

Sähköinen liikenne -toimialaryhmä

23.5.2018

**Työ- ja elinkeinoministeriölle**

Lausuntopalvelu.fi

**Lausuntomme koskien valtioneuvoston asetusta sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituen myöntämisen yleisistä ehdoista vuosina 2018–2021**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto asetusluonnokseen, johon suhtaudumme myönteisesti.

**Yleistä**

Sähköinen liikenne -toimialaryhmä pitää tärkeänä kaikkien uusien teknologioiden infrastruktuurin kehittämiseen liittyviä edistämistoimenpiteitä. Sähköisen liikenteen kehittymisen, päästöjen vähentämisen ja latausverkoston markkinaehtoisen kehityksen kannalta näemme oleellisen tärkeänä myös täyssähköautojen määrän kehityksen vauhdittamista samanaikaisesti.

Sähköautojen latausmahdollisuudet ovat parantuneet Suomessa selvästi. Pikalatauspisteiden määrä suhteutettuna sähköautojen määrään ylittää reilusti jakeluinfradirektiivin suosituksen ja tukee sähköautoilun kasvua mahdollistaen jo nyt täyssähköautolla liikkumisen suuressa osassa maata. Erityisesti täyssähköautojen määrää voidaan lisätä ja siten liikenteen päästöjä vähentää monilla toimenpiteillä. Kustannustehokkain tapa on työsuhdeautoilun verotuksen uudistaminen päästöperusteisemmaksi.

Nykyinen täyssähköauton hankintatuki yksityishenkilöille on oikeasuuntainen kannustin, mutta vaikuttavuudeltaan se ei nykyisessä markkinatilanteessa ole riittävä. Tukea tulisi korottaa 4000 euroon ja laajentaa koskemaan kaikkia täyssähköautoilijoita auton hankintatavasta tai omistussuhteesta riippumatta.

Infrastruktuuri-investointien käyttöaste kasvaa ja päästöt vähenevät täyssähköautojen määrän lisääntyessä. Suomea sitovien päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta on erittäin tärkeää lisätä päästöttömien ajoneuvojen määrää.

**4 § Tuettavat hankkeet**

Infrastruktuurituen myöntämisen perusteissa ehdotetaan huomioitavaksi seuraavaa

- Kohta 1): Tuen piiriin tulee sallia ainoastaan biokaasua tarjoavat asemat.
- Kohta 2): ”Julkisen liikenteen” sijasta ehdotetaan käytettäväksi termiä ”joukkoliikenne”, jonka piiriin kuuluisivat myös taksiliikenne yms.
- Kohta 3): ”Henkilöautot” tulee korvata termillä ”Ajoneuvot”. Ei ole tarkoituksenmukaista rajoittaa esimerkiksi hyötyajoneuvojen pikalatauspisteinvestointeja tuen ulkopuolelle.
- Kohta 3): Vaatimus kahdesta pikalatauspisteestä on ylimitoitettu.
  - Vaatisi yli-investointeja tilanteessa, jossa sähköautokanta on vielä melko pieni ja latausteknologia kehittymässä. Sähköautoilun yleistymisen kannalta on tärkeämpi saada useampiin paikkoihin pikalatauspisteitä. Tämä edistäisi sähköautoilua myös alueilla, jossa ei vielä ole juuri latauspisteitä tai sähköautoja
  - Kahden 50 kW:n pikalatauspisteen rakentaminen vaatii käytännössä uuden sähköliittymän, joka nostaa investoinnin kustannuksia huomattavasti (n. 20 k€)



