

Lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta (HE 186/2020 v)

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunnon.

Lakiesityksellä pyritään edistämään liikenteen päästövähennysten saavuttamista sekä edistämään kaasun käyttöä raskaassa liikenteessä sekä kaasuntankkausinfrastruktuurin laajentumista lisäämällä kysyntää myöntämällä hankintatukea kaasukäyttöisen kuorma-autojen hankintaa varten. SBB:n mielestä lakiesitys on perusteltu ja perustelut on tuotu kattavasti esille taustamuistiossa. SBB:n arvioiden mukaan lakiesityksellä pannaan täytäntöön hallitusohjelmaa, kansallista biokaasuohjelmaa sekä Fossiiliton liikenne tiekartta -työryhmän suosituksia. Esitys edistää raskaan kaluston vähäpäästöistymistä, käyttövoimien asteittaista uudistumista sekä ottaa tärkeitä askelia biokaasun tuotannon ja kysynnän lisäämiseksi. Vastaavanlainen hankintatuki on käytössä myös muissa maissa.

1 §. Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin

SBB kannattaa esitystä myöntää valtion avustusta kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*kaasuhankintatuki*) vuosina 2020-2022.

SBB:n näkemyksen mukaan Kaasuhankintatuki tuo tarvittavan lisän raskaiden ajoneuvojen päästövähennyskeinovalikoimaan. Tällä hetkellä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien raskaan liikenteen ajoneuvojen hankintaa ei suoraan tueta rahallisesti. Kaasukäyttöisen kaluston hinta on dieselkäyttöisiä ajoneuvoja tällä hetkellä noin 15-30 prosenttia kalliimpi. Suomessa vuonna 2019 ainoastaan 0,6% raskaista ajoneuvoista käytti vaihtoehtoisia käyttövoimia; vuonna 2020 luku on hieman suurempi, mutta siltikin tällä saralla jää petrattavaa.

Perustelumuioston mukaan biokaasun verottomuus sekä nesteytetyn kaasun matalampi polttoaineverotus verrattuna dieseliin muodostavat kuitenkin kannustimen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankinnalle. Tässä yhteydessä SBB haluaa huomauttaa,

että tämä vastaa nykytilannetta, mutta liikenneverotukseen kohdistuu muutospaineita ja biokaasun jakeluvelvoite poistaa biokaasun verottomuusedun. SBB pitää tärkeänä sitä, että biokaasun kilpailukyky säilyy, vaikka verotusta muutettaisiinkin. Kilpailukykyasia on tunnistettu myös Fossiiliton liikenne tiekartta -työryhmän suosituksissa.

3 a §. **Kaasuhankintatuen myöntämisen edellytykset**

SBB kannattaa esitystä, että kaasuhankintatukea myönnettäisiin uuden kuorma-auton hankintaan, jonka suurin tieliikenteessä sallittu massa on vähintään 16 000 kiloa ja jonka ajonaikaisena käyttövoimana on pääasiallisesti kaasu.

SBB:n mielestä ehdotettu hankintatukimalli on tasapainoinen ja tarkoituksenmukainen, sillä se on nopeasti käyttöönotettavissa ja hallinnollisilta kustannuksilta maltillinen. Pidämme tärkeänä sitä, että biokaasun käytön tulee lisääntyä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, mutta emme kuitenkaan esitä, että tässä säädöksessä asetettaisiin vaatimuksia biokaasun käytölle, sillä se voisi turhaan monimutkaistaa ja mahdollisesti vaikeuttaa tuen käytettävyyttä. SBB pitää tärkeänä sitä, että hankintatuki on sujuva kaikille osapuolille niin yrityksille kuin hallinnolle sekä sitä, että hankintatukisäädös saadaan mahdollisimman pian valmisteltua ja hakumenettelyt aukaistua. SBB arvioi, että ohjausvaikutus biokaasun käytön lisäämiseksi tulee tehokkaammin ja täsmällisemmin jakeluvelvoitteen ja jakeluinfratuen kautta.

5 §. **Avustuksen määrä**

SBB kannattaa esitystä, että tukea myönnettäisiin 5 000 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän ja 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän uuden kuorma-auton ostoa tai 3 vuoden pitkäaikaisvuokrausta varten.

SBB pitää tärkeänä sitä, että lakiesityksessä kaasukäyttöinen polttoaine- ja moottoritekniologia on jaettu ja tarkasteltu CNG (compressed natural gas, paineistettu maakaasu) ja LNG (liquified natural gas, nesteytetty maakaasu) -teknologioihin. Kaluston hankintahinnan lisäksi teknologioissa on myös muita eroja, kuten erilainen kaasuntankkausinfrastruktuuri. Paineistettua kaasua käyttävät jäteautot, jakeluautot ja paikallisbussit voivat hyödyntää

periaatteessa saamaa tankkausinfraa kuin henkilöautot, kun taas nesteytetyn kaasun jakeluinfrastruktuuri on yksinomaan tarkoitettu raskaille ajoneuvoille.

14 §. **Voimaantulo**

SBB kannattaa esitystä, että laki tulee voimaan 1.12.2020 ja kaasuhanhintausten hakuaika on niin kauan kuin määrärahoja on käytettävissä tai vähintään 30.11.2022 asti. Riittävän pitkä hakuaika on tarpeen COVID-epidemian aiheuttaman poikkeuksellisen tilanteen vuoksi. Joskin olemme toiveikkaita sen suhteen, että rahoituksen hakeminen ajoittuu enemminkin määrärajan alkupäähän kuin loppupäähän.

SBB pitää tärkeänä, että raskaille kaasuajoneuvoille on haettavissa hankintatukea myös vuoden 2022 jälkeen. Myös Fossiiliton liikenne tiekartta -työryhmä suosittelee harkitsemaan hankintatuella jatkoa myös vuoden 2021 jälkeen. SBB esittää, että hankintatuella jatkokehityksessä voidaan tarvittaessa arvioida, miten hankintatuki voisi lisätä biokaasun kysyntää. Jatkotyön yhteydessä voidaan myös harkita hankintatukea kaasukäyttöisille pakettiautolle ja traktoreille. Tulevaisuuden hankintatukimallia voidaan kehittää ottamalla hyviä käytänteitä käyttöön muista maista, erityisesti Ruotsista.

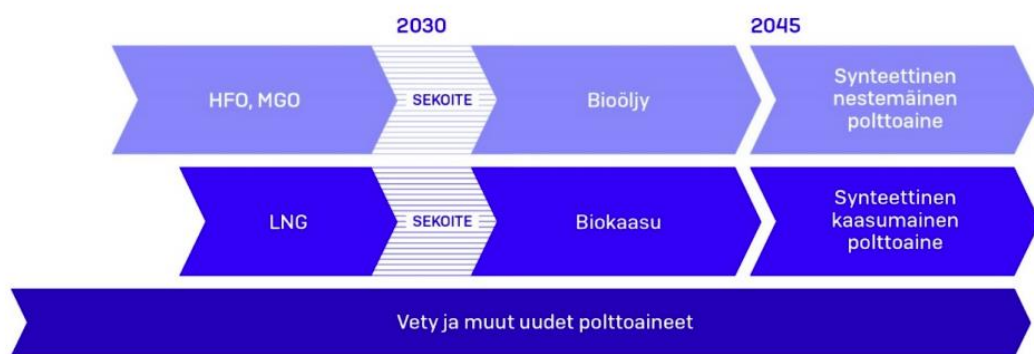
Vaikutukset

Perustelumuistion mukaan maakaasun käyttö polttoaineena vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 10-20 prosenttia verrattuna fossiiliseen dieseliin, ja biokaasua käyttämällä on mahdollista saavuttaa noin 90 prosentin päästövähennys fossiiliseen dieseliin verrattuna. Perustelumuistion mukaan on kuitenkin vaikeaa arvioida, mitkä ovat lakiesityksen todelliset ympäristövaikutukset. Arvioinnin vaikeus johtuu asian uutuusarvosta, minkä vuoksi lakivalmistelussa on käytössä ainoastaan virkamiesten tekemiä arvioita kaasuajoneuvojen tulevista ostomääristä ja biokaasun tulevista käyttösuuksista (vuonna 2019 biokaasun osuus oli 58% kulutetusta liikennekaasusta). SBB:n mielestä perustelumuistiossa esitetyt laskelmat ja perustelut ovat kuitenkin riittävän tarkkoja, ja ne luovat vahvat perusteet raskaiden ajoneuvojen hankintatuella.

Suorien vaikutusten osalta SBB haluaa tuoda tietoon myös epäsuoria vaikutuksia. SBB uskoo, että hankintatuki toimii hyvänä kannustimena kuljetusyrityksille nopeuttaa vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöönottoa. Hankintatuki on hyvä väline myös ratkaisemaan biokaasusektorin ”muna-kana-ongelmaa” – kysynnän kasvun tukeminen edistää tehokkaasti sekä kansallisen kaasutankkausinfrastruktuurin lisääntymistä että kotimaisen biokaasun tuotannon kasvua.

Myös muut maat ovat heräilemässä kaasun käyttömahdollisuuksiin raskaissa ajoneuvoissa, missä yhteydessä biokaasun rooli on tunnistettu. Ruotsi ja Alankomaat ovat tällä hetkellä edelläkävijämaita, mutta nopeaa kehitystä on tapahtumassa esimerkiksi Italiassa ja Espanjassa. Suomessa raskaiden kaasuaajoneuvojen potentiaali on tunnistettu kiitettävän hyvin fossiiliton liikenne tiekarttatyössä; nyt vaaditaan konkreettisia toimenpiteitä. Hankintatuki on tällainen.

On tärkeää luoda vähäpäästöisiä kuljetusketjuja. Satsaukset raskaisiin kaasuaajoneuvoihin mahdollistavat synergiaetuja myös laivaliikenteen käyttövoimakkehityksen kanssa. Nyt käytössä olevat kaasumaiset polttoaineet mahdollistavat kehityspotentialin synteettisille polttoaineille. Kuva 1, kuvaa erinomaisesti eri käyttövoimien kehittymispotentiaalia meriliikenteessä. Maantieliikenteessä kehitys on nopeampaa, koska polttoaineenkäyttövolyymit ovat pienemmät.



Kuva 1. Esimerkki polusta yhä kestävämpiin polttoaineisiin meriliikenteessä. Lähde: Fossiilitoman liikenteen tiekartta - työryhmän loppuraportti. 2020. LVM.

Lisätiedot

Anna Virolainen-Hynnä



Toiminnanjohtaja | Suomen Biokierto ja Biokaasu ry |
+358 400 987 805 | anna.virolainen-hynna@biokierto.fi

SBB edustaa toimijoita, jotka ovat kiinnostuneita ravinnekierrosta ja biokaasusta, uusiutuvista kaasuista. SBB jäsenet tuottavat 70 % suomalaisesta biokaasusta, omistavat 85 % liikennekaasun jakeluasemista sekä vastaavat yli 50 % kierrätysravinnetuotannosta.