

Asia: VN/13219/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja erityisesti kappaletavara- ja pakettiliikenteeseen, joten painotamme tätä näkökulmaa lausunnossa.

Liittomme pitää hyvänä, että tukea vaihtoehtoisten käyttövoimien hankintaan laajennetaan kuljetussektorille siten, että mukaan tulevat nyt sähkökuorma-autot ja sähköpakettiautot.

On hyvä, että tukijakso on nyt neljä vuotta, joka tuo pitkäjänteisyyttä. Pieni huoli kohdistuu siihen, että ajoneuvoja hankkivissa yrityksissä syntyy huoli rahojen riittävyydestä ja siksi tehdään epätarkoituksenmukaista kiirehtimistä ajoneuvohankinnoissa. Toivomme nopeaa reagointia hallitukselta, jos määrärahat näyttävät loppuvan kesken vuoden. Olisi toivottavaa lisätä rahoitusta, jos kysyntä ylittää, koska siten vauhditetaan siirtymää kohti vähäpäästöisiä käyttövoimia.

Sähkökuorma-autojen osalta akun nettokapasiteetti soveltuu huonosti kriteeriksi, sillä se kohtelee eri akkuteknologioita eri tavoin ja vaikuttaa akkujen elinkaaren optimointiin. Siksi esitämme, että sähkökuorma-autojen hankintatuen kriteereistä poistettaisiin akun nettokapasiteetti, koska se rajaa tarpeettomasti ajoneuvojen tukitasoa eikä ole tarkoituksenmukainen ohjaustoimi kaluston valikoitumisen kannalta. Auton suurin sallittu kokonaismassa on riittävä kriteeri kuvaamaan auton kokonaishintaa markkinassa, jossa ajoneuvojen tarjonta on vielä niukkaa ja kehitys nopeaa.

Kannamme hieman huolta lakiesityksen 10 §:n ja 11§:n kohdista: ”Hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaasukäyttöisen kuorma-auton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat kustannukset, jotka yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen vähemmän ympäristöystävälliseen investointiin, joka olisi tehty ilman tukea.” Tämän vertailun tekeminen ei ole käytännössä kovin helppoa ja siksi tulisi varmistaa, että Traficomilla on riittävä osaaminen tehdä oikeudenmukaisia vertailuja. Esitämme, että vertailuhinnan määrittämisessä otettaisiin huomioon myös se, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen päällirakenteiden kustannukset voivat olla suuremmat kuin vastaavan dieselkäyttöisen päällirakennetun ajoneuvon kustannukset.

Tulevaisuudessa vetyautojen määrän ennakoidaan kasvavan. On todennäköistä, että jo lähivuosina myös Suomeen on mahdollista rekisteröidä polttokennoautoja. Erityisesti kuorma-automallistossa jo lähivuosina voi avautua mahdollisuus vetyautojen laajamittaiseen pilotointiin, jossa hankintatuki olisi tärkeä kannuste. Koska laki on voimassa vuoden 2026 loppuun asti, vedyn sisällyttäminen tuettuihin käyttövoimiin akkusähkönn rinnalla on perusteltua, jotta laki tukisi myös kehitymässä olevan teknologian edistämistavoitteita. Vetyautojen tukisummien tulisi olla samansuuruisia kuin täyssähköautojen, jotta lainsäädäntö kohtelisi eri teknologioita tasapuolisesti.

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry