



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

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. Perustelumuistiossa 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 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-kanan 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 potentiaalin 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 yritysکوhtaisen tukikaton.

6 § Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Kannatamme lämpimästi ehdotusta, että etanoli- ja kaasukonversioille voidaan myöntää muuntotukea. On tärkeää mahdollistaa myös toimet nykyisen autokannan päästöjen vähentämiseksi. Perustelumuiistiossa 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 kokonaismaissa 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.

Lisätiedot

Anna Virolainen-Hynnä

Toiminnanjohtaja, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

Eteläranta 10, 00131 Helsinki, Finland +358 400 987 805 | anna.virolainen-hynna@biokierto.fi