



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT  
JA-TEOLLISUUS

Lausuntopalvelu

Lausuntopyyntönumero: VN/17669/2021

2.2.2022

## **Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua asetusluonnokseen ja sen taustamuistioon, jotka koskevat sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuuritukea vuosina 2022–2025. Lataus- ja jakeluinfrastruktuuriin kohdistuvan tuen merkitys on erittäin suuri vielä lähivuosina, kun vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien autojen määrä on vielä pieni ja lataus- ja jakeluinfrastruktuurin rakentuminen ei vielä etene markkinaehtoisesti.

Asetusluonnos on mielestämme tarkoituksenmukainen ja vastaa hyvin sille asetettuja tavoitteita. Esitämme tässä lausunnossamme asetusluonnokseen muutamia muutoksia ja tarkennuksia.

### **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.

Linja-autoissa ja takseissa sähköistyminen etenee nopeasti, sillä henkilökuljetusten hankinnassa painotetaan erityisesti vähäpäästöisyyttä. Päivän aikana tehtäviin välilatauksiin soveltuvien latauspisteiden sijainti jarruttaa taksikaluston ja pienikokoisten linja-autojen sähköistymistä. Taksiliikenteelle olisi tarvetta tarjota erillisiä vain ammattimaisessa ajossa oleville autoille tarkoitettuja latauspisteitä, joita voisivat hyödyntää myös jakeluliikenteessä olevat hyötyajoneuvot. Tämäntapaisten latauspisteiden investoinnit eivät vielä etene markkinaehtoisesti, sillä ladattavien autojen määrä kannassa on pieni. Paikallisjoukkoliikenteessä pienellä linja-auto- ja tilataksikalustolla toimivilla yrittäjillä ei useinkaan ole investointimahdollisuuksia omaan pikalatauspisteeseen. Ammattiliikenteen yhteiset monikäyttöiset latauspisteet lisääisivät mahdollisuuksia investoida sähkökäyttöiseen kalustoon erityisesti pienemmissä yrityksissä.

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 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;

Ehdotettu uusi muotoilu:

1) kaasun tai vedyn tankkausaste taikka ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste on vapaasti pisteen kohde-ryhmän ajoneuvoluokkaa tai viiteryhmiä 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**

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.

## **Ajoneuvojen määrä autokannassa**

Asetuksen taustamuistiossa on todettu, että ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti lataus- tai tankkausinfrastruktuuria koskevalle tuelle voidaan olettaa olevan tarvetta, kun akkusähköajoneuvojen ja vetyajoneuvojen osuus on alle 2 prosenttia samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen kokonaiskannasta kyseisessä jäsenvaltiossa. Haluaisimme tässä kiinnittää huomiota siihen, että ladattavien ajoneuvojen määrä on alueellisesti epätasaisesti jakautunut. Näin ollen infrastruktuurituelle on jatkossakin ilmeistä tarvetta niillä alueilla, joissa sähkökäyttöisten autojen osuus kasvaa hitaammin, vaikka valtakunnallisesti 2 prosentin osuus jo ylittäisiinkin.

## **Tuen määräraha**

Lataus- ja jakeluinfratuelle olisi varattava riittävä budjetti, jotta se kannustaisi investointipäätösten tekemiseen. Erityisesti vedyn jakeluinfrastruktuuriin tulisi alkuvaiheessa osoittaa asetusluonnoksessa esitettyä 1,0 miljoonan budjettia suurempi tuki, sillä jakelupisteitä ei tällä hetkellä ole lainkaan, jakeluaseman toteuttamiskustannukset ovat korkeat ja vetyautojen hankinta ei ole mahdollista ennen kuin on olemassa riittävä varmuus vedyn jakelusta.

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto