

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**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Ehdotettu asetuksella säädettävä tuki-instrumentti on perusteltu ja mahdollistaa Suomen nopeamman siirtymisen fossiilittomaan liikenteeseen. Asetusehdotus sisältää kuitenkin nykymuodossaan seikkoja, jotka heikentävät tuen vaikuttavuutta. Esitämme seuraavia huomioita ja muutosehdotuksia:

1. Asetuksen kohdan 5§1 mukainen teholatauksen raja-arvo on vuodelta 2014 eikä se ole enää perusteltu. Sähköautojen akkukoon kasvaessa sähköautoilijan hyvän käyttäjäkokemuksen kannalta minimitehovaatimus tulisi olla 50kW nyt esitetyn yli 22kW:n sijaan. Nyt asetettu raja-arvo yhdessä tuen painotuksen kanssa ohjaa tuen teknologian kannalta vanhanaikaiseen, liian hitaaseen lataukseen sen sijaan että tuki kannustaisi yhä edistyneemmän tehokkaamman ja nopeamman latausteknologian käyttöönottoon.
2. Pyydämme kiinnittämään huomiota tuen 5§3 ja 5§4 myöntämisen perusteisiin. Käsittäksemme kaasun tankkausasemat, silloin kuin niistä voi tankata muuta kuin biokaasua ovat suoraa tukea fossiilisten polttoaineisen jakelulle ja näin kohdan 6§2 kanssa räikeässä ristiriidassa. Joka tapauksessa toiminnanharjoittaja tulisi velvoittamaan varmistamaan ja todentamaan, että kaasutankkausasemalla tankatusta kaasusta yli 50% on biokaasua.
3. Mikäli tästä huolimatta asetukseen otetaan mukaan tuki kaasun tankkausasemille, ryhmien tukibudjetit pitäisi suhteuttaa autokannan kasvuennusteisiin: nyt kaasua tuetaan yhteensä yhä yhtä paljon kuin sähköä, joka on ristiriidassa fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisiin eri käyttövoimalajien kasvuennusteisiin ja -tavoitteisiin. Esitämme että kohdan 10§ ryhmän 3 ja 4 tukibudjetista siirretään tällä perusteella yhteensä 1,5M€ ryhmän 1 hankkeille. Vastaavasti esitämme, että jos ryhmään 5 kuuluvista hankkeista ei ole tehty tarjouksia vähintään niihin

kohdistettua määrärahaa vastaavasti, siirretään käyttämättä jäävä osa ryhmään 1 nyt esitetyn ryhmän 4 sijaan.

4. Tuen 7§ ehtoissa mainitaan, että 1) kaasun tai vedyn tankkauspaikasta taikka ajoneuvojen suuritehoinen latauspaikka on vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä: a) ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja; ja b) kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkot. Jotta kohdan 1 ja 2 mukaiset ehdot täyttyvät ja jotta kohdan b) mukaista toimintaa on mahdollista valvoa, esitämme lisättäväksi uutena kappaleena: ”Tuensaajan on varmistettava, että latauspaikan käytettävissä olevien latauspaikkojen reaaliaikaiset saatavuustiedot ovat saatavissa 24/7 digitaalisesti mobiiliapplikaatiolla tai tuen saajan verkkosivuilla. Saatavuustiedot kattavat vapaa, varattu ja huollossa tilat sekä hinta- ja käytettävyyss tiedot”

5. Ehdotamme kohdan 12§3 raja-arvoja muutettavaksi siten, että ” jos jokaisen hankkeeseen sisältyvän suuritehoinen latauspaikan samanaikainen latausteho on vähintään (nyt esitetyn 150kW sijaan) 75 kilowattia mutta alle 300 kilowattia. Tämä mahdollistaa laajempien asemakokonaisuuksien (enemmän töpseleitä) rakentamisen kustannustehokkaammin ja siten useampien sähköautoilijoiden palvelemisen myös ruuhka- ja huipputilanteissa säätämällä lataustehoa.

6. Pyydämme kiinnittämään huomiota siihen, että erittäin mittavien, vähintään kokonaistehojen 1,4 MW ja 3,5 MW latauspaikkojen kertyminen on tuen kokonaisbudjettiin nähden niin suuret, että ne saattavat johtaa tilanteeseen, jossa rajallinen tukibudjetti ohjautuu vain muutamalle kohteelle, joka on ristiriidassa tuen tavoitteen kanssa. Laajojen lataushankkeiden yksikkökustannus on myös pienempi kuin pienempien hankkeiden. Ehdotammekin, että kohta 12§5 poistetaan.

Helsingissä 2.2.2022

Elias Pöyry

Varatoimitusjohtaja

Liikennevirta Oy

Pöyry Elias  
Liikennevirta Oy