

Asia: VN/18327/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ehdotuksella pidennettäisiin pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatukien hakuajkoja 31.12.2024 asti. Tällä hetkellä lakia sovelletaan pakettiautojen hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31.12.2022 ja kuorma-autojen hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31.3.2023. Lisäksi ehdotetaan lain voimassaoloaikaa pidennettäväksi 31.12.2026 asti. Tällä hetkellä laki on voimassa 31.12.2024 asti.

Hankintatukien jatkokaudelle on suuri tarve, sillä paketti- ja kuorma-autokannassa kaasua- ja sähköautojen määrä kasvaa vielä hitaasti ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen hankintahinta on vielä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Alkuvuoden kokemusten perusteella sähkö- ja kaasuautojen tukitasot autojen hankintahintaan ja ajoneuvojen kokoluokkaan nähden ovat oikealla tasolla. Tukitasot on sopeutettu tarkoituksenmukaisesti. Koska paketti- ja kuorma-autoliikenteen sähköistyminen on vasta alussa, tuen merkitys korostuu ensimmäisten tukivuosien aikana

Esitämme luonnokseen seuraavia muutoksia:

1. Tuen mahdollistamista myös vetyautoille.
2. Tuettavaksi lisättäisiin myös hybridikuorma-autot.
3. Hankintatukea voisi saada kymmeneen kaasua- tai sähkökuorma-autoon vuodessa nykyisen viiden sijasta.

4. Hakuprosessia voisi yksinkertaistaa siten, että hakija voisi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskevan tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä nopeuttaisi auton hankintaa.

Näiden ehdotusten osalta kannatamme samoja muutoksia kuin Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry.

1. Vetyautojen sisällyttäminen hankintatukeen

Polttokennoautojen on ennakoitu yleistyvän autokannassa vähitellen 2030-luvun lähestyessä. Vetykäyttöisiä polttokennoautomalleja on markkinoilla vasta muutamia ja vetyautoille ei vielä ole syntynyt markkinaa, koska vedylle ei vielä ole kattavaa jakeluverkkoa. Tulevaisuudessa vetyautojen määrän ennakoidaan kasvavan ja jo lähivuosina Suomeenkin ennakoidaan rekisteröitävään polttokennoautoja. Vaikka kyse on vielä yksittäisistä ajoneuvoista, niillä on suuri merkitys vedyn yleistymisessä liikennepolttoaineena.

Eryteisesti paketti- ja kuorma-automallistossa voi jo lähivuosina avautua mahdollisuus vetyautojen laajamittaiseen pilotointiin, jossa hankintatuki olisi tärkeä kannuste. Vetyautojen tukisummien tulisi olla samansuuruisia kuin täyssähköautojen, jotta lainsäädäntö kohtelisi sähköistymisen eri teknologioita tasapuolisesti.

2. Hankintatuen laajentaminen hybridikuorma-autoihin

Yli 6 tonnin kuorma-autojen kokoluokassa hankintatuki olisi perusteltua kohdistaa myös ladattaviin hybridikuorma-autoihin. Sähkökuorma-autojen saatavuus on vielä lähivuosina rajoitettua ja niukan akkuvalmistuksen kapasiteetin takia akkujen suuri koko rajaa mahdollisuutta tuottaa raskaimpia ajoneuvoyhdistelmiä sähkövetoisena. Hybridikuorma-autojen akku on huomattavasti täyssähköisen kuorma-auton akkua pienempi, mutta akkukapasiteetti mahdollistaa noin puolen tunnin latauksella 40–60 kilometrin sähköisen toimintamatkan. Jo tällä toimintamatkalla on suuri merkitys energiatehokkuuteen erityisesti taajamien jakelu- ja keräilykuljetuksissa.

Ladattavien hybridikuorma-autojen hinnat ovat lähes kaksinkertainen perinteiseen dieselautoon nähden. Hinta on kuitenkin edullisempi kuin täyssähköautoilla. Esitämme, että ladattavien hybridikuorma-autojen tukisummaksi asetettaisiin puolet täyssähköisten kuorma-autojen tukisummasta (6 000–25 000 euroa painoluokasta riippuen).

3. Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärän nostaminen

Nykyinen hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa. Koska sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keski- tai suuret yritykset, ja koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys investointeihin, olisi perusteltua nostaa rajaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökuorma-auton hankintaan.

4. Hankintaprosessin yksinkertaistaminen

Lain mukaisesti pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea on haettava Traficomista ennen ajoneuvon hankintaa, sillä valtiontukea koskevat säädökset edellyttävät, että autoa ei vielä ole hakemusvaiheessa hankittu. Lain perustelujen mukaisesti hakemus tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Tämä ei kuitenkaan nykyisessä hakuprosessissa riitä, vaan Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää, että autoa ei saa tilata ennen kuin hakija on vastaanottanut autosta ehdollisen päätöksen. Nykyinen prosessi hidastaa merkittävästi paketti- ja kuorma-autokauppaa, sillä ehdollisen päätöksen saamiseen voi kulua useita viikkoja ja tieto päätöksestä ei ole kaikissa tapauksissa kulkenut sujuvasti tuen hakijalle. Esitämme, että prosessi muutettaisiin siten, että hakija voisi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskeva tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä sujuvoittaisi merkittävästi auton hankintaprosessia.

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry