

## Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/13219/2021 4.10.2021

### **Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä muuntamisen tukemisesta. Laissa säädettäisiin uudet edellytykset mm. sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella.

SKAL pitää hyvänä, että valtio huomioi kuljetusalan esittämällä hankintatukea vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiville paketti- ja kuorma-autoille. Luonnoksessa todetaan, että lausuntokierros on järjestetty tavallista lyhyemmällä määräajalla. SKAL ymmärtää tavoitteen saada esitys voimaan tulevan vuoden alusta, mutta toteaa, että olisi ollut perusteltua käyttää vähintään kahden viikon lausuntoaikaa, kun lain on tarkoitus esityksen mukaan olla voimassa neljäkin vuotta.

SKAL on huolissaan tukeen tarkoitetun rahoituksen riittävydestä. Vaikka tukimäärät on ajateltu jakaa eri ajoneuvoryhmille, on vaarana, että markkinoille aiheutuu häiriöitä esimerkiksi tuen hakemisesta kilpajuoksunomaisesti, jolloin ostopäätökset syntyvät hätiköidysti. Selkeämpää olisi varata riittävästi määrärahaa koko lain voimassaolon ajaksi, jotta tukea olisi varmuudella saatavissa kaikkiin kohteisiin.

Luonnoksessa sähkökäyttöisen kuorma-auton tukea ehdotetaan myönnettäväksi 8 000 - 50 000 euroa ajoneuvon ja yhdistelmän koon sekä akun nettokapasiteetin perusteella. SKAL esittää, että sähkökuorma-autojen hankintatuen kriteereistä poistettaisiin akun nettokapasiteetti, koska se rajaa tarpeettomasti ajoneuvojen tukitasoa eikä ole tarkoituksenmukainen ohjaustoimi kaluston valikoitumisen kannalta. Auton suurin sallittu kokonaismassa on riittävä kriteeri kuvaamaan auton kokonaishintaa markkinassa, jossa ajoneuvojen tarjonta on vielä niukkaa.

Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan tukea esitetään myönnettäväksi 7 500 euroa, mikäli ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana olisi paineistettu kaasu ja 15 000 euroa, mikäli pääasiallisena käyttövoima olisi nesteytetty kaasu ja jonka suurin tieliikenteessä sallittu massa on vähintään 16 000 kilogrammaa. SKAL esittää, että myös pääasiassa kaasua käyttävien kuorma-autojen hankintatuki porrastetaan ajoneuvon ja yhdistelmän koon mukaan ja olisi sama molemmille, sekä paineistettua, että nesteytettyä kaasua käyttäville kuorma-autoille. Lisäksi SKAL esittää, että 16 000 kilogramman raja poistetaan esityksestä, jotta esitys olisi teknologianeutraali.

Kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärälle on asetettu lakiluonnoksessa katto, jonka mukaisesti hankintatukisumma ei saa ylittää 40 prosenttia dieselkäyttöisen ja tuen kohteena olevan sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hinnanerosta. Kattohinnan määrittäminen edellyttäisi jatkossa dieselkäyttöisen ns. vertailuajoneuvon hinnan määrittelyä. SKAL esittää, että kyseinen 40 prosentin katto poistettaisiin. Mikäli näin ei tapahdu, vertailuhinnan määrittämisessä tulisi ottaa huomioon myös se, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen päällirakenteiden kustannukset voivat olla suuremmat kuin vastaavan dieselkäyttöisen käyttötehtävänsä varten päällirakenteilla varustetun ajoneuvon kustannukset.

Polttokennoautojen on ennakoitu yleistyvän autokannassa vähitellen 2030-luvun lähestyessä. Vetykäyttöisiä polttokennoautomalleja on markkinoilla vasta muutamia ja vetyautoille ei vielä ole syntynyt markkinaa, koska vedylle ei vielä ole kattavaa jakeluverkkoa. Tulevaisuudessa vetyautojen määrän ennakoidaan kasvavan. On todennäköistä, että jo lähivuosina myös Suomeen on mahdollista rekisteröidä polttokennoautoja, ja ne ovat potentiaalinen vaihtoehto tulevaisuuden käyttövoimaratkaisuna.

Jotta hankintatukilaki olisi liikenteessä nollapäästöisille sähkömoottoriautoille teknologianeutraali, kaikki esitetyt hankintatuet tulisi avata myös vetyautoille. Erityisesti kuorma-automallistossa jo lähivuosina voi avautua mahdollisuus vetyautojen laajamittaiseen pilotointiin, jossa hankintatuki olisi tärkeä kannuste. Koska laki on voimassa vuoden 2026 loppuun asti, vedyn sisällyttäminen tuettuihin käyttövoimiin akkusähkönn rinnalla on perusteltua, jotta laki tukisi myös kehityksessä olevan teknologian edistämistavoitteita. Vetyautojen tukisummien tulisi olla samansuuruisia kuin täyssähköautojen, jotta lainsäädäntö kohtelisi eri teknologioita tasapuolisesti. Useimmissa EU:n vetystrategiaa tukevissa rahoitusmuodoissa ajoneuvohankinnat on suljettu pois tuen piiristä, joten vetyautojen sisällyttäminen hankintatukiin olisi myös tästä syystä perusteltua.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja