Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

16.11.2021

Asia: HE 215/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatukia koskevasta lakiesityksestä

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto hankintatukia koskevasta lakiesityksestä. Nyt esitetty lakimuutos liittyy fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja se muodostaa saumattoman jatkokauden päättymässä olevalle täyssähköautojen hankintatuelle ja ensi vuonna päättyvällä kaasukuorma-autojen hankintatuelle.

Lausuntomme koskee uusien autojen hankintatukia, joilla on suuri merkitys autokannan käyttövoimamurroksen nopeuttamisessa. Hankintatuen merkitys on vielä lähivuosina suuri autokannan sähköistymisen nopeuttamisessa niin henkilö-, paketti- kuin kuorma-autokannassakin. Hallituksen esittämät hankintatuet ovatkin tärkeä kannuste käyttövoimamurroksen nopeuttamisessa ja ne tukevat liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Esityksessä ehdotetut paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet ovat tasoltaan oikeansuhtaiset ja ne avaavat tietä erityisesti hyötyliikenteen sähköistymiselle ja kaasukuorma-autojen yleistymiselle. Sen sijaan henkilöautojen tukisumma on vaatimaton ja tuen käyttöä rajaa myös autolle asetettu hintaraja. Huolta herättävät myös esityksen budjetti ja tukikausien jatkuvuus.

Henkilöautojen hankintatuen tukitaso

Täyssähköautojen hankintatuen ehdot ovat lähes samat kuin nykyisessä vuosina 2018–2021 sovellettavassa laissa. Täyssähköautojen hankintatuki on jatkossakin 2 000 euroa täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Hankintatuen hintaraja säilyy samana kuin nykyisessä laissa, jossa auton enimmäishinta saa olla 50 000 euroa. Täyssähköauton hankintatukea voisivat hakea ainoastaan yksityishenkilöt.

Vaikka sähköautojen kysyntä kasvaa henkilöautokannassa ripeästi, hankintatuelle on edelleen suuri tarve, sillä hintaero keskimääräisen polttomoottorikäyttöisen auton ja täyssähköauton välillä on vielä noin 20 000 euroa, eli pienen uuden henkilöauton hinnan verran. Lokakuun alusta voimaan astunut täyssähköautojen autoveron poistaminen ei vielä yksinomaisena toimena ole riittävä kannuste sähköautojen kysynnän lisäämiseksi. Käyttövoimamurroksen alkuvuosiin suunnatun hankintatuen vaikutus

sähköautojen määrään kannassa myöhempinä vuosina on merkittävä, kuten Norjan ja Ruotsin autokannan kehitys osoittaa. Hankintatuen 2 000 euron tukitasoa olisi pyrittävä pikaisesti nostamaan, vaikka nyt esitetty budjettiraami ei annakaan mahdollisuuksia tukitason tarkistamiseen.

Henkilöautojen hankintatuen hintaraja ja tuen avaaminen taksihankintoihin

Jotta hankintatuen vaikutukset autojen kysyntään olisivat suuremmat, esitämme lisäksi tuen ehdoissa olevan uuden auton hintarajan nostamista 65 000 euroon, jotta nykyistä suurempi osa mallivalikoimasta mahtuisi tuen piiriin. Ensirekisteröityjen uusien täyssähköautojen keskihinta on lähes 55 000 euroa. Hankintatuen hintakatto rajaa tuen pienikokoisimpiin malleihin sekä niihin keskikokoisten segmenttien malleihin, joissa keskimääräistä pienempi akkukapasiteetti alentaa hankintahintaa. Hintaraja rajaa tuen käyttöä keskihintaisten autojen segmentissä ja estää kotitalouksia valitsemasta autoihin heille tärkeitä lisävarusteita.

Myös keskihintaisten ja niitä hieman kalliimpien täyssähköautojen hankintaa on perusteltua tukea, sillä pidemmän toimintamatkan perhekokoluokan sähköautoille on suuri kysyntä uuden ja käytetyn auton markkinassa. Mallivalikoima kasvaa nopeimmin yli 50 000 euron hintaisissa sähköautoissa, koska tässä hintaluokassa akun tuoma lisähinta jää suhteellisesti auton kokonaishinnassa pienemmäksi - kallis akusto ei siis nosta suhteellisesti yhtä paljon auton hintaa kuin pienikokoisissa autoissa. Myös tässä asiakassegmentissä hankintatuen ohjausvaikutus olisi huomattava.

