

Asia: VN/17669/2021

## **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Yleisesti ottaen HSL kannattaa kaikkia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä. Liikennesektorin, erityisesti kaupunkibussiliikenteen, hyvin

nopeasti toteutuva käyttövoimasiirtymä fossiilisista polttoaineista uusiutuviin polttoaineisiin sekä sähköenergiaan tuo mukanaan uusia liiketoiminnallisia

riskejä. On erittäin kannatettavaa, että infratuella tuetaan tätä siirtymää ja siten nopeutetaan siirtymistä vähä- ja nollapäästöiseen liikenteeseen.

HSL-alueen linja-autovarikoille toteutettavat sähköbussien latausratkaisut sekä polttoaineenjaketuratkaisut ovat varikoilla toimivien liikennöitsijöiden

vastuulla. Julkisessa tilassa, kuten pääte pysäkeillä ja terminaaleissa, sijaitsevat käytönaikaiset pikalaturit toteuttaa joko HSL:n kilpailuttama

latauspalveluoperaattori tai liikennöitsijä. Näin ollen HSL ei ole infratuen tarjouskilpailun potentiaalinen osallistuja ja siten tämä lausunto lähestyy

teemaa yleisemmältä tasolta käytännön kokemusten puuttuessa niin infratuen tarjouskilpailun prosessista kuin infrahankkeiden läpiviennistä.

Biokaasun ja uusiutuvan vedyn tankkauspisteiden investointihankkeet (ryhmät 3, 4 ja 5)

HSL-liikenteessä on käytössä vain kaksi kaasubussia ja niidenkin odotetaan poistuvan liikennekäytöstä tulevina vuosina. Yhtenä syynä kaasubussien

määrän laskuun on ollut kaasubussien käyttökiellot bussiterminaaleissa, huoltotarve sekä kaasubussien valmistajien määrän väheneminen

markkinoilta.

HSL:n pidemmän aikavälin tavoitteena on päästötön liikenne, johon tämän päivän teknologialla voidaan päästä vain sähköbusseilla tai vetybusseilla.

Laissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista on myös asetettu HSL:lle korkeat vaatimukset

nollapäästöisten bussien osalta kilpailutetuissa liikennepalvelusopimuksissa. Kaasubussit eivät täytä näitä vaatimuksia.

Vetybusseja HSL-alueella ei ole vielä lainkaan, eikä niiden odoteta yleistyvän vuoteen 2025 mennessä. Tämä sen vuoksi, että vetybussien

energiatehokkuus on akkusähköbusseja huomattavasti alhaisempi.

Päästöttömän vedyn tuotantotapojen kehittyessä ja kustannusten laskiessa vedyn käytölle nähdään potentiaalia liikennekäytössä, sillä vedyn avulla

voidaan varastoida esimerkiksi säiden suhteen voimakkaasti vaihtelevan tuulivoiman tuottamaa energiaa. HSL:n näkemyksen mukaan vielä

lähivuosina vety ei ole varteenotettava vaihtoehto sähköbussien rinnalla taloudellisen ja teknologisen kehitysasteen suuren eron vuoksi.

Lausuttavan asetuksen luonnoksessa mainitaan kohdassa §7 tuen myöntämisen edellytyksenä, että kaasun tai vedyn tankkauspuoleen tulee olla

kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä. Tämä käytännössä poistaa mahdollisuuden, että tukea haettaisiin HSL-alueen bussiliikennöitsijöiden

varikoilla sijaitseviin tankkausasemiin. Vaikka kaikkien käyttäjien käytettävissä olevat vedyn tankkausasemat voivat jossain määrin edistää vedyn käyttöä

myös HSL-liikenteessä, HSL näkisi hyvänä, että varikoiden vetytankkausasemat olisivat infratuen piirissä.

Paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeet (ryhmä 2)

Joukkoliikenteen latauspisteiden infratuen määrärahan korottaminen aiempiin vuosiin nähden on perusteltua, sillä kaupunkibussiliikenne sähköistyy

verrattain nopealla vauhdilla. Sähköistymisen edellytyksenä on tarvittavat investoinnit latausinfraan. Infratuen lähtökohdat ovat siten kannatettavat.

HSL:n näkemyksen mukaan infratuen tarjouskilpailun ja HSL:n liikennepalvelun kilpailutuksen välillä on kohtaanto-ongelma. Liikennepalvelun

tarjouskilpailun yhteydessä liikennöitsijä tekee sitovan tarjouksen, eikä ehdoksi voida asettaa infratuen saamista. Näin ollen liikennöitsijä tekee

tarjouksensa liikennepalvelusta infratuesta riippumattomasti. Liikennöitsijät toteuttavat hankkeitaan lähtökohtaisesti vain tarpeen mukaan ja tämä tarve

määräytyy HSL:n bussiliikenteen kilpailukierroksen voittamisen myötä. Näin ollen liikennöitsijät osallistuisivat infratuen tarjouskilpailuun vasta voitettuaan

HSL:n bussiliikenteen kilpailukierroksen ja siten infratuki ei vaikuttaisi toteutettaviin ratkaisuihin. Toisaalta, mikäli kaikki HSL:n bussiliikenteen

kilpailukierrokseen osallistuvat liikennöitsijät osallistuisivat etupainotteisesti infratuen tarjouskilpailuun, tällöin moni infratuen tarjouskilpailussa pärjännyt

hanke jäisi toteuttamatta tarpeettomana. Infratuen tarjouskilpailussa pärjänneen hankkeen toteutumattomuudesta on esimerkkinä vuonna 2019

Vantaan Tikkurilan terminaalin latauspisteiden hanke. Toteutumattomat hankkeet heikentävät infratuen tavoitteiden saavuttamista.

Asetuksen luonnoksen kohdassa §7 mainitaan, että tuen myöntämisen edellytyksenä on, että hanketta tai hankkeeseen sisältyvää uutta teknologiaa

ei toteutettaisi ilman tukea. Lisäksi mainitaan, että hankkeelle olisi mahdollista myöntää tukea ainoastaan, jos tuella on hankkeen käynnistävä vaikutus.

HSL:n tulkinnan mukaan tämä poistaa lähes kokonaan tuen saamisen HSL alueelle, jossa liikennöitsijät toteuttavat latausinfraa pääsääntöisesti

voitettujen kilpailukierrosten tarpeiden mukaisesti. Tällöin nämä hankkeet toteutuisivat ilman tukeakin, sillä latausinfra on edellytys sähköiselle

bussiliikenteelle. Tämä johtaisi siihen, että tuki kohdistuisi ennemminkin pilottivaiheen ja sähköbussien käyttöönoton ensivaiheen hankkeisiin, ei

niinkään HSL-alueen markkinaehtoisesti kilpailutettuun sähköbussiliikennöintiin. HSL:n näkemyksen mukaan olisi

tarkoituksenmukaista, jos infratuen tarjouskilpailuissa pärjäisivät sellaiset hankkeet, joiden vaikutukset CO<sub>2</sub>-päästöihin ovat suurimmat, kuten

esimerkiksi liikennepalvelusopimusten myötä alkava sähköbussiliikenne. Käytännössä tämä toteutuisi siten, että luonnoksesta poistettaisiin vaatimus

tuen hankkeen käynnistävästä vaikutuksesta.

Infratuen tarjouskilpailussa eri toimijat ovat samalla ”lähtöviivalla”. HSL-alueella toimii eri kokoisia liikennöitsijöitä ja erityisesti pienillä ja keskisuurilla

liikennöitsijöillä on suuremmat riskit ja hankaluudet sähköistymisen myötä kasvaneiden alkuinvestointien rahoittamisessa. Riskinä tässä on se, että

bussiliikenteen nopea sähköistyminen vie toimintaedellytykset näiltä liikennöitsijöiltä, mikä taas johtaisi liikennöitsijöiden määrän pienenemiseen ja

siten markkinoiden toimimattomuuteen. Tästä syystä HSL toivoo, että infratukea voitaisiin kohdistaa erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten

investointihankkeisiin.

Mika Nykänen

Toimitusjohtaja

Suvanto Outi  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - hankepäällikkö Ville Uusi-Rauva,  
Joukkoliikenneosasto