ennakoitaan kasvavan huomattavasti erityisesti kaupunkiseutujen jakeluliikenteessä. Varsinkin alkuvaiheessa raskaan kaluston julkinen latausverkko voi nojautua pääosin yhteisiin latauspisteisiin henkilö- ja pakettiautojen kanssa. Tulevaisuudessa yksinomaan kuorma-autoille suunnattavien

latauspisteiden tulisi olla suuritehoisempia, jotta niillä voitaisiin vastata erityisesti nopeiden välilatausten tarpeisiin. On todennäköistä, että jo kuluvan tukikauden aikana syntyy investointimahdollisuuksia myös yksinomaan raskaalle kalustolle tarkoitetuille erittäin suuritehoisille (>350–600 kW) latauspisteille.

Asetusluonnoksen 5§:n 1. momentin mukaisesti latauspisteen tulisi soveltua sähkökäyttöisen henkilöauton lataamiseen. Koska kuorma-autoille ja osin myös pakettiautoille voi syntyä ammattiliikenteelle tarkoitettuja erillisiä latauspisteitä, esitämme, että 1. momentti muutettaisiin seuraavasti:

1) ajoneuvojen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy yksi tai useampi ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste, joka soveltuu sähkökäyttöisen henkilö-, paketti- tai kuorma-auton lataamiseen siten, että kunkin latauspisteen samanaikainen tasavirtalatausteho on yli 22 kilowattia

Ammattiliikenteelle suunnattavien latauspisteiden investointien tukeminen

Suurin osa sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen latauksista tapahtuu todennäköisimmin varikoilla ja terminaaleissa, jolloin auton toimintamatka otetaan huomioon reitin suunnittelussa ja kalustokierto suunnitellaan terminaalioperaatioihin sopivaksi. Raskaalle kalustolle soveltuvia julkisia tai puolijulkisia latauspisteitä tarvitaan riittävästi, jotta myös täydentävä satunnaisempi lataus olisi tarvittaessa mahdollista. Täydentävä julkinen ammattiliikenteelle suunnattu latausverkko lisää mahdollisuuksia kaluston joustavampaan käyttöön ja antaa mahdollisuuksia varautua esimerkiksi poikkeaviin tilanteisiin, jossa auton toimintamatka jäisikin ennakoitua pienemmäksi esimerkiksi sääolosuhteiden seurauksena. Tukea on perusteltua erityisesti sähköistymisen alkuvaiheessa suunnata raskaan kaluston terminaaleissa ja levähdysalueilla sijaitsevien latauspisteiden toteutukseen, jossa ne olisivat saman ajoneuvoryhmän käytettävissä, vaikka ne eivät olisikaan julkisesti kaikkien ajoneuvojen käytettävissä.

Myös varikoille ja terminaaleihin rakennettavat latauspisteet on joissakin tapauksissa avattavissa saman viiteryhmän ajoneuvoille, vaikka ne eivät täytäkään julkisen latauspisteen määritelmää. Suurtehoinen latauspiste sekä vedyn tai nesteytetyn metaanin esimerkiksi varikolla, terminaalissa tai satamassa sijaitseva tankkausasema olisi perusteltua sisällyttää tuen piiriin, sillä pikalataus tai tankkaustapahtuma kaasumaisella ja nestemäisellä polttoaineella on suhteellisen nopeaa ja varikkosijainnista huolimatta asema voisi palvella myös laajemmin raskasta sähkö-, vety- tai kaasukäyttöistä kalustoa.

Asetuksen 7 §:n mukaisesti tukikelpoisuus edellyttää, että latauspisteiden tulisi olla vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja. Asetusluonnoksen taustamuistiossa on tätä edellytystä tarkentaen todettu, että latauspiste voi olla suunnattu kaikille saman viiteryhmän käyttäjille tai kuluttajille. Jotta tukea

voitaisiin hakea myös ammattiliikenteelle suunnattavan erillisen latauspisteen tai vedyn ja kaasun tankkausaseman toteuttamiseen, esitämme, että 7§:n kolmannen momentin muotoiluun seuraavan tapaista muutosta.

Nykyinen muotoilu:

1) kaasun tai vedyn tankkausaste taikka ajoneuvojen suuritehoinen latausaste on vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä:

a) ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja; ja

b) kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkvoja;

Ehdotettu uusi muotoilu:

1) kaasun tai vedyn tankkausaste taikka ajoneuvojen suuritehoinen latausaste on vapaasti pisteen kohderyhmän ajoneuvoluokkaa tai viiteryhmää edustavien ajoneuvojen käytettävissä.

a) ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja ja

b) mahdollisuuksien mukaan kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkvoja;

Raskaalle kalustolle soveltuvien pisteiden suosiminen tarjousten vertailussa

Jotta latausinvestoinneissa voitaisiin soveltuvin osin toteuttaa monikäyttöisiä eri ajoneuvolajeille soveltuvia latauspisteitä, esitämme, että 12§:ään lisättäisiin erillinen kerroin investoinnin vertailuluvulle, jos kyseessä oleva investointi mahdollistaa vähintään yhden latauspisteen sijoittamisen siten, että se soveltuu myös kuorma-autoliikenteen käyttöön. Tällöin yksi tai useampi investointikohteen latauspisteistä olisi mitoitettu siten, että latauspisteelle mahtuu myös kuorma-auto ja piste on esimerkiksi läpi ajettavissa siten, että kuorma-auton on mahdollista ajaa latauspisteelle muuta liikennettä häiritsemättä. Koska väljemmän mitoituksen toteuttaminen lisää tyypillisesti jonkin verran investointikustannuksia, pisteytyksessä on perusteltua kannustaa myös kuorma-autoille soveltuvien latauspaikkojen toteutusta. Kuorma-autoliikenteelle soveltuvan latauspisteen toteuttamisen kerroin voisi olla esimerkiksi 0,8.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen

Toimitusjohtaja

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry