Logistiikkayritysten Liitto ry

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
Puh. +358 50 349 2259
logistiikkayritykset@logistiikkayritykset.fi
www.logistiikkayritykset.fi

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

LAUSUNTO

26.10.2023

HE 231/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp täydentämisestä

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annettua lakia. 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.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskeva sääntely. Esitys perustuu eduskunnan lausumaan, jonka mukaan vedyn edistämiseen yhtenä liikenteen käyttövoimana etsitään jatkossa toimivia ja tehokkaita ohjauskeinoja sekä kansallisesti että EU-tasolla. Lisäksi lakia ehdotetaan yksinkertaistettavaksi muun muassa kumoamalla täyssähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntelyä, sillä niiden hakuaika on päättynyt vuoden 2022 lopussa. Samalla lain nimikkeestä ehdotetaan poistettavaksi viittaukset ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen tukemiseen.

Yleistä

Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuelle on edelleen tarvetta, koska kyseiset ajoneuvot ovat huomattavasti kalliimpia kuin vastaavat dieselkäyttöiset ajoneuvot. Hankintatuet ovat lisänneet näiden ajoneuvojen hankintoja. On hyvä, että vetykäyttöiset ajoneuvot tulevat myös hankintatuen piiriin.

On tärkeää varmistaa, että tuet jatkuvat ilman katkoa ja näkymä tuelle olisi vuoden 2028 loppuun saakka. Näin yritykset voivat suunnitella kaluston hankintaa pitkäjänteisesti ja toteuttaa käyttövoimasiirtymää päästöjen vähentämiseksi. Hakuprosessia on myös syyttä yksinkertaistaa.

Yksityiskohtaiset kommentit

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. Liitomme pitää välttämättömänä, että tukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaikille kaasukuorma-autoille.

Hankintatuen enimmäismäärä

Ajoneuvojen hankintaan kohdentuvaa tukea on perusteltua jakaa tukiohjelman muodossa hallituksen esityksen mukaisesti, 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. Liitomme 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.

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. Liitomme, 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 voimassa oleva 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 voimassa olevan 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.

Esitämme, 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. Liittomme 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.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja