

Lausunto

02.02.2022

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

Työ- ja elinkeinoministeriö

kirjaamo.tem@ gov.fi

Lausuntopyyntö VN/17669/2021 5.1.2022

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

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Tukiohjelmalla on tarkoitus toimeenpanna fossiilittoman liikenteen tiekarttaa ja Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa, joka on osa Suomen kestävä kasvun ohjelmaa. Tavoitteena on edistää sähkön ja biokaasun käyttöä tieliikenteessä tukemalla lataus- ja kaasuntankkausverkon laajentamiseen liittyviä investointeja. Tukiohjelmalla edistettäisiin jatkossa myös vedyn tankkausinfrastruktuuria.

Infrastruktuurituki myönnettäisiin tarjouskilpailun perusteella ja Energiavirasto jatkaisi valtionapuviranomaisena. Tarjouskilpailussa tarjoukset ryhmiteltäisiin 5 ryhmään: ajoneuvojen

suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 1), paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 2), paineistetun biokaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 3), nesteytetyn biokaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 4) ja uusiutuvan vedyn tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 5).

Kuorma-autoille soveltuvien latauspisteiden tukeminen

Ensimmäisenä ryhmänä 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 määrä voidaan ennakoida kasvavan erityisesti kaupunkiseutujen jakeluliikenteessä.

Varsinkin alkuvaiheessa raskaan kaluston julkinen latausverkko voi nojautua pääosin yhteisiin latauspisteisiin henkilö- ja pakettiautojen kanssa. SKAL katsoo, että tulevaisuudessa yksinomaan kuorma-autoille suunnattavien latauspisteiden tulisi kuitenkin olla suuritehoisempia, jotta niillä voitaisiin vastata erityisesti nopeiden välilatausten tarpeisiin.

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, SKAL esittää, 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. SKAL toteaa, että raskaalle kalustolle soveltuvia julkisia 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.

SKAL pitää tärkeänä, että tukea suunnataan raskaan kaluston terminaaleissa ja levähdysalueilla sijaitsevien latauspisteiden toteutukseen, jossa ne olisivat saman ajoneuvoryhmän käytettävissä, vaikka ne eivät olisikaan kaikkien sähköautojen käytettävissä.

Asetusluonnoksen 7 §:n mukaan tukikelpoisuus edellyttää, että latauspisteiden tulee olla vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja, lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja. Perustelumuiotiossa on lisäksi tämän edellytyksen osalta todettu, että latauspiste voi olla suunnattu kaikille saman viiteryhmän käyttäjille tai kuluttajille. SKAL edellyttää, että tukea on voitava hakea myös ammattiliikenteelle suunnattavan erillisen latauspisteen toteuttamiseen eli mahdollistaa tuen hakeminen myös yksinomaan ammattiliikenteelle suunnatuille latauspisteille. Tämän toteuttamiseksi SKAL esittää, että asetuksen 7 §:n 3 momentti muutetaan seuraavasti:

”Infrastruktuurituen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:

1) kaasun tai vedyn tankkaus- tai ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste 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 ylläpitokatkoja.”

Raskaalle kalustolle soveltuvien pisteiden suosiminen tarjousten vertailussa

SKAL katsoo, että latausinvestoinneissa on voitava soveltuvin osin toteuttaa monikäyttöisiä eri ajoneuvolajeille soveltuvia latauspisteitä. SKAL esittää, että asetuksen 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. SKAL katsoo, että kuorma-autoliikenteelle soveltuvan latauspisteen toteuttamisen kerroin voisi olla esimerkiksi 0,8.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

Ari Herrala

toimitusjohtaja

edunvalvontajohtaja

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry