Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

26.10.2023

**Asia: HE 25/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta**

# Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto hallituksen esitykseksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia. Vuoden 2022 alussa alkaneelle sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuelle ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuelle on vallitsevassa markkinatilanteessa erittäin suuri tarve, sillä paketti- ja kuorma-autokannassa kaasu- ja sähköautojen määrä kasvaa hitaasti ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen hankintahinta on vielä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Hankintatuesta saatujen kokemusten perusteella ne ovat vauhdittaneet selvästi sähkö- ja kaasuautojen kysyntää paketti- ja kuorma-automarkkinassa.

Hallituksen esityksen taustalla ovat EU:n valtiontukisääntelyn muutokset. Valtiontukisääntelyä koskevaa ryhmäpoikkeusasetusta on uudistettu ja uusi asetus tulee saattaa jäsenmaissa voimaan kuuden kuukauden sisällä EU-asetuksen voimaantulosta. Nykyinen hankintatukilaki on voimassa 31.12.2024 asti, joten nyt valmisteilla oleva muutos muuttaisi hankintatukilakia käytännössä 1.1.2024 alkaen.

Ajoneuvojen hankintaan kohdentuvaa tukea on perusteltua jakaa tukiohjelman muodossa, sillä tarjouskilpailumenettely soveltuu huonosti ajoneuvohankintojen toteuttamiseen. Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus mahdollistaa jatkossakin tuen myöntämisen ilman tarjouskilpailumenettelyä, kun tuki myönnetään tukiohjelman perusteella. Tukiohjelmien perusteella jaettavaan tuen tuki-intensiteetti on kuitenkin rajattu tarjouskilpailumenettelyä alemmas. Tuki-intensiteetti kuvaa osuutta uuden vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian ajoneuvojen välisestä hinnanerosta, jota tuen määrä ei saa ylittää.

Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus alentaa yleisesti tuki-intensiteettiä aiemmasta 40 prosentista 30 prosenttiin, mutta mahdollistaa aiempaa suuremman 50–60 prosentin tuki-intensiteetin pienille ja keskisuurille yrityksille päästöttömien ajoneuvojen hankinnoissa. Koska suurin osa kuljetusyrityksistä on Suomessa pieniä tai keskisuuria yrityksiä, tuki-intensiteetin muutos pääosin nostaa tuen maksimimäärää.

Kaasukuorma-autojen hankintatuelle on laaja poliittinen tuki, ja myös uudessa hallitusohjelmassa biokaasu ja synteettinen metaani on nostettu esiin kuorma-autoliikenteen polttoainevaihtoehtona, joten kaasukuorma-autojen hankintatuen jatkamiselle on vahvat perusteet. Ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikennesektorilla ole mahdollista nostaa jakeluvelvoitelainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus ei mahdollista kaasukäyttöisten autojen hankinnan tukemista, sillä asetukseen lisätty uusi ajoneuvojen tukea koskeva artikla rajaa tuen vain sellaisille ajoneuvoille, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety. Kaasukuorma-autojen tuki on tämän takia lakiesityksessä esitetty toteutettavaksi de minimis -asetuksen perusteella vain sellaisille ajoneuvoille, joita käytetään muuhun kuin suoranaisesti maanteiden tavarakuljetuksiin. Kaasukuorma-autot olisivat tukikelpoisia tästä johtuen jatkossa vain, jos ne ovat esimerkiksi jätekuljetuksiin ja -keräilyyn käytettäviä autoja tai posti-, muutto- ja kuriiripalvelun ajoneuvoja. De minimis -asetusta ollaan parhaillaan uudistamassa siten, että vähämerkityksellisiä tukia voitaisiin jatkossa ohjata ajoneuvohankintoihin ilman nykyistä rajausta. On olennaisen tärkeää, että tukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaasukuorma-autoille niiden käyttökohteesta huolimatta, joten hankintatukilain muotoilua tulisi tältä osin vielä tarkastella pikaisesti uudelleen, kun uusi de minimis -asetus on loppuvuoden aikana hyväksytty.

Lakimuutos laajentaisi paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen koskemaan myös vetykäyttöisiä paketti- ja kuorma-autoja. Tuettavien käyttövoimien laajennus vetyyn tukee osaltaan hankintatuen teknologianeutraaliutta tarjoten kaikille nollapäästöisille käyttövoimavaihtoehdoille samansuuruisen tuen. Tuen laajennus vetykäyttöisiin ajoneuvoihin on tärkeä vedyn liikennekäyttöä edistävä toimenpide. Vielä toistaiseksi autokannassa ei ole vetykäyttöisiä paketti- tai kuorma-autoja, mutta useilla valmistajilla on jo tuotannossa tai siirtymässä tuotantoon vetyä polttoaineenaan käyttäviä ajoneuvoja. Vetykäyttöisten autojen kysyntää on vähentänyt vedyn jakeluverkoston puuttuminen. Ensimmäisten liikennekäyttöön tarkoitetun vedyn jakeluasemien arvioidaan avautuvan vuoden 2024 aikana. Hankintatuen laajentaminen ajoittuu oikeaan ajankohtaan, sillä jakeluasemat mahdollistavat myös vetykäyttöisten autojen hankinnan. Vaikka vedyn arvioidaan yleistyvän kuorma-autoliikenteen polttoaineena pääosin vasta ensi vuosikymmenellä, vedyn liikennekäytöstä Suomen olosuhteissa on tärkeää kerätä kokemuksia mahdollisimman aikaisin. Vetyautojen kysynnän on lähivuosina ennakoitu olevan pieni, sillä ajoneuvojen hinta on vielä moninkertainen dieselkäyttöiseen kalustoon nähden, mutta tuki edistää osaltaan autojen hankintapäätösten syntymistä ja parantaa autojen saatavuutta.

Esitämme lausunnossamme muutamia muutoksia hallituksen esitykseen. Muutokset koskevat lain voimassaoloaikaa, hankintatuen hakuprosessia, tuen maksimimäärää, tuella hankittavien autojen enimmäismäärän nostamista sekä tuen laajentamista M2-luokan pienoislinja-autoihin.

Muutosesityksemme paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskeviin lain kohtiin on esitetty tarkemmin alla:

**1) Tuen enimmäismäärä**

Aiemmin EU:n valtiotukisääntelyssä tuen määrä oli yleisesti rajattu 40 prosenttiin vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian välisestä hintaerosta. Hallituksen esityksen mukainen tuki-intensiteetin nostaminen valtiotukisääntelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin

keskisuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä parantaa erityisesti pk-yritysten investointimahdollisuuksia. Lakiin kirjatut hankintatuen euromääräiset enimmäismäärät jäävät pääosin selvästi valtiontukisääntelyn mukaisen tuki-intensiteettirajan alle. Hankintatuen määrä riippuu ajoneuvon koosta ja ajoneuvoluokasta. Esitämme, että sähkö- ja vetykuorma-autojen hankintatuen euromääräisiä tukisummia nostettaisiin 20 prosentilla. Tukisummat jäisivät korotuksesta huolimatta edelleen maltillisiksi valtiontukisääntelyn sallimaan tuki-intensiteettiin sekä sähkö- ja vetykäyttöisten autojen ja dieselautojen hintaeroon nähden.

Jatkossa kaasukuorma-autojen hankintatuet eivät enää perustuisi ryhmäpoikkeusasetukseen, vaan niitä säänneltäisiin de minimis -asetuksen kautta. De minimis -asetus ei aseta rajaa tuki-intensiteetille, vaan tuen enimmäismäärä on sidottu yrityksen vuosittain saaman tuen määrään. Esitämme, että kaasukuorma-autojen tukisummaa nostettaisiin paineistettua kaasua käyttävillä vähintään 16 tonnin kuorma-autoilla 8 000 euroon ja nesteytettyä kaasua käyttävillä kuorma-autoilla 18 000 euroon, jotta kaasukuorma-autojen kysyntää voitaisiin lisätä.

Tukitasojen maltillinen nosto lisäisi osaltaan sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää, mutta ei vaikuttaisi merkittävästi tuen budjettitarpeeseen vuonna 2024. Tuen määrärahasta oli lokakuun alkuun mennessä varattu vasta hieman alle 40 prosenttia, ja nykyisessä talouden taantuman painamassa kysyntätilanteessa tuen määrärahan kysyntä jäisi maltilliseksi, vaikka kuorma-autojen tukisummia nostettaisiin.

**2) Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärän nostaminen**

Nykyinen hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys seuraaviin sähkö- tai kaasuautoinvestointeihin, rajaa olisi perusteltua nostaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen ajoneuvon hankintaan kalenterivuoden aikana.

**3) Hakuprosessin yksinkertaistaminen**

Paketti- 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.

Nykyisessä hakuprosessissa Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää, että autoa ei saa tilata ennen kuin hakija on vastaanottanut autosta 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. Esitämme, että prosessia muutettaisiin siten, että hakija voi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskevan tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä sujuvoittaisi merkittävästi auton hankintaprosessia. Vastaavaa menettelyä sovelletaan esimerkiksi työpaikkojen latausinfratuessa, jossa hankinnan voi käynnistää heti kun hakemus on jätetty.

