



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Työ- ja elinkeinoministeriö
Lausuntopalvelu.fi

19.6.2024

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto valtioneuvoston asetuksesta sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

iiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisen lataus- ja jakeluinfran tukea koskevan asetuksen muuttamista.

Asetusluonnoksessa on esitetty biokaasun jakeluinfratuen poistamista, sillä EU:n uudistettu ryhmäpoikkeusasetus ei mahdollista metaanin jakeluinfratukea. Biokaasun ja synteettisen metaanin liikennekäytön edistämiseksi on laaja poliittinen tuki, ja myös hallitusohjelmassa biokaasu on nostettu esiin kuorma-autoliikenteen yhtenä polttoainevaihtoehtona. Ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikennesektorilla ole mahdollista nostaa jakeluvuorotilainsäädännön edellyttämällä tavalla. Jakeluverkon kattavuus ja jakeluasemien pieni määrä on yksi tärkeimmistä kaasukuorma-autojen hankinnan esteistä. Nesteytetty biometaani on lyhyellä aikavälillä mahdollinen hiilineutraali polttoainevaihtoehto myös pitkämatkaiseen linja-autoliikenteeseen.

Biokaasun ja synteettisen metaanin jakeluinfratukea tulisi jatkaa vähämerkityksisenä valtiontukena de minimis -asetuksen (EU) 2023/2831 sallimissa rajoissa. De minimis -asetus rajaisi tuen määrän enimmillään 300 000 euroon kolmen perättäisen vuoden aikana yritystä kohti. Vaikka de minimis -asetuksen kautta kohdistettu tuki olisi määrältään rajallinen, se mahdollistaisi kaasun jakeluinfratuen jatkumisen. Esitämme, että uusiutuvan metaanin tankkauspisteiden tuki säilytetään asetuksessa nykyisessä muodossaan de minimis -asetuksen asettamin rajoituksin.

Latausverkostolle suunnatun tuen kohdentaminen ensisijaisesti kuorma- ja linja-autojen julkisten latauspisteiden toteuttamiseen on perusteltua, sillä latausverkoston hidaskasvu hidastaa kuorma-autokannan ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sähköistymistä. Kuorma- ja linja-autojen käyttöön soveltuvien latauspisteiden verkon ei ennakoida markkinaehtoisesti kehittyvän riittävän nopeasti siten, että AFIR-asetuksen mukaiset minimivaroitukset täytettäisiin. Myös vedyn liikennekäytön tärkeimmäksi esteeksi on muodostunut puuttuva jakeluasemaverkosto.

Asetuksessa olevat kriteerit raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöön tarkoitettujen latauskenttien tehovaatimuksista ovat kuorma- ja linja-autojen lataustarpeisiin nähden vaativia. Latausverkoston rakentamisen alkuvaiheessa investointeja ei ole perusteltua jarruttaa kriteereillä, jotka nostavat kohutuuttomasti investointikustannuksia. Esitämme, että latauskentän kokonaisantotehovaatimuksesta luovuttaisiin, sillä vaatimus rajaa latauskenttien toteutusmahdollisuuksia ja nostaa merkittävästi

investointikustannuksia. Latauskentän antotehoa on myöhemmässä vaiheessa mahdollista nostaa lisää investoinneilla asiakaskysynnän mukaan lataustapahtumien määrän kasvaessa. Lisäksi yksittäisen latauspisteen 350 kW:n antotehovaatimus tulisi ydinverkolla rajata vähintään 45 minuutin jaksolle, mikä takaisi nopean välilatauksen mahdollisuuden myös tilanteessa, jossa latauskentän latauspisteet olisivat samanaikaisesti käytössä ja tehoa olisi tarvetta rajoittaa.

Lisäksi esitämme, että tukea voitaisiin myöntää myös sellaisille latauskentille, jotka sijoittuvat yli 3 kilometrin etäisyydelle ydinverkosta tai kattavasta tieverkosta, mikäli latauskenttä sijaitsee jakeluterminaalin, valvottujen lepo- ja taukopaikoiksi soveltuvan pysäköintialueen tai sataman läheisyydessä. Erityisesti latausverkoston rakentumisen alkuvaiheessa tavaraliikenteen strategisten solmupisteiden läheisyyteen sijoittuvien latauskenttien merkitys on sähkökäyttöisen kaluston operoinnissa tärkeä.

Esitämme määrärahan kohdentamista vuonna 2024 seuraavasti:

- 15 % biokaasun tankkausasteet
- 70 % raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentät
- 15 % uusiutuvan vedyn jakeluasemat

On tärkeää, että määrärahaa voitaisiin joustavasti siirtää hakukohteiden välillä, mikäli jossakin hakukohteessa kriteerit täyttävien hakemusten määrä alittaisi hakukohteelle varatun määrärahan.

Kunnioittavasti

Tero Lausala
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry