

Asia: VN/14010/2024

Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Pyydämme lausunnoissa näkemystä erityisesti siihen, miten käytettävissä oleva tukimäärä tulisi jakaa eri hankkeita (kattavan verkon latauskentät, ydinverkon latauskentät sekä vetytankkausasemat) varten, jotta parhaiten saavutettaisiin AFIR-asetuksen tavoitteet ja toisaalta saataisiin vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntymään raskaassa liikenteessä. Vuodelle 2024 on käytettävissä yhteensä 10 miljoonaa euroa.

Työ- ja elinkeinoministeriön pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa Neste Oyj esittää seuraavaa:

Taustaa

Työ- ja elinkeinoministeriö on lähettänyt lausunnonle luonnoksen sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosille 2022–2025 (ns. jakeluinfratukiasetus) annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

Tukiohjelmalla halutaan edistää EU:n tavoitteita, jotka koskevat raskaan liikenteen sähkölatauskenttien ja vetytankkausasemien riittävää kattavuutta. Tavoitteet on asetettu AFIR-asetuksessa.

Jatkossa tuki kohdistettaisiin ainoastaan raskaiden hyötyajoneuvojen (esim. ajoneuvoyhdistelmien ja linja-autojen) latauskenttiin sekä kaikille ajoneuvoille soveltuviin vetytankkausasemiin. Tuen tulisi kohdistua hankkeisiin, jotka parhaiten tukevat markkinoiden muodostumista raskaan liikenteen vaihtoehtoisissa käyttövoimissa, joita ovat muut kuin perinteiset polttoaineet bensiini ja diesel.

Raskaiden hyötyajoneuvojen vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönotto on vielä pilottiasteella. Kattava lataus- ja tankkausverkosto on edellytys sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle.

Jakeluinfratukiasetuksen muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 3.9.2024.

Tuen jakaminen ryhmien välillä

Tuki tullaan jakamaan kolmeen ryhmään

ryhmä 1: TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvien raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien investointihankkeita koskevat tarjoukset;

ryhmä 2: TEN-T-ydintieverkon ulkopuoliselle kattavalle TEN-T-tieverkolle sijoittuvien raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien investointihankkeita koskevat tarjoukset;

ryhmä 3: pelkkää uusiutuvaa vetyä jakelevien raskaiden hyötyajoneuvojen tankkausasemien investointihankkeita koskevat tarjoukset.

Kannatamme tuen jakamista em. ryhmien osalta seuraavasti:

ryhmä 1 60%

ryhmä 2 20%

ryhmä 3 20%.

Ten-T ydinerkon varrella tulee alkuvaiheessa olemaan suurin tarve latausasemille, joten tuen kohdistaminen mahdollisimman suurilta osin sinne on perusteltua.

Tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista

Koska sähköisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä on Suomessa tällä hetkellä vähäinen ja kasvaa hitaasti, kannatamme esitettyä 50% tuen osuutta hyväksyttävistä kustannuksista hankkeiden kannattavuuden tukemiseksi.

Latausasemien sijoittuminen

Luonnoksessa on esitetty, että tukea ei voitaisi myöntää latausasemille, joiden lähetyvillä, joko 40 km tai 80 km etäisyydellä, olisi samassa tarjouskilpailussa pienemmän vertailuluvun saaneeseen tarjoukseen sisältyvä latauskenttä. Uskomme, että tällainen rajoitus ei palvele latausverkoston kehitystä. Näemme että alkuvaiheessa latausverkoston kehitystä tukee parhaiten malli, jossa

toiminnanharjoittajat investoivat elinkelpoisimpiin hankkeisiin ilman ko. rajoitetta. Tällaista rajoitusta voisi hyödyntää myöhemmässä vaiheessa kun latausverkostoa on jo rakennettu.

Latausasemien kokonaisteho

Luonnoksessa on esitetty, että tuettavien hankkeiden tulisi olla antoteholtaan Ten-T ydinverkon varrella 3,6MW ja kattavan verkon varrella 1,5 MW. Ymmärrämme tavoitteen pyrkiä täyttämään AFIR vaatimukset, mutta emme näe kaupallisia toimintaedellytyksiä tällaisille asemille tällä hetkellä.

Näkemyksemme mukaan paras tapa kasvattaa latausasemien sekä sähköisten raskaiden hyötyajoneuvojen määrää Suomessa on investoida useampaan pienempään, kokonaisteholta esimerkiksi 1,2 MW, latausasemaan ja vasta kysynnän kasvaessa investoida sekä suurempiin lataussemiin että kasvattaa olevien latausasemien antotehoa.

Kannatamme siten että tuettavien hankkeiden antoteho olisi Ten-T ydinverkon varrella 1,2 MW ja kattavan verkon varrella 700 kW.

Jos antotehon vaaditaan olevan Ten-T ydinverkon varrella 3,6MW ja kattavan verkon varrella 1,5 MW, mielestämme tuen osuuden hyväksyttävistä kustannuksista tulisi tällöin olla 70%.

Päätösmaksu

Jotta tuki tulisi mahdollisimman tehokkaasti käytettyä, ja siten tukisi infrastruktuurin kehittymistä parhaalla mahdollisella tavalla, kannatamme 10,000€ päätösmaksun asettamista tuen voittaneille hankkeille. Tämä varmistaisi että kaikki tarjoukset ovat toteuttamiskelpoisia.

Kunnioitavasti,

Mattias Hellström

Public Affairs, Neste

Hellström Mattias
Neste Oyj