

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**

2.2.2022

Työ- ja elinkeinoministeriö

Lausuntopyyntönne Dnro, VN/17669/2021

LAUSUNTO Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025

Tavoite

Tukivälineen tavoitteena on edistää liikenteen fossiilipäästöjen vähenemistä helpottamalla vähäpäästöisten liikennemuotojen yleistymistä ennen kaikkea tukemalla energiainfrastruktuuri-investointeja.

Tavoitteena on myös vähentää uusiutuvan energian ja uuden energiateknologian teknologisia ja taloudellisia riskejä muun muassa vetyhankkeissa ja uuden energiateknologian hankkeissa. Ei merkittävää haittaa –periaate on huomioitu tukiohjelman suunnittelussa.

## Keskeiset ehdotukset

Tukea voitaisiin myöntää Infrastruktuuritukea voidaan myöntää:

- 1) ajoneuvojen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy yksi tai useampi ajo-neuvojen suuritehoinen latauspiste, joka soveltuu sähkökäyttöisen henkilöauton lataamiseen siten, että kunkin latauspisteen samanaikainen tasavirtalatausteho on yli 22 kilowattia;
- 2) paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy vä-hintään yksi sähkökäyttöisen, ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitetun linja-auton lataamiseen soveltuva latauspiste;
- 3) maakaasumarkkinalain (587/2017) soveltamisalaan kuuluvien kaasun siirto- ja jakeluverkkojen ulkopuolella sijaitsevan kiinteän kaasun tankkauspisteen investointihankkeeseen, jos kaasun tankkauspiste on ensi sijassa tarkoitettu biokaasun tai muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan kaasumaisen liikenteen polttoaineen syöttämiseen ajo-neuvoihin paineistetussa muodossa;
- 4) maakaasumarkkinalain soveltamisalaan kuuluvien kaasun siirto- ja jakeluverkkojen ulkopuolella sijaitsevan kiinteän kaasun tankkauspisteen investointihankkeeseen, jos kaasun tankkauspiste on ensi sijassa tarkoitettu biokaasun tai muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan kaasumaisen liikenteen polttoaineen syöttämiseen ajoneuvoihin neste-mäisessä muodossa;
- 5) vedyn tankkauspisteen investointihankkeeseen, jos tankkauspiste on ensi sijassa tarkoitettu liikenteessä käytettävän uusiutuvan vedyn syöttämiseen ajoneuvoihin.

Energiavirasto päättää infrastruktuurituen myöntämisestä ja hoitaa muut siihen liittyvät tehtävät ja infra-struktuurituen myöntämisestä tarjouskilpailun. Tarjouskilpailussa ne arvioidaan:

Ryhmään 1 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina:

- 1) luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (jäljempänä TEN-T-asetus) tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella sijaitsevasta maantiestä;
- 2) luvulla 0,9, jos hankkeen mukaisella kiinteistöllä on enemmän kuin yksi samanaikaisesti käytettävissä oleva suuritehoinen latauspiste;
- 3) luvulla 0,85, jos jokaisen hankkeeseen sisältyvän suuritehoisen latauspisteen samanaikainen latausteho on vähintään 150 kilowattia mutta alle 300 kilowattia;
- 4) luvulla 0,75, jos hankkeeseen sisältyy vähintään yksi suuritehoinen latauspiste, jonka latausteho on vähintään 350 kilowattia;
- 5) luvulla 0,9, jos hankkeeseen sisältyvien latauspisteiden yhteenlaskettu latausteho on vä-hintään 300 kilowattia, luvulla 0,5, jos hankkeeseen sisältyvien latauspisteiden yhteenlaskettu latausteho on vähintään 1 400 kilowattia, ja luvulla 0,3, jos hankkeeseen sisältyvien latauspisteiden yhteenlaskettu latausteho on vähintään 3 500 kilowattia;

6) luvulla 0,9, jos jokaisella hankkeeseen sisältyvällä latauspisteellä on mahdollista maksaa maksukortilla.

Ryhmään 2 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku on tarjouksen mukaisen tukitarpeen suuruinen.

Ryhmään 3 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä.

Ryhmään 4 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä.

Ryhmä 5 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä.

LUT lausunnon pääkohtia

Energia eri muodoissa voi olla Suomen uusi suuri kasvualue. Vihreä sähköistyminen ja sillä valmistettu vety, jota käytetään raaka-aineena uusille sähköisille liikennepolttoaineille luovat pohjan Suomeen uudelle kasvuteollisuudelle. Perustaksi tälle tarvitaan sähkön tuotannon ja siirron nopean kasvattamisen mahdollistaminen. Sähkön tarve tulee 4-5 kertaistumaan ja tämän mittaluokan ymmärtäminen ja siihen sovitut kansalliset toimet tulee olla strategian ytimessä.

LUT ei usko, että merkittävä pelkästään vedyn käyttöön pohjautuva liikenne uusine voimanlähteineen ja uudella tankkausverkostolla syntyisi Suomeen nopeassa tahdissa.

Vetyä voidaan jalostaa edelleen lähes kaikeksi fossiilisia jakeita korvaaviksi polttoaineiksi ja lähtöaineiksi. Tuettavien investointien tulisi siksi erityisesti tukea vedyn edelleen jalostamista niin, että Suomesta ei tulisi vain raaka-aineen (sähkö, vety) viejää vaan korkean jalostusasteen tuotteiden, niiden valmistusteknologian ja osaamisen vientimaa.

Liikenteessä näkyy jo että henkilöautokanta alkaa sähköistyä. Raskaan liikenteen vähähiilistymiseen on vielä matkaa. Esim. Lahdessa on käynnistymässä raskaiden ajoneuvojen käyttämän sähköisen metaanin tuottamiseen keskittyvä P2X hanke. Erityisesti e-metaani on siitä hyvä tuote, että sitä voidaan jakaa nykyisen kaasu/biokaasu infran kautta.

LUT esittää

Investointitukien tulee kohdistua Suomen uuden tukijalan, P2X teollisuuden synnyttämiseen. Tällä tarkoitetaan siirtymistä sähköön ja siitä valmistettuihin tuotteisiin. Siirtymä on massiivinen ja tulee kestämään kymmeniä vuosia, mutta on suuri mahdollisuus kaikille Pohjoismaille.

On ymmärrettävää, että suuri osa annettavasta tuesta kohdistuu jo olemassa olevan sähköautokannan tarvitsemiin suurteholatausasemiin. On hyvä, että tuetaan kaasulla ja erityisesti

sähköisellä kaasulla toimi-vaan polttoaineenjakeleua. Olisi tärkeää, että kohdassa 3 ja 4 mainitut kiinteän kaasun tankkauspisteet so-veltuisivat myös kuorma-autoilijoiden tarpeisiin. Rajoite on tyypillisesti sijoitus eli raskaan liikenteen pitää pystyä pääsemään tankkauspisteeseen helposti.

Siksi LUT esittää, että ryhmien 3 ja 4 vertailulukuihin lisättäisiin samansisältöiset lisäkohdat

Ryhmään 3 kuuluva hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tar-jouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeeseen sisältyy vähintään yksi ajoneuvolaissa tarkoitettun linja- tai kuorma-auton lataamiseen soveltuva latauspiste.

Ryhmään 4 kuuluva hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tar-jouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeeseen sisältyy vähintään yksi ajoneuvolaissa tarkoitettun linja- tai kuorma-auton lataamiseen soveltuva latauspiste.

Lausunnon ovat valmistelleet LUT-yliopiston asiantuntijat professori Esa Vakkilainen ja tutkimusjohtaja Petteri Laaksonen.

Juha-Matti Saksa

rehtori

Ryösö Kaija

Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto, LUT - Lausunnon ovat valmistelleet Petteri Laaksonen ja Esa Vakkilainen (LUT-yliopisto)