

Lausunto

09.08.2023

Asia: VN/15660/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm@ gov.fi

Lausuntopyyntö VN/15660/2023 13.7.2023

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Eesitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta (1289/2021).

Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia. Ehdotuksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan nojalla ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa de minimis -asetuksen nojalla.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet vedyn liikennekäytön edistämiseksi. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voitaisiin tehdä vuoden 2023 talousarviopäätösten puitteissa, joten uuden tuen aloittamisella ei olisi valtion menoja lisäävää vaikutusta

Ehdotuksen tavoitteena on muuttaa hankinta- ja muuntotukilakia vastaamaan muuttuvaa EU:n valtiontukilainsäädäntöä ja mahdollistaa sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakeminen mahdollisimman pitkälti voimassa olevan lain mukaisia säädöksiä noudattaen. Valtiontukisääntelyä koskevaa ryhmäpoikkeusasetusta on uudistettu ja uusi asetus tulee saattaa jäsenmaissa voimaan kuuden kuukauden sisällä EU-asetuksen voimaantulosta.

Yleistä

SKAL katsoo, että vuoden 2022 alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuella on edelleen suuri tarve, sillä kaasui- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintahinta on vielä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Hankintatuesta saatujen kokemusten perusteella hankintatuet ovat lisänneet sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintoja.

Lain soveltamisala ja EU-säädösten muutokset

Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus ei mahdollista kaasukäyttöisten autojen hankinnan tukemista, sillä asetukseen lisätty uusi ajoneuvojen tukea koskeva artikla rajaa tuen vain sellaisille ajoneuvoille, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety. Tämän takia kaasukuorma-autojen tuki ohjattaisiin ehdotuksen mukaan de minimis -asetuksen perusteella vain sellaisille ajoneuvoille, joita käytetään muuhun kuin suoranaisesti maanteiden tavarakuljetuksiin. Kaasukuorma-autot olisivat ehdotuksen mukaan tukikelpoisia vain, jos ne ovat esimerkiksi jätekuljetuksiin ja -keräilyyn käytettäviä autoja tai posti-, muutto- ja kuriiripalvelun ajoneuvoja, sillä nykyinen de minimis -asetus ei salli tukea ajoneuvohankintoihin muutamia erityistapauksia lukuun ottamatta.

De minimis -asetusta ollaan parhaillaan uusimassa siten, että jatkossa siihen sisältyvät maanteiden tavaraliikenteen ja ajoneuvojen hankintaan liittyvät rajoitukset poistuisivat ja sen kautta voitaisiin jatkossa ohjata vapaammin myös ajoneuvoille suunnattuja tukia. SKAL pitää välttämättömänä, että tukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaikille kaasukuorma-autoille. SKAL edellyttää, että nyt ehdotetun hankintatukilain muuttamisen valmistelu uuden de minimis -asetuksen mukaiseksi tulee

aloittaa välittömästi, jotta kaasukuorma-autoja koskevien tukien hakeminen ei keskeydy miltään osin.

Termit

SKAL pitää perusteluissa erityisesti vetyajoneuvojen kohdalla käytetyn ”rekka” -sanankäyttöä ongelmallisena. Selvyyden vuoksi on syytä käyttää raskaista tavarankuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoista asianmukaisempaa ”kuorma-auto” -termiä johdonmukaisesti kaikissa luonnoksen osioissa.

Toistaiseksi voimassa olevassa de minimis -asetuksen resitaalissa (5) puhutaan ”yhdistetyistä palveluista”, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua. Ehdotuksen perusteluissa on joissain kohdissa käytetty termiä ”yhdistetyt kuljetukset”, jolla on oma sisältönsä EU-lainsäädännössä ja sen käyttö on omiaan aiheuttamaan sekaannusta.

SKAL toivoo, että termien käyttöön kiinnitetään huomiota lopullisessa hallituksen esityksen valmistelussa.

Hankintatuen enimmäismäärä

SKAL katsoo, että ehdotuksen mukaisesti ajoneuvojen hankintaan kohdentuvaa tukea on perusteltua jakaa tukiohjelman muodossa, sillä tarjouskilpailumenettely soveltuu huonosti ajoneuvohankintojen toteuttamiseen. Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus mahdollistaa jatkossakin tuen myöntämisen ilman tarjouskilpailumenettelyä, kun tuki myönnetään tukiohjelman perusteella.

Aiemmin EU:n valtiotukisäätelyssä tuen määrä oli yleisesti rajattu 40 prosenttiin vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian välisestä hintaerosta. SKAL kannattaa ehdotusta siinä, että hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin valtiotukisäätelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetikäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskiuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä. Tuen enimmäismäärän nosto on perusteltua, sillä erityisesti leasingpakettiautoilla 40 prosentin raja on usein leikannut sähköautojen tukisummaa.

