



1.7.2020

**Työ- ja elinkeinoministeriö**

**Viite: Lausuntopyyntö, diaarinumero: VN/9678/2020**

**Valtioneuvoston asetuseräluonnos: Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018–2021 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

**Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.**

Tässä lausunnossa keskitytään sähköisen liikenteen infrastruktuurin tuen osuuteen.

### **Tiivistelmä**

Valtakunnallisesti kattava latausverkosto rakentuu alueellisesti automäärien, liikennevirtojen ja lataustarpeiden mukaisesti. Kokonaistavoitteena on sekä investointien kustannustehokkuus että päästöttömien ajokilometrien maksimointi. Uskomme, että latauspisteinvestoijien suunnitelmat yhdistettynä joustaviin investointitukiin tuottavat lopulta kustannustehokkaimmin jakeluinfrastruktuurin kansallisessa suunnitelmassa määritellyn kattavan verkon ja Suomen tarvitsemat liikenteen päästövähennykset.

Latauspisteinvestointien kannattavuus on vahvasti sidoksissa käyttöasteeseen. Paikoittain alhaisesta käyttöasteesta huolimatta latauspiste on kuitenkin täysin välttämätön osa sähköisen liikenteen palveluita. Investointituella on erittäin merkittävä vaikutus latauspisteiden rakentamisen ajoitukseen etenkin alueilla, joilla käyttöaste jää alussa alhaiseksi.

Hakuperusteinen jatkuvasti käynnissä oleva ennakoitava investointituki, jossa ehtojen täytyessä investoinneille myönnetään ennalta määrättyä tukea hankkeiden toteuttamisjärjestyksessä määrärahan puitteissa, on sujuvin ja tehokkain päästötöntä liikennettä edistävä ohjauskeino.

Ennakoitavuus tukee yritysten investointipäätösprosessia ja investointien tasaisempaa ajallista jakautumista soveltuen erityisesti normaalitehoisen latausverkoston laajentamiseen.

### **Investointeja tarvitaan palvelutason ylläpitämiseksi**

**Sähköautojen määrän kasvu liikenteessä on** latausverkostoinvestointien ensisijainen peruste. Markkinaehtoinen, paikalliset automäärät sekä autojen käytännölliset ajosäteet huomioiva riittävän laaja latausverkosto palvelee autoilijoita ja edistää **liikenteen päästöttömyyskehitystä** kustannustehokkaimmin.

Latauspisteinvestoinnin kannattavuus on vahvasti sidoksissa käyttöasteeseen. Paikoittain alhaisesta käyttöasteesta huolimatta latauspiste on kuitenkin täysin välttämätön osa sähköisen liikenteen kehitystä. Investointituella on merkittävä vaikutus latauspisteiden rakentamisen ajoitukseen etenkin alueilla, joilla käyttöaste jää alussa alhaiseksi.

Maantieteellisesti **latausverkoston investoinnit** ovat noudattaneet sähköautokannan alueellista jakaumaa Suomessa. Latausoperaattoreilla ja latauspisteiden omistajilla on sekä kotimaasta että ulkomailta kerätystä tiedosta jalostettua dataa, jota hyödynnetään yhä laajemmin uusissa investointipäätöksissä.



1.7.2020

Vuoden 2020 maaliskuun lopussa Suomen liikenteessä oli 35 661 sähköautoa, joista täyssähköautoja 5 717.

**Julkisen latausinfrastruktuurin tukijärjestelmä on parhaimmillaan sujuva, yritysten päätöksentekoa tukeva, investointeihin kannustava sekä markkinaehtoista kasvua edistävä.**

#### **Oikean suuntaisia muutoksia kilpailutukseen**

- Tukimäärärahoista päättäminen ja niiden kohdentaminen talousarviossa asetuksen sijaan.
- Toteuttamisaikataulun pidennys 2 kuukaudella 20 kuukauteen sekä yleisten ehtojen lieventäminen liittyen maanrakennustöihin.
- Toteutuksen jatkoajan mahdollisuus ennakoimattomien olosuhteiden johdosta.

