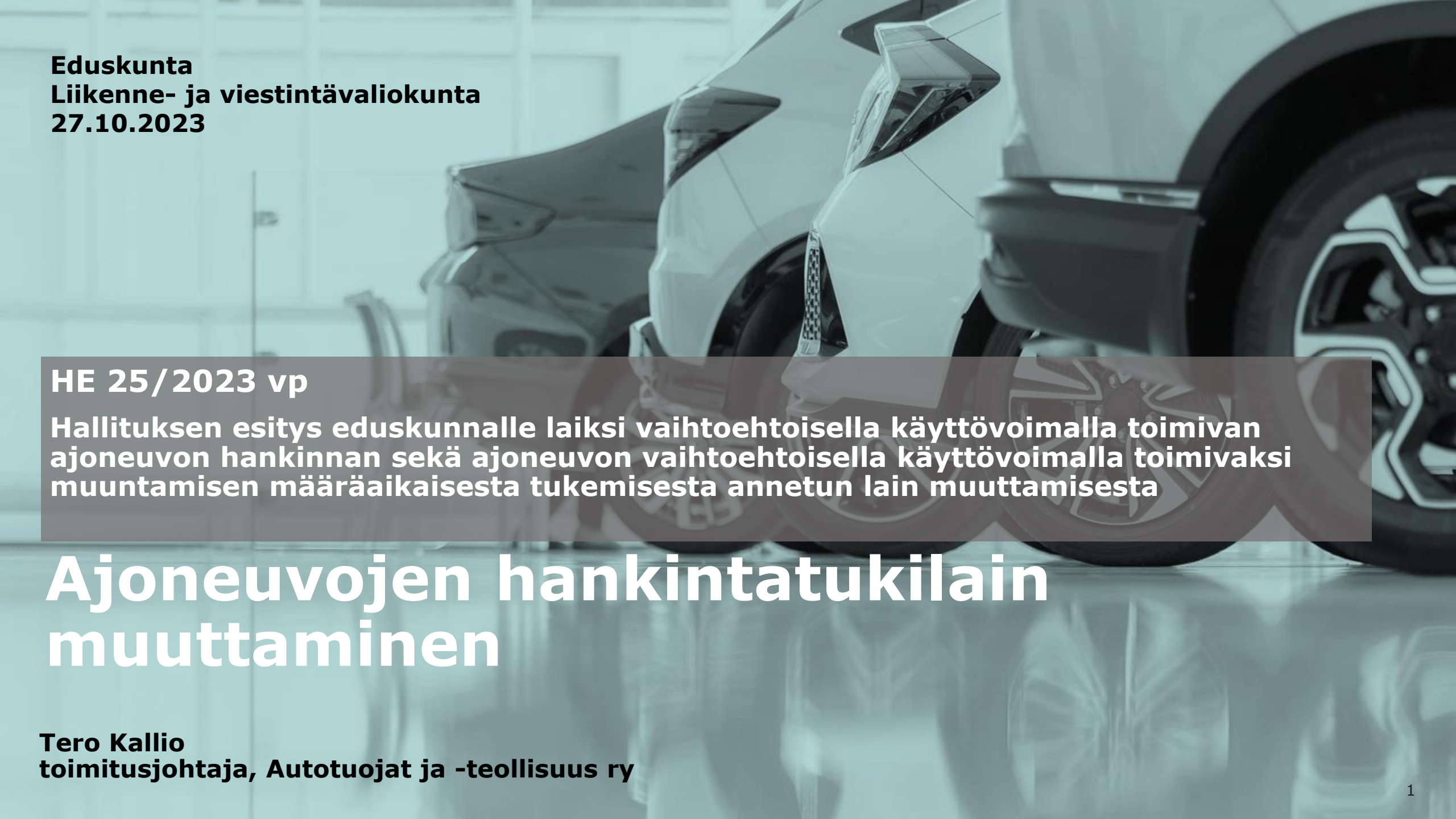


Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
27.10.2023

HE 25/2023 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Ajoneuvojen hankintatukilain muuttaminen

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry



Hallituksen muutosesitykset tuovat monia parannuksia paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen

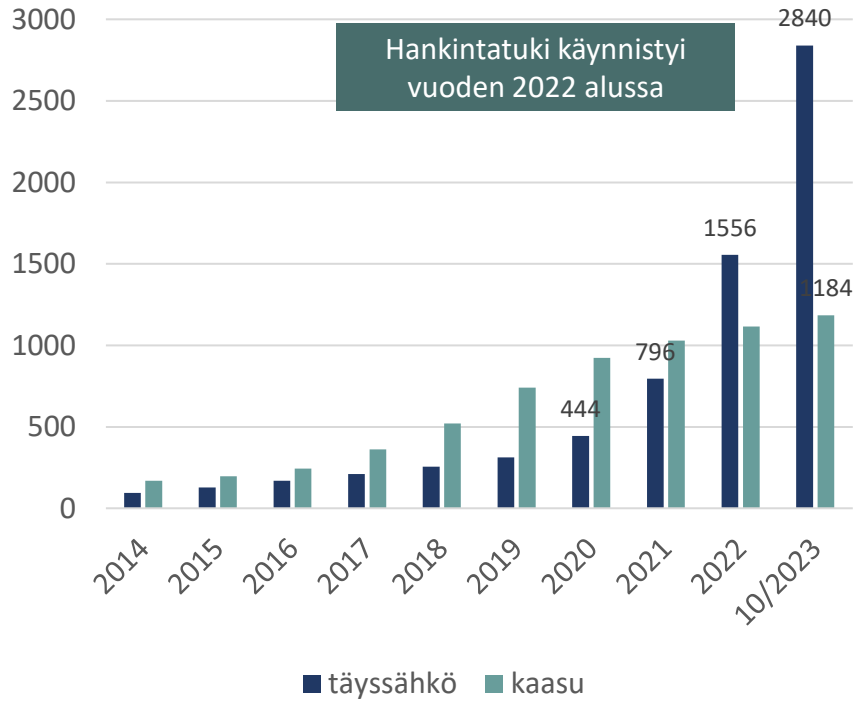
- tuen laajentaminen vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille
- tuki-intensiteetin muutos
  - aiemmin tuen määrä oli maksimissaan 40 prosenttia hintaerosta dieselautoon verrattuna
  - uusi ryhmäpoikkeusasetus muuttaa tuki-intensiteettiä sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla enimmillään 30 prosenttiin, mutta keskisuurilla yrityksillä tukisumma voi olla enimmillään 50 prosenttia ja pienillä yrityksillä 60 prosenttia *)
- pakettiautojen alimmasta tukiluokasta poistetaan massaa ja hintarajaa koskeva rajoitus, joten jatkossa kaikki pakettiautot saisivat 2 000 euron tuen, vaikka ne eivät täyttäisi 680 kg:n kantavuusrajaa
- jos de minimis –asetuksen uudistaminen etenee, kaasuautojen tuki voi jatkua ennallaan

*) Pienet ja keskisuuret yritykset on määritelty ryhmäpoikkeusasetuksessa henkilömäärien ja rahamääräisten raja-arvojen mukaan. Keskisuurten yritysten luokka koostuu yrityksistä, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa. Pieni yritys määritellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa. Hankintatuen tähän menneistä saaneista yrityksistä 197 (72 %) on pieniä, 42 (15 %) keskisuuria ja 36 (13 %) suuria yrityksiä.

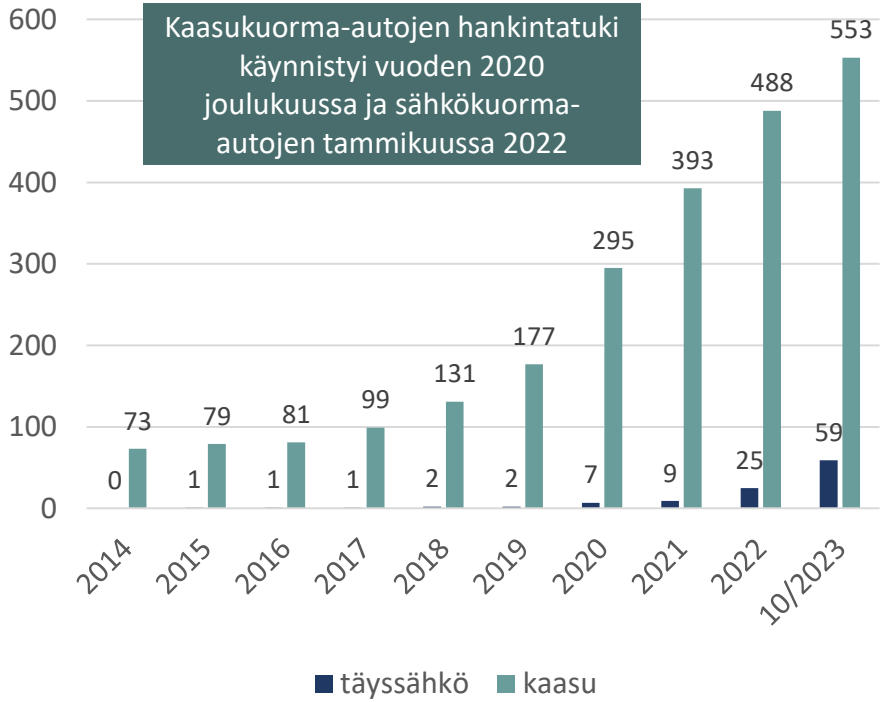


Sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen määrä on kasvanut selvästi viime vuosina

Liikennekäytössä olevien sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen määrä



Liikennekäytössä olevien sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen määrä



Traficom, Netwheels Mittaristo

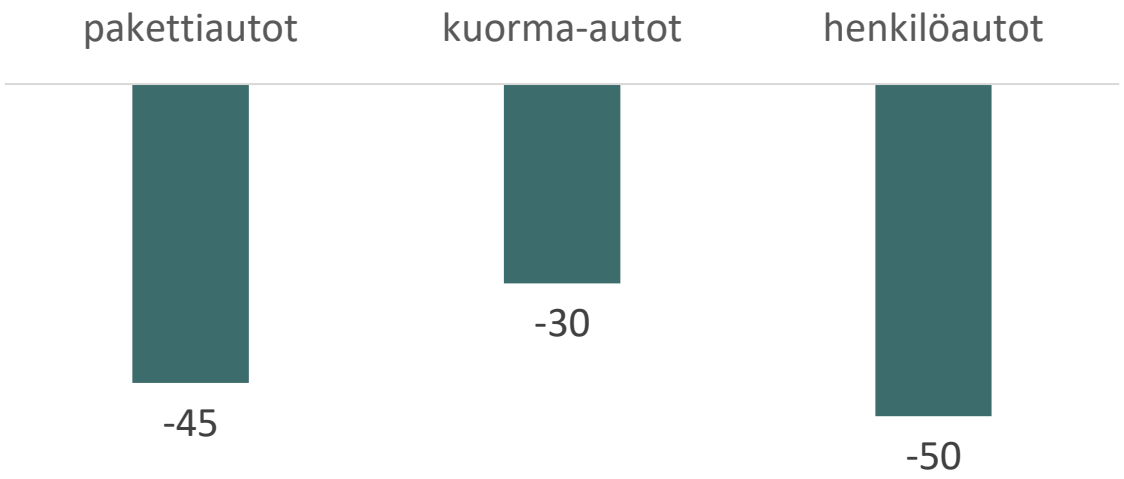


- keskimääräisen ladattavan henkilöauton hinta on lähes kaksinkertainen keskimääräiseen bensiiniautoon nähden
- keskimääräisen sähköpakettiauton hinta on noin 1,3-kertainen dieselautoon nähden
- keskimääräisen sähkökuorma-auton hinta on noin kolminkertainen dieselkuorma-autoon nähden

Hankintatuille on vielä lähivuosina suuri tarve

- autokannan sähköistyminen ja kaasuautojen määrän kasvu on liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta ratkaisevan tärkeää
- vuodelle 2030 asetettuja liikenteen päästövähennystavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa ilman ennakoitua nopeampaa sähköistymiskehitystä
- vaikka sähköistyminen on lähtenyt kasvuun, nykyinen kasvukehitys ei riitä liikenteen päästöjen puolittamiseen
- autokannan uusiutuminen on ottanut taka-askelia viime vuosien aikana

Asiakastilausten muutos tammi-lokakuussa pitkän aikavälin keskiarvoon nähden (%)

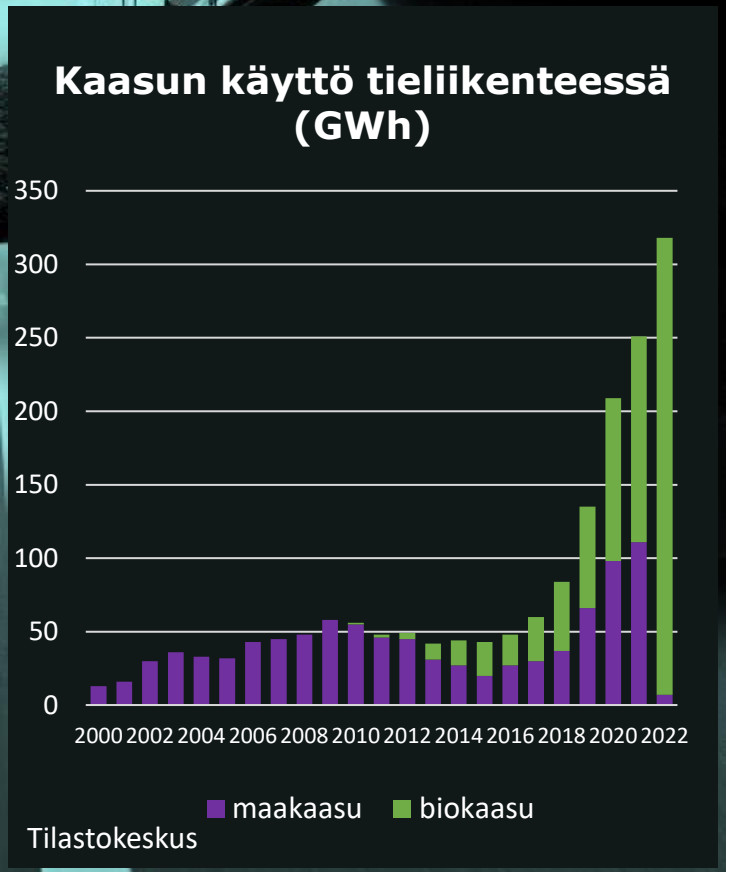




Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen voimassaoloa tulisi jatkaa vuoden 2028 loppuun asti

- hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti
- lain voimassaoloa jatkettaisiin nyt käsiteltävänä olevan lakimuutoksen yhteydessä vuoden 2028 loppuun asti
- tuelle varattua määrärahaa saattaa ensi vuoden aikana jäädä käyttämättä - tämä määräraha voitaisiin siirtää uudelle tukikaudelle
- pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön
- koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit useimmiten tuleville vuosille
- kuljetusyritykset hankkivat autoja useimmiten pienissä erissä: tukikauden jatkaminen vuosille 2025–2028 antaisi mahdollisuuksia sovittaa hankinnat kalustokiertoon ja investointimahdollisuuksiin
- lain voimassaolon pidentämistä puoltaa myös kuljetusalan vaikea investointitilanne, sillä kuljetusten kysyntä on talouden taantuman takia vähentynyt ja korkotason nousu on vähentänyt kuljetusyritysten investointimahdollisuuksia





Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaasukuorma-autojen määrän kasvua

- jakeluvelvoitteen vuoden 2030 tason nostaminen 30 prosentista 34 prosenttiin liittyy biokaasun sisällyttämiseen jakeluvelvoitteeseen
- biokaasun lisäämisellä jakeluvelvoitteeseen on tavoitteena korvata fossiilisia polttoaineita eikä jo jakeluvelvoitteen piiriin kuuluvia biopolttoaineita, jolloin jakeluvelvoitetta nostettiin samalla määrällä kuin biokaasua arvioitiin olevan saatavilla liikennekäyttöön
- vuoteen 2030 mennessä liikenteeseen olisi arvioiden mukaan mahdollista saada noin 2,5 TWh:n verran biokaasua, joka vastaa 4 prosenttiyksikköä jakeluvelvoitteessa
- metaanin kulutus liikenteessä oli vuonna 2022 noin 0,31 TWh – määrän tulisi noin 8-kertaistua tällä vuosikymmenellä, jotta biometaanilla voitaisiin suunnitellusti täyttää jakeluvelvoitetta
- uusiutuvan metaanin käytön kasvu 2,5 TWh:iin vuodessa edellyttäisi, että kaasukuorma-autojen määrä autokannassa kasvaisi nykyisestä noin 550 autosta noin 6 000 – 8 000 autoon vuoteen 2030 mennessä
- jos kaasukuorma-autojen autokanta ei kasvaisi, jakeluvelvoitteen täyttäminen edellyttäisi yhä suurempaa uusiutuvan dieselin osuutta

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS