



20.6.2024

Valtioneuvoston esitys Sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Sähköinen liikenne kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta

Sähköinen liikenne ry pitää tärkeänä, että sähkölatausverkoston kehittämistä edistetään erityisesti raskaassa liikenteessä. Latausinfrastruktuuri on yksi tärkeimmistä toimenpiteistä, jolla raskaamman liikenteen käyttövoimamurrosta voidaan vauhdittaa.

Nykyinen sähkökuorma-autojen kanta ei luo lähivuosina edellytyksiä markkinaehtoiselle latauspisterakentamiselle. Toisaalta EU:n asettamat päästöstandardit ohjaavat raskaampaa liikennettä sähköistymään luoden kasvavan kannusteen latauskenttien investoinneille tulevaisuudessa.

Koska latauskenttien investointipäätökset määräytyvät liiketaloudellisin perustein asiakkaiden ennakoitu latauskysyntä ja investointikustannukset huomioiden, vaatii tämänhetkinen markkinatilanne liiketoimintariskejä kohtuullistavan kannustinjärjestelmän.

Toimiala pitää ehdottoman tärkeänä, että raskaan sähköisen liikenteen tarpeisiin optimoidun latausverkoston rakentaminen saa asetuksen muutoksen ja kilpailutuksen myötä välttämättömän kasvusysäyksen investoinneille. Pidämme tärkeänä, että vaatimus latauskentän kokonaisuutena suhteutetaan markkinatilanteeseen.

Investointien toteutuminen on ensiarvoisen tärkeää

Sähköistymiskehityksen vauhdittamisen ja latauspalvelun saatavuuden edellytyksenä ovat toteutetut investoinnit toimijoiden kilpailutustarjouksissa esitettyjen suunnitelmien mukaisesti.

Toimiala pitää tärkeänä, että tuen saajan edellytykset toteuttaa hanke varmistetaan tarvittavin ja tarkoituksenmukaisin toimenpitein mahdollisimman aikaisessa vaiheessa kilpailutusprosessia, jotta tuki voidaan tarvittaessa kohdistaa kilpailutuksen vertailuluvun mukaisessa järjestyksessä seuraavalle tarjoukselle.

Asetusluonnoksessa liiketoimintariskiä on kohtuullistettu korottamalla tuki-intensiteetti 50 prosenttiin. Raskaan liikenteen latausverkoston rakentamisen välttämättömyys huomioiden ehdotamme maksimi tuki-intensiteetin korottamista 70 prosenttiin. Kilpailutuksessa menestyminen edellyttää toimijoilta kriittistä arviointia haettavasta tuki-intensiteetin tasosta omissa tarjouksissaan.

Hankkeilta vaadittavaa 36 kuukauden toteutusaikaa pidämme riittävänä.



20.6.2024

Tuettavat hankkeet

Ehdotuksen mukaan tukea voidaan myöntää raskaan liikenteen latauskentän ja vetytankkausasemien investointihankkeelle kolmessa eri ryhmässä. Pidämme tarkoituksenmukaisena, että ydinverkon ja kattavan verkon latauskenttäinvestoinnit on jaettu erillisiin ryhmiin kilpailutuksessa.

Latauskenttien antotehoihin kohdistetaan tuettaville hankkeille seuraavia teho vaatimuksia:

- **Ydinverkon latauskentät**, latauskentän antoteho vähintään 3 600 kW
- **Kattavan verkon latauskentät**, latauskentän antoteho vähintään 1 500 kW

Latauskentän sähköliittymän tulee vastata latauskentän antotehoa ja kunkin latauspisteen yksilöllisen antotehon tulee olla vähintään 350 kilowattia.

Ehdotamme, että myös muut yleisesti saatavilla olevat julkiset raskaan liikenteen latausasemat tai -kentät, jotka palvelevat logistiikan tarpeita tehokkaasti esimerkiksi terminaalien tai satamien läheisyydessä, lisättäisiin tuettavien hankkeiden joukkoon erillisenä ryhmänä.

Yhdistelmäkohteet, jossa olemassa olevan henkilöautoille suunnatun latauskentän yhteyteen rakennettaisiin raskasta liikennettä palveleva latauskenttä, ovat matalamman kynnyksen hankkeita ja edistäisivät kustannustehokkaasti raskaamman liikenteen latausverkoston kehittymistä.

Kannatamme tuen allokoimista erikseen kaikkien ryhmän välillä.

Ehdotuksia tuettavien hankkeiden ehtoihin.

Tuen saamiseksi ehdotamme **ydinverkon osalta** hankkeelta vaadittavaksi minimimääräksi 2 latauspistettä, antoteholtaan vähintään 350 kW ja **kattavan verkon osalta** 1 latauspistettä antoteholtaan vähintään 350 kW. Latauskentän tulee mahdollistaa yhtäaikainen lataustapahtuma kaikista latauspisteistä vaaditulla 350 kW:n teholla.

Ehdotamme, että mahdolliset akkuvarastot voivat olla osa kokonaisratkaisua ja samalla hyväksyttäviä kustannuksia. Sähkövarastojen käyttö sallisi toimijoille vaihtoehdon etsiä kustannustehokkainta ratkaisua mahdollistaen samalla latauspisteistä vaaditun minimiantotehon kentän kokonaisantotehoa pienemmällä sähköliittymällä.

Tarjosten vertailulukua määritettäessä tulisi hankkeen latauspisteiden määrä huomioida, jotta myös minimivaatimusta suuremmat latauskentät voisivat menestyä kilpailutuksessa. Selkeästi ennakoitua latauspalvelukysyntää suurempien latauskenttien rakentaminen sisältää merkittävästi suuremman liiketoimintariskin, joka voidaan huomioida vertailulukua alentavalla kertoimella.

Ehdotuksemme tarkoituksena on varmistaa latauskenttien rakentuminen ja -verkoston laajentuminen liiketaloudelliset seikat huomioiden. Kustannustehokkuutta investoinnille lisäksi se, että latauskentän ja sähköliittymän tehoa voitaisiin nostaa liiketaloudellisiin perusteisiin vasta asiakkaiden lataustarpeiden kysynnän kasvaessa.

Esitetty toteutusmalli ei kuitenkaan tulisi olla este mahdollisen lisätuen saamiselle latauskentän laajentamisen yhteydessä tulevaisuudessa.



20.6.2024

Tukimäärärahojen kasvattaminen tulevaisuudessa

Sähköinen liikenne ry:n näkemyksen mukaan AFIR-asetuksen mukaisen raskaan sähköisen liikenteen latausverkoston rakentaminen edellyttää merkittävää lisäpanostusta määrärahoihin lähivuosina. Päästökaupan laajentuminen liikenteeseen ja tulevien päästökauppatulojen kohdistaminen myös raskaan liikenteen sähköistymiseen olisi tarpeellista edistää raskaan liikenteen energiatehokkuutta ja logistiikan kilpailukykyä, mikä on Suomen etu.

Lisätietoja: Heikki Karsimus, toimitusjohtaja, Sähköinen liikenne ry, heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi