

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 elinkeinoministeriö

Liikennevirta (Virta) lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 annetun valtioneuvoston asetuksen (ns. jakeluinfratukiasetus) muuttamisesta.

Taustaa

Virta on Euroopan nopeimmin kasvava sähköautojen latausalusta ja vastaa Suomessa yli 7 000 julkisen latauspisteen hallinnasta Euroopan luvun ollessa yli 100 000 kpl. Virta on suurin julkisen latauksen operaattori Euroopassa.

Virta toimii 36 maassa ja yrityksellä on kattava osaaminen ja tausta eri tuki-instrumenttien vaikutuksesta markkinakehitykseen. Pohjautuen yli 10 vuoden kokemukseen kymmeniltä markkinoilta annamme lausuntomme.

Virran näkemys tuettavista hankkeista

Virta kannattaa tuettavien hankkeiden jaottelut kolmeen eri koriin.

Virta ehdottaa seuraavia muutoksia tuettaville hankkeille, jotta tuen tavoitteiden mukaiset investoinnit saadaan käynnistettyä.

TEN-T ydinverkolle sijoittuvan raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän antotehon vaatimusta tulisi laskea 2 800 kilowattiin ehdotetun 3 600 kW sijaan. Näin täytettäisiin AFIR 2027-vaatimukset ja kyettäisiin käynnistämään latauskenttäinvestoinnit nopeasti.

Olemassa olevaa latauskenttää on suhteellisesti helpompaa ja nopeampaa päivittää vastaamaan kiristyviä AFIR-vaatimuksia. Suomessa on tällä hetkellä yksi julkisen raskaan kaluston latauskenttä, joten päivitettäviä kenttiä ei tällä hetkellä tai edes lähitulevaisuudessa löydy riittävästi. Tämän takia uusien kenttien rakentaminen on ensiarvoisen tärkeää. Uusien kenttien kohdalla alkuinvestoinnin tulee olla kohtuullinen, jolloin antotehon vaatimusta tulisi kohtuullistaa ja laskea se 2 800 kW tasolle.

Erytisen tärkeänä nähdään, että hyväksyttäviksi kustannuksiksi tuen kannalta lasketaan latauskenttien antotehon varmistamiseen tähtäävät investoinnit kokonaisuudessaan. Esimerkiksi akustot ja vastaavat ratkaisut, joilla kyetään takaamaan tarvittava antoteho, tulee olla tukikelpoisia.

#### Tukimäärärahojen kasvattaminen

Virran kokemukset muista EU-maista kertovat, että raskaan kaluston sähköistymisen ensisykäys on vahvasti kiinni kansallisista tuista. Ensimmäisten sarjatuotettujen sähkö-kuorma-autojen saapuessa markkinoille on ensiarvoisen tärkeää varmistaa, että julkinen latausinfrastruktuuri mahdollistaa kaluston käytön laajalle maantieteellisellä alueella.

Ilman kattavaa latausinfrastruktuuria logistiikkayritykset eivät uskalla investoida kalustoon ja ilman riittävää kalustomäärää ei latauspisteiden investointi ole kannattavaa. Muna-kana ongelman murtamisessa latausinfra tuki on kustannustehokas vaihtoehto.

Tuen pitää kuitenkin olla linjassa markkinatilanteen kanssa. Toisin sanoen tukia ei tule asettaa puhtaasti lainsäädännön (AFIR) vaatimusten mukaan, vaan tukien suunnittelussa tulee huomioida myös markkinatilanne. Seuraavan parin vuoden aikana Suomessa ei ole niin paljoa raskaita sähkökuorma-autoja, että 3 600 kW antoteho yksittäisellä latauskentällä olisi perusteltua.

Latauskenttiä on helppo päivittää alkuperäisen investoinnin jälkeen, mutta alkuperäisen investoinnin tulee olla kustannustehokas ja kohtuullinen. Tuen ehdoissa ei näin ollen saa rajoittaa antotehon toteutuskeinoja.

Sähkökuorma-autot ja jakelukalusto ovat jo nykyisellään monin paikoin alittaneet tai ovat hyvin pian alittamassa polttomoottorikaluston kokonaislinkaarikustannukset (TCO). Kuljetusyritysten investointihalut määrittyvät entistä enemmän latausvarmuuden perusteella; onko latureita riittävästi ja riittävän laajalla alueella? Latauspalveluita tarjoavat yritykset pyrkivät parhaansa mukaan vastaamaan markkinakysyntään ja varmistavat omalta osaltaan sen, että julkisten raskaan kaluston latauspisteiden määrä on riittävä, latauskenttien antotehot ovat riittäviä ja latauspisteiden antotehot ovat riittäviä, samalla huomioiden palveluiden kustannustehokkuuden.

Virta näkee, että nykyinen 10M€ on hyvä alku raskaan kaluston sähköistämiseksi, mutta merkittävästi suurempi ja pitkäkantoisempia tukielementtejä tarvitaan. Ala tarvitsee riittävää varmuutta ja luottamusta valtiovallan pitkäjänteiseen tukeen. Vuosi kerrallaan tehtävät tukipäätökset eivät luo riittävää luottamusta, joiden pohjalta yritykset voisivat suunnitella investointejaan.

Lopuksi

Tuen tavoitteena on mahdollistaa kustannustehokkaimpien hankkeiden toteutuminen sekä kohdentaa tuki hankkeisiin, jotka parhaiten tukevat markkinoiden muodostumista ja käyttövoimamuutosinvestointeja. Nämä tavoitteet täyttyvät tehokkaimmin toteuttamalla ehdotetut muutokset infrastruktuuritukeen.

Lisätietoja asiasta antaa Yhteiskuntasuhdejohtaja Eemil Rauma (eemil.rauma@virta.global, +358 50 511 7876)

Allekirjoitus:

Eemil Rauma, Yhteiskuntasuhdejohtaja

Liikennevirta Oy

Rauma Eemil  
Liikennevirta Oy