Lisäksi esitämme, että tuki avattaisiin kotitalouksien henkilöautohankintojen lisäksi taksikäyttöön tulevien autojen hankintaan. Taksikannan sähköistyminen on vasta alkamassa ja sähköautojen kysyntä on kasvussa myös taksikannassa. Myös julkisten hankintojen asettamat päästövaatimukset edellyttävät taksikannan sähköistymistä. Taksiyrittäjien mahdollisuudet investoida uuteen kalliimpaan teknologiaan ovat kuitenkin rajalliset, sillä koronapandemian jäljiltä markkina on pienentynyt selvästi ja taksialan kannattavuus on vallitsevassa markkinatilanteessa poikkeuksellisen heikko.

Paketti- ja kuorma-autojen tukikriteerit ovat perusteltuja

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki on ehdotettu suhteutettavan auton kokoon. Tukikriteerit ovat perusteltuja ja tukitasot autojen hankintahintaan ja ajoneuvojen kokoluokkaan nähden oikealla tasolla. Tukitasot on sopeutettu järkevästi siten, että ajoneuvoluokkien väliset tukitasoerot eivät houkuttele tarpeettomasti rekisteröimään raskaita pakettiautoja kuorma-autoiksi tai päinvastoin. Kuorma-autoilla suurin sallittu kokonaismassa on riittävä kriteeri kuvaamaan auton kokonaishintaa markkinassa, jossa ajoneuvojen tarjonta on vielä niukkaa. Koska paketti- ja kuorma-autoliikenteen sähköistyminen on vasta alussa, tuen merkitys korostuu ensimmäisten tukivuosien aikana.

Hankintatuki on ehdotettu avattavan myös kevyille ja keskikokoisille 3,5–16 tonnin kaasukuorma-autoille. Tämä on tärkeä toimi jakelukuorma-autojen käyttövoimamurroksen vauhdittamiseksi.

Vetyautojen sisällyttäminen hankintatukeen

Polttokennoautojen on ennakoitu yleistyvän autokannassa vähitellen 2030-luvun lähestyessä. Vetykäyttöisiä polttokennoautomalleja on markkinoilla vasta muutamia ja vetyautoille ei vielä ole syntynyt markkinaa, koska vedylle ei vielä ole kattavaa jakeluverkkoa. Tulevaisuudessa vetyautojen määrän

ennakoidaan kasvavan ja jo lähivuosina Suomeenkin ennakoidaan rekisteröitävän polttokennoautoja. Vaikka kyse on vielä yksittäisistä ajoneuvoista, niillä on suuri merkitys vedyn yleistymisessä liikennepolttoaineena.

Jotta hankintatuki olisi liikenteessä nollapäästöisille ajoneuvoille teknologianeutraali, kaikki esitetyt hankintatuet tulisi avata myös vetyautoille. Erityisesti paketti- ja kuorma-automallistossa voi jo lähivuosina avautua mahdollisuus vetyautojen laajamittaiseen pilotointiin, jossa hankintatuki olisi tärkeä kannuste. Vety tulisi sisällyttää tuettuihin käyttövoimiin akkusähkön rinnalle jo nyt, jotta laki tukisi myös kehittymässä olevan teknologian edistämistavoitteita. Vetyautojen tukisummien tulisi olla samansuuruisia kuin täyssähköautojen, jotta lainsäädäntö kohtelisi sähköistymisen eri teknologioita tasapuolisesti. Useimmissa EU:n vetystrategiaa tukevissa rahoitusmuodoissa ajoneuvohankinnat on suljettu pois tuen piiristä, joten vetyautojen sisällyttäminen hankintatukiin olisi myös tästä syystä perusteltua. Muun muassa Ruotsissa ja Saksassa kuorma-autojen hankintatuet on suunnattu myös vetyautoille.

Hankintatuen hakuprosessi

Ehdotuksen mukaisesti hankintatuen saaja hakisi itse tukea Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista. Ehdotettu menettely poikkeaa nykyisen täyssähköautoja koskevan hankintatukilain menettelystä, jossa täyssähköauton hankintatuki on maksettu auton ostajalle siten, että maahantuoja on antanut ostajalle hankintatuen suuruisen hinnanalennuksen ja laskuttanut hankintatuen Traficomista. Liisatuille autoille tukea on hakenut auton vuokraajan puolesta leasingpalvelun tarjoaja. Tukea on hallinnoitu yksinkertaisen tietojärjestelmän avulla.

Haluamme myös tässä yhteydessä esittää huolemme esitetyn kaltaisen hakemusprosessin sujuvuudesta. Vuoden 2021 romutuspalkkiossa hakemusten käsittely oli hidasta ja hakemukset ruuhkautuivat Liikenne- ja viestintävirastoon. Budjettitilanteesta ei ollut käytettävissä ajantasaista tietoa, ja koska ajoneuvojen hankintapäätökset jäivät pitkäksi aikaa odottamaan tietoa hakemuksen hyväksynnästä, moni kuluttaja jätti auton hankkimatta. Hankintatuen hakemusten määrä voi kasvaa arviomme mukaan jopa 1 000 hakemukseen kuukaudessa. Hakemusten jättämisen tulisi olla vaivatonta ja hakemusten käsittelyn ripeää – tämä on tärkeää erityisesti vallitsevassa tilanteessa, jossa tukibudjetista on tulossa niukka ja on todennäköistä, että tukimääräraha loppuu kesken tukikauden.

