

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta**Lausuntopyyntö ja lausunnon antajat**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 13.7.2023 lausuntopalvelu.fi -palvelussa julkaistulla pyynnöllä lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Lausuntoaika päättyi 9.8.2023.

Lausuntoa pyydettiin yhteensä 32 taholta.

Lausunnon antoivat seuraavat 29 tahoa:

Maa- ja metsätalousministeriö
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Puolustusministeriö
Sisäministeriö
Sosiaali- ja terveysministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Ulkoministeriö
Valtiovarainministeriö
Valtioneuvoston kanslia
Ahvenanmaan maakunnan hallitus
Yritystukineuvottelukunta
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry
Etanoliautoilijat ry
Helen Oy
Lidl Suomi Ky
Logistiikkayritysten Liitto ry
North European Oil Trade Oy (jäljempänä *NEOT Oy*)
Palvelualojen työnantajat Palta ry
P2X Solutions Oy (jäljempänä *P2X Oy*)
StepOne Tech Oy
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Suomen Kaasuyhdistys ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Sähköinen liikenne ry
Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta (jäljempänä *SOK*)
Suomen Taksiliitto ry
Suomen ympäristökeskus

Edellä mainituista maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja

terveysministeriö, ulkoministeriö, valtioneuvoston kanslia, ja Suomen ympäristökeskus ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta.

Lausuntojen pääasiallinen sisältö

Lausunnoissa kannatettiin laajasti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia, sillä tuilla on ollut osassa lausunnoista tuotujen näkemysten mukaan tärkeä rooli liikenteen ja logistiikan vihreän siirtymän edistämässä. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukikategorian aloittamista pidettiin yleisesti tervetulleena.

Lausunnoissa tuotiin esille, että sähkö-, vety- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia tulisi jatkaa myös vuoden 2024 jälkeen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Osassa lausuntoja tuotiin esille, että täyssähköautojen hankkimista tulisi edelleen tukea. Monessa lausunnossa tuotiin esille seikkoja, joiden takia muuntotuista luopuminen on Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen ja kustannustehokkuuden näkökulmasta vääräsuuntainen toimenpide.

Useissa lausunnoissa korostettiin kaasujoneuvojen roolia erityisesti raskaan liikenteen päästövähennyksissä. Osa lausunnonantajista korosti, että nyt muutettavan lain uudelleentarkastelu tulee kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta aloittaa välittömästi muuttuvan EU:n valtioneuvostolainsäädännön eli vähämerkityksistä tukea koskevan (jäljempänä myös *de minimis-asetuksen*) asetuksen muutosten takia.

Monessa lausunnossa kannatettiin perustasoa korkeampien tuki-intensiteettien käyttöön ottamista pienille ja keskisuurille yrityksille. Lisäksi lausunnoissa toivottiin tukisummien ja tuen enimmäismäärän kasvattamista sekä hankintatuella hankittavien ajoneuvojen määrän nostamista nykyisestä viidestä ajoneuvosta kymmeneen.

Lausunnoissa kannatettiin hakumenettelyn pitämistä suorana hakemusmenettelynä, mutta osassa lausunnoista toivottiin hakuprosessin yksinkertaistamista. Lausunnoissa koettiin tärkeäksi, että hankittavan ajoneuvon hankinta-, kauppa- tai vuokrasopimus voitaisiin tehdä heti hankintatukihakemuksen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille lähettämisen jälkeen.

Osassa lausunnoista nousi esiin tarve tukea ajoneuvojen ohella vaihtoehtoisen käyttövoiman jakeluinfran rakentamista.

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukia pidettiin yleisesti tervetulleina. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helen Oy, Autotuojat ja –teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, P2X Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Lidl Suomi Ky, ja Logistiikkayritysten Liitto ry kannattavat lausunnoissaan vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankinnan tukemista.

Helen Oy totesi lausunnossaan vedyn liikennekäytön tarjoavan merkittäviä päästövähennysmahdollisuuksia erityisesti raskaassa liikenteessä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom piti kannatettavana, että lakiehdotuksella edistetään raskaan liikenteen fossiilittomaan käyttövoimaan siirtymistä vetykäyttöisten ajoneuvojen hankinnan tukemisella. P2X Oy tuo esille, että markkinan käynnistymisen kannalta on oleellista, että tukiohjelma saadaan nopeasti voimaan.

Lidl Suomi Ky toivoi lausunnossaan vetykäyttöisten ajoneuvojen tuen olevan tarpeeksi suuri, jotta se kannustaa ensimmäisten vetyautojen käyttöönottoon. Lidl Suomi Ky toi lausunnossaan esille, että heidän kokemuksensa mukaan vetykuorma-autojen hankintahinta liikkuu tällä hetkellä 300 000€ sijaan n. 500 000-700 000€. Lidl Suomi Ky:n lausunnon mukaan ensimmäiset vedyn tankkausasemat ovat tämänhetkisten tietojen mukaan käyttöönotettavissa noin elokuussa 2024. Jotta autoja saataisiin hankittua tankkausaseman käyttöönottoa varten, tulisi autojen tilaus tapahtua tämän syksyn aikana. Lidl Suomi Ky katsoi, että vetykäyttöisten ajoneuvojen tukien voimaantulon ajankohdassa ja tukien käsittelyssä tulisi huomioida tankkausinfrastruktuurin sekä autojen toimituksen aikataulut.

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry esittivät yhteislausunnossaan, että vetykäyttöisiä henkilöautoja tulisi tukea ja että paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskevia ehdotettuja pykäliä tulisi tarkistaa niin, että ”hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö ja/tai vety taikka pääasiallisena käyttövoimana kaasu”, kun hallituksen esitysluonnoksessa edellytettäisiin vedyn osalta, että se olisi hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoa käyttövoima. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esitti saman huomion lausunnossaan.

Suomen Kaasuyhdistys ry huomautti lausunnossaan, että vetykäyttöisiä paketti- ja kuorma-autoja ei ole saatavilla markkinoilla, ja että teknologia on yhä uutta.

EU:n valtiontukilainsäädännön muutokset

Työ- ja elinkeinoministeriö totesi lausunnossaan alustavasti ehdotuksen olevan EU:n valtiontukilainsäädännön mukainen, mutta huomauttaa, että ehdotus on käsiteltävä vielä yritystukineuvottelukunnan toimesta.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus toteaa lausunnossaan pitävänsä EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksista johtuvia muutosehdotuksia puhtaasti lakiteknisinä korjauksina.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom totesi pitävänsä EU:n valtiontukilainsäädännön johdosta tehtyjä muutoksia perusteltuina.

Valtiovarainministeriö totesi lausunnossaan pitävänsä mahdollisena ongelmana de minimis- asetuksen mukaista rajanvetoa yritysten välillä, sillä yrityksillä voi olla eri toimiluokkaan kuuluvia palveluja, joista osa voi olla ns. yhdistettyä palvelua ja osa tieliikenteen tavarankuljetusta.

Valtiovarainministeriö totesi tämän voivan johtaa epäselvyyksiin myöntämiskriteereissä, ja tätä kautta nostaa hallinnollisia kustannuksia.

Yritystukineuvottelukunta puolsi lausunnossaan ennakoarvioinnissa esitettyä ja totesi, että vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotuki täyttää EU:n lainsäädännön mukaiset valtiontuen edellytykset.

Yritystukineuvottelukunta totesi, että taltiontukea koskevana menettelytapana kyseessä olevan tukiohjelman tapauksessa voidaan soveltaa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklaa. Yritystukineuvottelukunta totesi, että ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen edellyttää, että myönnettävä tuki täyttää asetuksen I ja II luvun yleiset edellytykset sekä 36 b artiklan mukaiset erityiset edellytykset. Yritystukineuvottelukunta suositteli, että asetuksen I luvun edellytyksissä mainittu ns. Deggendorf –ehto olisi mainittu tukiohjelmalla koskevassa hallituksen esityksessä tai tukiohjelmalla koskevassa kirjallisessa ohjeistuksessa. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta menettelytapana voidaan soveltaa ns. de minimis –asetusta.

Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet

Useissa lausunnoissa korostettiin kaasun merkitystä raskaan liikenteen siirtymässä vaihtoehtoisii käyttövoimiin.

Autotuoajat ja –teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, ja Lidl Suomi Ky kannattivat kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien myöntämistä.

Suomen Kaasuyhdistys ry toivoi kaasukäyttöisen raskaan liikenteen tukemisen rajaamisen sijasta kannustavia tavoitteita kaikkien uusiutuvien kaasujen käyttöönnotolle. Lausunnossa tuotiin esille, että tuen ehtona voisi olla esimerkiksi tietyn uusiutuvan kaasun osuuden käyttö. Elinkaaripäästöt tulisi ottaa huomioon raskaan liikenteen ohjauksineja mietittäessä. Suomi voi Suomen Kaasuyhdistys ry:n lausunnon mukaan toimia kansallisesta näkökulmasta, mutta myös EU:n suuntaan tätä viestiä tulisi vahvasti edistää.

Autotuoajat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry toivoivat lausunnossaan kaasukäyttöisiin kuorma-autoihin myönnettävää hankintatukea myönnettävän käyttötarkoitukseltaan laajemmalle joukolle ajoneuvoja.

Valtiovarainministeriö korosti lausunnossaan, että kaasukäyttöiset paketti-, kuorma- ja linja-autot saavat tällä hetkellä huomattavaa verotukea kaasun liikennepolttoaineiden energiaveromallia kevyemmän verotuksen muodossa. Valtiovarainministeriö muistutti myös, että koska kaasu on liitetty liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteeseen, kaasukäyttöisten autojen määrän kasvu ei vähennä taakanjakosektorin päästöjä tai laske polttoaineiden hintoja. Valtiovarainministeriö katsoikin,

että kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatukien sijaan biokaasun tarjontaa olisi syytä edistää keinoin, jotka eivät lisää kaasun kokonaiskysyntää, mutta vähentävät taakanjakosektorin päästöjä kustannustehokkaasti. Tällainen keino olisi biokaasun jakeluvelvoitteen ulottaminen kaikkeen taakanjakosektorilla käytettävään biokaasuun.

Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuet

Valtiovarainministeriö kannatti lausunnossaan sähkökäyttöisen henkilöauton hankintatukien viittausten kumoamista. Kantaa perusteltiin henkilöautojen hankintatukien vaikuttavuuden heikkoudella sekä EU:n hiilidioksidipäästörajasaantelyllä.

Suomen Taksiliitto ry ja Sähköinen liikenne ry toivoivat lausunnoissaan hankintatukien jatkamista sähkökäyttöisille henkilöautoille. Sähköinen Liikenne ry tuo lausunnossaan esille, että viime vuosien suotuisan henkilöautoliikenteen sähköistymiskehityksen jatkuminen kohti päästöttömyyttä edellyttää nykyisessä haastavassa markkinatilanteessa vahvempia kannustimia henkilöautokannan uusiutumiseen ja täyssähköautojen osuuden kasvuun.

Suomen Taksiliitto ry ehdotti, että täyssähköautojen hankintatuki laajennettaisiin koskemaan taksiyrityksiä. Suomen Taksiliitto ry toi lausunnossaan esille, että ammattimainen taksiliikenne on ollut hankintatuen osalta täysin eriarvoisessa asemassa muuhun ammattiliikenteeseen ja jopa yksityisiin autonostajiin verrattuna. Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry toivat myös esille, että taksi- ja linja-autoalan mahdollisuudet investoida kalliimpaan teknologiaan on koronapandemian jäljiltä ja nykyisen markkinatilanteen takia poikkeuksellisen heikot.

Tukitasot ja hankintatuella hankittavien autojen enimmäismäärä

Useissa lausunnoissa toivottiin tukisummien ja tuen enimmäismäärän kasvattamista. Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry esittävät, että sähkökuorma-autojen hankintatuen euromääräisiä tukisummia nostettaisiin inflaatiokehityksen takia 20 prosentilla.

Lisäksi lausunnoissa esitettiin, että kaasukuorma-autojen tukisummaa nostettaisiin paineistettua kaasua käyttävillä vähintään 16 tonnin kuorma-autoilla 8 000 euroon ja nesteytettyä kaasua käyttävillä kuorma-autoilla 18 000 euroon. Myös Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esitti kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatuen nostamista perustellen tukisummien nostamista sillä, että EU:n vähämerkityksistä tukea koskeva asetus mahdollistaa korkeammat tukitasot kuin yleinen ryhmäpoikkeusasetus.

Sähköinen Liikenne ry:n näkemyksen mukaan paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen korottaminen ja jatkaminen nykyisestä olisi perusteltu toimenpide logistiikan ja ammattiliikenteen käyttövoimamurroksen edistämiseen.

P2X Oy toi esille lausunnossaan, että jatkossa on tärkeää arvioida säännöllisesti, että ajoneuvotukien suuruus on riittävä ottaen huomioon erityisesti raskaan vetykaluston hinnat.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät, että yritysten mahdollisuutta saada hankintatukea enintään viiteen kaasu- tai sähkökäyttöiseen ajoneuvoon vuodessa nostettaisiin kymmeneen ajoneuvon vuodessa. Myös Sähköinen Liikenne ry lausunnon mukaan yksittäisten ajoneuvohankintojen lisäksi on tärkeää kannustaa toimijoita siirtämään kerralla merkittävä määrä kuljetuksia sähköisiksi.

Hankintatuen enimmäismäärät eli tuki-intensiteetit

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry tukivat ministeriön esitettyjä tuki-intensiteetin nostamisia EU:n valtiontukisääntelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskisuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä. Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan keskusliitto ry:n mukaan erityisesti leasingpakettiautolla 40 prosentin raja on usein leikannut hakijan saamaa todellista sähköpakettiauton hankintatuen määrää.

Valtiovarainministeriö katsoi, että yritysten yhdenmukaisesta kohtelusta poikkeamiselle pitäisi olla painavat perusteet. Ilman perusteita tukisumma tai tuen enimmäismäärä olisi valtiovarainministeriön lausunnon mukaan perustellumpaa asettaa siten, ettei yrityksen koko vaikuta saatavan tuen määrään.

Muuntotuet

Valtiovarainministeriö kannatti muuntotukiin liittyvien viittausten kumoamista.

Työ- ja elinkeinoministeriö katsoi, ettei muuntotuista tulisi luopua. Työ- ja elinkeinoministeriö toi lausunnossaan esille, että sähköautojen hankintahinnat ovat edelleen korkeita ja siten konversioita edistämällä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevia ajoneuvoja on voitu saada liikenteeseen erityisesti sellaisissa tilanteissa, joissa sähköauton hankinta ei ole ollut ajankohtaista.

Monessa lausunnossa tuotiin esille seikkoja, joiden takia muuntotuista luopuminen on Suomen ilmastotavoitteiden ja kustannustehokkuuden näkökulmasta vääräsuuntainen toimenpide. NEOT Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry Etanoliautoilijat ry, SOK ja StepOne Tech Oy vastustivat muuntotukien poistamista.

NEOT Oy toi lausunnossaan esiin, että muuntotuki on lisännyt bioetanolin kysyntää. NEOT Oy:n mukaan korkeaseosbioetanolin säilyttäminen polttoainepalteilta on antanut enemmän mahdollisuuksia täyttää jakeluvelvoitetta kustannustehokkaasti. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry tuo lausunnossaan esille muuntotukien määräraharahatarpeen olevan suhteellisen pieni, arviolta 200 000 euroa vuosittain.

Etanoliautoilijat ry katsoi etanolikonversioiden muuntotuen olevan yksinkertainen, sosiaalisesti oikeudenmukainen ja erittäin kustannustehokas tukitoimi. Etanoliautoilijat ry:n mukaan etanolikonversioiden tukeminen on valtiontaloudelle edullisin tapa saada aikaan päästövähennyksiä liikenteessä. StepOne Tech Oy painottaa myös Etanoliautoilijat ry:n lausunnon esitettyjä perusteluita muuntotuen säilyttämisen puolesta. Etanoliautoilijat ry:n, SOK:n ja StepOne Tech Oy:n lausuntojen mukaan olisi lyhytnäköistä poistaa tukimuoto laista kokonaan nyt, kun vasta kesäkuussa etanolikonversiot mahdollistettiin kaikkiin bensiinautoihin.

