

Lausunto

22.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm@ gov.fi

Lausuntopyyntö VN/1031/2024 21.3.2024

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta.

Esityksessä ehdotetaan, että kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukia koskevissa säännöksissä huomioitaisiin niin kutsuttu uudistettu de minimis -asetus.

Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myöntämiselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa.

Lisäksi lakiin ehdotetaan palautettavaksi henkilöautojen muuntotukia koskeva sääntely. Samalla lain nimikkeeseen ehdotetaan lisättäväksi viittaus ajoneuvojen vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen tukemiseen.

Kaasukuorma-autojen hankintatuen rajoitusten poistaminen on tärkeää

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan on voinut vuoden 2021 alusta saada hankintatukea, joka kattaa osan kaasukuorma-auton ja vastaavankokoisen dieselkuorma-auton välisestä hintaerosta. Tuki laajeni sähkökäyttöisiin kuorma-autoihin ja pakettiautoihin vuoden 2022 alussa.

Suurin osa kuljetusyrityksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen, sillä valtioneuvoston päätösten takia tuki rajautuu vain sellaisiin kuorma-autoihin, joita ei käytetä tieliikenteen tavarakuljetuksiin. Tämä rajausta poistui uudistetusta de minimis -asetuksesta joulukuussa 2023.

Hankintatukilakia on päivitettävä ehdotuksen mukaisesti tältä osin siten, että jatkossa tukea voi hakea kaasukuorma-auton hankintaan riippumatta siitä, millaiseen kuljetustehtävään autoa käytetään.

Kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on hyvä keino tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen. SKAL pitää tärkeänä, että kaasukuorma-autojen hankintatuen kuljetustehtäväkohtaiset rajaukset voidaan luonnoksessa esitetyllä tavalla poistaa.

SKALin kuljetusbarometrin mukaan lähes joka viides vastaaja on investoimassa kaasukäyttöiseen kuorma-autoon. Biokaasulla on hyvät mahdollisuudet olla osaratkaisu raskaan liikenteen päästöjen vähentäjänä. Biokaasun hyödyntäminen tarkoittaa myös kotimaista energiantuotantoa ja arvoketjua, jolla varmistetaan huoltovarmuutta ja vähennetään riippuvuutta tuontienergiasta. Biokaasun käyttäminen luo työtä Suomeen, mikä on myös tärkeää.

Lakimuutos tulee saattaa voimaan mahdollisimman pian

Kaasukuorma-autojen hankintaan on tullut tukikauden katkeamisen takia keskeytys, joten on erittäin tärkeää saattaa uusi laki voimaan mahdollisimman pian. Tällä hetkellä voimassa olevien tukiehtojen takia kuljetusyritykset eivät voi tehdä kaasukuorma-autoa koskevaa tilausta ennen kuin tukea on haettu ja hakemukseen on saatu ehdollinen päätös.

Näin ollen kuljetusyritykset eivät ole kevään aikana voineet aiempaan tapaan tehdä kaasukuorma-autoja koskevia tilauspäätöksiä, vaikka tiedossa onkin ollut, että kaasukuorma-autojen tuki jatkuu myöhemmin tänä vuonna, kun lakiin on tehty tarvittavat muutokset. Käytännössä kaasukuorma-autojen kauppa on pysähtynyt täysin alkuvuoden aikana.

Hankintatuen hakuaikaa jatkettava vuoden 2027 loppuun

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi on päättymässä jo vuoden 2024 lopussa, sillä esitetyssäkkin muodossa lain mukaan hakemukset tulee jättää viimeistään 31.12.2024. Hankintatuet ovat lisänneet sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää. Kaasukuorma-autojen rekisteröintien määrä on tuen vaikutuksesta kasvanut lähes 100 kuorma-auton vuosittaiseen määrään. Sähkökuorma-autojen rekisteröintimääräkin on alkanut kasvaa vuosina 2022–2023.

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Hankintatukien hakuaika päättyy kuitenkin lain soveltamisalaa koskevaan pykälän mukaisesti jo 31.12.2024.

SKAL esittää, että lausuttavana olevan lakimuutoksen yhteydessä hankintatuen hakuaikaa pidennetään siten, että tukea voi hakea 31.12.2027 asti, kuten jo edellisen lakimuutoksen yhteydessä viime syksynä esitimme.

Hankintatuen enimmäismäärä

SKAL kannattaa sitä, että tuen yrityskohtainen kokonaismäärä nostetaan 300 000 euroon.

SKALin näkemyksiä eri käyttövoimiin löytyy käyttövoimaraportistamme ”Millä energialla kuljetamme” oheisesta linkistä: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf?_gl=1*1rx3y4a*_up*MQ..*_ga*MTQ4NDI4OTMwOS4xNzExMDc0NDE4*_ga_FWH8ETPVZR*MTcxMTA3NDQxNy4xLjAuMTcxMTA3NDQxNy4wLjAuMA..

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Ari Herrala

edunvalvontajohtaja

Herrala Ari

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yleistä

Pidämme hankintatukea tärkeänä ohjauskeinona vaihtoehtoisten käyttövoimien lisäämiseksi raskaaseen liikenteeseen Suomessa. Myös perustelumuiotiossa tuodaan hyvin esille se, että raskaiden kaasujoneuvojen hankintatuella on tarvetta.

Päivitetty De minimis-asetus edellyttää muutoksia kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatukeen. Kannatamme luonnosta lakiesitykseksi. Lakiehdotus mahdollistaa sen, että hankintatukea voidaan jatkossa myöntää kaikille kaasukuorma-autoille, ei ainoastaan rajatuissa käyttökohteissa. Lakiluonnos on linjassa Orpon hallitusohjelman keskeisten biokaasua ja synteettisiä polttoaineita koskevien kirjausten kanssa, kuten:

- ei lisätä arjen liikkumisen kustannuksia,
- parannetaan Suomen omavaraisuutta ja huoltovarmuutta liikennepolttoaineissa
- huolehditaan kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä
- edistetään kotimaista biokaasun tuotantoa ja biokaasun käyttöä raskaissa ajoneuvoissa.
- edistetään teollisuuden ja energiantuotannon piirissä puuperäisen hiilidioksidin talteenottoa ja hyötykäyttöä synteettisiksi polttoaineiksi.

Kaasukäyttöisten henkilöajoneuvojen muuntotuki tukee myös hallitusohjelman kirjauksia.

1 § Soveltamisala

Esitämme, että laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta olisi voimassa 31.12.2028 asti.

Ajoneuvojen hankintatukiasetuksen lyhytkestoisuus luo epäjatkuvuutta ajoneuvohankintaan ja pienempi osa ehtii heille sopivassa hankinta-aikaikkunassa tehdä hankinnan.

Viittaus valtion talousarviossa varattuun määrärahaan tosiasiallisesti asettaa toimintarajat tuen maksamiselle. Korostamme, että kaasuautojen lisääminen on keskeinen keino kysynnän synnyttämiseksi ja ovat edellytys suunnitellun uuden kotimaisen biometaanin ja synteettisen metaanin tuotantoinvestointien toteutumiselle. Puhtaan siirtymän investoinnit ovat keskeinen keino vaikuttaa Suomen heikkoon taloustilanteeseen ja työllisyyteen ja tukevat ympäristötavoitteiden saavuttamista. Metaanin tuotanto kytkeytyy kiertotalouteen palvelemalla ravinnekiertoa (biometaanin) ja hyödyntämällä biogeenistä hiilidioksidia (synteettinen metaani).

4 § Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset; 5§ Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kannatamme ehdotuksia, että kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille voitaisiin myöntää hankintatukea nykyistä lakia laajemmin. Päivitetty de minimis-asetus mahdollistaa hankintatuen myöntämisen maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan, eli tuen potentiaalinen kohdejoukko on nykyistä lakia laajempi.

Kehitysehdotuksena esitämme, että hankintatukea muutettaisiin siten, että jatkossa yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan vuodessa. Nykyisellään hankintatukea voi saada maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Paketti- tai kuorma-autojen hankinnassa usein tilanne on se, että jokin yritys tekee periaatepäätöksen uusia nopealla aikataululla merkittävän osan kalustostaan. Tätä tukee myös se, että raskaiden sähkö- ja kaasukuorma-autojen lukumäärät ovat kasvaneet hitaasti ja hankintatukiin varattuja määrärahoja on vielä jäljellä. Kaasuajoneuvojen kohdalla de minimis-sääntely (12 b §) tuo joka tapauksessa 300 000 euron yritysکوhtaisen tukikatkon.

6 § Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Kannatamme lämpimästi ehdotusta, että etanoli- ja kaasukonversioille voidaan myöntää muuntotukea. On tärkeää mahdollistaa myös toimet nykyisen autokannan päästöjen vähentämiseksi erilaisten tuloluokkien ja asuinalueen käyttäjien tarpeisiin. Kaasukonversioiden määrärahatarve on suhteellisen pieni, noin 200 000 euroa vuosittain (100 vuosittain). Kaasukonvertoidut ajoneuvot voivat olla tärkeitä erityisesti pienten paikkakuntien biokaasun tuottajille ja pienille biokaasun jakeluasemille, joiden kannattavuuteen kaasukonvertoitujen ajoneuvojen lisääntymisellä voi arvioida olevan positiivinen vaikutus. Uusia henkilökaasuajoneuvoja ei ole enää saatavilla.

11 § Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä

De minimis -asetus mahdollistaa korkeammat hankintatukitasot kuin ryhmäpoikkeusasetus. Tukien nosto lisäisi kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää merkittävästi. Huomattava osa potentiaalisista hankintatuen hakijoista on pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Heidän hankinnan etupainoitteisuutta verrattuna fossiilista käyttäviin polttoaineisiin olisi syytä madaltaa korkeammalla tukiosuudella.

Esitämme, että kaasukuorma-autojen hankintatukien tukisummaa nostetaan seuraavasti:

Hankintatuki 8 000€ N2-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 12 tonnia

Hankintatuki 16 000€ N3-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 40 tonnia

Hankintatuki 30 000€ ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on yli 60 tonnia

12 b § Yritykselle myönnettävän tuen määrä

Kannatamme esitystä, että kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen yritysکوhtainen kokonaismäärä ei saa ylittää 300 000 euroa minkään kolmen vuoden aikana. Kirjaus on EU-asetuksen mukainen. Alhaisempi kokonaismäärä olisi yli EU-sääntelyssä asetettujen vaatimusten ja voisi heikentää kansallista kilpailuasemaa, kuten perusteissa todetaan.

Lain voimaantulo

Pidämme tärkeänä, että laki tulee voimaan mahdollisimman pian. Erityisesti kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella on kova kysyntä ja 1.7.2024 alkaen tukea ei voida myöntää tällä hetkellä voimassa olevalla lainsäädännöllä.

4.7 Vaikutukset kasvihuonepäästöihin

Esitämme, että vaikutusten joukkoon lisätään kaasujoneuvojen positiiviset ilmasto- ja ympäristövaikutukset. Suomessa liikennekaasu on korkealla osuudella biometaanina ja kehitys on sen suuntainen, että myös synteettinen metaani tulee jo pian kattamaan osan kysynnästä.

Laurikka Harri
Bioenergia ry

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitykseen, jossa ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta.

Täyssähköisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatuki on kannustanut toimijoita investoimaan yhä enemmän sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin. Kuluneen vuoden täyssähköisten paketti- ja kuorma-autojen kasvuluvut ajoneuvokannassa ovat merkittäviä ja positiivisia signaaleja ammattiliikenteen sähköistymisestä.

Raskaamman liikenteen käyttövoimamurros on kuitenkin vasta alkuvaiheessa ja hankintatuen hakuajan jatkamiselle on perusteltu tarve, jotta positiivinen vire rekisteröinneissä jatkuisi ja vahvistuisi. Hakuajan jatkaminen mahdollistaisi tuen sujuvan myöntämisen myös tulevana vuosina, mikäli tuelle olisi varattu määrärahoja.

Sähkökuorma-autojen kannan voimakkaampi kasvu luo tulevana vuosina paremmat edellytykset markkinaehtoiselle raskaan liikenteen kuljetustarpeisiin optimoidulle latausverkostolle. Hankintatuki yhdessä kattavan latausinfrastruktuurin kanssa muodostavat kannustavan kokonaisuuden, joka on ratkaisevan tärkeää käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa.

Sähköisen liikenteen toimiala pitää tärkeänä, että kannustimet luovat riittävän pitkän näkymän logistiikan toimijoille suunnitella puhtaita ajoneuvoinvestointeja. Ehdotamme hankintatuen hakuajan pidentämistä useammalla vuodella siten, että hankintatuen hakemisen aikaikkuna

mahdollistaa yhä useammalle toimijalle puhtaat ajoneuvoinvestoinnit luoden samalla paremmat edellytykset myös AFIR-vaatimukset täyttävän latausinfraan markkinaehtoiselle rakentamiselle.

Sähköistyminen on lähivuosien tehokkain keino lisätä raskaamman liikenteen ja logistiikkaketjujen energiatehokkuutta ja samalla siirtymää pois fossiilisista polttoaineista.

Kunnioitavasti

Heikki Karsimus

Sähköinen liikenne ry

Toimitusjohtaja

Karsimus Heikki
Sähköinen liikenne ry

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan lakia muutettavaksi vastaamaan EU:n valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, jotka koskevat uutta de minimis-asetusta. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntäminen ilman kansallisia rajoituksia, jolloin tukea voisi saada yrityksen toimialasta ja ajoneuvon käyttötarkoituksesta riippumatta. Esityksessä esitetään myös kaasuja ja etanolikonversioiden muuntotukien palauttamista lakiin, mikä edesauttaisi liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Suomen luonnonsuojeluliitto pitää ehdotettuja muutoksia perusteltuina. Lakimuutoksen ilmastohyödyt ovat kokonaisuudessaan heikot, mutta oikeudenmukaisuuden perspektiivistä ehdotus on tärkeä.

Liikenteellä on keskeinen rooli Suomen ilmastovelvoitteiden saavuttamisessa.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Lähes kaikki kotimaan liikenteen päästöistä syntyvät tieliikenteessä. Kaikki liikenteen päästövähennyksiä edistävät toimet ovat siten ensisijaisen tärkeitä taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 %. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen

päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä. Hallitusohjelman mukaan edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. Esitysluonnos on siten linjassa hallitusohjelman kanssa.

Hankinta- ja muuntotuet edistävät irtautumista fossiilisista polttoaineista sekä tukevat oikeudenmukaista siirtymää.

Suomen luonnonsuojeluliitto kannattaa esityksessä ehdotettuja muutoksia kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukeen. Kuten myös AFRY:n tuoreessa selvityksessä todetaan, hankintatuet kaasukäyttöisille raskaan liikenteen ajoneuvoille ovat toimiva keino kasvattaa biokaasun osuutta jakeluelvoitteessa sekä tukea biokaasun investointeja Suomessa (AFRY 2024: Selvitys hallitusohjelman uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta koskevien kirjausten vaikutuksista sekä RED III-direktiivin kansallisesta toimeenpanosta).

Suomen luonnonsuojeluliitto kannattaa myös muuntotukien edistämistä osana liikenteen irtautumista fossiilisista polttoaineista ja oikeudenmukaista siirtymää. Liikenteen sähköistämisen lisäksi on tärkeää varmistaa muidenkin ympäristötavoitteiden mukaisten uusiutuvien käyttövoimien, erityisesti biokaasun, tukeminen. On myös huomionarvoista, että olemassaolevien kulkuneuvojen konvertoiminen on materiaalitehokkuuden näkökulmasta merkittävästi parempi vaihtoehto kuin uusien vähäpäästöisten kulkuneuvojen tuottaminen.

Eryteisesti biokaasulle on osoitettu useissa tutkimuksissa yhtä suuri päästövähennyspotentiaali liikenteessä kuin uusiutuvalla sähköllä kulkeville ajoneuvoille. Päästövähennys biokaasun käytöllä on 20-80 % biojätteestä tehtynä ja 72-202 % lietelannan kohdalla verrattuna vastaavaan bensiiniautoon (SYKE raportteja 1:2022, Paikalliset vaikutusmahdollisuudet henkilöautoliikenteen kasvihuonekaasupäästöihin)

HE:n luonnoksessa todetaan, että muuntotuella on ollut merkittävä vaikutus vastaajien päätökseen sekä mahdollisuuksiin tehdä konversio. Liikenne- ja viestintävirasto muuntotukia koskevan seurantatutkimuksen mukaan miltei 70 prosenttia kyselyyn vastanneista kertoo muuntotuen rohkaiseen tekemään konversion, jota ei olisi muutoin tehnyt tai teettänyt. Suomen Luonnonsuojeluliitto korostaa, 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 ja näin välttää fossiilisten polttoaineiden käytön kasvavat kustannukset.

Jakeluelvoite ja päästövähennykset

Suomen luonnonsuojeluliitto yhtyy esitysluonnoksen huomioon siitä, että ehdotettujen lakimuutosten kokonaispäästövähennysvaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida myös jakeluvuorituksen vaikutus. Kuten luonnoksessa todetaan, bensiinin, dieselin ja maakaasun biopolttoaineiden sekoitteen nykyiset säännöt johtavat tilanteeseen, jossa erillistankatulla biopolttoaineella, eli esimerkiksi korkeaseosetanolilla tai biokaasulla, ei saada järjestelmätasolla lisäisiä päästövähennyksiä.

Suomen luonnonsuojeluliitto kuitenkin toteaa, että vaikka biokaasu ja korkeaseosetanolin käyttö on lisätty jakeluvuoritukseen, ei biokaasun tai korkeaseosetanolin käyttö liikenteessä kasva ilman kaasun ja etanolikäyttöisten ajoneuvojen kasvua. Näiden polttoaineiden käytöllä on mahdollista saavuttaa päästövähennyksiä, koska niiden tuotantokustannukset ovat usein alhaisemmat kuin muiden vuorituksen piiriin kuuluvien kehittyneiden nestemäisten biopolttoaineiden tai sähköpolttoaineiden tuotantokustannukset. Näin ollen biokaasun ja korkeaseosetanolin käytön lisääminen edistää liikenteen päästöjen vähentämistä.

Lakimuutoksen ilmastovaikutuksiin vaikuttaa myös se, käytetäänkö konvertoiduissa autoissa bio- tai maakaasua. Toimien vaikuttavuus paranee selvästi, jos oletetaan että liikenteessä käytetty kaasun on biokaasua. Kestävän biokaasun tuotantoa sekä käyttöönottoa tulisi laajemminkin edistää liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi.

Sundström Edda
Suomen luonnonsuojeluliitto ry - Ilmastoasiantuntija

Lausunto

22.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia. Hallituksen esityksen taustalla ovat EU:n valtioneuvoston päätösten muutokset. Valtioneuvoston päätöksiä koskevaa de minimis -asetusta on uudistettu siten, että jatkossa hankintatukea on mahdollista kohdistaa myös kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaan. Lisäksi hallituksen esityksessä ehdotetaan henkilöautojen muuntotukien palauttamista.

Kaasukuorma-autojen hankintatuen rajoitusten poistaminen on tärkeä uudistus, joka tulisi saattaa voimaan mahdollisimman pikaisesti

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan on voinut vuoden 2021 alusta saada hankintatukea, joka kattaa osan kaasukuorma-auton ja vastaavankokoisen dieselkuorma-auton välisestä hintaerosta. Tuki laajeni sähkökäyttöisiin kuorma-autoihin ja pakettiautoihin vuoden 2022 alussa.

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 tavarakuljetuksiin. Tämä rajaus poistui uudistetusta de minimis -asetuksesta joulukuussa 2023. On tärkeää, että hankintatukilaki päivitetään tältä osin siten, että jatkossa tukea voi hakea kaasukuorma-auton hankintaan riippumatta siitä, millaiseen kuljetustehtävään autoa käytetään. Kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on yksi tärkeimmistä keinoista tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen. Päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisen ja kuorma-autokannan käyttövoimamurroksen

nopeuttamisen kannalta on tärkeää, että kaasukuorma-autojen hankintatuen kuljetustehtäväkohtaiset rajaukset voidaan luonnoksessa esitetyllä tavalla poistaa.

Kaasukuorma-autojen hankintaan on tullut tukikauden katkeamisen takia markkinahäiriö, joten olisi erittäin tärkeää saattaa uusi laki voimaan mahdollisimman pikaisesti. Tukiehtojen takia kuljetusyrietykset eivät voi tehdä kaasukuorma-autoa koskevaa tilausta ennen kuin tukea on haettu ja hakemukseen on saatu ehdollinen päätös. Näin ollen kuljetusyrietykset eivät ole kevään aikana voineet tavanomaiseen tapaan tehdä kaasukuorma-autoja koskevia tilauspäätöksiä, vaikka tiedossa onkin ollut, että kaasukuorma-autojen tuki jatkuu myöhemmin tänä vuonna, kun lakiin on tehty tarvittavat muutokset. Käytännössä kaasukuorma-autojen markkina on pysähtynyt täysin alkuvuoden aikana.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakuaikaa tulisi jatkaa

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi on päättymässä jo vuoden 2024 lopussa, sillä lain mukaan hakemukset tulee jättää viimeistään 31.12.2024. Hankintatuet ovat lisänneet huomattavasti sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää. Kaasukuorma-autojen rekisteröintien määrä on tuen vaikutuksesta kasvanut lähes 100 kuorma-auton vuosittaiseen määrään. Sähkökuorma-autojen rekisteröintimäärä on kasvanut vuosina 2022–2023 moninkertaiseksi. Sähköpakettiautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut vuoden 2021 noin 3 prosentista vuonna 2022 noin 6 prosenttiin ja vuonna 2023 noin 14 prosenttiin.

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Hankintatukien hakuaika päättyy kuitenkin lain soveltamisalaa koskevaan pykälän mukaisesti jo 31.12.2024.

Esitämme, että vireillä olevan lakimuutoksen yhteydessä hankintatuen hakuaikaa pidennetään siten, että tukea voisi hakea 31.12.2027 asti. Jo edellisen lakimuutoksen yhteydessä viime syksynä monet lausunnon antaneista esittivät hakuajan pidentämistä. Tuen hakuajan pidentäminen on perusteltua erityisesti seuraavista syistä:

- Vireillä oleva lakimuutos, joka palauttaisi hankintatuen kaikille kaasukuorma-autoille, voi astua voimaan lain käsittelyn vaatiman ajan takia vasta kesällä, jolloin kaasukuorma-autojen tukihakemusten hakuaika jäisi tältä vuodelta vain kuuden kuukauden mittaiseksi ja niiden hankinta vähenisi.

- Hakuajan pidentäminen mahdollistaisi hakemusten jättämisen myös ensi vuoden puolella, jos määrärahaa olisi vielä jäljellä tai tulevien vuosien talousarvioissa varattaisiin hankintatuella uutta määrärahaa. Kuorma-autojen hankintatuella on vuosille 2022–2024 varattu yhteensä noin 6 miljoonan euron määräraha. Pakettiautoille varattu tukibudjetti on samansuuruinen. Tavara-autojen markkinatilanne on tällä hetkellä vaikea, sillä taantumana takia kuljetusten kysyntä on vähentynyt ja yritysten investointimahdollisuudet ovat normaalia heikommat. Poikkeuksellisen heikon markkinatilanteen takia paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella varattua määrärahaa ei ehditä kuluvan vuoden aikana kokonaan käyttä. Tähän vaikuttaa myös kaasukuorma-autojen tuen katkeaminen vuoden vaihteessa. Kuorma-autojen tukibudjetista on tällä hetkellä varattu hieman alle 60 prosenttia ja pakettiautojen noin 40 prosenttia. Uusien paketti- ja kuorma-autojen asiakastilaukset jäivät viime vuonna noin 40 prosenttia pitkän aikavälin tasoa alemmas.

- Vedyn liikennekäytön edistämisen kannalta on tärkeää, että tukikausi ei jäisi vain vuoden mittaiseksi, sillä jakeluasemat eivät vielä ole käytössä ja kalustoinvestoinnit ajoittuvat enimmäkseen tuleville vuosille. Vielä toistaiseksi autokannassa ei ole vetykäyttöisiä paketti- tai kuorma-autoja, mutta useilla valmistajilla on jo tuotannossa vetyajoneuvoja. Ensimmäisten liikennekäyttöön tarkoitettujen vedyn jakeluasemien arvioidaan avautuvan lähivuosina. Vaikka vedyn odotetaan yleistyvän kuorma-autoliikenteen polttoaineena pääosin vasta ensi vuosikymmenellä, vedyn liikennekäytöstä on Suomen olosuhteissa tärkeää kerätä kokemuksia mahdollisimman aikaisin. Mikäli tuen haku aika päättyisi jo vuoden lopussa, hakemuksia vetyautoista ei ehdittäisi pahimmassa tapauksessa jättää lainkaan.

- Hankintatukien merkitys käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa on ratkaisevan tärkeä. Kaasu- ja sähkökäyttöisten tavara-autojen prosentuaalinen kasvu on ollut nopeaa, mutta niiden määrä kannassa on vielä pieni. Vaikka hankintatuen budjetista päätetään jatkossakin vuosittain, näkymä kannusteen hakuajan jatkamisesta ja pitkäaikaisesta kannusteesta parantaisi merkittävästi yritysten investointivarmuutta. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit tyypillisesti useille vuosille. Kuljetusyritykset joutuvat ensimmäisten sähköautojen hankinnan yhteydessä investoimaan hankintahinnaltaan kalliiden ajoneuvojen lisäksi myös varikkolatausjärjestelmiin. Kannusteen jatkaminen vuosille 2025–2028 antaisi yrityksille mahdollisuuksia sovittaa hankinnat kalustokiertoon ja jaksottaa investoinnit pidemmälle ajanjaksolle, mikäli kannusteelle voitaisiin myös tulevina vuosina osoittaa määrärahaa.

Muuntotuki ei ole tehokas päästövähennystoimi

Suomen autokanta vanhenee tällä hetkellä ennätysnopeasti. Viime vuosina autokannan keski-ikä on kasvanut vuosittain noin 0,3 vuodella. Henkilöautokannan keski-ikä kasvoi viime vuonna jo 13,2 vuoteen ja keskimääräinen romutusikä 22,5 vuoteen. Autokannan keski-ikä kasvun pysäyttämisen, liikenneturvallisuuden parantamisen ja lähipäästöjen vähentämisen näkökulmasta autokannassa olevien autojen käyttövoimamuutoksiin kannustavat taloudelliset tuet eivät ole perusteltuja. Taloudelliset tuet on päästöjen vähentämisen ja käyttövoimamurroksen edistämisen

kannalta kustannustehokkainta suunnata autokannan uudistamiseen. Autokannan nopeampi uudistuminen vähentäisi myös liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia tieliikenteessä.

E85-polttoaineen kysynnän kasvusta ei olisi merkittävää apua jakeluvelvoitteen täyttämässä, sillä vain rajattu osa velvoitteesta voidaan täyttää bioetanolilla ja lisäksi korkeaseosetanolissa jaellun etanolin määrän on arvioitu vähentävän etanolin sekoitustarvetta E5- ja E10-laatuisiin bensiineihin.

Emme kannata autojen etanoli- ja kaasukonversioita, sillä käyttövoimamuunnokset eivät merkittävästi vähennä hiilidioksidipäästöjä. Konversioiden riskinä on ajoneuvojen säänneltyjen päästöjen kasvu. Lisäksi käyttövoimamuunnoksista aiheutuu kuluttajansuojariskejä, sillä käyttövoimamuunnoksessa ajoneuvoon tehdään peruuttamattomia muutoksia, joista aiheutuvat korvausvastuut eivät ole yksiselitteisiä. Eri syitä perusteluineen on esitelty tarkemmin alla.

Muutostöiden aiheuttamat vastuukysymykset

Auton polttoainejärjestelmään tehtävät muutostyöt vaikuttavat auton takuuseen ja myyjän virhevastuuseen. Ajoneuvon alkuperäinen valmistaja tai auton jälleenmyyjä eivät voi taata auton päästöjen lainmukaisuutta tai moottorin tai auton polttoaineen syöttöjärjestelmän asianmukaista toimintaa, mikäli autoon on tehty käyttövoimamuutos. Käyttövoimamuutokset vaikuttavat auton tekniseen toimivuuteen, sillä muutosarjan laitteilla muutetaan ja ohitetaan auton eri tunnistimien lähettämiä tietoja. Autovalmistajan vastuu ja takuu polttoaineen syöttöjärjestelmästä ja moottorin toiminnasta päättyvät, mikäli autoon tehdään käyttövoimakonversio.

Valmistajan automallille suunnittelema huolto-ohjelma on suunniteltu autolle sen alkuperäisten ominaisuuksien mukaisena. Käyttövoimamuutos voi vaikuttaa tarpeellisen huoltovälin pituuteen tai esimerkiksi autoon soveltuviin moottoriöljyihin. Lisäksi käyttövoimamuutos vaikuttaa muun muassa auton moottorin, komponenttien ja pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteiden kestoikään. Konversiosarjan valmistajan, myyjän tai asentajan tulisi tuntee tarkasti muutoksen vaikutukset kyseiseen auto- ja moottorimalliin.

VTT:n Traficomille 5/2022 tekemän etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalia koskevan selvityksen mukaan konversiosarjojen laatu vaihtelee merkittävästi. Laadunvaihtelu johtuu muun muassa konversiosarjamarkkinoiden laajuudesta ja monimuotoisuudesta. Lisäksi selvityksessä tunnistettiin useita riskejä, jotka liittyivät esimerkiksi autojen lähipäästöjen kasvuun, kestoikään ja käyttöturvallisuuteen.

Ladattavissa hybridi-autoissa on tyypillistä, että polttomoottori on käynnissä tavanomaista bensiiniautoa vähemmän ja harvemmin. Tämän seurauksena moottori ei lämpene yhtä usein sen

oikeaan käyttölämpötilaan. Onkin suositeltavaa käyttää ladattavan hybridi-auton polttomoottoria toisinaan sen aikaa, että sen lämpötila nousee oikeaan käyttölämpötilaan. Mikäli ladattavalla hybridi-autolla pyritään ajamaan jatkuvasti yksinomaan sähköllä, tämä voi toisinaan aiheuttaa polttoaineen ja veden kertymistä moottoriöljyn sekaan. Mikäli tällaisessa käyttöprofiilissa autolle tehdään konversio korkeaseosetanolille, se voi pahentaa ongelmaa selvästi. Veden ja polttoaineen kertyminen voiteluöljyn sekaan voi johtaa vakavimmissa tapauksissa moottorivaurioon. Myös tässä tilanteessa vastuu kokonaisvauriosta on suoraan asiakkaalla ja konversiosarjan tekijällä.

Muutostöiden vaikutus pakokaasupäästöihin

Uusi ajoneuvolaki säätelee aiempaan tarkemmin ajoneuvojen ns. päästömanipulaatioita. Lainsäädännön tavoitteena on vähentää autojen moottoriohjelmistojen ja pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteiden muutoksia, sillä näillä on suuri vaikutus ilman laatua heikentävien pakokaasupäästöjen määrään. Etanolimuutoksen osalta lainsäädännössä on tältä osin porsaanreikä, sillä käytännössä muutokset lisäävät haitallisia pakokaasupäästöjä, mutta todellista vaikutusten arviointia tai dokumentaatiota käyttövoimamuutoksen vaikutuksesta päästöihin ei nyky-lainsäädännössä edellytetä.

Nykyinen katsastuksessa käytettävä päästömittaus on yleispiirteinen eikä sen avulla voida tunnistaa Euro 5 ja Euro 6 -lainsäädännön mukaisten päästörajoiden täyttymistä. Katsastuksessa tehtävässä päästömittauksessa ei voida havaita haitallisten pakokaasupäästöjen kasvua. Katsastuksen mittaus soveltuukin lähinnä vikaantuneiden autojen havaitsemiseen. E85-polttoaineen on havaittu lisäävän muun muassa etaani- ja asetaldehidipäästöjen määrää pakokaasuissa.

Konversiotuille varattu määräraha tulisi suunnata paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen

Konversiotuen merkitys käyttövoimamuutosten toteutukselle on pieni, sillä etanolikonversion hinta on edullinen. Kaasuautojen konversioita puolestaan on tehty vain vähän, sillä konversioiden kokonaiskustannus on huomattavan suuri. Traficomien julkaisemien tilastojen perusteella konversiotukia haettiin vuoden 2022 aikana yhteensä noin 1 240 etanolikonversion ja 164 kaasukonversion toteuttamiseen. Määrärahaa käytettiin yhteensä 412 000 euroa.

Hallituksen esitysluonnoksen perusteella konversiotukiin on tarkoitus suunnata täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen ja muuntotuen budjetista vuonna 2022 säästyneet varat, yhteensä noin 2,4 miljoonaa euroa. Muuntotukien budjetti on luonnoksessa suhteettoman suuri konversioiden kysyntään nähden. Esimerkiksi vuoden 2022 tuen kysyntään nähden tukimääräraha on noin kuusinkertainen. Esitämme, että konversiotuille ehdotettu täyssähköisten henkilöautojen hankintatuesta säästynyt määräraha siirrettäisiin kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin, jolloin sen päästövähennysvaikutukset olisivat kiistatta todennettavissa.

Tero Lausala

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Kalenoja Hanna

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry

Lausunto

22.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto: Hankinta- ja muuntotukilaki

StepOne Tech Oy

StepOne Tech Oy kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta.

Kannatamme lausunnollamme Etanoliautoilijat ry:n tekemiä esityksiä lakiin liittyen. Erityisesti muuntotuen suuruuden asettaminen 500 euron suuruiseksi on erittäin tärkeää riittävän voimakkaan kuluttajainsentiivin synnyttämiseksi.

Ranskassa nähdään nyt jo vuosien otannalla, että riittävän tuntuvan insentiivi autoilijoille tuo tuloksia, joilla siirtymää fossiilisista polttoaineista uusiutuviin voidaan nopeuttaa merkittävästi. 500 euron muuntotuki olisi samalla merkittävä askel suuntaan, jossa myös pieni- ja keskituloisia autoilijoita kannustetaan siirtymään uusiutuviin polttoaineisiin.

Etanolikonversioteknologia kehittyy kaiken aikaa eteenpäin ja maailman johtavaa kehitystyötä tehdään paljon myös Suomessa. Toimiala tulee pääsemään pisteeseen, jossa suurin osa myös uusista hybridi- ja plug-in hybridiautoista voidaan päivittää fossiilisesta bensiinistä uusiutuvalle etanolille. Etanolikonversiot tuleekin nähdä ratkaisuna, jonka avulla voidaan saavuttaa kustannustehokkaita päästövähennyksiä pitkälle tulevaisuuteen, aina 2050-luvulle asti ja sen yli.

Liikenteen tasa-arvoisen vihreän siirtymän mahdollistamisen lisäksi etanolikonversiot voivat auttaa yleistyessään jakeluvelvoitteen kustannustehokkaassa täytössä. Jos suurempi osuus jakeluvelvoitteesta voidaan täyttää etanolilla, ei velvoitetta tarvitse täyttää tuntuvasti kalliimmalla HVO:lla niin paljoa. Tämä vaikuttaa kaikkien polttoaineiden hintoihin laskevasti jakeluvelvoitteen kiristyessä, mikä on kotitalouksien kuin valtionkin etu tilanteessa, jossa ylimääräisiä varoja ei ole käytettävissä.

Salo Pekka
StepOne Tech Oy

Isokivijärvi Tuomo
StepOne Tech Oy

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta.

Luonnos hallituksen esitykseksi on hyvin valmistelu ja kattavasti perusteltu, ja se täyttää eduskunnan marraskuussa antaman yksimielisen lausuman tavoitteet.

Etanoliautoilijat ry kiinnittää erityistä huomiota siihen, että lausunnossa on nyt laskettu etanolikonversioiden muuntotuella päästövähennystonnin kustannukseksi 60 euroa. Vaikka olemme eri mieltä joistain laskentaperusteista, tämä summakin osoittaa, että muuntotuki on käytettävissä olevista liikenteen päästövähennystoimista selvästi kustannustehokkain. Etanolikonversio on myös keinona ainoa, jolla pystytään puuttumaan olemassa olevan ja edelleen kasvavan bensiiniautokannan päästöihin.

Etanoliautoilijat ry esittää, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen taso nostetaan edellisen lain 200 eurosta 500 euroon. Tällä muutoksella vahvistettaisiin selvästi kannustetta etanolikonversioiden tekemiseen ja pystyttäisiin saavuttamaan vielä aiempaa suurempia muuntomääriä ja siten saavuttamaan järjestelmätasollakin merkittäviä päästövähennyksiä.

Esimerkiksi Ranskassa, jossa muuntotuki on ollut jopa 800–1000 euron tasolla, on liikenteessä jo yli 300 000 etanolikäyttöistä autoa. Asianmukaisesti tehty etanolikonversio maksaa asennettuna noin

700–900 euroa ja muutoksastuksen kustannukset ovat noin 100 euroa, joten 500 euron taso olisi myös kustannuksiin suhteutettuna perusteltu.

Tämän muutoksen jälkeenkin etanolin muuntotuki olisi erittäin kustannustehokas päästövähennyskeino. Muutoksella ei olisi myöskään suoraa vaikutusta budjettitalouteen, koska hankinta- ja muuntotuella myönnettyjä siirtomäärärahoja on tälle vuodelle käytettävissä vielä 2,4 miljoonaa euroa ilman uusia budjettipäätöksiä.

Etanolin osalta muuntotuen vaikuttavuusarvioissa on otettava huomioon myös se, että vuonna 2023 voimaan astuneen uuden Traficomien määräyksen myötä etanolikonversiot mahdollistuivat kaikille bensiiniautoille, ensimmäistä kertaa myös aivan uusille. Tämä avaa mahdollisuuden myös modernien plug-in hybridien muuttamiselle. Aiemmin muuntotuen ollessa käytössä muutoksastukset ja siten muuntotuen hakeminen oli mahdollista vain ennen vuotta 2009 käyttöön otetuille autoille. Tämä rajasi suurimman osan käyttöautoista potentiaalain ulkopuolelle, mutta silti konversioita saatiin aikaan lähes 7 000.

Päästövähennystonnin kustannukset

Esityksen perusteluissa on muuntotuen saajille tehdyn kyselytutkimuksen perusteella oletettu, että noin puolet konversioista tehtäisiin ilman muuntotukeakin, ja siksi sen vaikuttavuus on puolitettu. Tätä logiikkaa ei kuitenkaan voida suoraan käyttää ennakoimaan tulevaa, koska ne muutokset, jotka tehtäisiin ilman muuntotukea, on jo pitkälti tehty. Siten muuntotuen palauttamisen myötä aikaansaavat konversiot olisivat lähes kaikki uusia, sellaisia, joita ei tehtäisi ilman muuntotukea.

Kun esityksen perusteluissa on laskettu päästövähennystonnin kustannukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotuella, sitä olisi hyödyllistä myös verrata muihin käytettävissä oleviin päästövähennyskeinoihin. Jakeluelvoitteen nykyisen, HVO-painotteisen täytön kustannuksiksi yhteiskunnalle on arvioitu noin 400 euroa per päästövähennystonni, ja nykyisellä sähköautojen verotuella päästövähennystonnin kustannuksiksi alentuneina verotuloina tulee yli 500 euroa.

Perusteluiden viittaus siihen, että jakeluelvoitteen toimintamekanismin takia järjestelmätason päästövähennyksiä ei voitaisi arvioida, on myös ongelmallinen. Mikäli päästövähennyksiä arvioidaisiin vain tästä näkökulmasta, ei liikennesähkön sisällyttämisen jälkeen millään käyttövoimavalmiolla olisi merkitystä järjestelmätason päästöjen kannalta. Jakeluelvoitteen toimivuuden ja kustannustehokkuuden kannalta on etu, että sen täyttämiseen on useita keinoja. Etanolin potentiaali päästövähennyksissä ei rajoitu vain jakeluelvoitteen täyttämiseen, vaan fossiilista vaihtoehtoon halvempaan polttoaineena sen kasvu tapahtuu myös markkinaehtoisesti.

Etanoliautoilijat ry on laskenut lähdeviitattuihin, puolueettomiin lukuihin perusten päästövähennystonnin kustannukseksi 500 euron muuntotuella noin 26 euroa. 500 euron muuntotuella ja nyt käytössä olevalla 2,4 miljoonan euron siirtomäärärahalla saataisiin aikaan 4 800 uutta konversioita ja yli 100 000 tonnin päästövähennykset autojen jäljellä olevan käyttöiän aikana.

Kansainväliset vertailut

Esityksen perusteluissa on vertailtu esitystä Ruotsin, Saksan ja Itävallan tilanteisiin.

Näihin kansainvälisiin vertailuihin olisi perusteltua ottaa mukaan vertailu myös Ranskaan. Ranska on Euroopan maista sellainen, jossa on ollut käytössä voimakkaampia kannusteita etanolikonversioihin ja E85:n käyttöön, ja siellä näillä kannusteilla on saatu myös vahvin vaikutus.

Vertailussa Ruotsiin tulisi huomioida, että vaikka muuntotukea tällaisessa muodossa ei olekaan käytössä, sielläkin on kuitenkin käytössä erittäin merkittävät kannusteet konversioille verotuksen muodossa. Muutostarkastuksen yhteydessä ajoneuvo vapautetaan kokonaan Malus-verosta, joka on ajoneuvon kolmen ensimmäisen käyttövuoden aikana käytössä oleva korotettu ajoneuvovero. Tämä voi suuripäästöisellä ajoneuvolla olla jopa 3000 euroa vuodessa. Lisäksi normaalissa ajoneuvoverossa raja-arvon ylittävästä grammasta tulee veroa fossiilisella polttoaineella 22 kruunua ja vaihtoehtoisella polttoaineella 11 kruunua. Nämä veroedut saa käyttöönsä, kun ajoneuvon muutostarkastaa etanolikonversion jälkeen. Käytännössä tämä on siis muuntotuen kaltainen kannustin.

Luonnoksen omien perusteluiden ja lausunnon lisähuomioiden perusteella pidämme etanolikonversioiden muuntotuen tason nostamista 200 eurosta 500 euroon hyvin perusteltuna.

Etanoliautoilijat ry

Antti Grönlund

Toiminnanjohtaja

Grönlund Antti
Etanoliautoilijat ry

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Gasum kiittää mahdollisuudesta esittää asiantuntijalausunto asiakohdassa mainitusta asiasta. Esitämme lausuntonamme seuraavaa:

Siirtymä liikenteen vaihtoehtoiisiin vähäpäästöisiin käyttövoimiin tapahtuu parhaillaan nopeasti. Liikenteen päästöjen vähentäminen ja asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttävät laaja-alaista keinovalikoimaa ja tehokkaiden toimenpiteiden, kuten investointi-, hankinta- ja infrastruktuuritukien, käyttöä.

Biokaasun merkitys erityisesti raskaan liikenteen polttoaineena on kasvanut merkittävästi viimeisten vuosien aikana. Uusiutuva biokaasu on keskeisessä asemassa liikenteen päästöjen vähentämisessä ja vuonna 2023 jo kaikki Suomessa myyty liikennekaasu oli nesteytettyä ja paineistettua biokaasua. Biokaasun tuotantopotentiaali Suomessa on merkittävä ja nykyisin tunnistetutulla potentiaalilla voitaisiin kattaa yli viidennes maantieliikenteen energiankäytöstä.

Kaasukäyttöisiä ajoneuvoja on tarjolla kaikissa kokoluokissa ja niiden kysyntä erityisesti raskaassa liikenteessä on parhaillaan vahvassa kasvussa eri puolilla Eurooppaa. Hankintatuki kaasukäyttöisille raskaan kaluston ajoneuvoille on todistetusti nopeuttanut yritysten siirtymää kaasukäyttöisiin ajoneuvoihin ja hankintatuen jatko on siten merkittävä ja kannatettava toimenpide matkalla vähäpäästöisempään raskaaseen liikenteeseen. Lisäksi hankintatuki kaasukäyttöisille pakettiautoille nopeuttaa myös osaltaan kaasukäyttöisen kaluston lisääntymistä. Kannatamme myös kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukia koskevien pykälien palauttamista.

Esityksen mukaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea voidaan hakea 31.12.2024 saakka. Olisi kuitenkin mahdollisuuksien mukaan suotavaa, että tuen jatkuvuus ja suuruus olisi määritelty nyt esitettyä aikaväliä pidemmäksi. Epävarmuus tuen jatkuvuuden tai suuruuden osalta aiheuttaa häiriöitä markkinan toimivuuteen.

Ala-Huikka Juha
Gasum Oy

Lausunto

22.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

North European Oil Trade Oy (NEOT) kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta.

NEOT on merkittävä Itämeren alueella toimiva itsenäinen polttoainehankintayhtiö, jonka omistavat St1 ja SOK. NEOT toimittaa polttoaineita St1-, ABC- ja Shell-ketjujen asemille, lämmitysöljyasiakkaille sekä ilmailun ja merenkulun käyttöön Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa vuosittain noin seitsemän miljardia litraa. NEOT:n markkinaosuus liikenteeseen jaelluista polttoaineista on Suomessa yli 40 %. NEOT toimii valmisteverorajapinnassa.

NEOT tunnistaa vastuunsa ilmastonmuutoksen torjunnassa ja on sitoutunut tuottamaan kestävämpien energiamuotojen käyttöönottoa tukevaa ajantasaista ja paikkansapitävää tietoa. Roolimme on osaltamme mahdollistaa omistajiemme pyrkimyksiä vauhdittaa energiasiirtymää luomalla arvoa, joka voidaan investoida kestävästi.

Tällä hetkellä E85-polttoainetta myydään kuluttajille yhteensä 181:llä ABC-, St1- ja Shell-aseamalla. NEOT on Suomen ainoa E85-polttoaineen maahantuojaja ja jakelija.

Lakiluonnoksessa esitetään, että kaasu- ja etanoliautojen muuntotukimahdollisuus palautetaan lainsäädäntöön eduskunnan lausuman (EV23/2023 vp) mukaisesti.

FLEXFUEL -AUTOT LUOVAT KULUTTAJILLE MAHDOLLISUUDEN HINTAJOUSTOON

Orpon hallitusohjelmassa tavoitellaan monin eri keinoin mahdollisuuksia vaikuttaa polttoaineiden hintaan. Erityisesti jakeluelvoitteen ja valmisteverotuksen autoilijalle aiheuttamiin kustannuksiin on pyritty puuttumaan lakimuutoksin. Toistaiseksi näillä toimenpiteillä on ollut kuluttajahintoihin vähäinen vaikutus, sillä hintapolitiikkaa ohjaa pääasiassa öljyn maailmanmarkkinahinta.

Bensiiniauton muuttaminen flexfuel-autoksi tuo kuluttajalle uuden mahdollisuuden kilpailuttaa markkinoilla olevia polttoaineita. Kun bensiinin rinnalle on tuotu litramääräisesti halvempi E85-korkeaseosetanoli, niin autoilija pystyy arvioimaan huoltoasemalla hänelle edullisimman polttoaineen. Tämän lisäksi se tuo mahdollisuuden valita ympäristöystävällisempi biopolttoaine.

MUUNTOTUKI ON LISÄNNYT BIOETANOLIN KYSYNTÄÄ

Muuntotuen kautta on muunnettu lähes 7 000 bensiiniajoneuvoa käyttämään E85-bioetanolia. Muuntotuki on mahdollistanut E85-bioetanolin kysynnän vakaan kasvamisen, sillä uusia flexfuel-autoja ei myyty vuosien 2016–2021 välillä lainkaan. Korkeaseosbioetanolin säilyttäminen polttoainepaletissa on antanut enemmän mahdollisuuksia täyttää jakeluelvoitetta kustannustehokkaasti. Perinteisiin 95E10 ja 98E5 polttoainelaatuihin ei voi kuitenkaan lisätä bioetanolia kuin polttoainestandardin määrittämän 10 prosentin maksimiarvon mukaisesti.

Korkeaseosetanoli E85:n suhteellinen kysyntä on kasvanut vakaasti, kun sitä vertaa yleiseen polttoaineen kulutuksen volyyymiin. Kun uusien flexfuel-autojen myynti on ollut vähäistä, niin suurin kasvu E85:n kysynnässä on tullut juuri henkilöautojen etanolikonversioiden kautta. Muuntotuen vaikutuksia ei voi täten rajata kohdistumaan vain henkilöajoneuvokantaan vaan se vaikuttaa laajasti koko liikennesektorin polttoainepolitiikkaan ja kokonaiskustannuksiin.

BIOETANOLI ON TÄRKEÄ OSA JAKELUVELVOITETTA

Korkeaseosetanoli E85 mahdollistaa jakeluelvoitteen kustannustehokkaan täytön, kun sitä verrataan esimerkiksi uusiutuvaan dieseliin (HVO). Bioetanoli on markkinoilla merkittävästi edullisempaa kuin HVO, joka on sille vaihtoehtoinen biokomponentti jakeluelvoitteen täyttämässä. Bioetanolin käyttö bensiinikäyttöisessä ajoneuvokannassa tuo velvoitteen täyttämiseen lisää joustoa myös jakelijan näkökulmasta, kun edullista bioetanolia voi tuoda markkinoille enemmän kuin 95E10 tai 98E5 polttoainetuotteet mahdollistavat. Velvoitteen kustannustehokas täyttäminen näkyy välittömästi myös polttoaineiden tukkuhinnoissa ja sitä kautta myös polttoaineen hinnoissa loppukuluttajalle.

E85:n markkinaehtoinen kysynnän kasvu mahdollistaa yhä tehokkaammin polttoainejakeiden allokoinnin jakeluvelvoitteessa ja periaatteessa myös jakeluvelvoitteen kysyntäjohtoisen ylittämisen. Tätä kautta jakeluvelvoitteesta voi saada ilmastohyötyä ennakoitua enemmän, kun esimerkiksi kehittyneitä biopolttoaineita jaellaan vähimmäistavoitetta enemmän.

NEOT esittää muuntotuen korottamista etanolikonversioissa 500 euroon ajoneuvoa kohden. Etanolikonversioiden teknologia on kehittynyt viime vuosina ja esimerkiksi suoraruiskuteknologialle soveltuva muunnoslaite kustantaa paljon enemmän kuin imusarjaruiskutteisen auton muuntaminen. Tämä osaltaan kertoo siitä, että konversioteknologia seuraa päästönormien mukaista kehitystä, jossa auton ympäristönsuojajärjestelmiltä vaaditaan enemmän.

Vilhartti Hanhilahti

Yhteiskuntasuhdepäällikkö

North European Oil Trade Oy

Hämäläinen Simon
North European Oil Trade Oy

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta.

Ehdotetut muutokset perustuvat EU:n nk. uudistettuun de minimis -asetukseen, jonka nojalla voidaan myöntää vähämerkityksistä tukea vaihto-ehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaan. Muutokset mahdollistavat hankintatuen myöntämisen jatkossa myös maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetuille kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille sekä kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotuet henkilöautoille. Lisäksi yrityskohtainen maksimi hankintatuella tulisi olemaan 300 000 euroa.

Muutokset ovat perusteltuja ja tarpeellisia osana vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa ja siten liikenteen päästöjen vähentämistä. Erityisesti raskaan ammattiliikenteen osalta käyttövoimasiirtymä on vasta alkamassa eikä vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönotto ole vielä yrityksille kustannustehokasta.

Voimassa oleva laki edellyttää hankintatuen hakemista viimeistään 31.12.2024 (muuntotuissa 15.12.2024), kun laki itse on voimassa 31.12.2028 saakka. Näihin ei ehdoteta hallituksen esitysluonnoksessa muutoksia.

Suomen Yrittäjät katsoo, että hakuaikaa tulee kuitenkin jatkaa nykyisestä, jotta aidosti vauhditetaan käyttövoimamurrosta. Liian lyhyt hakuaika voi johtaa myös siihen, että hankintatukiin jo varattuja

määrärahoja jää käyttämättä. Näin on aiempina vuosina tapahtunut joidenkin hankintatukien yhteydessä.

Parhaillaan on käynnissä kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman laadinta sekä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) valmistelu. Mikäli niissä päädytään jatkamaan hankintatukia ja osoitetaan tuille lisää budjettirahoitusta, on tarkoituksenmukaista mahdollistaa sujuva hankintatukikäytäntö jo ennakoiden tällä samalla hallituksen esityksellä.

Suomen Yrittäjät

Sini Puntanen

liikenne- ja kaupunkipolitiikan asiantuntija

Puntanen Sini
Suomen Yrittäjät

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen ympäristökeskuksen kirjallinen asiantuntijalausunto

Suomen ympäristökeskus (Syke) kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintäministeriölle vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen hankinnan määräaikaisesta tukemisesta.

Suomen ympäristökeskus kannattaa seuraavia lakiin ehdotettuja lisäyksiä. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevista säännöksistä poistettaisiin rajoitukset hankintatuen myönnölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Ja kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa voimassa olevan lain mukaisesta 200 000 eurosta verovuodessa.

HE:n luonnoksessa ehdotetaan myös, että lakiin palautetaan henkilöautojen etanoli- ja kaasukonversioiden tukemista eli muuntotukia koskeva sääntely. Tähän henkilöautojen muuntotukeen Sykellä ei ole vielä yksiselitteistä kantaa, koska aineistojen perusteella seuraaviin kysymyksiin ei ole riittäviä vastauksia.

Henkilöautojen sähköistyminen jatkuu voimakkaasti, ja autoteollisuus on selkeästi valinnut tämän kehityskulun. Sähköistyminen on myös yleisemmin olennainen osa yhteiskunnan kestävyysmurrosta. Syke toteaa, kuten HE:n luonnoksessakin tuodaan esiin (s.14), etteivät erillistankattavat biokaasu ja etanoli vähennä liikennepolttoaineista aiheutuvia päästöjä jakeluelvoitteen vuoksi. Tässä

tilanteessa, mitä erilaisia kestävyyssetuja on siitä, että henkilöautokannassa on autoja, jotka pystyvät käyttämään polttoaineenaan biokaasua tai korkeaseosetanolia? Ja edellyttävätkö nämä kestävyysedut näin yleistä henkilöautojen muuntotukea?

Kestävän biokaasun tuotantoa kannattaa edistää. Mutta tukeeko henkilöautojen muuntotuki merkittävästi biokaasun tuotantoa, kun biokaasun pääkäyttökohteet ovat kuitenkin raskaassa liikenteessä, kiinteistöjen lämmityksessä ja teollisuudessa?

Lausunnon valmisteluun osallistuivat kehittämispäällikkö Ari Nissinen, johtava tutkija Emilia Suomalainen, ryhmäpäällikkö Susanna Horn, ja johtava tutkija Helena Valve.

Nissinen Ari
Suomen ympäristökeskus SYKE

Lausunto

21.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta toimittaa lausunto. Pidämme hankintatukea tärkeänä ohjauskeinona vaihtoehtoisten käyttövoimien lisäämiseksi raskaaseen liikenteeseen Suomessa. Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella on edelleen tarvetta, koska kyseiset ajoneuvot ovat huomattavasti kalliimpia kuin vastaavat dieselkäyttöiset ajoneuvot. Perustelumuiustiossa tuodaan hyvin esille se, että raskaiden kaasujoneuvojen hankintatuella on kysyntää. AFRyn tuoreen selvityksen mukaan kaasukäyttöisen raskaan liikenteen ajoneuvojen hankintatuki koetaan myös hyvin kohdistuvana keinona kasvattaa biokaasun osuutta jakeluvelvoitteesta sekä ylipäättänsä tukea biokaasun investointiympäristöä Suomessa (Selvitys hallitusohjelman uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta koskevien kirjausten vaikutuksista sekä RED III-direktiivin kansallisesta toimeenpanosta). 2024. AFRY).

Lakiluonnos on monelta osin Orpon hallitusohjelman mukainen (mm. ei lisätä arjen liikkumisen kustannuksia, edistetään kotimaista biokaasun tuotantoa ja biokaasun käyttöä raskaissa ajoneuvoissa). Kaasukäyttöisten henkilöajoneuvojen muuntotuki tukee myös hallitusohjelman kirjauksia.

1 § Soveltamisala

Esitämme, että laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta olisi voimassa 31.12.2028 asti.

Pykälissä 4, 5 ja 6 on joka tapauksessa kirjaukset ”valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä”, mikä luo tosiasialliset rajoitukset tuen myöntämiseen. Hankintatukilakia on päivitetty vuosina 2018-2023 useamman kerran; lausuntopalvelussa on ollut kaikkiaan kuusi lausuntopyyntöä aiheeseen liittyen. Lain pidempi voimassaoloaika vähentäisi hallinnollista taakkaa ja lisäksi pitkäaikainen hankintatuki loisi yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Pitkän aikavälin ohjauskeino olisi toivottava, jotta voitaisiin välttää ajoneuvojen markkinahäiriöt ja luoda selkeä ohjausvaikutus ”muna-kana-ongelman”-ratkaisemiseksi. Toimet kaasuautojen lisäämiseksi ovat erittäin tärkeitä, koska se on tärkeä signaali ja työntövoima uuden kotimaisen biometaanin tuotantokapasiteetin kasvattamiseksi.

4 § Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset; 5§ Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kannatamme ehdotuksia, että kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille voitaisiin myöntää hankintatukea nykyistä lakia laajemmin. Päivitetty de minis-asetus mahdollistaa hankintatuen myöntämisen maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvojen hankintaan, eli tuen potentiaalinen kohdejoukko on nykyistä lakia laajempi.

Kehitysehdotuksena esitämme, että hankintatukea muutettaisiin siten, että jatkossa yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan vuodessa. Nykyisellään hankintatukea voi saada maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Tällä muutoksella poistettaisiin rajoituksia, jotka osaltaan ovat vähentäneet hankintatukien käyttöä. Raskaiden sähkö- ja kaasukuorma-autojen lukumäärät ovat kasvaneet hitaasti ja hankintatukiin varattuja määrärahoja on vielä jäljellä. Kaasuajoneuvojen kohdalla de minimis-sääntely (12 b §) tuo joka tapauksessa 300 000 euron yrityskohtaisen tukikaton.

6 § Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Kannatamme lämpimästi ehdotusta, että etanoli- ja kaasukonversioille voidaan myöntää muuntotukea. On tärkeää mahdollistaa myös toimet nykyisen autokannan päästöjen vähentämiseksi. Perustelumuiustiossa kerrotaan, että LVM:n teettämän selvityksen alustavat tulokset osoittavat, että muuntotukea on hyödynnetty eri kuluttajien tuloluokissa varsin tasaisesti. Kaasukonvertoidut ajoneuvot ovat tärkeitä erityisesti pienten paikkakuntien biokaasun tuottajille ja pienille biokaasun jakeluasemille, joiden kannattavuuteen kaasukonvertoitujen ajoneuvojen lisääntymisellä voi arvioida olevan positiivinen vaikutus. Uusien henkilökaasuajoneuvoja ei ole enää saatavilla.

11 § Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä

Esitämme, että kaasukuorma-autojen hankintatukien tukisummaa nostetaan seuraavasti:

- Hankintatuki 8 000€ N2-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 12 tonnia
- Hankintatuki 16 000€ N3-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 40 tonnia
- Hankintatuki 30 000€ ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on yli 60 tonnia

De minimis -asetus mahdollistaa korkeammat hankintatukitasot kuin ryhmäpoikkeusasetus. Tukien nosto lisäisi kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää merkittävästi. Huomattava osa potentiaalisista hankintatuen hakijoista on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, joilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia kantaa vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyvää taloudellista riskiä.

12 b § Yritykselle myönnettävän tuen määrä

Kannatamme esitystä, että kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen yrityskohtainen kokonaismäärä ei saa ylittää 300 000 euroa minkään kolmen vuoden aikana. Kirjaus on päivitetyn de minimis-asetuksen mukainen. Alhaisempi kokonaismäärä olisi yli EU-säätelyssä asetettujen vaatimusten, ja se voisi heikentää kansallista kilpailuasemaa, kuten luvussa 5.1. todetaan.

Lain voimaantulo

Pidämme tärkeänä, että laki tulee voimaan mahdollisimman pian. Erityisesti kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella on kova kysyntä ja 1.7.2024 alkaen tukea ei käytännössä voida myöntää.

Virolainen-Hynnä Anna
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

Lausunto

21.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa vahvasti ilmastonmuutoksen torjumista, ja viraston näkemyksen mukaan esitetyt muutokset kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskeviin säännöksiin sekä henkilöautojen muuntotukia koskevan sääntelyn palauttaminen vaikuttavat ilmastonmuutoksen torjunnan näkökulmasta perustellulta, vaikka edellä mainituilla hankintatuilla onkin vaikutusta eri polttoaineteknologioiden väliseen kilpailuasetelmaan. Virasto kuitenkin myös korostaa, että hankintatukien vaikutusten jälkikäteisseuranta on keskeistä tukien kustannustehokkuuden arvioimiseksi, ja siinä on syytä selvittää, kuinka paljon myönnetyt hankintatuet mahdollisesti nostavat hintoja ja erityisesti sitä, missä määrin tukien myötä hankinnat todella lisääntyvät ja minkä suuruisia päästövähennyksiä tuella saavutettiin.

Pääkkönen Jussi
Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myöntämiselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella on edelleen tarvetta, koska kyseiset ajoneuvot ovat huomattavasti kalliimpia kuin vastaavat dieselkäyttöiset ajoneuvot. Hankintatuet ovat lisänneet näiden ajoneuvojen hankintoja. Suurin osa kuljetusyrityksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen, kun valtiotukisäädöksiin tulleiden muutosten takia tuki rajautui pois ajoneuvoilta, joita käytetään tieliikenteen tavarankuljetuksiin. Rajaus on nyt poistunut uudistetusta de minimis -asetuksesta joulukuussa 2023.

Siksi hankintatukia on päivitettävä ehdotuksen mukaisesti, jotta tukea voi saada jatkossa kaasukuorma-auton hankintaan riippumatta suoritettavasta kuljetustehtävästä.

Kannatamme myös sitä, että tuen yrityskohtainen kokonaismäärä nostetaan 300 000 euroon.

On valitettavaa, että tukea voidaan tällä päätöksellä hakea paketti- ja kuorma-autoille vain vuoden 2024 loppuun saakka. On tärkeää varmistaa, että tuet jatkuisivat ilman katkoa ja näkymä tuelle olisi useamman vuoden etukäteen. Esitämme, että hankintatukea olisi mahdollista hakea vuoden 2027 loppuun saakka. Näin yritykset voivat suunnitella kaluston hankintaa pitkäjänteisesti ja toteuttaa käyttövoimasiirtymää päästöjen vähentämiseksi.

Jatkuvuuden kanalta on tärkeää saada laki voimaan mahdollisimman nopeasti.

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Puolustusministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta.

Puolustusministeriö toteaa kuitenkin kohteliaasti, ettei se tule lausumaan asiassa.

Nordström Hanna
Puolustusministeriö

Einola Tuukka
Puolustusministeriö

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa. Lausuntonaan Taksiliitto esittää seuraavaa:

Taksiliikenteen tehokas sähköistyminen on ratkaisevaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi

Suomi on sitoutunut tiukkoihin päästövähennystavoitteisiin. Näiden tavoitteiden toteutumista on jo yritetty edistää monin keinoin, mutta nykytoimet eivät ole riittäviä. Tuen puuttuminen uhkaa muodostaa vähäpäästöisen taksiliikenteen osalta pullonkaulan ja johtaa samalla ammattimaisen taksiliikenteen kannalta kestävämpään tilanteeseen.

Taksiautolla ajetaan vuosittain merkittävästi suurempia ajosuoritteita kuin yksityiskäyttöisellä henkilöautolla. Näin saavutettu kasvihuonepäästöjen alenema olisi taksiautoille suunnatulla hankintatuella merkittävästi yksityisajoneuvoja suurempi. Lisäksi taksiautot ovat keskimääräistä suurempia henkilöautoja, jolloin niiden osalta myös keskimääräiset kasvihuonepäästöt ovat jonkin verran suurempia kuin yksityiskäyttöisillä henkilöautoilla, vaikka taksit ovatkin keskimääräisiä henkilöautoja uudempia.

Yli 70 prosenttia taksiryttäjistä ei edes harkitse täyssähköauton hankkimista

Taksiliiton marraskuussa 2023 toteuttaman jäsenkyselyn vastaajista 76,3 prosenttia ei harkitse sähkötaksiin siirtymistä. Vastaava luku oli 71,4 prosenttia elokuussa 2022. Ammattiliikenteen

investointihalukkuus sähkötaksiin on siis vähentynyt elokuun 2022 ja marraskuun 2023 välillä. Investointihaluttomuuteen vaikuttaa useampi tekijä: Taksiliikenne on yksi pahiten koronan ja Ukrainan kriisin vuoksi kärsineistä toimialoista, mutta myös sääntelymurroksen luoma epävarmuus on vaikuttanut investointihalukkuuteen.

Hankintatuki on ratkaiseva kannustin kohti vähäpäästöistä taksiliikennettä

Sähkön hinnan kehitykseen liittyvien epävarmuustekijöiden takia edullisempia käyttökustannuksia ei ole nähty riittävänä kannustimena sähkötaksin hankintaan. Sen sijaan olennaisena kannustimena sähkötaksin hankintaan nähtiin viime vuoden kyselyn tapaan erityisesti hankintatuki 46,2 prosentin kannatuksella. Tuen saaminen erityisesti tilanteessa, jossa taksien autoverohuojennus poistui 2022, koetaan äärettömän merkityksellisenä yrityksen ajoneuvohankintoja päätettäessä.



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

Jaakola Ville
Suomen Taksiliitto ry

Lausunto

19.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on 21.2.2024 pyytänyt lausuntoa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta. Ympäristöministeriö esittää lausuntonaan seuraavaa.

Hallituksen esityksen luonnoksessa ehdotetaan, että kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukia koskevilla säännöksillä huomioitaisiin EU:n uudistettu de minimis-asetus. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myöntämiselle maanteiden tavarakujiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa.

Lisäksi lakiin ehdotetaan palautettavaksi henkilöautojen muuntotukia koskeva sääntely, myös lain nimeä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan tätä muutosta. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa hankintatukien myöntäminen myös jatkossa uuden de-minimissäännösten nojalla. Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen olisi mahdollista ilman kansallisia rajoituksia. Muuntotukien palauttaminen kaasun ja etanolin liikennekäytön edistämiseksi on myös tärkeä osa nyt esitettyä lakimuutosta.

Esitykseen sisältyy arvioita lakimuutosten päästövaikutuksista, jotka yleisesti ottaen ovat oikeansuuntaisia, vaikka jäävätkin kokonaisuudessaan varsin marginaalisiksi. Päästöarvioihin liittyy paljon epävarmuutta ja käytetyt laskentaoletukset vaikuttavat merkittävästi tuloksiin. Toimien vaikuttavuus paranee selvästi, jos oletetaan että liikenteessä käytetty kaasu on biokaasua. Muuntotukien kustannustehokkuutta parantaa se, että sekä etanolin että biokaasun tuotantokustannukset yleensä ovat alle kehittyneiden nestemäisten biopolttoaineiden

tuotantokustannukset. Muuntotukien käytön seurannassa on havaittu, että niitä on hyödynnetty varsin tasaisesti eri tuloluokissa.

Ympäristöministeriö katsoo, että hallituksen esitysluonnos on hyvin ja perusteellisesti valmisteltu. Esitykseen sisältyvät muutokset ovat perusteltuja ja liikenteen päästökehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Liikennesektorin merkitys osana taakanjakosektoria on merkittävä ja tehokkaita päästövähennystoimia tarvitaan tulevina vuosina kasvavassa määrin. Hankinta- ja muuntotuista on myönteisiä kokemuksia, mikä puoltaa niiden jatkamista. Nyt esitetyt tuet ovat myös kustannustehokkuudeltaan varsin hyvällä tasolla.

Uski Veli-Matti
Ympäristöministeriö

Cederlöf Magnus
Ympäristöministeriö

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Mielestämme on hyvä, että kaasukäyttöisten autojen kohdalta poistetaan ammattimaista tavaraliikennettä koskeneet rajoitukset, nyt kaikki ovat samalla viivalla. Biokaasulla saadaan merkittäviä päästövähennyksiä kohtuullisella kaluston hinnalla, kun taas täyssähköisten kuorma-autojen hankintahinnat eivät vielä poikkeustapauksia lukuun ottamatta mahdollista sitä nykyisillä rahtien hinnoilla. Eikä kuljetusyritykselle riitä pelkästään täyssähköisen ajoneuvon hankinta, vaan merkittäviä lisäinvestointeja tarvitaan myös latausjärjestelmien hankkimiseksi. Jo nyt on tullut esille tapauksia, joissa alueellinen sähkön syöttökapasiteetti ei mahdollista latausasemien rakentamista.

Kokonaisuutena esitys on kannatettava, muutoskonversiota tehdään vain kohtuullisen vähäinen määrä vuosittain, mutta se mahdollistaa jo käytössä olevan kaluston muuttamisen vähemmän päästäväksi.

Nyt samassa yhteydessä haluaisimme tuoda esille muutaman asian täyssähköisten autojen kohdalta:

Maamme pohjoinen sijainti ei ole optimaalinen sähköautojen käyttöä ajatellen, mielestämme sähköautoja tulisi ensisijaisesti sijoittaa niille alueille maailmassa, joissa vuoden keskilämpötila olisi akustojen toiminnan kannalta optimaalinen, eli esimerkiksi keskeinen Eurooppa sopisi mainiosti lämpötilojensa puolesta. Samoiten Euroopassa kuljetusmatkat ovat keskimäärin meidän vastaavia matkoja lyhyempiä (kaukoliikenne). Meillä on juuri päättyvän talven aikana saatu kokemuksia ammattiliikenteen osalta sähköisten ajoneuvojen toiminnasta maassamme ja niiden perusteella voidaan todeta, että toimintamatkat puolittuvat pakkaskauden aikana, mikä tuottaa ongelmia

kuljetusyrittäjille, kun autoilla ei voida ajaa suunniteltuja suoritteita. Kylmät olosuhteet kasvattavat energiankulutusta jo pelkästään ajoneuvon ja akustojen lämmittämisen johdosta, kun taas polttomoottori autoissa lämmitysenergia saadaan sivutuotteena käytännössä ilmaiseksi. Haaste on samanlainen niin taksien kuin raskaampien ajoneuvojen kohdalla.

Haluaisimme samalla huomauttaa, että osalla kuljetusyritystemme käytössä olevasta kalustosta voidaan päästä merkittävästi pienempiin pakokaasupäästöihin, jos käytettäisiin enenevässä määrin biodieseliä, mutta sen korkeampi hankintahinta rajoittaa sen täysmääräistä käyttöä. Katsoisimme, että ammattimaiselle tavaraliikenteelle tulisi pikaisesti luoda järjestelmä, jossa biodieselin käyttämisestä koituneet kustannuslisäykset kompensoitaisiin täysmääräisesti, näin saataisiin jo olemassa olevalla kalustolla ilman minkäänlaisia lisäinvestointeja päästöjä alenemaan merkittävästi.

Kima Timo
Rahtarit ry



Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintävirasto (jäljempänä Traficom) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan lakia muutettavaksi vastaamaan EU:n valtioneuvoston lainsäädännön muutoksia, jotka koskevat uutta de minimis-asetusta.

Traficom toteaa, että ehdotetut muutokset perustuvat de minimis-asetuksen muutoksiin, jotka edellyttävät kansallisen lainsäädännön muuttamista. Traficom pitää ehdotettuja muutoksia perusteltuina. Traficom toteaa, että uudistettu de minimis-asetus mahdollistaa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntämisen ajoneuvoihin, joita käytetään maanteiden tavarakuljetuksiin. Muutos asettaa tuen hakijat tasavertaiseen asemaan hankintatukea haettaessa ja rajoituksen poistuminen helpottaa hakemuskäsittelyä.

Traficom pitää kannatettavana, että lakiehdotuksella edistetään korkeaseosetanolin ja biokaasun käyttöä liikenteessä siten, että konversiotuki on mahdollista hakea ajoneuvon käyttövoiman muuttamiseksi.

Ehdotetut muutokset edellyttävät paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta vähäisiä muutoksia nykyiseen hakemismenettelyyn. Konversiotukien osalta ehdotettu muutos edellyttää henkilöresurssin lisäämistä muuntotukihakemusten käsittelemiseksi.

Keskihannu Irene
Liikenne- ja viestintävirasto



Lausunto

08.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esitysluonnoksessa ehdotetaan:

- Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myönnölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää ehdotetaan nostettavaksi 300 000 euroon vuodessa voimassa olevan lain mukaisesta 200 000 eurosta verovuodessa.
- Lakiin palautettavaksi henkilöautojen etanoli- ja kaasukonversioiden tukemista eli muuntotukia koskeva sääntely.

Luonnonvarakeskus puoltaa näitä molempia ehdotuksia. Liikenteen sähköistymisessä on vahva trendi, mutta usean erityyppisen uusiutuvan käyttövoiman tukeminen tuo maantieliikenteeseen joustavuutta. Myös muita kuin sähköllä toimivia ajoneuvoja tulisi tukea koska:

- Jätteistä ja tähteistä valmistettu biokaasu, bioetanoli ja biodiesel ovat uusiutuvia kotimaisia polttoaineita.
- Erityisesti biokaasulle on osoitettu useissa tutkimuksissa yhtä suuri päästövähennyspotentialiaali liikenteessä kuin uusiutuvalla sähköllä kulkeville ajoneuvoille.
- Biopolttoaineita voi käyttää olemassa olevassa autokannassa, jolloin niihin voidaan siirtyä välittömästi.

- Globaalisti sähköajoneuvojen määrän nopealle kasvulle on toistaiseksi vielä ratkaisemattomia ongelmia kuten akkumateriaalien riittävyys.

Laitinen Riitta
Luonnonvarakeskus

Winqvist Erika
Luonnonvarakeskus - Tuotantojärjestelmät -yksikkö

Lausunto

22.02.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Toimeksi saaneena ilmoitan kohteliaimmin, että sosiaali- ja terveysministeriöllä ei ole tähän asiaan lausuttavaa.

Korkunov Daniil
Sosiaali- ja terveysministeriö

15.3.2024

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö (VN/1031/2024)

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Ehdotuksen mukaan kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuki myönnettäisiin jatkossa uudistetun de minimis -asetuksen nojalla ja siten niitä koskevissa säännöksissä huomioitaisiin uudistettu de minimis -asetus. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia pykäläiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myönnölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yritys kohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että lakiin palautetaan kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukia koskevat pykälät huomioiden muu sääntelyä koskeva voimassa oleva lainsäädäntö.

Valtiovarainministeriön lausunto

Vuosien 2022–23 valtion talousarvioissa on budjetoitu yhteensä 12 miljoonaa euroa paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin siirtomäärärahana momentille 31.20.51. Määräraha jakaantuu puoliksi paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin niin, että kummallekin ajoneuvoluokalle on vuosina 2022–23 osoitettu kuusi miljoonaa euroa määrärahaa. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaa on tuettu vuodesta 2020, sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintaa vuodesta 2021 ja vetykäyttöisten kuorma-autojen hankintaa 31.12.2023 lähtien. Huomioiden ennen vuotta 2022 valtion talousarvioissa budjetoidut määrärahat, kuorma-autojen hankintatukiin

on budjetoitu yhteensä 7 miljoonaa euroa. Vuoden 2023 talousarviossa näistä määrärahoista on budjetoitu yhteensä 2,5 miljoonaa euroa. Päätösoosan käyttösuunnitelmassa määräraha jakautuu siten, että pakettiautojen hankintatukiin olisi käytettävissä 1,5 miljoonaa euroa ja kuorma-autojen hankintatukiin 1 miljoona euroa.

De minimis –asetuksen uudistukset eivät vaikuta sähkö- tai vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin, sillä kyseisiä tukia myönnetään ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla. Uudistettu de minimis –asetus mahdollistaa lisäksi kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan ja tuen yrityskohtaisen kokonaismäärän noston 300 000 euroon vuodessa.

Muuntotukia oli myönnetty vuodesta 2018 lähtien ja niiden hakuaika päättyi lailla 986/2022 tehdyillä muutoksilla 31.12.2022. Muuntotukea oli myönnetty samasta määrärahasta kuin täyssähköautojen hankintatukia. Tähän mennessä eduskunta on tehnyt päätökset yhteensä 38 miljoonan euron rahoituksesta, sisältäen myös täyssähköautojen hankintatuet. Täyssähköautojen hankintatukiin tai muuntotukiin ei ole osoitettu lisärahoitusta vuosille 2023-2024, mutta aiemmin budjetoidusta määrärahasta on Liikenne- ja viestintäviraston arvion (30.1.2024) mukaan käyttämättä noin 2,4 miljoonaa euroa. Kyseessä on vuonna 2022 myönnetty kolmivuotinen siirtomääräraha täyssähköautojen hankintatukiin sisältäen kaasu- ja etanolikonversioiden tuet. Siten muuntotukia voitaisiin tukea vuoden 2022 talousarviopäätösten puitteissa. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että muuntotukihakemusten asianmukainen käsittely aiheuttaisi lisätöitä yhden (1) henkilötyövuoden verran.

Esitys näyttäisi olevan osin puutteellinen valtiontaloudellisten vaikutusten osalta, joten tältä osin esitystä tulisi tarkentaa. Tosin lausuntovaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö

on tarkentanut esityksen vaikutuksia todeten, ettei esityksellä ole uusia budjettivaikutuksia. Hankinta – ja muuntotukien maksatuksiin käytetään ainoastaan aikaisemmilta vuosilta siirtyvää kolmivuotista siirtomäärärahaa, jota esimerkiksi muuntotukien osalta on jäljellä noin 2,4 miljoonaa euroa.

Valtiovarainministeriö (VM) huomauttaa, että mahdollisia henkilöresurssitarpeita arvioidessa tulisi ensisijaisesti pyrkiä priorisoimaan tehtäviä ja kuluja hallinnonalan sisällä huomioiden Suomen julkisen talouden heikon taloudellisen tilanteen.

VM haluaa muistuttaa, että kansallisesta resursoinnista päätetään talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa. Mikäli esityksestä aiheutuisi muutoksia viranomaisten toimintamenoihin, tulisi esitys antaa eduskunnalle budjettilakina ja se tulisi käsitellä raha-asiain valiokunnassa. Esityksen valtiontaloudellisten vaikutusten tulee olla yhteneväiset budjettiesityksen kanssa.

Esityksen tavoitteeksi on mainittu muun muassa kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntäminen ilman kansallisia rajoituksia sekä mahdollisuus kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Kyse on tältä osin enemmän esityksen keskeisistä ehdotuksista kuin varsinaisista tavoitteista. Perustelematta jää tarkemmin se, miksi näitä tukimuotoja pidetään tarpeellisena edistää.

Lakiehdotuksen yleisenä tavoitteena mainitaan kaasun ja etanolin liikennekäytön edistäminen ja siten liikenteen päästövähennysten saavuttamisen edesauttaminen.

Toisaalta esityksessä todetaan, että jakeluvälvoitteen nykyiset säännöt johtavat tilanteeseen, jossa erillistankatulla biopolttoaineella, eli esimerkiksi korkeaseosetanolilla tai biokaasulla, ei saada järjestelmätasolla lisäisiä päästövähennyksiä.

Tältäkin osin jää siis epäselväksi, miksi kaasun ja etanolin käyttöä liikenteessä pyritään edistämään, jos sillä ei saavuteta päästövähennyksiä.

Valtiosihteeri kansliapäällikkönä Juha Majanen

Osastopäällikkö, budjettipäällikkö Mika Niemelä

Suomalaisen Energiaosuuskunta SEOn lausunto: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Aluksi:

SEO kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä, jossa ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta (1289/2021). Esityksen mukaan kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myöntämiselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Lisäksi kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-autotuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa.

Suomalainen Energiaosuuskunta SEO on vuonna 1978 perustettu suomalainen polttoaineiden tukku- ja vähittäiskauppa. SEOn 240 palvelu- ja liikenneasemaa sijaitsevat ympäri Suomea Nauvosta Nuorgamiin.

SEO kannattaa esitystä – kotimainen biokaasu on tärkeä ja helppo keino tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen

SEO katsoo, että kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on yksi tärkeimmistä ja helpoimmista keinoista tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen. Biokaasun hyviä puolia käyttövoimana ovat muun muuassa kotimaisuus ja mahdollisuus jaella jo olemassa olevassa polttoaineiden jakeluverkostossa. Lisäksi biokaasulaitokset tukevat kotimaista yrittäjyyttä ja maataloutta. Myös raaka-ainetta tulee koko ajan lisää ja biokaasun avulla se saadaan hyötykäyttöön. On tärkeää biokaasumarkkinan kehittymiselle, että biokaasua

polttoaineena käytäviä ajoneuvoja saadaan riittävästi liikenteeseen.

SEO kannattaa esitystä hankintatuen rajoitusten poistamisesta tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. SEO kannattaa myös kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-autotuen yrityskohtaisen kokonaismäärän nostoa 300 000 euroon vuodessa.

Suomi tarvitsee polttoaineiden jakelijoille turvallisen ja ennustettavan toimintaympäristön – pidemmät tukiajat luovat ennustettavuutta

On harmillista, että tukea voidaan esityksen mukaan hakea paketti- ja kuormaautoille vain vuoden 2024 loppuun saakka. Liiketoiminnan suunnittelulle on tärkeää turvallinen ja ennustettava toimintaympäristö. Suomen tulisi selkeästi ja johdonmukaisesti osoittaa biokaasun liikennekäytölle politiikkatoimia, jotka luovat ennustettavan toimintaympäristön koko ketjulle kuljetusyrityksestä jakelijaan. Lyhytaikaiset tukijärjestelmät eivät luo mahdollisuutta luoda pitkäjänteisiä suunnitelmia käyttövoimasiirtymän toteuttamiseksi.

Hallituksen tulisi kaikessa energiapolitiikassaan pyrkiä luomaan turvallista ja ennustettavaa toimintaympäristöä. Siksi myös tukijärjestelmissä kannattaisi tutkia mahdollisuutta tukiaikojen pidentämiseen.

Suomalainen Energiaosuuskunta
Taina Roth
Yhteiskuntasuhteiden asiantuntija

Landskapsregeringen anser att lagförslaget är mestadels av lagteknisk karaktär, förutom att ånyo införa bestämmelser om stöd för etanol- och gaskonverteringar av personbilar, dvs konverteringsstöd. Gällande det återinförda konverteringsstödet så saknar koppling till självstyrelsepolitiska frågor eller till näringar som har stor betydelse för Åland. Me danledning av detta anses det att lagändringar inte påverkar Åland.

Mvh

Gustav Blomberg

Hei,

Kiitoksia viestistäne. Meillä ei ole tähän lausuttavaa.

Elisa Fagerström

Työ- ja elinkeinoministeriö

Ilmoitus

22.3.2024

VN/1031/2024

VN/1031/2024-MMM-13

Liikenne- ja viestintäministeriö

MMM; HE- luonnos, Vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttaminen

Maa- ja metsätalousministeriö ilmoittaa, ettei sillä ole lausuttavaa tähän asiaan.

Vanhempi hallitussihteeri

Jukka Mirvo

Jakelu Liikenne- ja viestintäministeriö

Emmi Simonen, liikenne- ja viestintäministeriö

Kirje

8.3.2024

VN/1031/2024

VN/1031/2024-SM-

Sisäministeriön ilmoitus; ei lausuttavaa

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sisäministeriöltä mahdollista lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta. Sisäministeriö ilmoittaa, ettei sillä ole asiassa lausuttavaa oman toimialansa osalta.

Asiantuntija Milja Jumppainen

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto

20.3.2024

VN/1031/2024

VN/1031/2024-OKM-12

LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Opetus- ja kulttuuriministeriön lausunto; ei lausuttavaa

Liikenne- ja viestintäministeriö on 21.2.2024 pyytänyt opetus- ja kulttuuriministeriöltä lausuntoa aiheesta: Hallituksen esitys laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta.

Opetus- ja kulttuuriministeriö ilmoittaa, ettei sillä ole asiassa lausuttavaa.

Kansliapäällikkö

Anita Lehikoinen

Opetusneuvos

Jukka Lehtinen

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: VN/1031/2024

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö; luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Oikeusministeriöllä ei ole lausuttavaa asiasta.

Yksikönpäällikkö Timo Makkonen

