AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

6.11.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen toteutuksesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee kaasukuorma-autojen hankintatukea. Hallituksen esityksessä ehdotetaan hankintatukea uusien kokonaismassaltaan vähintään 16 tonnin kaasukäyttöisten kuorma-autojen ostoa tai leasingia varten. Tukea myönnettäisiin 5 000 euroa paineistettua kaasua käyttövoimanaan käyttävän ja 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimanaan käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Tuki olisi määräaikainen ja se olisi voimassa vuoden 2022 loppuun asti.

Hankintatuen tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä edistämällä kaasun käyttöä raskaassa liikenteessä sekä nopeuttaa kaasunjakeluverkoston laajentumista lisäämällä liikennekaasun kysyntää. Ehdotettu tuki on tärkeä avaus kuorma-autokannan käyttövoimamurroksen käynnistämiselle. Tuki kaventaisi kaasuautojen hintaeroa perinteiseen tekniikkaan nähden ja lisäisi huomattavasti kaasukuorma-autojen kysyntää.

Hankintatuen tukikausi, budjetti ja voimaantulo

Hallituksen esityksessä hankintatuki olisi voimassa vuoden 2020 joulukuusta vuoden 2022 loppuun asti. Oli tärkeää, että tukikautta pidennettiin valmisteluvaiheessa kahden vuoden mittaiseksi, jotta tuella saataisiin suurempi vaikuttavuus.

Hankintatuki toteutettaisiin osana valtioneuvoston biokaasuohjelmaa ja sen budjetiksi on ehdotettu 1,0 miljoonaa euroa.

Kiinnostus kaasukuorma-autojen hankintaan on viime vuosina kasvanut. Esitämmekin, että valtioneuvosto varautuisi tarvittaessa varaamaan hankintatuelle lisämäärärahaa jo vuosien 2021–2022 aikana, mikäli tukeen varattu budjetti näyttäisi loppuvan kesken ehdotetun tukikauden. Hankintatuen aikarajoissa olisi tärkeää ottaa huomioon se, että auton tilauksesta ensirekisteröintiin voi kulua jopa 1–1,5 vuotta.

Kaasukuorma-autojen hankintatuki on jo herättänyt runsaasti kiinnostusta ja toistaiseksi kaasuautojen kauppa on pysähtynyt odottamaan lain etenemistä. Näin ollen olisi tärkeää saada laki voimaan suunnitellusti 1.12.2020, jotta kaasukuorma-autoja päästäisiin rekisteröimään vielä tämän vuoden kuluessa

Hankintatuen hakumenettely

Hallituksen esityksessä on ehdotettu hankintatuen myöntämiseen kaksivaiheista menettelyä, jossa Liikenne- ja viestintävirasto myöntää ostajalle aluksi sitoumuksen myöntämisestä ja maksaa myöhemmin tuen asiakkaalle erillisen hakemuksen perusteella. Ehdotettu menettely soveltuu hyvin hankintatuen

toteutustavaksi. Sitoumus on tärkeä välivaihe, sillä sen avulla voidaan varmistaa, että budjettia ei ylitetä ja toisaalta sen avulla ostaja saa varmuuden siitä, että hankintatuki on varattu hankittavana olevalle kaasukuorma-autolle.

Jotta sitoumuksia ei jäisi käyttämättä, sitoumukseen voitaisiin lisätä vahvistusmenettely, jossa ostaja tai autoliike vahvistaisi sitoumuksen, kun kaasukuorma-autosta on tehty tilaus- ja kauppasopimus tai vuokrasopimus. Mikäli sitoumusta ei vahvistettaisi tietyn ajan kuluessa, se voitaisiin kumota, jolloin siihen varattu hankintatuki voitaisiin vapauttaa uudelleen jaettavaksi. Näin voitaisiin varmistaa, että budjetti saataisiin käytettyä mahdollisimman tarkasti, eikä rahaa varattaisi turhaan niihin hakemuksiin, jotka jostakin syystä peruuntuisivat.

Täydentävä tukimalli tarpeen sähkökäyttöisille tavara-autoille

Osana biokaasuohjelmaa toteutettava hankintatuki on perustelluista syistä kohdennettu yksinomaan kaasukäyttöisille kuorma-autoille, jotta niiden määrä autokannassa kasvaisi erityisesti raskaimmassa kokoluokassa jo lähivuosien aikana. Paketti- ja kuorma-autokannan sähköistyminen on vielä alkumetreillä, mutta uusia sähköautomalleja on tulossa lähivuosina tuotantoon kaikissa hyötyajoneuvojen kokoluokissa. Linja-autokannan sähköistyminen avaa tietä ketterämpiin keskitettyihin latausratkaisuihin myös jakeluliikenteessä jo lähivuosina.

Kaasukuorma-autojen hankintatukea tulisikin jo ensi vuonna täydentää sähkökäyttöisille kuorma- ja pakettiautoille suunnatulla hankintatuella, joka kohdistuisi ajoneuvohankintojen lisäksi latausinfrainvestointeihin. Sähkökäyttöisten pakettiautojen hinta on vielä noin 1,8-kertainen dieselkalustoon nähden ja kuorma-autojen kokoluokassa hinta tyypillisesti 2–3-kertainen dieselkalustoon nähden. Malliston määrä on kuitenkin kasvussa, joten sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tarve on suuri.

Täyssähköautojen hankintatuen voimassaolon jatkaminen

Parhaillaan käsiteltävänä olevan hallituksen esityksen 201/2020 vp mukaisesti täyssähköauton hankkiva voi yhdistää romutuspalkkioon myös täyssähköautojen 2 000 euron hankintatuen. Tukien yhdistämismahdollisuus on tärkeä lisäkannuste täyssähköautoa hankkivalle, sillä sen myötä täyssähköauton hankintaan voisi saada jopa 4 000 euron hankintatuen. Ehdotamme tässä yhteydessä, että täyssähköautojen hankintatuessa oleva rajaus alle 50 000 euron hintaisiin autoihin voitaisiin poistaa, jotta tukea voitaisiin hyödyntää laajemmin koko täyssähköautojen mallivalikoimaan. Vielä tällä hetkellä täyssähköautojen keskihinta on noin 55 000 euroa, joten enimmäishinta rajaa tuen ulkopuolelle suuren osan tarjolla olevista täyssähköautomalleista.

Lisäksi ehdotamme, että täyssähköautojen hankintatuen voimassaoloa jatkettaisiin vuoden 2022 loppuun asti, jolloin se päättyisi samaan aikaan kuin nyt esillä oleva kaasukuorma-autojen hankintatuki. Täyssähköautojen hankintatuen budjetista on varattu sähköautojen hankintaan vasta noin 6 miljoonaa euroa. Hankintatuen vuosibudjetti on 6 miljoonaa euroa vuodessa vuosille 2018–2021.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry