



Simonen, Emmi
VEO, VIY

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta HE:ksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausuntopyyntö ja lausunnonantajat

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 21.2.2024 lausuntopalvelu.fi -palvelussa julkaistulla pyynnöllä lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Lausuntoaika päättyi 22.3.2024.

Lausuntoa pyydettiin yhteensä 32 taholta.

Lausunnon antoivat seuraavat 30 tahoja:

maa- ja metsätalousministeriö
oikeusministeriö
opetus- ja kulttuuriministeriö
puolustusministeriö
sisäministeriö
sosiaali- ja terveysministeriö
työ- ja elinkeinoministeriö
valtiovarainministeriö
ympäristöministeriö
Ahvenanmaan maakuntahallitus
Liikenne- ja viestintävirasto
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Autoalan Keskusliitto (yhteislausunto)
Autotuojat –ja teollisuus ry (yhteislausunto)
Bioenergia ry
Etanoliautoilijat ry
Gasum Oy
Luonnonvarakeskus (Luke)
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen luonnonsuojeluliitto



Suomen ympäristökeskus (Syke)
Sähköinen Liikenne ry
Rahtarit ry
North European Oil Trade Oy (NEOT)
Suomen Yrittäjät ry
Logistiikkayritysten Liitto ry
Suomen Taksiliitto ry
StepOne Tech Oy
Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO)

Edellä mainituista maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja sisäministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa asiasta.

Lausuntojen pääasiallinen sisältö

Lausunnoissa kannatettiin laajasti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia osana liikenteen päästövähennyskeinoja, sillä tuilla on lausunnoissa tuotujen näkemysten mukaan tärkeä rooli liikenteen puhtaan siirtymän edistämässä.

Esitettyjä EU:n valtiontukilainsäädännön muutosten perusteella tehtäviä muutoksia pidettiin yleisesti tärkeinä. Lisäksi useassa lausunnossa pidettiin etanoli- ja kaasukonversioiden tukia eli muuntotukia oikeudenmukaisen siirtymän edistämiskeinona ja kannatettiin niiden hakumahdollisuuden palauttamista lakiin.

Monessa lausunnossa korostettiin kaasujoneuvojen roolia erityisesti raskaan liikenteen päästövähennyksissä. Usea lausunnonantaja toivoi lakiehdotusten tulevan voimaan mahdollisimman pian, jotta kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukia voitaisiin myöntää myös maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavalle yritykselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun paketti- tai kuorma-auton hankintaan eikä tukiohjelmaan tulisi taukoa. Myös tuentarve sähkö- ja vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille tunnistettiin osassa lausunnoista.

Lausuntojen muutosehdotukset koskivat pääasiassa tukiohjelman hakuajan ja lain voimassaolon pidentämistä sekä tuettavien ajoneuvojen määrien ja tukisummien kasvattamista. Jotkut lausunnonantajista esittivät näkemyksiä hallituksen esityksen perusteluiden täydentämiseen vaikutusten arvioiden osalta. Erityisesti hankintatukien päästövähennysvaikutuksista suhteessa jakeluvaihtoehtoon esitettiin lausunnoissa näkemyksiä. Useassa lausunnossa toivottiin, että sähkö-, vety- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakuajaa jatkettaisiin vuoden 2024 loppua pidemmälle.

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

EU:n valtiontukilainsäädännön muutokset

Monessa lausunnossa korostettiin kaasun merkitystä raskaan liikenteen siirtymässä vaihtoehtoisin käyttövoimiin. Siten myös esitettyjä muutoksia kaasukäyttöisten paketti- ja



kuorma-autojen hankintatukiin EU:n valtiontukilainsäädännön muutosten perusteella pidettiin laajasti tärkeinä.

Liikenne- ja viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Autoalan Keskusliitto, Autotuojat ja -teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Bioenergia ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Syke, Suomen Logistiikkayritysten liitto ry, Luke ja SEO kannattivat kaasukuorma-autojen hankintatuen rajoitusten poistamista EU:n valtiontukilainsäädännön muutosten perusteella.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry toivat lausunnoissaan esille, että suurin osa kuljetusyryyksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Logistiikkayritysten liitto ry, Bioenergia ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry toivat lausunnoissaan erikseen esille kannattavansa tuen yrityskohtaisen kokonaismäärän nostamista 300 000 euroon.

Muuntotuet

Useissa lausunnoissa pidettiin muuntotukien hakemisen mahdollisuuden palauttamista lakiin tervetulleena.