#### **Kehittämiskohteita nykyiseen tukijärjestelmään**

- Tarjouskilpailutukseen perustuva **ennakoimaton** tuki ei kannusta latauspisterakentamista tarvelähtöisesti ohjaten investointeja paikkoihin, joissa niiden **käyttöaste** olisi todennäköisesti varsin alhainen pidemmän aikaa.
- Tarjouskilpailutuksen syklisyys lisää yritysten **riskiä jäädä tuen ulkopuolelle** ja on latausverkoston laajentumista rajoittava tekijä.
- Etusijaperiaatteen käyttöönotto ja siihen liittyvät määrälliset rajoitteet tai vaatimukset ovat ristiriidassa markkinalähtöisen ja tarvelähtöisen rakentamisen periaatteen kanssa. Etusijaperiaate tulisi korvata erillisellä määrärahalta, korkeammalla tukiprosentilla ja alueellisella määrittelyllä.
- Tuen myöntämisessä latauspisteiden **määrälliset rajoitteet ja etäisyyksiin sidotut ehdot** eivät tue markkinaehtoista ja tarvelähtöistä latauspisterakentamista.
- **Määrärahojen kasvattaminen** suuritehoisen latausinfrastruktuurin rakentamiseen (pikalatauspisteet ja suurteholatauspisteet) ja tukiprosentin kasvattaminen teho- ja latauspistemääräperusteisesti olisi oikeansuuntainen toimenpide.
- **Uusien teknologioiden** sekä niihin liittyvän määrärahan eriyttäminen omaksi ryhmäksi, jossa tukitaso olisi korkeampi, olisi pisteytystä parempi vaihtoehto.
- Tarjouskilpailutuksen järjestäminen useamman kerran vuodessa paikallisille **joukkoliikenteen latausjärjestelmille** ja **suuritehoisille latauspisteinvestoinneille** palvelisi paremmin latauspisteinvestointien päätöksentekoa.

#### **Tehokkaasti sähköisen liikenteen infraa ja päästöttömyyskehitystä edistävä tukijärjestelmä**

- **Hakuperusteinen jatkuvasti käynnissä oleva ennakoitava investointituki**, jossa ehtojen täytyessä investoinneille myönnetään ennalta määrättyä tukea hankkeiden toteuttamisjärjestyksessä määrärahan puitteissa. Ennakoitavuus tukee paremmin yritysten investointipäätösprosessia ja investointien tasaisempaa ajallista jakautumista soveltuen erityisesti normaalitehoisen latauspisteverkoston laajentumiseen.



1.7.2020

## Kommentit asetusehdotukseen

### 4§ Tuettavat hankkeet

Terminologiaan liittyen perustehoisen latauksen sijasta ehdotamme käytettäväksi termiä normaalitehoinen lataus direktiivin EU 2014/94 mukaisesti.

Latauspisteiden soveltuvuuden osalta henkilöautojen lisäksi ehdotamme lisättäväksi myös pakettiautot sekä muut sähkökäyttöiset ajoneuvot.

Ehdotamme ryhmässä 2 tuen piiriin kuuluvaksi kaikkia joukkoliikenteen muotoja rajautumatta ainoastaan linja-autoihin.

### 5§ Tuen myöntämisen edellytykset

Tuen myöntämisen edellytyksiin tehdyt muutokset määräajan ja hankkeen aloittamisen suhteen ovat oikeasuuntaisia parannuksia. On hyvä, että luonnoksessa tuen myöntämisen yleinen edellytys on sidottu tarjouksen jättämisen määräpäivään tuen myöntämisen päätöspäivän sijasta. Suuritehoisten latauspisteiden osalta lievennys ei kuitenkaan paranna toimijan asemaa, koska päätös maanrakennustöistä tehdään pääsääntöisesti tukipäätöksen jälkeen.

Tuen myöntämisen edellytyksissä vaatimus älykkäiden ratkaisujen käytöstä tukee energiajärjestelmäämme. Latausinfraan rakentamisessa älykäs lataus on välttämättömyys osana sähköenergiajärjestelmää.

Tukea tulisi myöntää perustelluista syistä myös rajoitetusti auki oleville julkisille latauspisteille. Latauslain (478/2017) mukaan toiminnanharjoittaja voi asettaa julkisen latauspisteen käytölle aikarajoituksia sekä erilaisia tunnistus-, käyttö- sekä maksuehtoja.

### 7§ Tarjouskilpailu

Ehdotamme **uudeksi ryhmäksi** uutta teknologiaa hyödyntävät hankkeet, jotka olisivat erillisen määrärahan alla olevia hankkeita. Näissä voidaan demonstroida kokonaan uutta teknologiaa tai olemassa olevan teknologian merkittävää uutta ominaisuutta. Näiden hakkeiden osalta tukiprosentti voisi perustellusti olla suurempi verrattuna tavanomaiseen ratkaisuun. Tästä esimerkkinä voidaan käyttää kaksisuuntaista latausta (V2G), josta eurooppalainen standardi valmistuu tänä vuonna. Samalla teknologian kehitystä rajoittavat tehorajat tulisi poistaa näiden hankkeiden osalta.

### 8§ Tuen kohdistaminen

Tuen kohdistamisesta eri ryhmiin määrättäisiin jatkossa valtion talousarviossa asetuksen sijaan. Pykälän 1 momentin mukaan valtion talousarvion mukaan käytettävissä oleva määräraha kohdistettaisiin eri ryhmiin kuuluville hankkeilla jatkossa valtion talousarviossa määritetyn mukaisesti. Kannatamme esitettyä muutosta asetukseen selkeänä joustavuuden parantumisena.



1.7.2020

## 9§ Tarjous

Tarjouskilpailuun liittyvät määrälliset rajoitukset tai minimivaatimukset tulisi poistaa tarpeettomina tarvelähtöistä rakentamista haittaavina sekä liikenteen päästöttömyyskehitystä hidastavina rajoitteina.

## 10 Tarjousten vertailu

Ehdotamme, että asetuksessa TEN-T tarkoittaa ”kattavaa verkkoa”, sisältäen liikenteen solmukohtat.

Ryhmään 3 liittyen tarjousten vertailuun liittyvä enimmäisetäisyys EU:n direktiivissä 2014/94/EU tarkoitettuun Euroopan laajuisen TEN-T-verkkoon kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä on tarpeeton rajoitus.

Pidämme tärkeänä alueellisen kattavuuden lisäämistä, mutta etusijan myöntäminen esitetyllä tavalla kuntarajoihin sidottuna muiden hankkeiden ”kustannuksella” ei edistä tarvelähtöistä latauspisterakentamista.

Etusijaperiaate ja siihen liittyvät määrälliset rajoitteet tai vaatimukset ovat ristiriidassa markkinalähtöisen ja tarvelähtöisen rakentamisen periaatteen kanssa.

Uuden teknologian kertoimen sijaan ehdotamme uutta ryhmää aikaisemman mukaisesti.

## 11§ Tuen myöntämisestä päättäminen

Asetusmuutoksen myötä asetuksesta poistettaisiin tukimäärän kohdistamista koskevat säännökset ja tukiohjelmalle varatun valtion talousarvion määrärahan kohdistaminen eri ryhmiin tehtäisiin jatkossa valtion talousarviossa.

Kannatamme asetusluonnoksen muutosta määrärahojen kohdistamisessa talousarviossa. Talousarviossa voidaan erikseen huomioida alueelliset erot sekä uuden teknologian kokeilut.

## 12§ Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset.

Tuen enimmäismäärässä voidaan huomioida uuden teknologian hankkeet, alueelliset erot sekä latauspisteiden tehot ja määrät.

Pykälään lisättäisiin säännös koskien leasingilla, osamaksulla tai vastaavalla tavalla rahoitettavien investointihankkeiden hyväksyttäviä kustannuksia. Ehdotus on kannatettava.

Kannatamme asetusehdotukseen kirjattua energiaviraston harkintavaltaa jatkoajan myöntämiseen poikkeusolosuhteissa

Lisätietoja:

Sähköinen liikenne ry  
Heikki Karsimus, toimitusjohtaja  
[heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi](mailto:heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi)

Sähköinen liikenne ry  
Matti Rae, hallituksen puheenjohtaja  
[matti.rae@raecom.fi](mailto:matti.rae@raecom.fi)