26.10.2023

Liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Sähköinen liikenne kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Lakiesityksen pääasiallinen tarkoitus

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi hankinta- ja muuntotukilakia vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia. Samalla lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskeva sääntely. Laista ehdotetaan poistettavaksi täyssähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntely.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 toiseen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

Sähköinen liikenne ry:n näkemyksiä

Hallitus on sitoutunut edistämään hallitusohjelman mukaisesti raskaan liikenteen käyttövoimamurrosta, joka on välttämätön päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tieliikenteessä. Päästöttömyyskehityksen ratkaisee yritysten puhtaisiin ajoneuvoihin tekemät investoinnit, joihin hankintatuella on aikaistava vaikutus. Hankintatuki madaltaa merkittävästi kynnystä siirtyä puhtaisiin käyttövoimiin, joiden hankintakustannukset ovat toistaiseksi vielä merkittävästi korkeammat kuin perinteisen dieselin.

Hallitusohjelmassa todetaan, että Suomen haasteet päästöjen vähentämisessä liittyvät vahvasti päästökaupan ulkopuoliseen taakanjakosektoriin, jossa liikenne on suurin päästölähde. Taustatiedon mukaan tieliikenteen päästöistä 41 % aiheutuu kuorma- ja paketti autoista.

Sähkö on ainoa tieliikenteen käyttövoimista, joka samanaikaisesti vähentää päästöjä ja energiankulutusta. Lähes päästötön sähkötuotanto Suomessa varmistaa sen, että ajoneuvoinvestoinnit sähköisiin kuorma- ja pakettiautoihin vähentävät päästöjä pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti koko käyttöiän ajalta. Raskaamman tieliikenteen sähköistäminen on välttämätöntä myös logistisen kilpailukyvyn parantamisen näkökulmasta, sillä noin 90 prosenttia Suomen tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä maanteitse.

Käyttövoimamurros ja ajoneuvokannan uusiutuminen kohti päästöttömyyttä on aikaa vievä prosessi. Raskaamman liikenteen ja pakettiautojen käyttövoimamurroksen ollessa vasta aluillaan on perusteltua, että kannustaminen päästöttömyyteen on pitkäjänteistä ja ennakoitavaa, jotta päätöksentekijöille jää paremmin aikaa sovittaa ajoneuvohankinnat omien liiketoimintoimintojen näkökulmasta.

Lakiesitykseen kirjatun vuoden 2024 loppuun ulottuvan hankintatuen hakuajan jatkaminen mahdollistaisi käyttövoimamurrokselle välttämättömän tuen myöntämisen koko hallituskauden ajan ilman lakiin tehtäviä muutoksia. Hakuajan jatkaminen olisi perusteltua ja linjassa hallitusohjelmaan kirjatun raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen edistämisen kanssa.

Yrityksille myönnettävät ajoneuvojen hankintatuet ovat valtiontukea, johon sovelletaan EU:n valtiontukisääntöjä. Yrityksille osoitettuja hankintatukia myönnetään voimassa olevan tukiohjelman mukaisesti ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla. On hyvä, että muutetun EU:n ryhmäpoikkeusasetuksen sallimaa kansallista liikkumavaraa on hyödynnetty lakiesityksessä nostamalla pk-sektorin enimmäistukimääriä ryhmäpoikkeusasetuksen sallimaan maksimiin, jotta sähköpakettiautojen hankintatuen määrä ei laskisi eniten tukea käyttävälle pk-sektorille. Kannatamme myös ehdotettua 50 000 euron hankintahinnan rajauksen poistamista pakettiautoilta.

26.10.2023

Lakiesityksen vaikutusarvioissa todetaan, että sähkökuorma-autoissa tuen enimmäismäärän muutosten ei arvioida juurikaan vaikuttavan myönnettävän tuen määrään. Diesel- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen nykyhintatasolla tukea voitaisiin myöntää jatkossakin täysimääräisenä.

Vaikka sähkökuorma-auton käytönaikaiset kustannukset ovat merkittävästi alemmat verrattuna diesel-käyttöiseen kuorma-autoon, markkinahintakehitystä myötäilevä tai määräaikaisesti korotettu hankintatuen taso sähkökuorma-autoille olisi tarpeellinen toimenpide nykyisessä haastavassa taloudellisessa tilanteessa, jossa vallitseva korkokanta uhkaa siirtää hankintapäätöksiä vuosilla eteenpäin.

Sähkökuorma-autojen kanta on toistaiseksi vaatimaton (n. 60 kpl) eikä luo lähivuosina edellytyksiä markkinaehtoiselle raskaan liikenteen kuljetustarpeisiin optimoidulle latausverkostolle. EU:ssa vuoden 2024 alkupuolella voimaan tuleva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra-asetus edellyttää raskaalle liikenteelle kattavaa suurteholatausverkostoa Suomen pääteillä.

Lisätiedot: Heikki Karsimus, toimitusjohtaja, Sähköinen liikenne ry
heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi, 040-5649020