



lausuntopalvelu.fi

Viite: LVM, Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasui- tai etanolikäyttöiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta, 19.8.2020

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

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee kaasukuorma-autojen hankintatukea. Hallituksen esityksessä ehdotetaan hankintatukea uusien kokonaisuutensa yli 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 – sitä koskevat hakemukset tulisi jättää 1.12.2020–31.11.2021. Hankintatuki toteutettaisiin osana valtio- neuvoston biokaasuohjelmaa ja sen budjetiksi on ehdotettu 1,0 miljoonaa euroa. 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 käynnistämiseksi. Tuki ka- ventaisi kaasuautojen hintaeroa perinteiseen tekniikkaan nähden ja lisäksi huomattavasti kaasukuorma-autojen kysyntää. Esitämme hankintatuen toteutukseen muutamia muutoksia, jotka liittyvät tuen tasoon, voimassaoloaikaan sekä esitettyä tukea täydentäviin hankintakannusteisiin.

Hankintatuen tukikausi ja budjetti

Hallituksen esityksessä hankintatuki olisi voimassa vuoden 2020 joulukuusta vuoden 2021 loppuun asti. Hankintatukea koskevat hakemukset tulisi jättää Traficomille marraskuun 2021 loppuun mennessä. Ehdotettu tukikausi olisi näin ollen vain 12 kuukauden mittainen. Esitämme kuorma-autojen hankintatuen ajanjaksoa pidennettäväksi koko hallituskauden mittaiseksi, jolloin se olisi voimassa vuoden 2022 loppuun asti. Vuoden mittaisena tuen hyödyntäjien määrä jäisi todennäköisesti pieneksi. Pienten ja keskiuurten yritysten investoinnit joudutaan tyyppillisesti jaksottamaan eri vuosille, joten yhden vuoden mittaisena hankintatukea ei välttämättä ehdittäisi kalustokierron takia hyödyntämään lainkaan.

Tukikausi osuu vallitsevassa taloustilanteessa lisäksi ajankohtaan, jossa kuljetusalan mahdollisuudet investoida uuteen kalustoon ovat keskimääräistä selvästi alemmat. Kolmivuotisena tukena investointeihin saataisiin jatkuvuutta ja kuljetusyritykset voisi sovittaa useamman vuoden ajoneuvohankintojaan tukikaudelle.

Tukikauden pidentämistä puoltaa myös hankintatukien kampanjanomainen luonne. Hankintatukien tunnettuus kasvaa yleensä vähitellen, kun niistä on saatu kokemuksia. Muun muassa Saksassa vuonna 2018 käyttöön otettu kolmivuotinen raskaan kaluston hankintatuki sai aluksi laimean vastaanoton, mutta toisen ja kolmannen vuoden aikana se varattiin loppuun ennen tukikauden päättymistä.

Hankintatuen voimassaolon pidentämisen lisäksi esitämme vuosittaisen tukibudjetin nostamista vuoden 2021 jälkeen 2 miljoonaan euron vuosittaiseen tasoon. Tällöin kolmivuotisen hankintatuen budjetti olisi edelleen varsin maltillinen, 5,0 miljoonaa euroa koko tukikaudelle, mutta se mahdollistaisi kaasuautokannan kasvun 500–600 kaasukuorma-autolla.

Lisäksi esitämme, että valtioneuvosto varautuisi tarvittaessa varaamaan hankintatuella lisämäärärahaa jo vuoden 2021 aikana, mikäli tukeen varattu budjetti näyttäisi loppuvan kesken ehdotetun tukikauden.

Hankintatukeen olisi syytä harkita lisäksi yrityskohtaista rajausta, jossa tuen maksimimäärä rajattaisiin esimerkiksi 5 autoon tuen saajaa kohti. Tällä rajauksella voitaisiin estää mahdollinen tuen hyödyntäminen siten, että autoja ostettaisiin suuria määriä jälleenmyytäväksi.

Ehdotettu hankintatuen suuruus

Ehdotettu tuen suuruus on nesteytettyä kaasua (LNG) käyttäville kuorma-autoille 12 000 euroa ja painestettua kaasua (CNG) käyttäville kuorma-autoille 5 000 euroa. Ehdotetut hankintatuet ovat suuruudeltaan samaa suuruusluokkaa kuin esimerkiksi Saksassa ja Espanjassa käyttöön otetut hankintatuet.

LNG-autojen hankintatuki on arviomme mukaan suuruudeltaan oikea, ja se kompensoi suuren osan LNG-autojen perinteistä teknologiaa korkeammista hankintakustannuksista. Sen sijaan CNG-autoille, joita käytetään erityisesti kaupunkiseuduilla jakelu- ja keräilykuljetuksissa, ehdotamme tukisummaksi 6 000–8 000 euroa, joka lisäisi selvästi myös niiden kysyntää ja hintakilpailukykyä perinteiseen tekniikkaan nähden.

Kuorma-autojen kokonaispainorajaus ja käyttövoima

Tukea on ehdotettu myönnettävän kuorma-autoille, joiden sallittu massa on yli 16 tonnia ja joiden ajonaikaisena käyttövoimana on pääasiallisesti kaasu. Ehdotamme, että laki muotoiltaisiin siten, että massaa koskeva rajaus sisältäisi myös 16 tonnin sallitut massat, jotta ei synny keinotekoista tarvetta ylittää 16 tonnin raja. Suosittelemme, että rajaus muotoiltaisiin siten, että tukea voi saada niihin kuorma-autoihin, joiden sallittu massa on vähintään 16 tonnia.

Tuki on perusteltua osoittaa hallituksen esityksen mukaisesti kaikille kaasukäyttöisille autoille, vaikka niissä olisikin avustavana käyttövoimana diesel. Nämä kuorma-autot ovat ensisijaisesti kaasukäyttöön tarkoitettuja, mutta niillä voidaan ajaa lyhyitä siirtomatkoja alennetulla nopeudella myös dieselmootorilla tilanteessa, jossa kaasusäiliö pääsisi yllättäen tyhjenemään.

Hankintatuen edellytyksenä auton ensirekisteröinti

Esitämme, että hankintatuen ehdoksi asetettaisiin auton rekisteröinti Suomessa. Koska kuorma-autojen tilaus- ja toimitusprosessi on suhteellisen pitkä ja autojen päällirakentaminen voi kestää useiden kuukausien ajan, auton rekisteröinnille tulisi sallia riittävä aika, esimerkiksi vuosi hankintatukea koskevan sitoumuksen saamisesta.

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.

Hankintatuen aikarajoissa olisi tärkeää otettava huomioon se, että auton tilauksesta ensirekisteröintiin voi kulua jopa 1–1,5 vuotta. Mikäli hankintatuen maksamisen edellytyksenä olisi ensirekisteröinti ja hakemus hankintatuesta voitaisiin jättää vasta ensirekisteröinnin jälkeen, hakemuksia tulisi voida jättää vielä huomattavasti pidempään kuin lain 14§:n mukaisesti 30.11.2021 mennessä. Sen sijaan uusien sitoumusten myöntäminen voitaisiin lopettaa 14§:n mukaisesti ajankohtana, jolloin tuki päättyy.

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 lähivuosina 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 ja romutuspalkkion uudistamistarve

Esitämme lisäksi, että hallitus käynnistäisi pikaisesti samaan lakiin sisällytetyn henkilöautojen romutuspalkkion sekä kotitalouksille suunnatun sähköautojen hankintatuen uudistamisen.

Kunnioitavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry