

Asia: VN/18408/2020

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kaasukäyttöisille kuorma-autoille on markkinoilla selkeää kysyntää yhtenä vahvana ratkaisuna auttaa siirtymään pois fossiilisesta liikenteen energiasta.

Nyt esitetään yhden vuoden ajaksi suunniteltua hankintatukea, missä olisi kiinteä tukihinta, 5000 € paineistetun kaasun ajoneuvolle ja 12 000 € nesteytettyä kaasua käyttävälle. Valittu malli on perusteltu tässä tilanteessa ja varsin rajallisella budjettipanostuksella. Tukea tulisi kuitenkin myös laajentaa koskemaan toinen tarjolla oleva vähäpäästöinen ratkaisu raskaalle liikenteelle eli ED95tä käyttävät kuorma-auto, joka sopisi 5000 € tukiluokkaan.

Näemme tämän tuen merkityksen enemmän sen signaalitekijänä kuljetusalalle, että kaasu- tai korkeaseosetanolikäyttöisiä raskaampia ajoneuvoja halutaan edistää. Oleellista onkin, minkälaisia päätöksiä tehdään seuraaviksi edistämistoimiksi.

Perusteluosassa 5.1 väitetään virheellisesti, että ”...biokaasun jakeluinfrastruktuurin saatavuus voisi koitua haasteeksi, jos tukea myönnettäisiin ainoastaan biokaasua polttoaineena käyttäville.” Suomessa olevilla paineistetun metaanin (CNG/CBG) tankkausasemilla saa kaikilla tankattua biokaasua joko fyysisesti tai biokaasusertifikaatilla alkuperältään sertifioituna. Nesteytetyn metaanin (LNG/LBG) asemilla on biokaasua mahdollista hankkia sertifioituna.

Siksikin tuen rajaaminen käytettäväksi vain biokaasulla (biometaanilla CBG tai LBG) tulisi ottaa tämän kyseisen hankintatuen jälkeen suunniteltaessa seuraavia hankintatukia lähtökohdaksi. Tällöin tuen päästövähennysvaikutus olisi parempi ja edistäisi siirtymää nimenomaan uusiutuvan biometaanin käyttöön liikenteessä. Biokaasun käyttö tulisi osoittaa tukea haettaessa osto- tai korttisopimuksella biokaasun toimittajan kanssa. Liikenne- ja viestintävirastolla tulee olla mahdollisuus myös vaatia tankkauksesta tositteita, esimerkiksi kolmen vuoden ajan hankinnasta.

Uusittaessa nykyistä lakia sen voimassaolon päätyttyä tai asian muuten ollessa seuraavan kerran vireillä olisi kannatettavaa selvittää myös mahdollisuus järjestää tarjouskilpailu siitä, millä pienimmällä tukitasolla kukin yritys olisi valmis tekemään investoinnin. Tällöin saataisiin julkinen raha käytettyä tehokkaimmin. Jatkossa määräaikainen hankintatuki olisi tarpeen laajentaa koskemaan myös julkisen liikenteen kalustoa, kuten linja-autoja ja pikkubusseja.

Lain avaamisen yhteydessä haluamme korostaa myös sitä, että uusien kaasuautojen hankintatukea tai kohdennettua romutuspalkkiota tulisi harkita, vaikka hankintatukien päästövähennyskustannus onkin usein vaihtoehtoisia toimia korkeampi.

Uusien kaasuautojen kysyntä on ollut vahvaa markkinavetoisesti. Niiden osuudet myydyistä uusista henkilöautoista ovat olleet hieman suurempia kuin täyssähköisten henkilöautojen. Lukumääräisesti kummankaan määrät eivät kuitenkaan ole kaikista uusista henkilöautoista riittävät vähäpäästöisen liikenteen tulevaisuusuraa ajatellen, kun ladattavien sähköisten sekä kaasuautojen käyttövoimien osuus uusista autoista on alle 10 % tasolla. Mitä useampi yhteiskunnan tukema vaihtoehto autonostajalle annetaan, sitä varmemmin uusien fossiilista bensaa tai dieseliä käyttävien ajoneuvojen rekisteröintien osuus tippuu. Sen sijaan kaasuautojen muuntotuki ei ole toiminut toivotusti, mikä osaltaan alleviivaa tarvetta uusien kaasuautojen hankintatuella.

Vaihtoehtojen tarkastelussa kohdassa 5.1 mainitaan hyvin lyhyesti, että ” Lisäksi kaasukäyttöisten ajoneuvojen houkuttelevuutta voitaisiin lisätä verotuksen ja muiden hinnoitteluun liittyvien vaihtoehtojen avulla.” Vaikka kannatammekin tietyin edellytyksin tässä esitettyä määräaikaista hankintatukea Bioenergia ry pitää kestävämpänä ratkaisuna verotuksen muutosta kohti teknologianeutraalia päästöperusteista verotusta.

Koska markkinoilla on tasan 16 tn painoisia kaasukuorma-autoja, esitämme, että yli 16 000 kg rajan sijaan kynnyсарvo tulisi kirjata ”vähintään 16 000 kg”.

Esitämme myös, että hankinnasta annettava ennakkopäätöksen tulisi olla määräaikainen. Mikäli hankinta ei toteudu, vapautuu määräraha muiden käytettäväksi.

Laurikka Harri
Bioenergia ry