

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

Sähköinen liikenne ry:n lausunto luonnokseen valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025.

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Tässä lausunnossa keskitytään sähköisen liikenteen infrastruktuurin tuen osuuteen.

Panostukset latausinfraan välttämättömiä

Sähköautojen sujuva käyttö edellyttää latausverkoston kehittämistä autoilijoiden liikkumistarpeita vastaavasti. Teilläämme liikkuu jo 100 000 ladattavaa autoa eikä riittävän palvelutason ylläpitäminen ole mahdollista ilman investointeja latausinfraan. Tarkoituksenmukaisesti sijoitettu ja liikkumistarpeita vastaava latausinfra maksimoi päästöttömät kilometrit.

Painopiste teholatauksessa

Asetusehdotus huomioi tarkoituksenmukaisella tavalla kasvavan henkilöautoliikenteen sujuvuuden kannalta välttämättömät investoinnit teholatausverkkoon ja varmistaa myös kasvavan raskaamman liikenteen latauksen saatavuuden.

Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista edellyttää kuljetuspalvelujen ajoneuvohankintojen siirtymistä valtaosin puhtaampiin vaihtoehtoihin vuoteen 2030 mennessä. Linja-auto- ja muun raskaamman liikenteen sähköistyessä kasvaa myös latauspisteiden tarve vastaavasti. Latauspistetuki alentaa merkittävästi kestävään ja energiatehokkaaseen liikennöintiin siirtymisen kynnystä.

Tehopohjaiset tukiehdot tasaavat investointiriskiä ja mahdollistavat kasvun

Latausinfrainvestoinnin ja operoinnin taloudellisena perustana on latauspisteen käyttöaste, joka on sitä suurempi mitä paremmin latausinfra palvelee kasvavaa sähköistä liikennettä.

Latausinfrainvestointien kustannuksiin vaikuttavat merkittävimmin latauskentän kokonaisteho sekä yksittäisten latausasemien teho. Investointitarve ja vastaavasti investoijan kannettavaksi jäävä taloudellinen riski kasvaa merkittävästi tehon funktiona.

Latauspistetuen suuruuden tulee pääsääntöisesti olla riippuvainen latauspisteen tai latauskentän tehosta ja siten kohtuullistaa investoijan riskiä tulevaisuuspainotteisten ja merkittävän laajennusvaran sisältävien investointien osalta.

5§ Tuettavat hankkeet

”Infrastruktuuritukea voidaan myöntää:

1) ajoneuvojen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy yksi tai useampi ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste, joka soveltuu sähkökäyttöisen henkilöauton lataamiseen siten, että kunkin latauspisteen samanaikainen tasavirtalatausteho on yli 22 kilowattia;

2) paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy vähintään yksi sähkökäyttöisen, ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitetun linja-auton lataamiseen soveltuva latauspiste;”

Tuen kohdistaminen henkilöautojen julkisiin tehollatauspisteisiin sekä linja-autojen latauspisteisiin parantaa palveluastetta ja edistää sähköistyvää julkista linja-autoliikennettä.

Ehdotamme, että kohtaa 1) tarkennettavaksi siten, että tukea voitaisiin myöntää myös raskaamman kaluston lataukseen, jotta latauskentät ja -laitteet palvelisivat sekä henkilöautoilijoita että ammattiliikennettä.

6§ Ei merkittävää haittaa- periaatteen mukaisuuden osoittaminen

”Tuen hakijan on osoitettava, että hanke täyttää ei merkittävää haittaa –periaatteen vaatimukset.

Hanke ei saa aiheuttaa merkittävää haittaa perustuen kaksivaiheiseen arviointiin teknisistä ohjeista ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen soveltamiseksi elpymis- ja palautumistukivälinettä koskevan asetuksen mukaisesti annetun komission tiedonannon (2021/C 58/01), jäljempänä komission tekniset ohjeet, mukaisesti eikä myöskään sisältää tämän pykälän 3 momentissa säädetyn poissulkemislueuettelon mukaisia toimintoja.

Tukea ei voida myöntää:

- 1) fossiilisiin polttoaineisiin liittyviin toimintoihin;
- 2) Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän mukaisiin toimintoihin, joiden ennakoitut kasvihuonekaasupäästöt eivät merkittävästi alita asiaankuuluvia vertailuarvoja;
- 3) kaatopaikkoihin, jätteenpolttolaitoksiin ja mekaanisiin biologisiin käsittelylaitoksiin liittyviin toimintoihin; eikä
- 4) toimintoihin, joissa jätteen pitkäaikainen loppusijoitus voi aiheuttaa haittaa ympäristölle.

Sähköisen puhtaamman liikenteen hankkeet ovat Komission 12.2.2021 antaman elvytys- ja palautumisvälinettä koskevan teknisen ohjeistuksen C(2021)1054 final mukaisesti sellaisia, joita jäsenvaltioiden tulisi edistää ja joiden katsotaan olevan ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen mukaisia.

Komission tekninen ohjeistus puhtaampaa liikennettä ja kasvihuonekaasujen merkittävää vähentämistä edistävien lataushankkeiden osalta riittää käsityksemme mukaan osoittamaan, että lataushankkeet täyttävät elvytys- ja palautumisvälineen käytölle annetun ”ei merkittävää haittaa” ehdot, jolloin erillistä arviointia ei tarvittaisi etenkään silloin kun lataus toteutetaan tukeutuen olemassa olevaan sähköverkkoliitännään.

