Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta (HE 25/2023 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunta

27.10.2023

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

- **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**

Yleistä

- **Vuoden 2022 alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuelle ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuelle on edelleen suuri tarve**
- **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**

Lain soveltamisala ja EU-säädösten muutokset

- **De minimis -asetusta ollaan parhaillaan uusimassa**
- **Jatkossa siihen sisältyvät maanteiden tavaraliikenteen ja ajoneuvojen hankintaan liittyvät rajoitukset poistuisivat**
- **Jatkossa sen kautta voitaisiin ohjata vapaammin myös ajoneuvoille suunnattuja tukia**
- **Hankintatukea on jatkossakin voitava myöntää kaikille kaasukuorma-autoille**

Lain soveltamisala ja EU-säädösten muutokset

- **Liikenne- ja viestintäministeriössä on elokuussa (15.8.) käynnistetty säädöshanke, jossa de minimis –asetuksen muutosten vaikutuksia hankinta- ja muuntotukilakiin uudelleenarvioidaan**
- **Hankkeessa on toimittava niin, että kaasukuorma-autoja koskevien tukien hakeminen ei keskeydy miltään osin**

Termit

- De minimis –asetuksen sallittu tuki kaasukuorma-autoille koskisi toimintaa / yrityksiä, jotka tarjoavat nk. yhdistettyjä palveluja
- Ne ovat esimerkiksi jätekuljetuksiin ja -keräilyyn käytettäviä autoja tai posti-, muutto- ja kuriiripalvelun ajoneuvoja
- Näiden osalta on suuri vaara väärinkäsityksille mikäli edellä mainittu säädöshanke ei johda tarvittaviin säädösmuutoksiin
- Tähän tieliikenteen tavarakuljetusta ja nk. ”yhdistettyjä palveluja tekevien yritysten välisen rajanvedon haasteeseen on myös valtiovarainministeriö lausunnossaan viitannut

Hankintatuen enimmäismäärä

- **Esityksen mukaisesti ajoneuvojen hankintaan kohdentuvaa tukea on perusteltua jakaa tukiohjelman muodossa, sillä tarjouskilpailumenettely soveltuu huonosti ajoneuvohankintojen toteuttamiseen**
- **SKAL kannattaa esitystä siinä, että hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin valtiotukisääntelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskisuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä**
- **SKAL esittää, että sähkökuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärää nostetaan inflaatiokehityksen takia 20 prosentilla, koska hintaero dieselkaluston nähden on vielä suuri**
- **kaasukuorma-autojen tukisumma nostettaisiin paineistettua kaasua käyttävillä vähintään 16 tonnin kuorma-autoilla 8 000 euroon ja nesteytettyä kaasua käyttävillä kuorma-autoilla 18 000 euroon**

Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärä

- **Nykyisin voimassaoleva hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti**
- **Sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keskisuuret tai sitä suuremmat yritykset**
- **yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys sähkö- tai kaasuautoinvestointeihin**
- **-> rajaa tulee nostaa siten, että yksittäinen yritys voi 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**
- **Autoa ei saa tilata ennen kuin hakija on vastaanottanut ehdollisen päätöksen hankintatuesta**
- **SKAL esittää, että hakija voi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskevan tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen**

Hankintatuen voimassaolo

- **Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti**
- **Lain voimassaoloaikaa voisi jatkaa vuoden 2028 loppuun asti**
- **Pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön**
- **Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta vielä selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia**
- **Pitkäaikainen hankintatuki ja näkymät tulevien vuosien 2025–2028 investoinneille avaisivat yrityksissä uusia mahdollisuuksia tehdä kalustohankintoja investointimahdollisuuksiinsa sovittaen**

SKAL