Tuen enimmäismäärät riippuvat lisäksi ajoneuvon koosta ja hankintatukilaissa määritellyistä maksimimääristä. SKAL esittää autoalan tavoin, että sähkökuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin inflaatiokehityksen takia 20 prosentilla, koska hintaero dieselkaluston nähden on vielä suuri.

Jatkossa kaasukuorma-autojen hankintatuet eivät siis enää perustuisi ryhmäpoikkeusasetukseen, vaan niitä säänneltäisiin de minimis -asetuksen kautta. De minimis -asetus ei aseta rajaa tukintensiteetille, vaan tuen rajat on sidottu yrityksen vuosittain saaman tuen kokonaismäärään. SKAL esittää yhdessä autoalan kanssa, että kaasukuorma-autojen tukisummaa nostettaisiin paineistettua kaasua käyttävillä vähintään 16 tonnin kuorma-autoilla 8 000 euroon ja nesteytettyä kaasua käyttävillä kuorma-autoilla 18 000 euroon, jotta kaasuautojen kysyntää voitaisiin nopeuttaa.

Tukien maltillinen nosto ei vaikuttaisi merkittävästi budjettitarpeeseen, mutta lisäisi sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää.

Vetykäyttöisten ajoneuvojen määrittely

Ehdotuksen mukaan tuki on esitetty laajennettavan myös vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille, mikä laajentaisi valikoimassa olevia vähäpäästöisiä teknologiavaihtoehtoja. Muutos on tärkeä täydennys, joka tekee hankintatuesta aiempaa teknologianeutraalimman ja tukee vedyn tieliikennekäyttöä. Ensimmäiset vedyn julkiset jakeluasemat saadaan näillä näkymin käyttöön ensi vuonna, ja on erittäin tärkeää, että vielä toistaiseksi kalliit vetykäyttöiset ajoneuvot sisältyvät olemassa oleviin hankintatukiin.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskevaa pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää, jos hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety taikka pääasiallinen käyttövoima on kaasu. Ehdotetussa lisäyksessä edellytettäisiin, että tuettavan vetykäyttöisen ajoneuvon ainoana käyttövoimana olisi vety. Tässä yhteydessä on huomattava, että vetykäyttöisten ajoneuvojen toisena käyttövoimana on tyypillisesti sähkö ja myös ajovoima-akku. Esityksen lopullisessa muotoilussa on varmistettava, että myös vety- ja sähkökäyttöiset ajoneuvot ovat tukikelpoisia. SKAL esittää, että ehdotusta muutetaan muotoon ”hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana ovat sähkö ja/tai vety taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu”.

Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärä

Nykyisin voimassaoleva hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Koska sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keskisuurat tai sitä suuremmat yritykset, ja koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys sähkö- tai kaasuautoinvestointeihin, rajaa olisi perusteltua nostaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan.

Hakuprosessin yksinkertaistaminen

Nykyisin voimassaolevan lain mukaisesti pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea on haettava Traficomista ennen ajoneuvon hankintaa, sillä valtiontukea koskevat säädökset edellyttävät, että autoa ei ole hankittu ennen tuen hakemista. Lain perustelujen mukaisesti tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta.

Nykyisessä hakuprosessissa Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää, että autoa ei saa tilata ennen kuin hakija on vastaanottanut autosta ehdollisen päätöksen. Nykyinen prosessi hidastaa ja monimutkaistaa tarpeettomasti paketti- ja kuorma-autojen hankintaa, sillä ehdollisen päätöksen saamiseen voi kulua useita viikkoja ja tieto päätöksestä ei kaikissa tapauksissa kulje sujuvasti tuen hakijalle.

SKAL esittää, että prosessia muutettaisiin siten, että hakija voi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskevan tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä sujuvoittaisi merkittävästi auton hankintaprosessia. Vastaavaa menettelyä sovelletaan esimerkiksi työpaikkojen latausinfrauksessa, jossa hankinnan voi käynnistää heti kun hakemus on jätetty. Muutos olisi myös hallitusohjelman norminpurkutavoitteen mukainen.

Hankintatuen voimassaolo

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. SKAL esittää, että lain voimassaoloaikaa jatkettaisiin jo tässä vaiheessa vuoden 2028 loppuun asti. Pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta vielä selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit useimmiten tuleville vuosille. Pitkäaikainen hankintatuki ja näkymät vuosien 2025–2028 investointijaksolle avaisivat yrityksissä uusia mahdollisuuksia tehdä kalustohankintoja investointimahdollisuuksiinsa sovittaen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Ari Herrala

edunvalvontajohtaja

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry