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

**Tero Kallio**
**toimitusjohtaja, Autotuojat ja –teollisuus ry**

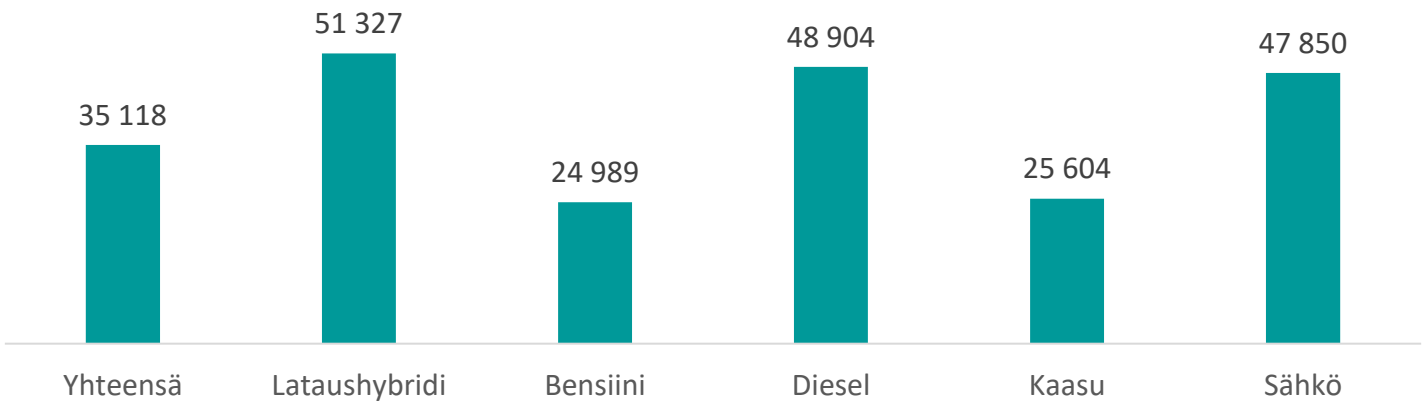


- keskimääräisen ladattavan auton hinta on lähes kaksinkertainen keskimääräiseen bensiiniautoon nähden
- keskimääräisen uuden auton verotusarvo on hieman laskenut vuoteen 2020 nähden - vuonna 2020 verotusarvo oli keskimäärin 36 400 euroa

# Hankintatuille on vielä lähivuosina suuri tarve

- henkilö- ja pakettiautokannan sähköistyminen on liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta ratkaisevan tärkeää, sillä vuodelle 2030 asetettuja liikenteen päästövähennystavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa ilman ennakoitua nopeampaa sähköistymiskehitystä
- autokannan uusiutuminen on ottanut taka-askelia viime vuosien aikana
- vaikka sähköistyminen on lähtenyt kasvuun, nykyinen kasvukehitys ei riitä liikenteen päästöjen puolittamiseen
- suurimmat esteet sähköauton hankinnalle ovat hankintahinta ja kotilatausmahdollisuuden puuttuminen

Uutena ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset verotusarvot käyttövoimittain vuonna 2021





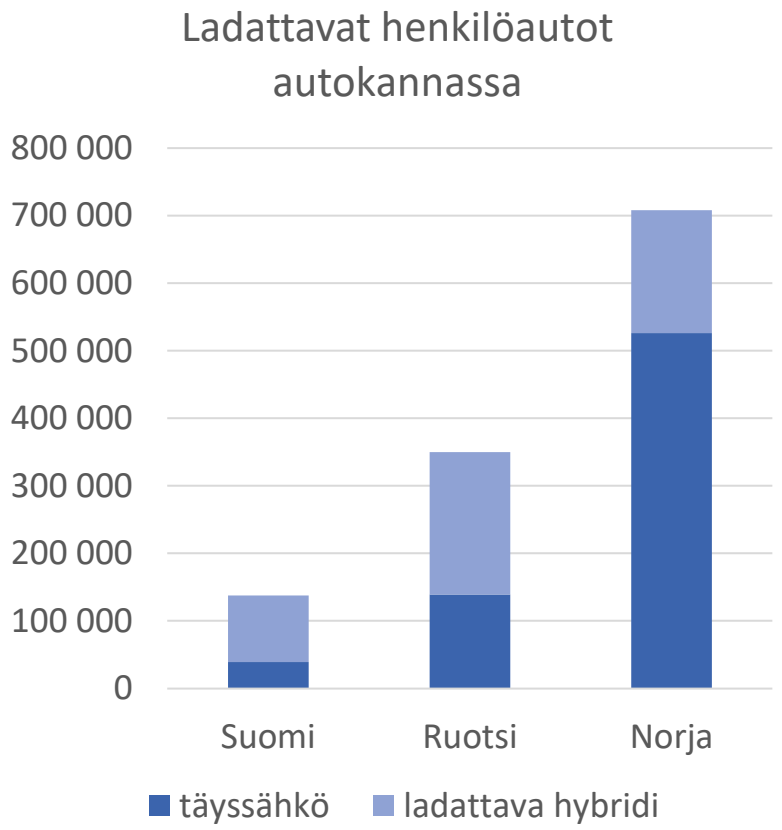
# Kannusteille on tarvetta vielä lähivuosina

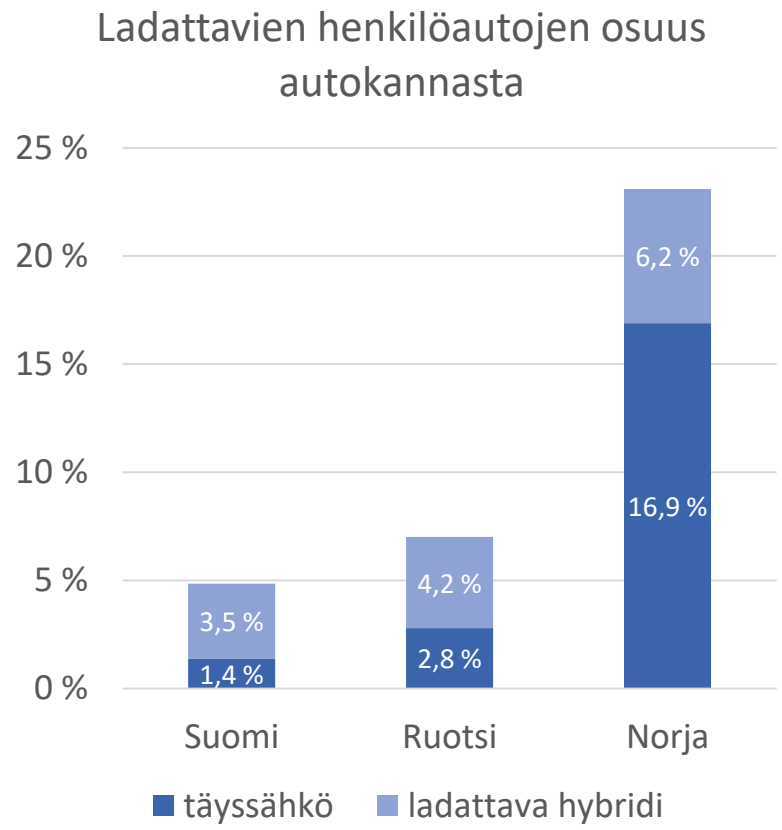
- hankinnan tuki on perusteltua markkinoiden muutoksen alkuvaiheessa
- hankintatukien tulisi olla pitkäkestoisia ja ennakoitavia
- koska käytettyjä ja halpoja sähköautoja ei valmisteta, on jokainen autokantaan tuleva sähköauto jonkun ostettava uutena
- sähköistymisen kannusteet lisäävät myös autojen saatavuutta, sillä autoja toimitetaan ensisijaisesti niille markkinoille, joissa kysyntä on vahvaa
- käyttövoimamurroksen alkuvuosiin suunnatun hankintatuen vaikutus sähköautojen määrään kannassa on merkittävä, kuten mm. Norjan, Ruotsin ja Saksan autokannan kehitys osoittaa
- tuen alasajo Suomessa on ennenaikaista, sillä autokannasta vasta alle 1,5 prosenttia on täyssähköautoja
- Saksassa enimmillään 6 000 euron hankintatukia jatketaan vuoden 2025 loppuun siten, että tukisumma laskee portaittain tulevien vuosien aikana
- Ruotsissa jaossa on ollut vuodesta 2020 asti noin 7 000 euron hankintatuki, joka pienenee ensi vuonna 5 000 euroon
- Norjassa jatketaan edelleen suurinta osaa hankintakannusteista, mm. arvonlisäverovapautusta, vaikka sähköautojen osuus ensirekisteröinneistä on noussut jo lähes 80 prosenttiin



- Suomen henkilöautokannassa on noin 140 000 ladattavaa autoa - ladattavien autojen osuus kannasta on noin 4,9 prosenttia
- Norjan henkilöautokannassa on noin 700 000 ja Ruotsin autokannassa noin 350 000 ladattavaa autoa
- Suomi on 7-8 vuotta jäljessä Norjan ja noin 3 vuotta Ruotsin sähköistymiskehityksestä

# Autokannan sähköistyminen pohjoismaissa




Norjan tiedot 31.8.2022, https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/elbilbestand/
Ruotsin tiedot 30.6.2022, https://www.elbilsstatistik.se/
Suomen tiedot 31.8.2022, Netwheels Mittaristo, Traficomin liikenneasioiden rekisteri



# Sähköistymisellä voidaan purkaa jakeluvelvoitteen noston aiheuttamia polttoaineen hinnan nousun paineita

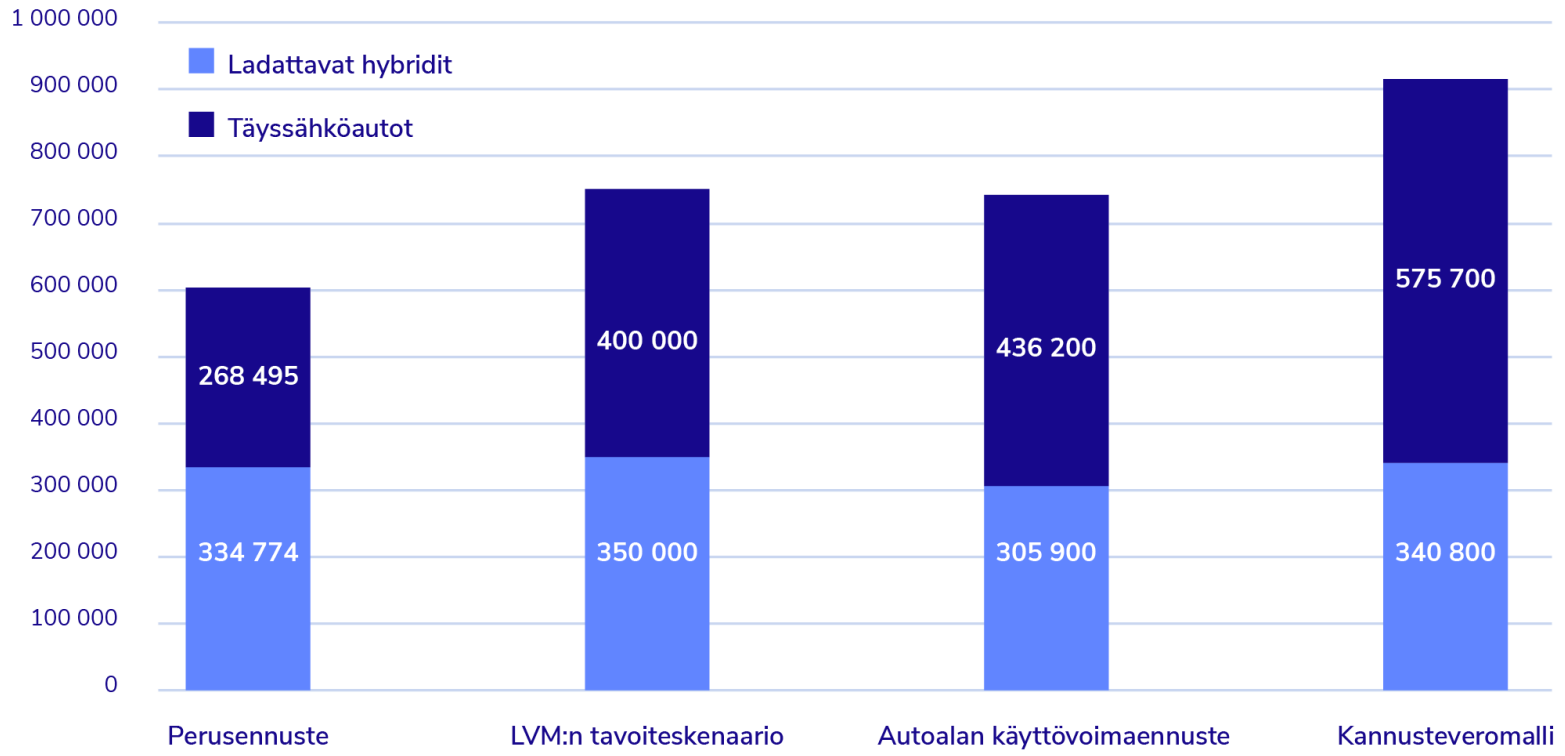
- koska jakeluvelvoite on tärkein yksittäinen päästövähennystoimenpide, hallitus on esittänyt sen nopeaa paluuta kasvu-uralle
- jotta jakeluvelvoitteen nostamisen ei aiheuttaisi polttoainekustannuksiin hallitsemattomia korotuspaineita jo lähivuosina, sähköistymisen nopeuttamisen toimiin tulisi tarttua ripeästi
- liikenteen nopeampi sähköistyminen vähentäisi päästöjä enemmän kuin polttoainekustannuksia lisäävä jakeluvelvoitteen nosto 30:stä 34 prosenttiin vuonna 2030
- tuen liian aikainen alasajo hidastaisi autokannan sähköistymistä ja heikentäisi mahdollisuutta päästä fossiilittoman tiekartan mukaiseen noin 750 000 sähköauton autokantaan vuoteen 2030 mennessä
- jotta jakeluvelvoitetta voitaisiin alentaa noin 4 prosenttiyksiköllä, tulisi ladattavia autoja olla autokannassa vuonna 2030 noin 900 000



- hallituksen fossiilittoman liikenteen tiekartan ns. tavoiteskenaariossa on 750 000 ladattavan henkilöauton kanta vuonna 2030
- autoalan käyttövoima-ennusteessa sähköautoja on noin 720 000 ja nopean sähköistymisen ns. kannusteveromallissa hieman yli 900 000

# Autokannan nopeampi sähköistyminen

## Ladattavien autojen määrä autokannassa vuonna 2030 eri kehitysennusteissa




**Perusennuste** = LVM ja VTT 2021, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2045 (päivitetty 13.9.2021)
**LVM:n tavoiteskenaario** = LVM ja VTT 2021, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaario 2021–2050 (ns. WAM-skenaario, päivitetty 29.11.2021)
**Autoalan käyttövoimaennuste** = Autoalan Tiedotuskeskus 2022 (päivitetty 17.2.2022)
**Kannusteveromalli** = Hankintakannusteet ja vero-ohjauksen yhdistävä veromalli, Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta (päivitetty 11.3.2022)




# Tuen avaaminen vetykäyttöisille autoille ja ladattaville hybridiautoille

- paketti- ja kuorma-autojen tuki tulisi laajentaa vetykäyttöisiin autoihin ja ladattaviin hybrideihin
- laajentaminen lisäisi tuen teknologianeutraalisuutta ja avaisi tietä polttokennoautoille raskaassa kalustossa
- vetyautoja tilattaisiin tukikaudella todennäköisesti muutamia, joten tuen laajentamisen merkitys olisi tukimäärärahan menekin kannalta pieni – näin ratkaistaisiin muna-kana-ongelma, joka patoaa autojen saantia Suomeen saada
- tuen merkitys on kuitenkin suuri erityisesti vedyn liikennekäytön alkuvaiheen pilotoinnissa, sillä vetykäyttöisten kuorma-autojen hinta on vielä toistaiseksi 4-5-kertainen dieselkalustoon nähden
- vetykäyttöiset autot olisi tulkittavissa tukikelpoisiksi myös nykyisen lain asettamien ehtojen mukaisesti, mikäli eduskuntaan annetun
    - lakimuutoksen perusteluista poistettaisiin seuraava maininta: *”…ehdotusta tuen laajentamiseen vetykäyttöisiin autoihin ei ole huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä, sillä vety on liikenteen käyttövoimana vielä kehittyvää teknologiaa. Tukiohjelman mahdollista laajentamista koskemaan myös muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tullaan tarkastelemaan teknologian kehittyessä tukikauden aikana*.”
    - lain 4 ja 5 §:n mukaista vaatimusta, jonka mukaan ajoneuvon **ainoa käyttövoima on sähkö** tulkittaisiin siten, että polttokennoauton käyttövoimaksi tulkittaisiin sähkö, jonka primäärienergianlähteenä on vety




# Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärän nostaminen 10 autoon ja laajentaminen M2-luokan pienoislinja-autoihin

- nykyinen hankintatukilaki rajaa kuorma- ja pakettiautojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähkökäyttöiseen kuorma- ja pakettiautoon vuodessa
- koska kaasu- ja sähkökuorma-autoja hankkivat pääosin keskisuuret tai sitä suuremmat yritykset, ja koska yhden tai useamman kaasu- tai sähköauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys jatkoinvestointeihin, on perusteltua nostaa rajaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea enimmillään kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintaan
- kuorma-autoja koskeva tuki tulisi laajentaa M2-luokan linja-autojen hankintaan
    - julkisten hankintojen kiristyvät päästövaatimukset edellyttävät myös taksi- ja pienoislinja-autokannan sähköistymistä
    - liikennepalveluyrittäjien mahdollisuudet investoida uuteen kalliimpaan teknologiaan ovat rajalliset, sillä koronapandemian jäljiltä markkina on pienentynyt selvästi ja taksi- ja linja-autoalan kannattavuus on vallitsevassa markkinatilanteessa poikkeuksellisen heikko