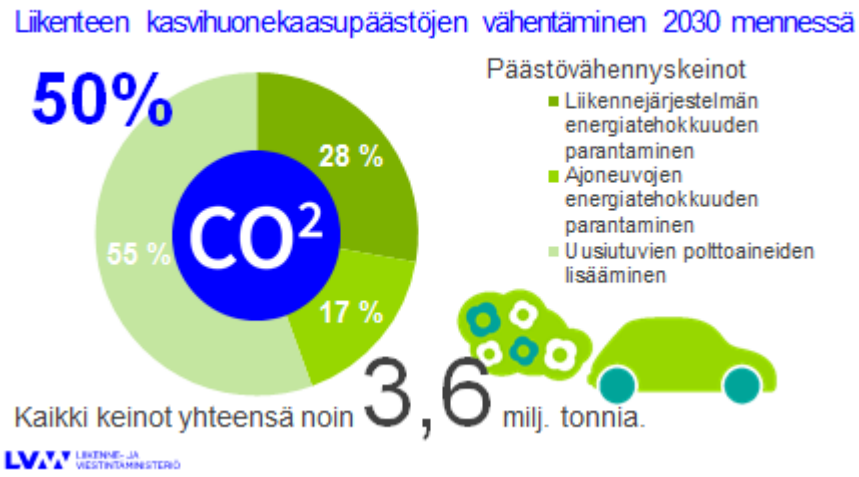
VEO
Eleonoora Eilittä

9.5.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta 10.05.2017/ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta/ HE 25/2017 vp

Liikenteen sähköistyminen Suomessa

Marraskuussa 2016 hyväksytyssä kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa asetettiin tavoitteeksi, että liikennejärjestelmästä tehdään pitkällä aikavälillä erittäin vähäpäästöinen. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen päästöjä vähennetään noin 50 prosentilla verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästövähennystoimenpiteet kohdennetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin.



Energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen koko energiantarvetta ei ole mahdollista korvata millään yksittäisellä vaihtoehtoisella käyttövoimalla tai polttoaineella. Tarvitaan useita eri käyttövoimia. *Tavoitteena on, että Suomessa olisi vuonna 2030 liikenteessä vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa (täyssähköautoa, vetyautoa ja ladattavaa hybridiä) ja 50 000 kaasukäyttöistä autoa.* Helmikuussa 2017 valtioneuvoston istunnossa hyväksytyssä kansallisessa jakeluverkkosuunnitelmassa liikenteen vaihtoehtoisille käyttövoimille taas on asetettu tavoite, jonka mukaan Suomessa tulisi vuonna 2020 olla vähintään 20 000 sähkökäyttöistä autoa ja vähintään 5000 kaasuautoa. Sähköautojen yleistymiseen vaikuttavat näiden hinta, akkuteknologian kehitys sekä latausinfrastruktuurin toimivuus.

Sähköautojen latauksen arvioidaan pääasiallisesti tapahtuvan kotona tai työpaikoilla. Kuitenkin yksityisten latauspisteiden ohella tarvitaan myös julkinen latauspisteverkosto, jonka tarkoituksena on mahdollistaa sujuva liikkuminen pidemmällä ajomatkalla.

Sähköautojen latauspisteverkosto

Sähköautojen vaatima latauspisteverkko rakennetaan Suomeen pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Rakentamisessa voidaan kuitenkin hyödyntää olemassa olevia kansallisia sekä EU tukia. Hyvänä esimerkkinä tästä on työ- ja elinkeinoministeriön päätös tukea investointeja sähköautojen julkisiin latauspisteisiin vuosina 2017-2019 yhteensä 4,8 miljoonalla eurolla. Tavoitteena on sysätä liikkeelle noin 15 M€ investoinnit julkiseen latukseen ja kolminkertaistaa nykyinen julkinen latausverkosto kahden vuoden kuluessa.

Julkisia latauspisteitä rakennetaan lähiaikoina huomattavasti enemmän. Esimerkiksi Fortum ja Op ovat ilmoittaneet rakentavansa 80 eri paikkakunnalle latauspisteitä tämän vuoden aikana. Myös monet muut alan toimijat rakentavat parhaillaan lisää latauspisteitä.

Sähköautojen lataus ei aiheuta merkittäviä tarpeita lisätä sähköntuotannon kapasiteettia, mikäli sähköautojen lataaminen ajoitetaan pääsääntöisesti sähkön kulutuksen hiljaisempiin aikoihin (lataus öisin). Tulevaisuudessa on mahdollista älykkään latauksen avulla säädellä latauksen aikaa ja siten tuoda merkittävän kysyntäjoustokohteen sähkömarkkinoille. Älykkäällä latauksella mahdollistetaan sähköisen liikenteen osallistuminen sähkömarkkinoille. Kulutuksen joustavuus, josta osa muodostuu älykkäästä latauksesta, on kriittistä sään mukaan vaihtelevaan sähköntuotantoon perustuvassa energiajärjestelmässä. Älykäs lataaminen auttaa ylläpitämään sähköjärjestelmän valtakunnallista tehotasapainoa kustannustehokkaasti, mikä parantaa koko järjestelmän vakauttaja sähkön toimitusvarmuutta. Sähköjärjestelmässä tarvittavan säätövoiman tarve lisääntyisi kulutuksen ajallisen vaihtelun seurauksena. Haasteita olisi myös sähköverkkojen vaatimina lisäinvestointitarpeina. Lisäinvestoinnit säätövoimaan ja sähköverkkoon olisivat merkittäviä kustannuksia, jotka kaikki sähkönkäyttäjät, sähköinen liikenne mukaan luettuna, maksaisivat.

Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta

Ehdotetulla lailla pannaan osaltaan täytäntöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva direktiivi. Lain tarkoittamat vaihtoehtoiset polttoaineet ovat sähkö, vety, biopolttoaineet, biokaasu, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, paineistettu maakaasu sekä nesteytetty maakaasu ja nestekaasu. Biopolttoaineiden osalta laki asettaa ainoastaan vaatimuksia käyttäjille annettavista tiedoista (ei teknisiä vaatimuksia).

Lain soveltamisalaan kuuluvat vain julkiset tankkaus- ja latauspisteet. Julkisella tankkaus- ja latauspisteellä tarkoitetaan pistettä, johon kenellä tahansa käyttäjällä on vapaa pääsy ja jota tarjotaan käyttäjille kaupallisessa tarkoituksessa tai kaupallisen toiminnan yhteydessä. Tankkaus- ja latauspiste on julkinen myös, jos toiminnanharjoittaja itse on määritellyt sen julkiseksi. Julkisia, kaupallisen toiminnan yhteydessä tarjottavia latauspisteitä ovat esimerkiksi pysäköintipalvelun tai kauppakeskuksen pysäköinnin yhteydessä tarjottavat latauspisteet. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät yksityiset tankkaus- ja latauspisteet. Esimerkiksi kiinteistöillä asuntojen tai työpaikkojen yhteydessä sijaitsevat latauspisteet eivät yleensä ole julkisia, koska niiden käyttö on yleensä rajattu vain tietyille käyttäjille. Sama koskee myös lataus- ja tankkauspisteitä, joita voivat käyttää vain tietyt ajoneuvot kuten esimerkiksi erittäin suuritehoista lataamista hyödyntävät ajoneuvot kuten Teslat tai sähköbussit.

Lain tarkoituksena on varmistaa yhteiset tekniset vaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisille lataus- ja tankkauspisteille. Esimerkiksi julkisilla sähkölatauspisteillä minimivaatimuksena on varustaa latauspisteet tyypin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä. Tavoitteena on, että julkisten lataus- ja tankkauspisteiden tulisi kaikkialla EU:ssa olla tekniseltä toteutukseltaan samanlaisia, jotta liikennöinti vaihtoehtoisilla käyttövoimilla onnistuisi sujuvasti yli maiden rajojen. Latauspisteiden osalta tulisi myös mahdollisuuksien mukaan hyödyntää älykästä latausta, koska tästä on oleellista hyötyä niin kuluttajalle kuin pitkällä aikavälillä sähkön toimitusvarmuuden kannalta.

Teknisten vaatimusten lisäksi laki asettaa vaatimuksia käyttäjille annettavista tiedoista. Kyseessä on ns. kuluttajainformaatiota jonka tarkoituksena on helpottaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytettävyyttä liikenteessä. Lain astuttua voimaan käyttäjän tulee saada tiedot siitä, mitä vaihtoehtoista polttoainetta ajoneuvossa voi käyttää. Edellä mainitun tiedon tulee olla saatavilla ajoneuvossa, tankkaus- ja latauspisteessä sekä ajoneuvojen edustusliikkeissä (autokauppa tai vuokraamo). Lisäksi käyttäjällä tulee olla saatavilla tieto lataus- tai tankkauspisteen maantieteellisestä sijainnista ja mikäli vaihtoehtoisten polttoaineiden hintoja esitetään vertailemalla ei tämä saa johtaa käyttäjää harhaan. Laki ei aseta vaatimuksia tankkaus- ja latauspisteiden määrälle, sijainnille tai muutakaan pakotetta tarjota vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäjille.

Eleonoora Eilittä
Ylitarkastaja