Liikenne- ja viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Bioenergia ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Gasum Oy, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry ja Luke kannattivat lausunnoissaan etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotukien myöntämistä koskevaa ehdotusta. Etanoliautoilijat ry kiinnitti launnossaan erityistä huomiota muuntotukien kustannustehokkuuteen päästövähennysten näkökulmasta. NEOT toi launnossaan esille muuntotukien alentavia vaikutuksia kuluttajien polttoainekustannuksiin, ja kertoi niillä olevan vaikutuksia biopolttoaineiden kysyntään. Rahtarit ry piti launnossaan hallituksen esitysluonnosta kokonaisuutena kannattavana, ja toi esille, että muutoskonversiot mahdollistavat jo käytössä olevan kaluston muuttamisen vähemmän päästäväksi.

Suomen luonnonsuojeluliitto ry korosti launnossaan, että muuntotuet ovat myös oikeudenmukaisuuden näkökulmasta tärkeä ohjauskeino, sillä tukien avulla voidaan helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien, joilla ei ole mahdollisuutta tai halua hankkia uutta autoa, siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista. Bioenergia ry toi launnossaan lisäksi esille, että kaasukonvertoidut ajoneuvot voivat olla tärkeitä erityisesti pienten paikkakuntien biokaasun tuottajille ja pienille biokaasun jakeluasemille.

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry puolestaan esittivät, että konversiotuille ehdotettu täyssähköisten henkilöautojen hankintatuesta säästynyt määräraha siirrettäisiin kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin. Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus nostivat launnossaan kriittisiä näkökulmia muuntotukiin niiden vähäisten päästövähennysvaikutusten, muutostöiden vastuukysymysten ja pakokaasupäästöjen takia. Syke toi launnossaan esille, ettei sillä ole yksiselitteistä kantaa henkilöautojen etanoli- ja kaasukonversioiden palauttamisesta lakiin, sillä muuntotukien palauttamisen vaikutuksiin liittyy kysymyksiä muun muassa



toimenpiteen kestävyyseduista sekä siitä, tukeeko henkilöautojen muuntotuki merkittävästi biokaasun tuotantoa, kun biokaasun pääkäyttökohteet ovat raskaassa liikenteessä, kiinteistöjen lämmityksessä ja teollisuudessa.

Tukitasot ja hankintatuella hankittavien autojen enimmäismäärä

Joissain lausunnoissa esitettiin yrityskohtaisten tuen määrän nostamista kymmeneen ajoneuvoon vuodessa ja kaasukuorma-autojen hankintatuen ja etanolikonversioihin saatavan muuntotuen tukisumman nostamista.

Bioenergia ry sekä Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät lausunnoissaan, että jatkossa yksittäinen yritys voisi saada tukea enintään kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan vuodessa nykyisen viiden sijasta.

Bioenergia ry sekä Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät lausunnoissaan, että kaasukuorma-autojen hankintatukia nostettaisiin siten, että hankintatuki olisi 8000 euroa N2-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 12 tonnia, 16 000 euroa N3-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 40 tonnia ja 30 000 euroa ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on yli 60 tonnia.

Etanoliautoilijat ry ja NEOT esittivät lausunnoissaan, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen taso nostettaisiin 200 eurosta 500 euroon. StepOneTech Oy ilmaisi lausunnossaan kannattavansa Etanoliautoilijat ry:n tekemiä esityksiä lakiin ja erityisesti muuntotuen suuruuden nostamista.

Tukiohjelman ja lain voimassaolon jatkaminen

Useissa lausunnoissa tuotiin esille sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiohjelman merkitystä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen kysyntään ja määrään. Useissa lausunnoissa korostettiin tukiohjelman jatkamisen tarvetta perustellen näkemyksiä muun ohella raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen alkuvaiheella, yritysten investointivarmuudella ja päästöhyödyillä.

Autoalan Keskusliiton, Autotuojat ja –teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry esittivät lausunnoissaan, että hankintatuen hakuaikaa pidennetään 31.12.2027 asti. Myös Sähköinen Liikenne ry ehdotti lausunnossaan hankintatuen hakuajan pidentämistä useammalla vuodella. Gasum Oy lausunnon mukaan olisi mahdollisuuksien mukaan suotavaa, että hakuaikaa jatkettaisiin.

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja –teollisuus ry:n lausunnon mukaan poikkeuksellisen heikon markkinatilanteen takia paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella varattua määrärahaa ei ehditä kuluvan vuoden aikana kokonaan käyttä. Vedyn liikennekäytön näkökulmasta Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja –teollisuus ry toivoivat lausunnossaan, ettei tukikausi jäisi vain vuoden mittaiseksi, sillä jakeluasemat eivät vielä ole käytössä ja kalustoinvestoinnit ajoittuvat enimmäkseen tuleville vuosille.

Bioenergia ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät, että laki olisi voimassa 31.12.2028 asti. Bioenergia ry toi lausunnossaan esille, että laissa oleva viittaus valtioon



talousarviossa varattuun määrärahaan tosiasiallisesti asettaa toimintarajat tuen maksamiselle.

