AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
7.10.2022

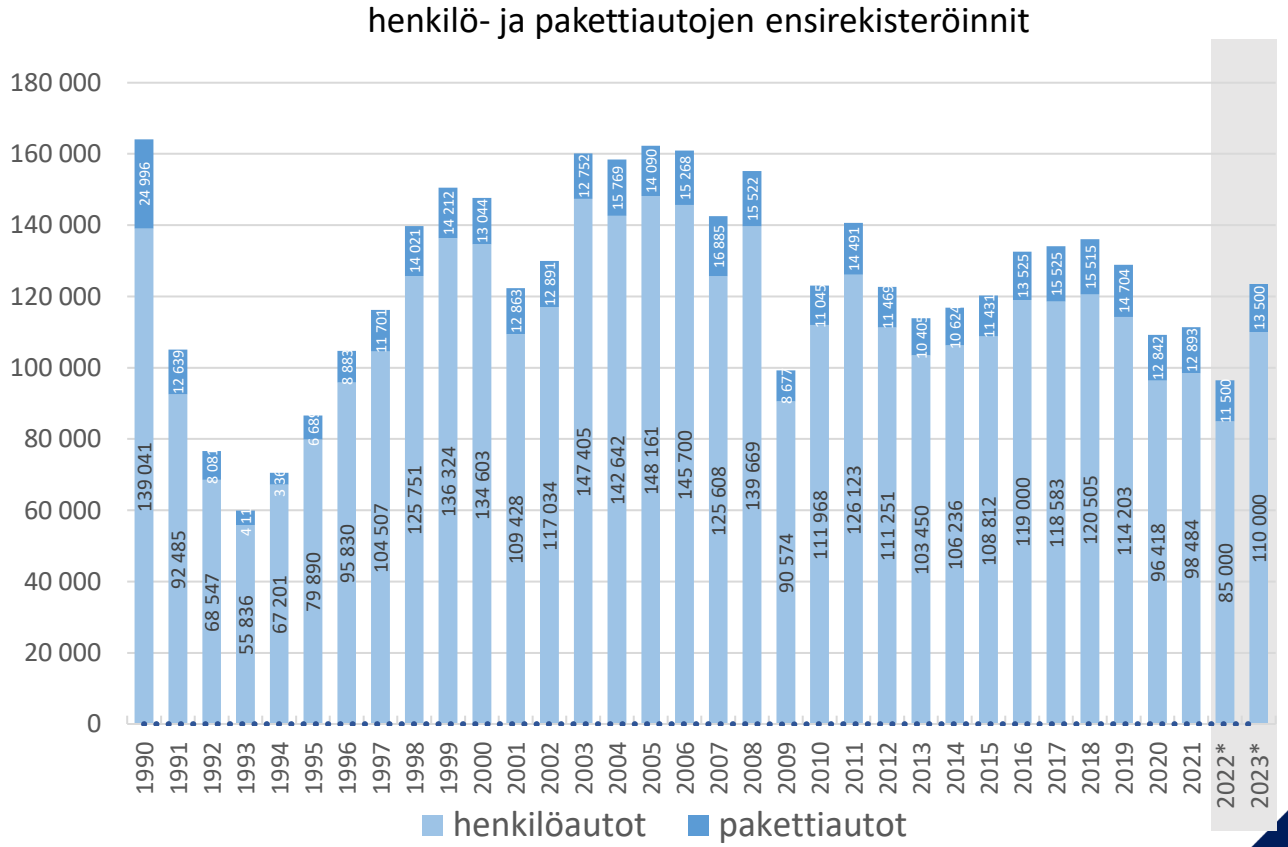
HE 171/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen jatkolle olisi vallitsevassa markkinamuutoksessa suuri tarve

- valtioneuvosto ei ole esittänyt määrärahaa henkilöautojen hankintatuen jatkamiselle, vaikka hankintatuki on yksi fossiilittoman liikenteen tiekartan avaintoimenpiteistä
- vaikka sähköautojen osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä onkin kasvussa, hankintatuelle on edelleen suuri tarve
- sähköautojen kysynnän kasvu on hidastumassa, sillä hankintatuen päättyminen nostaa auton ostohintaa ja sähkön hinnannousu mietityttää auton ostajia
- uusien autojen kysyntä on ollut elokuusta asti laskusuunnassa, sillä hidastunut talouskasvu ja geopoliittinen tilanne on heikentänyt kuluttajien luottamusta ja inflaatio ja korkojen nousu on vähentänyt uusien autojen kysyntää

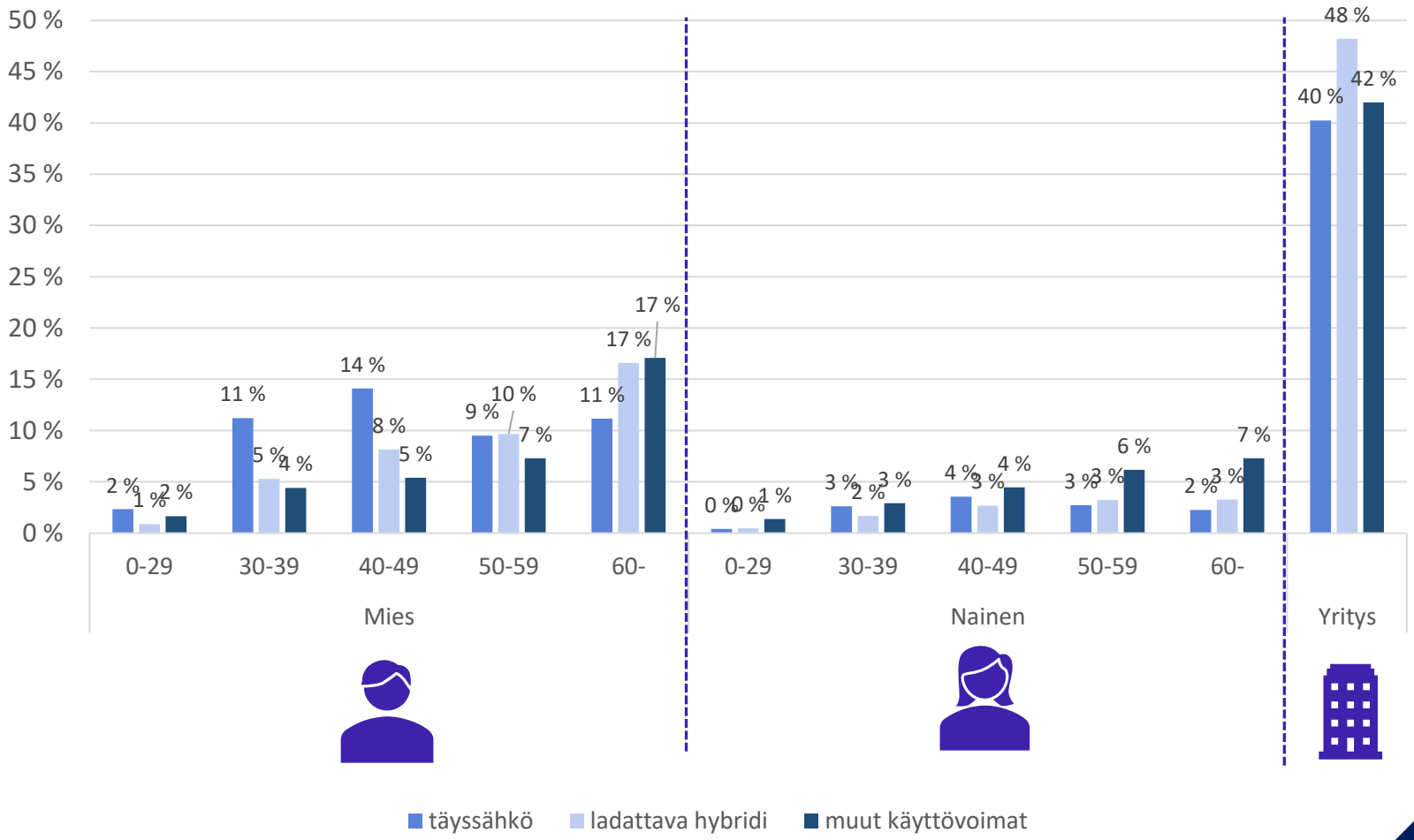


AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eri haltijaryhmien osuus ensirekisteröinneistä käyttövoimittain

- sähköautojen tyypilliset ostajat poikkeavat vielä merkittävästi keskimääräisistä uuden auton ostajista
- koska käytettyjä sähköautoja on markkinassa vielä vähän, sähköautoa hankkivat päätyvät keskimääräistä useammin uuden auton ostoon
- sähköautoja hankkivat eniten 30-50-vuotiaat, kun uuden auton ostajat ovat tyypillisimmin yli 55-vuotiaita
- näissä ikäryhmissä monilla kotitalouksilla on vielä iso lainakanta ja rajalliset mahdollisuudet autoa ja latauspistettä koskeviin investointeihin
- hankintatuen merkitys on näissä hankinnoissa suuri

osuus kaikista kyseisen käyttövoiman ensirekisteröinneistä

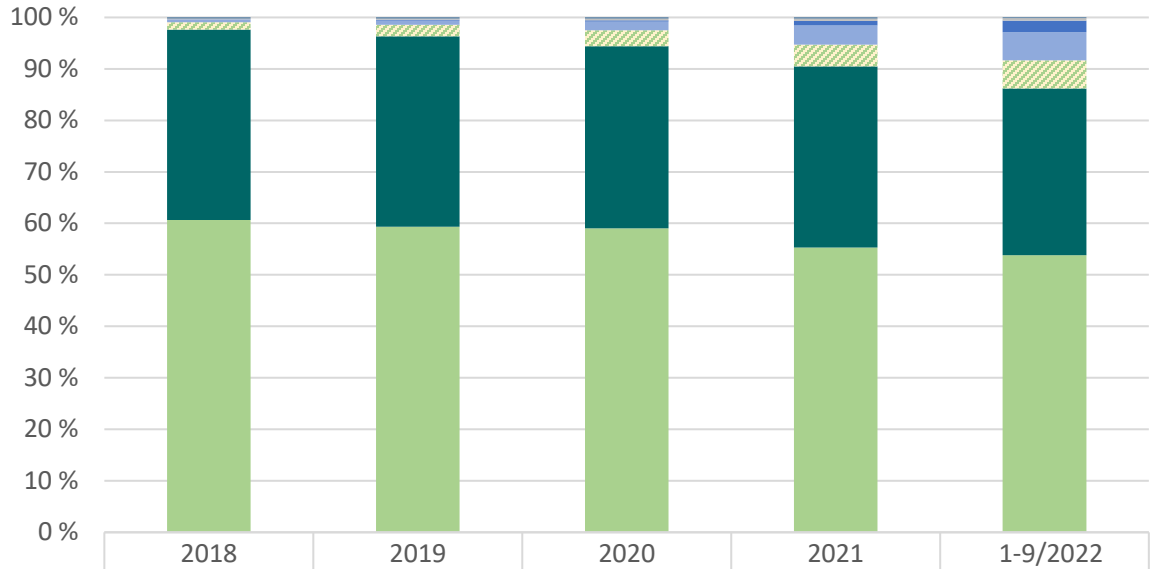


Netwheels, Mittaristo; Traficom, liikenneasioiden rekisteri, 1-9/2022 rekisteröidyt autot

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Ladattavien autojen määrä vaihtoautokannassa on vielä pieni

Autoliikkeiden myymien käytettyjen autojen käyttövoimajakauma



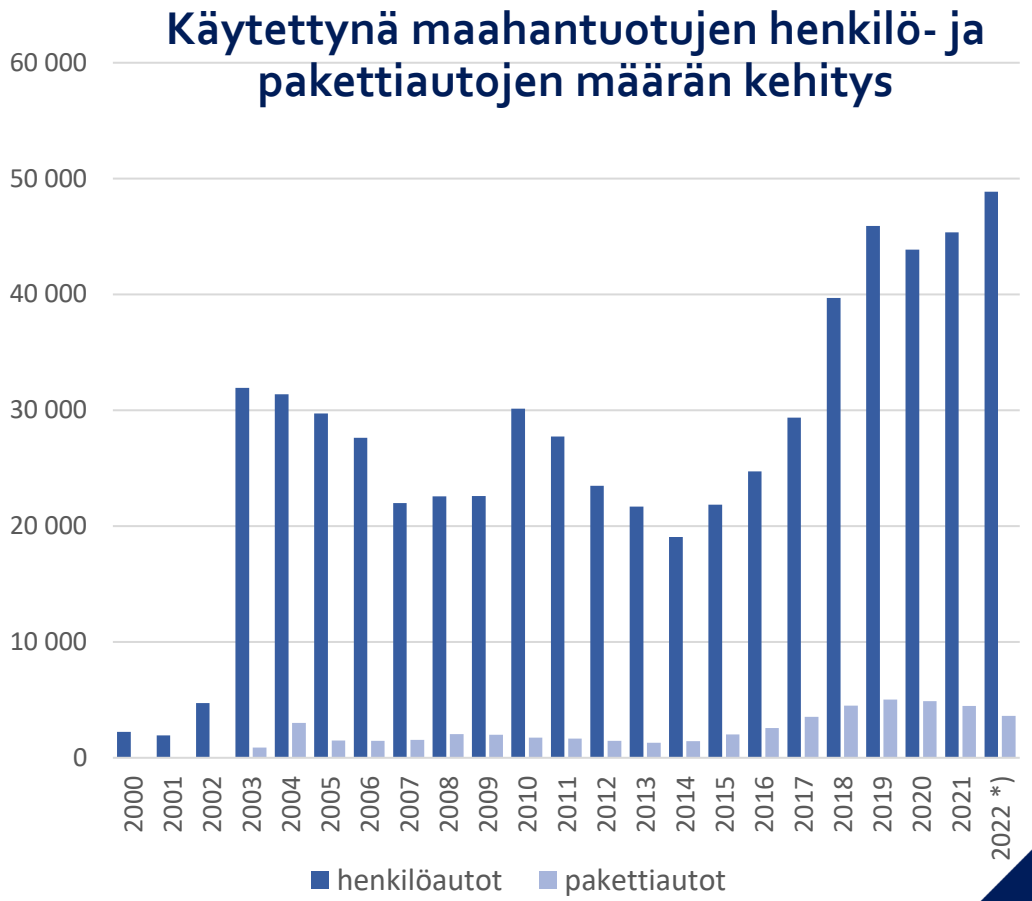
	2018	2019	2020	2021	1-9/2022
etanoli	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
kaasu	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %
täyssähkö	0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,9 %	2,2 %
ladattava hybridi	0,5 %	0,8 %	1,7 %	3,7 %	5,5 %
ei-ladattava bensiinihybridi	1,4 %	2,2 %	3,1 %	4,2 %	5,5 %
diesel	37,0 %	37,0 %	35,4 %	35,2 %	32,4 %
bensiini	60,7 %	59,4 %	59,0 %	55,3 %	53,8 %

- käytettyjen ladattavien autojen kysyntä ylittää tarjonnan
- vaikka sähköautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut, kuluu vielä vuosia ennen kuin vaihtoautokannassa on riittävä valikoima eri-ikäisiä ja -hintaisia ladattavia autoja erilaisten kotitalouksien tarpeisiin

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Hankintatuen jatkaminen on perusteltua myös automarkkinoiden dynamiikan takia

- Saksan ja Ruotsin korkeat hankintatuet ovat johtaneet käytettyjen ladattavien autojen vilkkaaseen maastavientiin
- tällä hetkellä on kannattavampaa tuoda maahan Saksassa tai Ruotsissa ensirekisteröity muutaman vuoden vanha ladattava auto kuin hankkia vastaava auto uutena Suomesta
- vaikka vaihtoautokaupan kannalta käytettyjen sähköautojen tuonti monipuolistaa vaihtoautovalikoimaa ja sähköistää autokantaa, autokannan tulisi uudistua myös uusien autojen myynnin kautta
- kotimaisen autokaupan kannalta tilanne on haastava, sillä ulkomaiden kannusteet vähentävät kotimaassa uusien ladattavien autojen kysyntää
- lisäksi valtio menettää käytettyjen autojen tuonnissa vuosittain yli 120 miljoonaa euroa arvonlisäverotuloja



*) tammi-elokuun tuonnin ja aikaisempien vuosien kuukausittaisten tuontilukujen perusteella laadittu trendiennuste

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Autoalan esitys paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakuprosessin yksinkertaistamisesta

- 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
- tämä ei kuitenkaan nykyisessä hakuprosessissa riitä, vaan Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää, että autoa ei saa tilata **ennen kuin hakija on vastaanottanut tuesta ehdollisen päätöksen**
- nykyinen prosessi hidastaa ja monimutkaistaa tarpeettomasti paketti- ja kuorma-autokauppaa, sillä ehdollisen päätöksen saamiseen voi kulua useita viikkoja ja tieto päätöksestä ei kaikissa tapauksissa kulje sujuvasti tuen hakijalle – myös Traficom on ilmaissut huolensa prosessin etenemisestä, sillä monet yritykset eivät ole määräajassa toimittaneet tilaus- ja kauppasopimusta ehdollisen päätöksen saatuaan
- auton hankintaprosessi sujuvoituisi merkittävästi, jos hakija voisi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskeva tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti tukihakemuksen jätettyään
- vastaava menettely on käytössä esimerkiksi ARA:n jakamissa työpaikkojen ja taloyhtiöiden latausinfratuissa, joissa hankinnan voi käynnistää heti kun hakemus on jätetty

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Pakettiautojen kantavuusraja

- hankintatukilaissa kantavuusrajana yli 2,5 tonnin pakettiautoilla on 680 kilogrammaa, joka on sama raja, jota on käytetty pakettiautojen oikeutuksessa alennettuun autoveroon
- kantavuusraja on asetettu aikana, jolloin autot olivat yksinomaan polttomoottoriautoja - koska sähköpakettiautoissa on verrattain kookas akku, akun paino vähentää merkittävästi hyötykuormaa
- pakettiautomallistoon on tulossa mallistoa, jossa kokonaismassa ylittää reilusti 2,5 tonnin rajan, mutta akun painon takia kantavuus jää alle 680 kilogrammaan
- näissä malleissa on pyritty mahdollisimman pitkään toimintamatkaan kantavuuden kustannuksella
- esitämme, että kantavuusraja alennettaisiin 620 kilogrammaan, jotta myös lyhyemmän toimintamatkan alemman kantavuuden mallit mahtuisivat tuen piiriin
- alennetun kantavuusrajan alle mahtuu joitakin henkilöautomaisia automalleja - on kuitenkin epätodennäköistä, että sähkökäyttöisiä henkilöautoja lähdettäisiin yleisesti muuntamaan pakettiautoksi tuen saamiseksi