**4) Tuen laajentaminen pienoislinja-autoihin**

Esitämme lisäksi, että paketti- ja kuorma-autoja koskeva tuki laajennettaisiin M2-luokan linja-autojen hankintaan. Tukisummat voisivat olla samat kuin kevyiden kuorma-autojen luokassa. Sähköautojen kysyntä on kasvussa myös pienoislinja-autokannassa, mutta autojen hankintahinta ja varikkojen latausinfran vaatimat investoinnit jarruttavat hankintoja. Julkisten hankintojen kiristyvät päästövaatimukset edellyttävät myös taksi- ja pienoislinja-autokannan sähköistymistä. Liikennepalveluyrittäjien mahdollisuudet investoida uuteen kalliimpaan teknologiaan ovat kuitenkin rajalliset, sillä koronapandemian jäljiltä markkina on pienentynyt selvästi ja taksi- ja linja-autoalan kannattavuus on vallitsevassa markkinatilanteessa poikkeuksellisen heikko.

**5) Hankintatuen voimassaolo**

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. Esitämme, että lain voimassaoloa jatkettaisiin nyt käsiteltävänä olevan lakimuutoksen yhteydessä vuoden 2028 loppuun asti. Pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit tyypillisesti useille vuosille. Tukikauden jatkaminen vuosina 2025–2028 antaisi yrityksille mahdollisuuksia sovittaa hankinnat kalustokiertoon ja jaksottaa investoinnit pidemmälle ajanjaksolle.

Lain voimassaolon pidentämistä puoltaa myös kuljetusalan vaikea investointitilanne, sillä kuljetuskysyntä on talouden taantuman takia vähentynyt ja korkotason nousu on vähentänyt yritysten investointimahdollisuuksia. Uusien pakettiautojen kysyntä on jäänyt noin tänä vuonna noin 45 prosenttia ja uusien kuorma-autojen kysyntä noin 30 prosenttia pitkän aikavälin tasoa alemmas. Talouden ennakoidaan kääntyvän ensi vuonna maltilliseen kasvuun, mutta kuljetusyritysten investointitilanteen arvioidaan kääntyvän paremmaksi vasta vuoden 2025 puolella.

On todennäköistä, että heikon markkinatilanteen takia hankintatukiin varattuja määrärahoja ei ehditä ensi vuoden aikana kokonaan käyttää. Kuorma-autojen hankintatukiin on vuosille 2022–2024 varattu noin 6 miljoonan euron määräraha. Pakettiautoille varattu tukibudjetti on samansuuruinen. Tukikauden jatkaminen antaisi mahdollisuuden jatkaa tuelle varattujen määrärahojen käyttöä vuoden 2025 puolella. Vaikka hankintatuen budjetista päätettäisiin jatkossakin vuosittain, näkymä pitkäaikaisesta tuesta parantaisi merkittävästi investointivarmuutta.

## Myös henkilöautojen hankintatuen jatkamiseen on suuri tarve

Vaikka täyssähköautojen osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä on viime vuosina ollut kasvussa, hankintatuelle on edelleen suuri tarve, sillä hintaero keskimääräisen uuden bensiiniauton ja täyssähköauton välillä on edelleen yli 20 000 euroa. Autokannan sähköistymisen kasvu on kuluvan vuoden aikana hidastunut, sillä uusien autojen kysyntä on inflaation ja korkokannan nopean kasvun takia vähentynyt noin puoleen pitkän aikavälin tasostaan. Sähkön hinnan nousu on vähentänyt täyssähköautojen kysyntää vuoden 2022 elokuusta alkaen.

Jotta autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa, esitämme myös täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen jatkamista. Kesäkuussa julkaistun hankintatuen vaikutusten arviointia koskevan tutkimuksen[1] perusteella hankintatuki on ollut tärkeä kannuste autokannan sähköistymiselle ja se on osaltaan edistänyt autokannan uusiutumista. Vaikka tukisumma oli verrattain pieni, 2 000 euroa, kyselystä saadun palautteen perustella hankintatuen arvioidaan vaikuttaneen myönteisesti täyssähköauton hankintapäätöksiin kotitalouksissa. Hankintatuen päästövähennyskustannukseksi arvioitiin noin 136 euroa hiilidioksiditonnia kohti, mikä alittaa selvästi esimerkiksi uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen päästövähennyskustannukset. Koska henkilöautojen hankintatuen hakuprosessit ja rajaukset ovat erilaisia kuin yritysten hankkimien paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen, täyssähköisten henkilöautojen hankintatuelle olisi perusteltua laatia erillinen lainsäädäntö.

Kunnioittavasti

Tero Lausala
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

[1] Anni Hytti, Outi Ampuja, Saara Yousfi, Heidi Auvinen ja Juulia Suikula, 2023. Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 10/2023.