Voimaantulo

Useissa lausunnoissa korostettiin muutosten ripeän voimaantulon tärkeyttä.

Autoalan Keskusliitto ry, Autotuoajat ja –teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Bioenergia ry, Logistiikkayritysten liitto ry katsoivat lausunnoissaan, että lakimuutos tulee saattaa voimaan mahdollisimman pian.

Autoalan Keskusliitto ry, Autotuoajat ja –teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Logistiikkayritysten liitto ry toivat lausunnoissaan esille, että suurin osa kuljetusyrityksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen, sillä tuki rajautuu de minimis –asetuksessa olleen rajauksen takia vain sellaisiin kuorma-autoihin, joita ei käytetä tieliikenteen tavarkuljetuksiin. Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoajat ja –teollisuus ry tuovat esille, että kaasukuorma-autojen hankintaan on tullut tukikauden katkeamisen takia markkinahäiriö.

Jakeluelvoite ja päästövähennykset

Valtionvarainministeriö tuo lausunnossaan esille, että hallituksen esitysluonnoksessa perustelematta jää tarkemmin se, miksi tukimuotoja pidetään tarpeellisena edistää. Valtionvarainministeriö nosti lausunnossaan esille erityisesti jakeluelvoitteen nykyisten sääntöjen johtavan tilanteeseen, jossa erillistankatulla biopolttoaineella ei saada järjestelmätasolla lisäisiä päästövähennyksiä.

Suomen luonnonsuojeluliitto yhtyi lausunnossaan esitysluonnoksen huomioon siitä, että ehdotettujen lakimuutosten kokonaispäästövähennysvaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida myös jakeluelvoitteen vaikutus. Suomen luonnonsuojeluliitto ry kuitenkin toteaa lausunnossaan, että vaikka biokaasu ja korkeaseosetanoli on lisätty jakeluelvoitteeseen, ei biokaasun tai korkeaseosetanolin käyttö liikenteessä kasva ilman kaasun- ja etanolikäyttöisten ajoneuvojen kasvua.

Etanoliautoilijat ry pitää hallituksen esitysluonnoksen perustelujen mainintaa siitä, että jakeluelvoitteen toimintamekanismin takia mm. muuntotuilla järjestelmätason päästövähennyksiä ei voida arvioida, ongelmallisena. Etanoliautoilijat ry:n lausunnon mukaan jakeluelvoitteen toimivuuden ja kustannustehokkuuden kannalta on etu, että sen täyttämiseen on useita keinoja. Myös StepOneTech Oy ja NEOT tuovat lausunnoissaan esille muuntotukien auttavan jakeluelvoitteen kustannustehokkaassa täytössä.

Muut huomiot

Valtiovarainministeriön lausunnon mukaan esitys näyttäisi olevan osin puutteellinen valtionaloudellisten vaikutusten osalta, joten sitä tulisi tältä osin tarkentaa.

Valtiovarainministeriö huomautti lausunnossaan myös, että mahdollisia henkilöresurssitarpeita arvioidessa tulisi ensisijaisesti pyrkiä priorisoimaan tehtäviä ja kuluja hallinnonalan sisällä huomioiden Suomen julkisen talouden heikon taloudellisen tilanteen. Lisäksi valtiovarainministeriön lausunnon mukaan esityksen tavoitteessa on osin enemmän kyse esityksen keskeisistä ehdotuksista kuin varsinaisista tavoitteista.



Ympäristöministeriön lausunnon mukaan esitykseen sisältyvät muutokset ovat perusteltuja ja liikenteen päästökehityksen kannalta oikeansuuntaisia, joskin arvioitujen lakimuutosten päästövaikutukset jäävätkin kokonaisuudessaan varsin marginaaliseksi.

Ympäristöministeriön lausunnon mukaan liikennesektorin merkitys osana taakanjakosektoria on merkittävä ja tehokkaita päästövähennystoimia tarvitaan tulevina vuosina kasvavassa määrin. Ministeriön lausunnon mukaan hankinta- ja muuntotuista on myönteisiä kokemuksia, mikä lausunnon mukaan puoltaa niiden jatkamista. Ympäristöministeriö tuo lausunnossaan esille, että nyt esitetyt tuet ovat myös kustannustehokkuudeltaan varsin hyvällä tasolla.

Ahvenanmaan maakuntahallitus piti lakiehdotusta pääosin lakiteknisenä, pois lukien muuntotukien palauttamista koskevat esitykset. Palautetulla muuntotuella ei maakuntahallituksen mukaan ole yhteyttä itsehallintopoliittisiin kysymyksiin eikä Ahvenanmaalle tärkeisiin elinkeinoihin. Tämän johdosta Ahvenanmaan maakuntahallitus katsoi, että lakimuutoksilla ei ole vaikutusta Ahvenanmaahan.

Liikenne- ja viestintävirasto toi lausunnossaan esille, että ehdotetut muutokset edellyttävät paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta vähäisiä muutoksia nykyiseen hakemismenettelyyn. Konversiotukien osalta ehdotettu muutos edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon mukaan yhden henkilöresurssin lisäämistä muuntotukihakemusten käsittelemiseksi.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto korosti lausunnossaan, että hankintatukien vaikutusten jälkikäteis seuranta on keskeistä tukien kustannustehokkuuden arvioimiseksi. Kilpailu- ja kuluttajaviraston lausunnon mukaan jälkikäteis seurannassa on syytä selvittää, kuinka paljon myönnetty hankintatuet mahdollisesti nostavat hintoja ja erityisesti sitä, missä määrin tukien myötä hankinnat todella lisääntyvät ja minkä suuruisia päästövähennyksiä tuella saavutettiin.

Suomen Taksiliitto ry tuo lausunnossaan esille, että hankintatuki on ratkaiseva kannustin kohti vähäpäästöistä taksiliikennettä. Suomen Taksiliitto ry:n lausunnon mukaan nykytoimet eivät ole riittäviä Suomen sitoutumiin tiukkoihin päästövähennystavoitteisiin nähden.

Bioenergia ry esitti lausunnossaan, että vaikutusten joukkoon tulisi lisätä kaasujoneuvojen positiiviset ilmasto- ja ympäristövaikutukset.

Sähköinen Liikenne ry toi lausunnossaan esille, että sähkökuorma-autojen kannan voimakkaampi kasvu luo tulevina vuosina paremmat edellytykset markkinaehtoiselle raskaan liikenteen kuljetustarpeisiin optimoidulle latausverkostolle. Sähköinen Liikenne ry:n mukaan hankintatuki yhdessä kattavan latausinfrastruktuurin kanssa muodostavat kannustavan kokonaisuuden, joka on ratkaisevan tärkeää käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa. Myös Gasum Oy toi lausunnossaan esille, että liikenteen päästöjen vähentäminen ja asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttävät laaja-alaista keinovalikoimaa ja tehokkaiden toimenpiteiden, kuten investointi-, hankinta- ja infrastruktuuritukien, käyttöä.

Rahtarit ry toi lausunnossaan esille haasteita (vuoden keskilämpötila, keskimääräiset kuljetusmatkat) sähköautojen kansallista käyttöä ajatellen ja katsoo, että sähköautoja tulisi ensisijaisesti sijoittaa nille alueille maailmassa, joissa vuoden keskilämpötila olisi akustojen toiminnan kannalta optimaalinen.



Rahtarit ry katsoo lausunnossaan, että ammattimaiselle tavaraliikenteelle tulisi pikaisesti luoda järjestelmä, jossa biodieselin käyttämisestä koituneet kustannuslisäykset kompensoitaisiin täysmääräisesti

Luken lausunnossa on perusteltu myös muiden kuin sähköllä toimivien ajoneuvojen tukemiseen. Perusteluja ovat lausunnon mukaan mm. jätteiden ja tähteistä valmistetun biokaasun, -etanolin ja –dieselin uusiutuvuus ja kotimaisuus, erityisesti biokaasulla kulkevien ajoneuvojen tutkittu yhtä suuri päästövähennyspotentiaali kuin sähköllä, biopolttoaineiden käyttömahdollisuus olemassa olevassa autokannassa ja globaalisti sähköä neuvojen määrän nopealle kasvulle toistaiseksi vielä ratkaisuttamattomat ongelmat, kuten akkumineraalien riittävyys.

Etanoliautoilijat ry tuo lausunnossaan esille, että etanolin osalta muuntotukien vaikuttavuusarvioissa on otettava huomioon myös Traficomien uusi määräys, joka mahdollistaa etanolikonversiot ensimmäistä kertaa myös aivan uusille autoille. Lisäksi Etanoliautoilijat ry tuo esille, ettei Traficomien kyselytutkimuksen perusteella voida ennustaa tulevaa. Lisäksi Etanoliautoilijat ry katsovat lausunnossaan, että esitykseen pitäisi lisätä vertailu myös muihin käytävissä oleviin päästövähennyskeinoihin sekä nk. Ranskan malliin konversioiden tukemiseksi sekä Ruotsin malus-veron vapautukseen muutoskatsastuksen yhteydessä.

Sähköinen Liikenne ry toi lausunnossaan esille sähköistymisen olevan lähivuosien tehokkain keino lisätä raskaamman liikenteen ja logistiikkaketjujen energiatehokkuutta ja samalla siirtymää pois fossiilisista polttoaineista.