Sähköinen liikenne -toimialaryhmä

23.5.2018

- Pikalatausasemaan riittää yksi nimellisteholtaan 50 kW latauspiste. Yhden pikalatauspisteen voi yleensä sijoittaa esimerkiksi liikenneaseman yhteyteen ilman sähköliittymän suurentamista
- Vaatimus kahdesta pikalatauspisteestä sulkee nykyisten pikalatausasemien laajentamisen tuen ulkopuolelle
- Kohdan 3) ja 4) määrittelyt pikalatauksesta ja peruslatauksesta rajaavat tuen ulkopuolelle esim. teholtaan 20-40 kW:n DC laitteet, jotka tarjoavat selvästi AC peruslatauslaitteita nopeampaa latausta täyssähköautoille
- Kohta 4a): Vaatimus 20 latauspisteen määrästä on ylimitoitettu. Sähköteknisistä syistä johtuen sopiva määrä oli 3:lla jaollinen. Latauspisteiden määräksi ehdotetaan 15/12/9/6 latauspistettä samaan kiinteistöön.
- Kohta 4b): Vaatimus vähintään kahdesta kiinteistöstä ei ole tarkoituksenmukaista. Vaatimus siitä, että toista vastaavaa latausmahdollisuutta ei ole välittömässä läheisyydessä, on tulkinnanvarainen ja haastava määrittellä. Vaatimukset yhdessä tekevät suunnittelusta ja lupaprosessista hakijan kannalta hankalan. Tukea saadakseen hakijan pitää neuvotella useampia kohteita samaan aikaan. Lisäksi vaatimus kahdesta kiinteistöstä sulkee pois mm. yksittäisten pysäköintihallien mahdollisuuden hakea tukea latausalueelle. Ehdotetaan, että kohta 4b) poistetaan kokonaan vaatimuksista.

## 5 § Tuen myöntämisen edellytykset

Tuen myöntämisen edellytyksissä ehdotetaan huomioonotavaksi seuraavaa

- Kohta 2): Ehdotetaan 18 kk:n käyttöönottoaikaa myös latauspistehankkeille. Latausasemien rakentamisen ajoituksessa tulee huomioida kylmien vuodenaikojen aiheuttamat viiveet (esim. routa) sekä sähköliittymien toimitusajat erityisesti suurteholatausasemissa. Myös latauslaitteiden toimitusajat voivat olla huomattavan pitkiä.
- Kohta 3): Hankkeen aloittaminen omalla riskillä ei saisi vaikuttaa tuen myöntämiseen.

## 6 § Tuen saaja

Tuen saajissa ehdotetaan huomioonotavaksi seuraavaa

- Kohta 4): Tuen saajissa tulisi huomioida myös sellaiset tapaukset, joissa on liikekiinteistöjen parkkitiloissa asukaspysäköintiä. Näitä tapauksia ei tulisi yksioikoisesti sulkea pois tuen piiristä.

## 8 § Tukimäärän kohdistaminen

Määrärahan kohdistamisessa ehdotetaan huomioonotavaksi seuraavaa

- Määrärahan jakautuminen kaasuautojen ja sähköautojen infrastruktuuriin ei ole linjassa kansallisten ajoneuvomäärätavoitteiden kanssa. Tavoitteena on 50 000 kaasuautoa ja 250 000 sähköautoa liikenteessä vuoteen 2030 mennessä.
- Määrärahan siirtoihin ehdotamme muutosta siten, että jos korissa 2 ei ole tehty tarjouksia, siirretään käyttämättä jäävä osa ensin koriin 3 ja sen jälkeen koriin 4.

## 10 § Tarjousten vertailu

Tarjousten osalta ehdotetaan huomioonotavaksi seuraavaa

- Ehdotetaan, että "TEN-T" -verkon sijasta tulisi ehtona olla "TEN-T kattava verkko"



Sähköinen liikenne -toimialaryhmä

23.5.2018

### **12 § Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset**

Tuen hyväksyttäviin kustannuksiin ehdotetaan huomioitavaksi seuraavaa

- Hyväksyttäviin kustannuksiin ehdotetaan selkeyden vuoksi lisättäväksi aiempien tukien tapaan sähköliittymän kustannukset, jotka ovat isohko yksittäinen kustannuserä hankkeissa.