Hankintatuen tulisi olla pitkäaikainen

Esityksessä hankintatukikautta on lyhennetty merkittävästi lokakuussa lausunnoilla olleesta lakiluonnoksesta. Pakettiautojen hankintatuki olisi vain vuoden mittainen ja henkilö- ja kuorma-autoilla tuen hakuaikaa olisi maaliskuun 2023 loppuun asti. On sikäli ymmärrettävää, että uusien tukien tukitasoa ja kriteeristöjä ei ole mielekästä lukita vuoteen 2025 asti, kuten lakiluonnoksessa esitettiin, mutta esitetty tukikausi on jäämässä hankintojen pitkäkestoisen tukemisen kannalta liian lyhyeksi.

Jotta yritykset ja kotitaloudet voisivat tehdä kalustohankintoja ennakoiden, hankintatuen jatkokausi vuoden 2023 puolelle tulisi valmistella hyvissä ajoin vuonna 2022 siten, että tuen jatkuvuudesta olisi varmuus viimeistään alkusyksyllä. Näkemyksemme mukaan myös pakettiautojen tuen hakuajan tulisi jatkua maaliskuun 2023 loppuun, jotta seuraava tukikausi voisi alkaa saumattomasti maaliskuun 2023 jälkeen.

Hankintatukien budjetti ei ole riittävä

Valtioneuvoston talousarvioesityksessä esitetty 6,0 miljoonan euron vuosibudjetti ei nykyisessä markkinatilanteessa ole riittävä määräraha ehdotetuille hankintatuille. Budjetti jää fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyä budjettia pienemmäksi, vaikka tukien tulisi sähköistymisen alkuvaiheessa olla etupainotteisia.

Arviomme mukaan tuki lisää merkittävästi sähkökäyttöisten henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen määrää ja kaasukuorma-autojen kysyntää. Hallituksen esitysluonnoksessa tuen kysyntä on arvioitu melko maltilliseksi. Hankintatuilla on kuitenkin suuri odotusarvo ja ne virittävät mielenkiintoa myös sellaisten autoa hankkivien keskuudessa, jotka eivät muuten olisi hankkimassa vielä vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevaa autoa.

On tärkeää, että henkilöautojen hankintatuen budjettiin voitaisiin osoittaa hallituksen esityksessä kuvatulla tavalla nykyisestä hankintatuesta käyttämättä jäävä määräraha. Määrärahan budjetoinnissa on tarpeen ottaa huomioon, että nykyisen hankintatuen kysyntä on viime kuukausina kasvanut selvästi. On todennäköistä, että nykyisen tuen määrärahasta jää käyttämättä luonnoksessa ennakoitua pienempi osuus. Arviomme mukaan nykyistä täyssähköautojen hankintatukea jäisi kaikkiaan käyttämättä vain noin 6 miljoonaa euroa.

	hallituksen esitys	autoalan arvio tuen menekistä
henkilöautot	2,5 milj. euroa + 7 milj. euron siirtomääräraha	20,4 milj. euroa
pakettiautot	1,5 milj. euroa	4,0 milj. euroa
kuorma-autot	2,0 milj. euroa	3,2 milj. euroa
yhteensä	13 milj. euroa	27,6 milj. euroa

Arviomme mukaan esitetty budjetti ei nykyisestä tuesta siirtyvästä määrärahasta huolimatta tule riittämään koko vuodelle. Alibudjetointi johtaisi tuen kilpajuoksumaiseen hakuun ja määrärahojen loppumiseen pahimmillaan jo ennen kesää. Tämä aiheuttaisi sähkö- ja kaasuautojen kysynnässä markkinahäiriöitä osan kotitalouksista ja yrityksistä jäädessä odottamaan mahdollista tuen jatkorahoitusta. Sähköautojen ja kaasukuorma-autojen kysyntä laskisi tilapäisesti tukimäärärahojen loppuessa ja pahimmillaan alibudjetointi hidastaisi autokannan käyttövoimamurrosta siirtämällä hankintoja eteenpäin.

On erittäin tärkeää, että hankintatukien menekkiä seurataan tarkasti ja että valtioneuvosto varautuu määrärahan loppumiseen mahdollisella lisätalousarvioesityksellä jo vuoden 2022 keväällä. Tukien budjettia tulisi tarvittaessa tarkistaa lisätalousarvioissa vallitsevaa markkinakysyntää vastaavaksi.

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry