

Asia: VN/13219/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lakiesityksen taustasta ja tavoitteista

Suomen hallituksella on tavoite olla hiilineutraali vuonna 2035. Tavoitteen saavuttaminen vaatii liikenteen päästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä. Liikenne on yksi vaikeammista sektoreista vähentää päästöjä, ja nykyisten ohjauskeinojen lisäksi uudet ohjauskeinot ovat tarpeen. Suomen Kaasuyhdistys pitää lakiesitystä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta erinomaisena kokonaisuutena, ja kiittää erityisesti saatavilla olevien käyttövoimien kattavaa huomioimista.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite on, että liikenteessä on vuonna 2030 noin 130 000 kaasukäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa. Raskaassa kalustossa tavoite on 6 200 kaasukäyttöistä kuorma-autoa ja bussia. Kaasuajoneuvojen tavoitteet ovat kunnianhimoisia, ja niiden saavuttaminen vaatii määrätietoista poliittista ohjausta sekä liikennekaluston ja -infran, että kotimaisen biokaasun tuotannon puolella. Suomen Kaasuyhdistys näkee, että hankinta- ja muuntotuet ovat keskeisiä fossiilittoman liikenteen edistämiskeinoja.

Kommentteja lakiluonnoksen yksityiskohtiin

Hankintatuet houkuttelevat sekä yksityisiä että yrityksiä puhtaan ajoneuvon hankintaan, joskin näiden motiivit hankintaan voivat olla erilaisia; yrityksissä katsotaan ympäristövaikutusten lisäksi hankinnan taloudellisia vaikutuksia koko ajoneuvon käytön ajalta, kun taas yksityisillä kuluttajilla

auton hankintahinta on usein ratkaiseva. Näin pienikin kannuste hankintahinnassa kannustaa uuden kaasuauton hankintaan, jotka päätyvät myöhemmin käytettyjen autojen markkinalle.

Suomen Kaasuyhdistys kannattaa lämpimästi ehdotusta jatkaa ja korottaa raskaan kaluston hankintatukia. Oikeilla ohjaukeinoilla kotimainen biokaasu tarjoaa päästövähennyspolun raskaalle liikenteelle, jonka päästövähennykset ovat haastavia. Suomen Kaasuyhdistys pitää tukien tasoa (7 500 € CNG- ja 15 000 € LNG-käyttöisille ajoneuvoille) oikean suuruisina suhteutettuna ajoneuvojen hintatasoon.

Kuten lakiluonnoksen perusteluissa kuvataan, Suomessa autojen käyttöikä on huomattavan pitkä. Täten on perusteltua olettaa, että uutena hankittu kaasuauto pysyy liikenteessä pitkälle 2030-luvulle, ja luo kysyntää kaasulle, joka tulevaisuudessa on enenevissä määrin uusiutuvaa ja ilmastoystävällistä biokaasua tai synteettistä sähköpohjaista kaasua tai vetyä. Metaanikaasun tankkausinfraa voidaan nykypäivänä pitää riittävän kattavana kaasuauton käyttöön suurimmassa osassa Suomea. Tästä syystä on perusteltua tukea myös uusien kaasuautojen hankintaa ja pitkäaikaisvuokrausta. Sopiva tukitaso voisi olla hieman romutuspalkkiotukea matalampi, jotta säilyy kannuste vanhan auton romuttamiselle. Suomen Kaasuyhdistys esittää kaasuauton hankintatueksi 750 €. Tämä nopeuttaisi Suomen liikennesektorille määriteltyjen päästötavoitteiden saavuttamista.

Vetyliikenteen edistämiseen kannattaa varautua jo nyt

Liikenteen dekarbonisaatiossa on tärkeää edistää sekä kaluston että infran kehittymistä samanaikaisesti. Euroopan Unionin komissio on esittänyt 55-valmiuspaketissaan vetyinfran luomista tämän vuosikymmenen aikana TEN-T ydin- ja kattavan verkon varrelle. Tämän vuoksi Suomen Kaasuyhdistys pitää tärkeänä edistää myös vetyajoneuvojen kysyntää hankintatukien muodossa.

Vetyajoneuvot ovat tulossa markkinoille lähivuosina. Jo nyt vetykäyttöisiä henkilöajoneuvoja sekä raskaan liikenteen ajoneuvoja on saatavilla ja käytössä. Esimerkiksi Sveitsissä on jo vuoden ajan ollut käytössä 46 vetykäyttöistä kuorma-autoa (18 t). Suomessa on jo julkistettu ensimmäisiä päästöttömän vedyn tuotantolaitosprojekteja. Vetyajoneuvojen tuki olisi selkeä kysyntäsignaali puhtaan vedyn tuotannolle, joka on välttämätöntä sekä raskaan liikenteen että teollisuuden dekarbonisaatiossa. Koska ehdotetun hankintatukilain on tarkoitus olla voimassa vuoteen 2025 asti, kannattaa vetyautot huomioida lakiesityksessä jo nyt. Vetyajoneuvot käyttävät samanlaista tekniikkaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen kanssa (akustoa lukuun ottamatta), joten sopivat tukitasot vetykäyttöiselle kalustolle voisivat olla samat kuin lakiluonnoksessa esitetyt sähkökäyttöisten ajoneuvojen tukitasot.

Jos kysyntää vetyajoneuvoille ei synny lain voimassaoloaikana, ei myöskään synny fiskaalista rasitetta julkiselle taloudelle. Vetyajoneuvojen tukemisella ei siis voi olla merkittäviä negatiivisia vaikutuksia.

Lopuksi

Suomen Kaasuyhdistys pitää lakiehdotusta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta kiitettävänä kokonaisuutena. Lakiehdotus edistää puhtaiden käyttövoimien käyttöä ja liikenteen dekarbonisaatiota. Esitetyt kaasujoneuvoja edistävät toimenpiteet ovat linjassa fossiilittoman liikenteen tiekartan ja muun ilmastopolitiikan kanssa, ja ohjaavat muun lainsäädännön ohella kehitystä kohti puhdasta liikennesektoria.

Kauppinen Hannu
Suomen Kaasuyhdistys ry