



Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

LAUSUNTO

5.11.2020

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutus- palkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta HE 186/2020 vp

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja erityisesti kappaleta-
vara- ja pakettiliikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa.

Yleinen näkökulma

Allekirjoittanut on ollut jäsenenä LVM:n fossiilittoman liikenteen työryhmässä. Lisäksi liittomme oli yhtenä toteuttajana selvityksessä [Tie vähähiiliseen liikenteeseen – Liikenteen ja logistiikan tiekartta](#)

Liittomme mielestä on erittäin hyvä, että hallitus esittää hankintatukea kaasukäyttöisille kuorma-autoille. Se on mm. yksi tiekarttamme ehdotuksista ja kuuluu myös LVM:n fossiilittoman liikenteen työryhmän toimenpide-ehdotuksiin. Olemme antaneet tämän lausuntopyynnön aiheesta jo lausunnon LVM:lle. LVM:n lausuntokierroksen jälkeen esitykseen on tehty muutoksia, jotka ovat kaikki kannatettavia.

Yksityiskohtaiset kommentit

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tukea myönnettäisiin vähintään 16 tonnin kuorma-autoille. Tuen suuruus olisi nesteytettyä kaasua (LNG) käyttäville kuorma-autoille 12 000 euroa ja paineistettua kaasua (CNG) käyttäville kuorma-autoille 5000 euroa. Ehdotetut tuet ovat samaa suuruusluokkaa kuin esimerkiksi Espanjassa ja Saksassa. Tuen suuruusluokka vaikuttaa oikealta ja ehdotettu tukimalli on selkeä verrattuna esimerkiksi Ruotsin tukimalliin. Tuen rajaaminen kalustoon, joka käyttää vain biokaasua, olisi käytännössä mahdotonta seurata ja valvoa. Siksi on hyvä, että tätä rajausta ei ole hallituksen esityksen luonnoksessa. Kaasautokannan lisääntyminen tulee nähdä biokaasun käytön lisäämisen mahdollistajana. Kaasuautojen lisääntyminen lisää tarvetta lisätä kaasunjakeluinfraa mikä on hyvä.

Valtion lisätalousarvioon esitetään varattavaksi 1 milj. euroa tähän tukeen. On vaikea arvioida, kuinka paljon tähän tukimahdollisuuteen tartutaan. Jäsenillämme ja heidän alihankkijoillansa on käytössään liki 2000 vähintään 16 tonnin kuorma-autoa. Alustavasti kiinnostus tähän hankintatukeen jäsenkunnassamme on ollut erittäin hyvä. Olisi toivottavaa, että tarvittaessa rahoitusta voidaan lisätä ensi vuoden talousarvioon tai tuleviin lisätalousarvioihin, jos kysyntä ylittää 1 milj. euron määrän. On hyvä, että tukikautta on jatkettu vuodella lausuntokierroksen jälkeen eli vuoden 2022 loppuun. Kuljetusyrityksille on helpompi investointisuunnitelmien kannalta, kun tukikausi on pidempi. Vielä parempi olisi, jos tukikausi olisi kolme vuotta ja voitaisiin varata ainakin 2 milj. euroa. Tällöin mahdollinen markkina-häiriö olisi pieni, koska ei tarvitsisi huolehtia tukirahan loppumisesta.

Lausuntokierroksen jälkeen tehdyistä muutoksista lakiesitykseen toteamme seuraavaa:

- On hyvä, että tuki kattaa nyt myös 16 tonnin kuorma-autot eikä vain yli 16 tonnin, koska löytyy tasan 16 tonnisia ajoneuvoja.
- On hyvä, että ajoneuvo tulee rekisteröidä Suomeen ja sen tulee olla Suomen ajoneuvorekisterissä. Tällä varmistetaan, että ajoneuvoja ei myydä ulkomaille.
- Yhdelle tuensaajalle voidaan myöntää tukea enintään viiteen ajoneuvoon. Estää hankintatuen väärinkäyttöä edellisen kohdan kanssa. Tulisi kuitenkin arvioida tätä kohtaa vaikka vuoden 2021 loppupuolella. Jos tukirahaa ei näytä kuluvan kokonaan, voisi ajoneuvojen enimmäismäärää kasvattaa.

Hallituksen esityksen vaikutusarviossa todetaan, että hankintatuen merkitys olisi 0,01–0,07 % liikenteen päästövähennystavoitteesta. Luvut ovat kieltämättä pienet, mutta tuki on erittäin selkeä signaali siihen, että kaasukäyttöiset ajoneuvot ovat vaihtoehto jatkossa ja antaa uskoa, että biokaasusta voi tulla merkittävä vaihtoehtoinen kestävä käyttövoima. Kaiken kaikkiaan liikenteen päästöjen vähentämiseen ei ole yksittäistä tai muutamaa helpoa ratkaisua, joten kaikki keinot on otettava käyttöön.

Perusteluissa todetaan, että on todennäköistä, että kaasukäyttöisten raskaiden ajoneuvojen päästövähennemä olisi toteutunut markkinaehtoisesti hankintatuesta huolimatta. Näkemyksemme mukaan hankintatuella on suuri merkitys siirtymisessä kaasua käyttäviin kuorma-autoihin. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on selkeästi kalliimpi kuin vastaavan dieselkäyttöisen kuorma-auton. Myös huoltokustannusten osalta kaasukuorma-autot ovat tois-
taiseksi kalliimpia.

Hankintatukea tulisi myöntää myös kevyemmillä kaasua käyttäville kuorma-autoille sekä sähkökäyttöisille kuorma-autoille ja pakettiautoille. Jakelukuorma-autojen kokoluokkaan on vähitellen tulossa tarjolle sähköautoja. Sähköpakettiautojen toimintamatkat ovat pidentyneet jakelutarpeisiin soveltuviksi. Sähkökuorma-autojen ja -pakettiautojen hankintahinnat ovat kuitenkin selkeästi polttomoottoriautoja korkeammat. Hankintatuella voitaisiin siis saada ensi vaiheessa lisää kokeiluja sähköisiin vaihtoehtoihin ja nopeuttaa niiden yleistymistä. Näitä hankintatukia tulisi alkaa valmistelemaan viimeistään LVM:n fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistumisen yhteydessä.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,0 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 4000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4000 henkilöä.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja

