25.10.2023

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (HE 25/2023 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa

Esitys

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

Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia. Esityksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa niin kutsutun yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia niin kutsutun de minimis -asetuksen nojalla.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet vedyn liikennekäytön edistämiseksi. Samalla lain nimikkeestä ehdotetaan poistettavaksi viittaukset ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen tukemiseen.

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 hankintatuelle ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuelle on edelleen suuri tarve, sillä kaasu- 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 pitää hyvänä, että luonnosvaiheen kommentit on huomioitu, ja liikenne- ja viestintäministeriössä on elokuussa (15.8.) käynnistetty säädöshanke, jossa de minimis –asetuksen muutosten vaikutuksia hankinta- ja muuntotukilakiin uudelleenarvioidaan. SKAL edellyttää hankkeessa toimittavan niin, että kaasukuorma-autoja koskevien tukien hakeminen ei keskeydy miltään osin.

Termit

SKAL kiittää, että termien käyttöön on kiinnitetty huomiota lopullisessa hallituksen esityksen valmistelussa.

Erityisen tärkeää on, että luonnosvaiheen perusteluissa joissain kohdissa käytetty termi ”yhdistetyt kuljetukset”, on muutettu oikeaan muotoon yhdistetyt palvelut, kun tarkoitetaan toistaiseksi voimassa olevassa de minimis -asetuksen resitaalissa (5) puhuttuja ”yhdistettyjä palveluita”, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua. Näiden osalta olisi ollut suuri vaara väärinkäsityksille ja mikäli edellä mainittu säädöshanke ei johda tarvittaviin säädösmuutoksiin, epäselvyyksiä termin sisältöön liittyen saatetaan joutua käymään läpi paljonkin. Tähän tieliikenteen tavarakuljetusta ja nk. ”yhdistettyjä palveluja tekevien yritysten välisen rajanvedon haasteeseen on myös valtiovarainministeriö lausunnossaan viitannut.

Hyvää on myös se, että perusteluissa erityisesti vetyajoneuvojen kohdalla käytetyn ”rekka” -sanan käyttö on muutettu asianmukaisempaan muotoon. Samalla SKAL kuitenkin toteaa, että kohtaan 4.2.5 ”Vaikutukset kasvihuonepäästöihin”, on tuo ”rekka” termi vielä unohtunut.

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 valtiotukisääntelyssä tuen määrä oli yleisesti rajattu 40 prosenttiin vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian välisestä hintaerosta. SKAL kannattaa ehdotusta siinä, että hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin valtiotukisääntelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskisuurilla 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, 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 tuki-intensiteetille, vaan tuen rajat on sidottu yrityksen vuosittain saaman tuen kokonaismäärään. SKAL esittää, 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.

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 keskisuuret 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 latausinfratuessa, 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