

20.6.2024

Työ- ja elinkeinoministeriö
kirjaamo.tem@gov.fi

Viite: Lausuntopyyntö, dnro VN/14010/2024

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

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikossa mainitusta esityksestä. Energiateollisuus kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksemme ja toteamme lausuntonamme seuraavaa:

YLEISTÄ

Liikenteen sähköistyminen on globaalisti kasvava trendi, jossa Suomen on oltava aktiivisesti mukana. Liikenteen sähköistämällä saavutetaan CO₂ -päästövähennystavoitteita ja parannetaan erityisesti kaupunkien ilmanlaatua. Samoin kotimaisten vähähiilisten kaasujen käytöllä saavutetaan merkittäviä vähennyksiä ilmasto- ja lähipäästöihin. Valtioneuvoston asetuksella tavoitellaan mainittujen saavutusten edistämistä.

Lisäksi uusi teknologia luo globaaleja uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu osaavana teknologiamaana ja myös liikenteen sähköistämässä sekä uusiutuvien ja vähähiilisten kaasujen kestävässä tuotannossa on suomalaiselle osaamiselle globaalia kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiseksi luodaan asianmukaiset puitteet Suomessa.

AFIR-asetuksen velvoitteiden täyttymisen edellytyksenä ovat toteutetut investoinnit toimijoiden suunnitelmien mukaisesti. Korostamme, että tuen saajan kyky toteuttaa hanke tulisi varmistaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa kilpailutusprosessia. Tämä mahdollistaisi sen, että tuki voidaan tarvittaessa siirtää kilpailutuksen vertailuluvun mukaisessa järjestyksessä seuraavalle tarjoukselle.

ESITYKSEN SISÄLTÖ

Energiateollisuus suhtautuu esityksen sisältöön lähtökohtaisesti positiivisesti, mutta haluaa nostaa esille seuraavia huomioita ja muutosehdotuksia:

Pidämme hyvänä, että asetusluonnoksessa liiketoimintariskiä on kohtuullistettu korottamalla tuki-intensiteettiä sekä jatkamalla hankkeiden valmistumisaikaa 36 kuukauteen.

Asetuksen 5 pykälän 2 momenttiin, sekä perustelumuistion sivuun 10 viitaten, **ehdotamme, että sähkövarastot sekä joustavat sähköliittymät voisivat olla osa kokonaisratkaisua ja samalla hyväksyttäviiä kustannuksia.** Sähköliittymän tehon ei siis välttämättä tarvitsisi vastata latauskentän antotehoa. Sähkövarastojen ja joustavien sähköliittymien käyttö antaisi toimijoille mahdollisuuden etsiä laajemmin kustannustehokkainta ratkaisua, mutta kuitenkin samalla mahdollistaen latauskentältä vaaditun antotehon. Mainittakoon, että lataustoimijat ovat hyvin tietoisia ammattiliikenteen erityisvaatimuksista tarvittavan lataustehon sekä palvelutason suhteen.

Perustelumuistioon asia voidaan kirjata esimerkiksi seuraavasti: "Sähköliittymän tehon tulisi olla lähellä latauskentän antotehoa, tavoitteena sen varmistaminen, että kenttä voi tosiasiallisesti palvella raskaiden hyötyajoneuvojen samanaikaista latausta kaikilla hankkeeseen kuuluvilla latauspisteillä. Sähköliittymän tehon ollessa latauskentän antotehoa pienempi, esimerkiksi sähkövarastojen ja/tai joustavien sähköliittymien hyödyntämisen myötä, on kuitenkin varmistettava, että latauskentän palvelutaso vastaa sellaista latauskenttää, jossa sähköliittymä on latauskentän antotehon suuruinen."

Korostamme, että sähkövarastolla puskuroitu latauskenttä voi olla palvelutasoltaan myös korkeampi, vaikka sähköliittymä olisi latauskentän antotehoa pienempi. Esimerkiksi sähkökatkon tapauksessa sähkövarasto voi mahdollistaa lataustoiminnan jatkumisen. Lisäksi sähkövarasto voi olla tukena mahdolliselle huoltovarmuustoiminnalle, mikäli latauskenttää joudutaan operoimaan varavoi-makoneilla. Tällöin latauskentän sähkövarastosta voi olla laajempaakin yhteiskunnallista, mutta ei-markkinaehtoista hyötyä. Sähkövarastojen käyttöön kannustamiseen on siis monia syitä, ei pelkäs-tään normaalitilanteen toiminnan kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Asetuksen 5 pykälässä tuettavissa hankkeissa sähköisen liikenteen latauskenttien tuki on rajattu koskemaan yksinomaan raskaan kaluston latausta. **Raskaan kaluston latauskenttien infratu-essa olisi hyvä mahdollistaa, että näitä kenttiä voidaan rakentaa henkilöautojen latausrat-kaisujen rinnalle ja ne voivat esimerkiksi syöttää sähköä ajoneuvoon samasta sähköliitty-mästä tai jopa latausjärjestelmästä.** Lataustehon jaon priorisoinnilla voidaan varmistaa ammat-tiliikenteen korkea palvelutaso. Suuremmasta järjestelmästä on hyötyä myös vikatilanteiden vaiku-tusten hallinnassa. Myös aiemmissa henkilöautojen suurteholatausinfrastruktuurihankkeissa tukea sai hi-taammille latauspisteille, mikäli ne oli asennettu suurteholatausjärjestelmän rinnalle.

Tällä hetkellä yksittäisiä vain raskaalle kalustolle tarkoitettuja julkisia latauskenttiä on hankala saat-taa riittävälle käyttöasteelle, koska raskaan kaluston sähkökäyttöisiä ajoneuvoja on suhteellisen vä-hän. On erittäin haastavaa löytää tuettunakin liiketoiminnallista järkevyyttä tehdä pelkkää raskasta kalustoa palvelevia latausjärjestelmiä. Mikäli latauskentän olisi mahdollista saada henkilö- ja paketti-autojen latauksesta säännöllisiä tuloja, niillä voitaisiin mahdollisesti parantaa raskaan kaluston la-tausjärjestelmän kannattavuutta.

Asetuksen 5 pykälässä vetytankkausasemien osalta todetaan, että tukea voi saada vain asemille, joilla jaellaan uusiutuvaa vetyä. Asetuksen perustelumuiotiossa todetaan suoraan, että tämä rajaa ydinvoimalla tuotetun vedyn (vähähiilisen vedyn) pois. **Näemme, että tukea tulisi olla mahdol-lista antaa myös asemille, joissa jaellaan ydinvoimavetyä. Päästöjen tulisi ratkaista.**

Asetuksen 7 pykälässä todetaan, että tuen myöntämisen edellytyksenä on, että latauskentästä tai vedyn tankkausasemasta tietyn ajomatkan säteellä ei tarjouskilpailun päättyessä sijaitse 5 pykälän vaatimukset täyttävää: [...] b) aiemmassa tarjouskilpailussa tuen saanutta investointihanketta, jota koskeva tukipäätös on voimassa.

Näemme, että yllä mainitun kohdan b) rajaus saattaa estää parhaimmat toteutusedelly-tykset omaavien hankkeiden tukihaun. Aikaisemmissa tarjouskilpailuissa ongelmana on ollut myönteisen tukipäätöksen saaneiden hankkeiden toteuttamatta jättäminen sekä vedyn osalta myös hyvin vähäinen osallistuminen. Markkinan ollessa vasta kehitysvaiheessa, ei ole syytä tarpeettomasti rajata osallistumista. Tukimekanismin tavoite siitä, että raskaan kaluston latauskenttiä ja vedyn tankkausasemia oikeasti rakennetaan, on uhattuna, jos myönteisen tukipäätöksen saanutta han-ketta ei toteuteta, mutta se estää toteuttamiskelpoisemmalta hankkeelta tuen hakemisen. **Tästä syystä ehdotamme alla olevaa lisäystä yllä mainittuun kohtaan b):**

Tuen myöntämisen edellytyksenä on, että [...] b) aiemmassa tarjouskilpailussa tuen saanutta inves-tointihanketta, jota koskeva tukipäätös on voimassa, ja jossa on aloitettu rakentamistöitä tai tehty sitova päälaitetilaus tai tehty sitova investointipäätös taikka tehty muuta sitoumusta, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman.

Lopuksi mainittakoon, että vaikka esitetyt muutosehdotukset saattavat monimutkaistaa tukiproses-sia, tulisi tuen myöntämisen perusteiden olla mahdollisimman selkeät, jotta Energiaviraston on mah-dollista arvioida hakemuksia toimijoiden näkökulmasta riittävän nopealla aikataululla ja mahdollisim-man tehokkaalla käsittelyprosessilla. Tasapaino infrastruktuurituen oikean ja vaikuttavan kohdistu-misen, mutta toisaalta Energiaviraston nopean ja tehokkaan käsittelyprosessin välillä, on löydettävä.

Kunnioitavasti

Tuukka Heikkilä
Asiantuntija

Energiateollisuus ry