Etanoliautoilijat ry:n ja StepOne Tech Oy:n lausunnon mukaan luonnos hallituksen esitykseksi on ristiriidassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa, koska muuntotukien poistuminen heikentäisi merkittävästi kannusteita käyttövoimamuutoksiin. Etanoliautoilijat ry toi lausunnossaan esille, että etanoli on keinona mukana sekä Liikenne- ja viestintäministeriön maaliskuussa julkaisemassa ohjelmassa uusien jakeluinfran kehittämiseksi vuoteen 2035 että valtioneuvoston periaatepäätöksessä fossiilittoman liikenteen tiekartaksi.

SOK yhtyy lausunnossaan Etanoliautoilijat ry:n lausuntoon.

Hakumenettely

Autotuoajat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, P2X Oy ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattivat ajoneuvojen hankintatukiohjelman esitettyä jakamista tukiohjelman muodossa, sillä tarjouskilpailumenettely soveltuu lausuntojen mukaan huonosti ajoneuvohankintojen toteuttamiseen.

Autotuoajat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry esittivät, että tuen hakuprosessia sujuvoitettaisiin niin, että hakija voisi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskevan tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen.

Tukiohjelman laajentaminen

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry esittivät vetykäyttöisten henkilöautojen tukemista.

Autotuoajat ja teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry toivoivat tukiohjelman laajentamista M2-luokan linja-autoihin. Laajentamista perusteltiin sillä, että sähköautojen kysyntä on kasvussa myös pienoislinja-autokannassa, mutta autojen hankintahinta ja varikkojen latausinfraan vaativat investoinnit jarruttavat hankintoja.

Lain ja tukiohjelmien voimassaolon jatkaminen

Useissa lausunnoissa korostettiin tukiohjelman jatkamisen tarvetta. Autotuoajat ja -teollisuus ry:n, Autoalan keskusliitto ry, Palta ry, P2X Oy ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry,

Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry toivoivat lain voimassaoloajan pidentämistä vuoden 2028 loppuun asti.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, Palta ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry SKAL, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry toivat esille, että pitkäaikainen hankintatuki loisi yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Myös Sähköinen Liikenne ry toi lausunnossaan esille, että ennakoitava tukijärjestelmä on tärkeää yritysten päätöksenteolle.

Lain uudelleentarkastelu

Osa lausunnon antajista korosti, että nyt muutettavan lain uudelleentarkastelu tulee aloittaa välittömästi muuttuvan EU:n valtioneuvoston päätöksen eli vähämerkityksistä tukea koskevan asetuksen muutosten takia.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry:n, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n mukaan on olennaisen tärkeää, että hankintatukilain muotoilua tulisi tältä osin vielä tarkastella uudelleen, kun uusi de minimis -asetus on loppuvuoden aikana hyväksytty. Yhteislausunnossa tuotiin esille, että ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikennesektorilla ole mahdollista nostaa jakeluvelvoitelainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry katsoi, että mikäli vähämerkityksistä tukea koskevaan asetukseen perustuva hankintatuki ei jostain syystä toimi tarkoituksenmukaisesti, silloin tukiohjelma tulisi notifioida komissiolle pikaisesti.

Muut huomiot

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan useita näkemyksiä sille, että liikenteen päästövähennyskeinoille olisi muita taloudellisesti perustellumpia vaihtoehtoja kuin ajoneuvojen hankintatuet.

Valtiovarainministeriö ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät vaikutusten arviointiin lisättävän kaasujoneuvojen ilmasto- ja ympäristövaikutukset.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esitti muutamia terminologiaa koskevia täydennystarpeita hallituksen esitysluonnokseen.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi lausunnossaan yhtyvän tälläkin kertaa aiemmassa asiantuntijalausunnossaan (ÅLR 2021/9703) esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan maakunnan hallitus pitää tärkeänä hankintatukien soveltamista myös Ahvenanmaalle rekisteröityihin autoihin.

P2X Oy kertoi lausunnossaan, että se on parhaillaan rakentamassa Suomen ensimmäistä teollisen mittakaavan vihreän vedyn tuotantolaitosta

Harjavaltaan. Lisäksi P2X Oy kertoi suunnittelevansa vetytankkausaseman rakentamista Järvenpäähän.