7§ Tuen myöntämisen edellytykset

”Infrastruktuurituen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:

1) kaasun tai vedyn tankkauspiste taikka ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste 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 ylläpitokatkoja;”

Ehdotamme tukiehtoja lievennettäväksi siten, että tukea voitaisiin myöntää sellaisille julkisille latauspisteille, jotka on tarkoitettu julkiseen lataukseen, mutta voivat olla auki vain osan vuorokautta.

”4) ajoneuvojen suuritehoisessa latauspisteessä:

a) on sekä ajoneuvon ja latauspisteen että latauspisteen ja latauspalveluntuottajan välillä tietoliikenneyhteys siten, että lataustapahtuman ajantasainen mittaus ja ohjaus sekä lataustehon säätö ylöspäin ja alaspäin kesken lataustapahtuman ilman latauksen keskeytymistä ovat mahdollisia;”

Asetusehdotus huomioi sähköjärjestelmämme ja latauspisteiden välttämättömän yhteen toimivuuden edellyttämällä älykästä latausta suuritehoisissa latauspisteissä.

Ehdotamme kuitenkin älykkään latauksen tukiehtoa (7 §, 4a)) tarkennettavaksi siten, että siinä esitetty ajantasaisuuden vaatimus poistetaan. Älykäs lataus on mahdollista toteuttaa reaaliaikaisena tai pidemmän aikavälin ohjauksena ja edistää siten latauspisteiden ja sähköverkon sekä vaihtelevasti käytettävissä olevan uusiutuvan sähköntuotannon yhteistoimintaa.

10§ Tuen kohdistaminen

”Valtion talousarvion mukaan käytettävissä olevasta määrärahasta kohdistetaan:

1) 5 000 000 euroa ryhmään 1 kuuluville hankkeille;

2) 3 300 000 euroa ryhmään 2 kuuluville hankkeille;”

Pidämme hyvänä määrärahojen kohdistamista erityisesti teholataukseen.

12§ Tarjousten vertailu

Pidämme tärkeänä alueellisen kattavuuden lisäämistä, mutta painotamme tarvelähtöistä latauspisterakentamista, joka vastaa parhaiten alueelliseen kysyntään ja edistää siten myös päästötöntä liikennettä.

Asetusehdotuksessa esitetään 12 § ryhmään 1 kuuluville hankkeille erityyppisiä vertailuluvun korjauskertoimia, joihin perustuen tukien jako hankkeiden kesken tapahtuisi.

Latausinfrainvestointien kustannuksiin vaikuttavat merkittävimmin latauskentän kokonaisteho sekä yksittäisten latausasemien teho. Investointitarve ja vastaavasti investoijan kannettavaksi jäävä taloudellinen riski kasvaa merkittävästi tehon funktiona.

Oikeudenmukainen ja latauksen palveluastetta myös pidemmällä aikavälillä lisäävä tuki perustuu vertailuluvun muodostamiseen latauskentän tai latausaseman tehon perusteella. Tämä lähestymistapa tukee myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran asetusehdotusta (AFIR), joka perustuu suuritehoisten latauskenttien kautta aikaansaatavaan latausvalmiuteen ja latauspalveluihin.

Ehdotamme 12 § ryhmän 1 kohtaa 1) eli TEN-T-ydinverkon läheisyyteen sijoitettavaa suuritehoista latauspistettä koskevaa ehtoa tarkennettavaksi siten, että vertailuluvun 0,7 saisivat vähintään 100kW teholatausasemat.

Tuen kohdistaminen suurempitehoisiin asemiin seuraisi johdonmukaisemmin AFI-asetusehdotuksen latauskentille (-pooleille) asetettuja kokonaistehovaatimuksia ja parantaisi palveluastetta sekä henkilöautojen että raskaamman liikenteen osalta. AFIR-ehdotuksen mukaan vuoden 2025 loppuun mennessä latauspoolin kokonaistehon tulee olla vähintään 300kW ja ainakin yhden latausaseman tulee kyetä syöttämään vähintään 150kW teho.

14§ Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset.

”Infrastruktuurituen osuus hyväksyttävistä kustannuksista on enintään 35 prosenttia, jos kyseessä on ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste, ja muutoin enintään 30 prosenttia. Jos kyseessä on uutta teknologiaa hyödyntävä hanke, tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista on kuitenkin enintään kymmenen prosenttiyksikköä näitä korkeampi”.

Ehdotamme, että kaksisuuntaiseen lataukseen kykenevät latauslaitteet voitaisiin sisällyttää uuden teknologian laitteiksi.

Suomen liikenteen päästövähennystavoite toteutuu maksimoimalla päästöttömät kilometrit kannustamalla päästöttömiin ajoneuvoihin ja niille välttämättömään infraan.

Kunnioitavasti

Heikki Karsimus

Sähköinen liikenne ry

Toimitusjohtaja

Kati Andersin

Sähköinen liikenne ry

Hallituksen puheenjohtaja

Karsimus Heikki
Sähköinen liikenne ry