



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

5.10.2022

HE 154/2022 vp

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

*Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä ensi vuoden talousarvioksi. Lausuntomme koskee sähkö- ja kaasukäyttöisille autoille suunnatuin hankintatuen määrärahavaroja ja la-
taus- ja jakeluinfratukia koskevaa määrärahan suuntaamista sekä budjetissa esitettyjä toimia, joilla
varaudutaan liikennepolttonesteiden hinnan nousuun uhkaavan energiakriisin aikana.*

Sähkö- ja kaasukäyttöisten henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen budjetti

Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatuki on tärkeä toimenpide, joka lisää vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää paketti- ja kuorma-autokannassa, jossa käyttövoimamurros on vasta alkumetreillään. Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen vuonna 2022 alkaneelle hankintatuelle budjetoitiin alun perin yhteensä 1,5 miljoonan euron ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuelle yhteensä 2 miljoonan euroa määräraha vuodelle 2022. Lisäksi sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatuelle on budjetoitu varautumisen ministerityöryhmän päätöksen mukaisesti yhteensä 4,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuelle yhteensä 4 miljoonaa euroa lisärahoitusta vuosille 2022–2023. Vuoden 2023 rahoituksesta päätetään ensi vuoden budjetin yhteydessä.

Arviomme mukaan esitetty hankintatuen budjetti on kuorma-autoille todennäköisesti riittävä koko tukikauden ajalle. Pakettiautoilla tuen menekin ennakoidaan kasvavan huomattavasti lähivuosien aikana ja tukimääräraha saattaa loppua vuoden jo vuoden 2023 aikana. Onkin erittäin tärkeää, että hankintatukien menekkiä seurataan ja varaudutaan tarvittaessa määrärahan loppumiseen mahdollisella lisätalousarvioesityksellä.

Kuluvalle vuodelle täyssähköisten henkilöautojen hankintatukeen on ollut käytettävissä yhteensä noin 17 miljoonan euron määräraha, joka varattiin loppuun syyskuun lopulla. Valtioneuvosto ei ole ensi vuoden budjetissaan esittänyt määrärahaa henkilöautojen hankintatuen jatkamiselle, vaikka hankintatuki on yksi fossiilittoman liikenteen tiekartan avaintoimenpiteistä. Kestävän kasvun ministerityöryhmä päätti kokouksessaan 22.6.2022, että Suomen kansallinen elpymis- ja palautumissuunnitelma päivitetään vastaamaan Suomen lopullista saantoa. Täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotutkeen osoitettuja määrärahoja päätettiin tässä yhteydessä vähentää yhteensä 5 miljoonalla eurolla. Varautumisen ministerityöryhmä ehti jo keväällä varata vihreän siirtymän paketista vuodelle 2023 budjetin henkilöautojen hankintatuelle. Tämä rahoitus supistuu leikkausten jälkeen 1,0 miljoonaan euroon. Liikennesektorin vihreän siirtymän kannalta hankintatukimäärärahojen leikkaaminen on

lyhytnäköistä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan periaatepäätösten toteuttaminen ei saa riippua yksinomaan elpymisvälineen mahdollistamasta rahoituksesta.

Vaikka sähköautojen osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä onkin kasvussa, hankintatuella on edelleen suuri tarve, sillä hintaero keskimääräisen polttomoottorikäyttöisen auton ja täyssähköauton välillä on vielä noin 20 000 euroa. Bensiini- ja sähköautojen hankintahintojen eron ennakoitaan taasaantuvan vasta vuosina 2027–2028. Käyttövoimamurroksen alkuvuosiin suunnatun hankintatuen vaikutus sähköautojen määrään kannassa on merkittävä, kuten Norjan ja Ruotsin autokannan kehitys osoittaa. Sähköautojen kysynnän kasvun ennakoitaan tuen päättymisen takia hidastuvan. Vaikka hankintatuki ei ole ainoa tai ratkaisevin tekijä kotitalouksien hankintapäätöksissä, sillä on ollut tärkeä kysyntää lisäävä vaikutus, koska tuki tasaa hankintahinnan eroa verrattaessa uuden sähköauton hintaa samankokoisen uuden tai käytetyn bensiiniauton hintaan.

Hankintatuen jatkaminen on sähköistymisen nopeuttamiseksi perusteltua vielä lähivuosien aikana. Hankintatukea tulisi seuraavalla hallituskaudella uudistaa, sillä nykyisen kaltaisen hankintatuen budjetointi on haastavaa ja hallinnointi raskasta.

Lisäksi esitämme, että jatkossa täyssähköautojen hankintatuki avattaisiin kotitalouksien henkilöautohankintojen lisäksi myös yritysten käyttöön tulevien henkilöautojen (ml. taksit) ja M2-luokan linja-autojen hankintaan. Sähköautojen kysyntä on kasvussa myös yritysautokannassa ja taksi- ja pienoislinja-autokannassa. Julkisten hankintojen kiristyvät päästövaatimukset edellyttävät 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.

Yksityisen ja julkisen latausinfra tuki

Budjetti sisältää jatkorahoituksen sähköistymisen edistämiseksi olennaisen tärkeille latausinfrauille. Hallitus on esittänyt ensi vuodelle 10 miljoonan euron lisärahoitusta sähköautojen latausinfra rakentamiseksi asuinkiinteistöissä (ns. ARA-tuki) ja työpaikoilla sekä 21,5 miljoonan euron määrärahaa julkisen lataus- ja tankkausinfra kehittämiseen.

Taloyhtiöille suunnatun latausinfrastruktuurituen määrärahaa nostettiin kuluvana vuonna yhteensä 29 miljoonalla eurolla, josta 20 miljoonaa kohdistuu tälle vuodelle ja 9 miljoonaa euroa vuodelle 2023. Ensi vuoden määrärahavarausta tulisi korottaa, sillä on tärkeää, ettei kotitalouksien ja taloyhtiöiden latausvalmiuksien puute nouse hidasteeksi liikenteen sähköistymiselle. Liikenteen sähköistymisen yhtenä pullonkaulana on kotilatausmahdollisuuksien puuttuminen tiiviisti rakennetuilla kaupunki- ja taajama-alueilla. Myös vuonna 2022 alkanutta työpaikkojen latausinfraa jatketaan vuonna 2023 1,0 miljoonan euron määrärahalla. Arviomme mukaan tuen menekki on ensi vuonna sille varattua määrärahaa suurempi.

Sähköisten kuorma- ja pakettiautojen hankintaa hidastaa latausinfra puute, joka raskaalla kalustolla edellyttäisi mittavia terminaaleihin ja logistisiin solmupisteisiin tehtäviä investointeja. Suurin osa kuorma-autojen latauksista tehdään erityisesti sähköistymisen alkuvaiheessa kuljetusyritysten varikolla ja terminaaleissa, jolloin auton toimintamatka otetaan huomioon reitin suunnittelussa ja

kalustokierto suunnitellaan terminaalioperaatioihin sopivaksi. Varikkolatausinfraan kustannukset ovat huomattavia, sillä ne edellyttävät usein koko rakennuksen sähköverkon uudistamista ja koko kiinteistön sähköverkon kapasiteetin lisäämistä. Tällä hetkellä latausinfraa voi saada ainoastaan taloyhtiöiden tai julkisten latauspisteiden investointeihin, eivätkä kuljetusyrietykset ja logistiikkaoperaattorit voi hakea investointitukea terminaaleihin tai varikoilla tehtäviin jakelu- ja latausinfrainvestointeihin. Varikolla, terminaaleissa ja satamissa sijaitsevat latauspisteille olisi perusteltua luoda erillinen ns. puolijulkisen latausinfra, joka nopeuttaisi kuorma- ja pakettiautojen sähköistymistä. Myös erilaiset ammattiliikenteen yhteiset monikäyttöiset latauspisteet lisäisivät mahdollisuuksia investoida sähkökäyttöiseen kalustoon erityisesti pienemmissä yrityksissä.

Liikennepolttonesteiden hintojen nousun hillitsemisen toimet

Dieselin hintaan kohdistuu talven 2022–2023 aikana ennennäkemättömiä hintapaineita, jotka nousevat pääosin geopoliittisesta tilanteesta ja energiamarkkinoiden kriisiytymisestä. Dieselpolttonesteen hinta voi nousta huomattavasti talvella, kun EU:n Venäjän vastaiset pakotteet laajenevat öljyjalostuksiin ja dieselin kysyntä kasvaa lämmityskauden alkaessa Euroopassa.

Jakeluvelvoite on tärkein yksittäinen tieliikenteen päästöjä vähentävä toimenpide. Ilman jakeluvelvoitteen nostoa 30 prosenttiin tieliikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen ei ole mahdollista. Jakeluvelvoitteen alentaminen vuosina 2022–2023 ei yksinomaisten toimenpiteiden avulla ole riittävä hintojen nousun hillitsemiseen ja sen hintavaikutus iskee moninkertaisena polttoaineiden hintaan vuonna 2024, jolloin jakeluvelvoite palaa kasvu-uralle. Jakeluvelvoitteen paluu kasvu-uralle tulisi tehdä portaittain, jotta hintapaine ei purkautuisi hallitsemattomana vuoden 2024 mittarihintoihin. Polttoaineiden hinnan nousun hillitsemiseksi uusiutuvien polttonesteiden verotaso tulisi jakeluvelvoitteen kasvua ennakoiden alentaa nollaan, jotta voitaisiin hillitä biokomponenttien korkeamman hinnan vaikutusta polttonesteiden kuluttajahintoihin. Uusiutuvien kehittyneiden polttoaineiden valmisteveron alentaminen aiheuttaisi noin 160 miljoonan euron verotuottojen menetyksen. Koska polttonesteiden hinnan nousu kerryttää valtiolle huomattavasti enemmän arvonlisäverotuloja, uusiutuvien polttoaineiden veron alentaminen voitaisiin kompensoida kasvaneilla arvonlisäverotuotoilla.

Jakeluvelvoitteen laajentamista sähköön tarkasteltiin vuonna 2020 tehdyssä selvityksessä, jonka perusteella hallitus päätyi esittämään biokaasun ja sähköpolttoaineiden liittämistä jakeluvelvoitteeseen, mutta liikennesähkö jätettiin jakeluvelvoitteen ulkopuolelle. Liikennesähköä ei suositeltu sisällytettävän jakeluvelvoitteeseen, sillä sen ei katsottu vähentävän päästöjä tai nopeuttavan sähköistymistä. Lisäksi arvioitiin, että jakelijan määrittely ei liikennesähköllä olisi yksiselitteistä, koska suurin osa latauksista tapahtuu joko kotona tai työpaikoilla ja vain murto-osa julkisilla latauspisteillä. Liikennesähkön ottaminen mukaan jakeluvelvoitteeseen edellyttäisi lisäksi rakennemuutosta velvoitejärjestelmään, koska se pitäisi uudistaa sertifikaattipohjaiseksi. Sähkön sisällyttämistä jakeluvelvoitteeseen tulee vallitsevassa tilanteessa harkita uudelleen, koska muuttuneessa energiamarkkinassa on tärkeää hillitä jakeluvelvoitteen kustannusvaikutuksia. Lisäämällä myös julkisista latauspisteistä jaeltava uusiutuva sähkö jakeluvelvoitteeseen voidaan varmistaa jakeluvelvoitteen kustannustehokas ja teknologia-neutraali toteutustapa, kun jakelijoilla on useita erilaisia vaihtoehtoja velvoitteen täyttämiseen.

Hallituksen esitys ensi vuoden budjetiksi ei sisällä määrärahaa ammattidieselin toteutukselle. Dieselin hinnannousuun tulisi varautua ammattidieselin pikaisella toteutuksella. Ammattidiesel ei ole

kuljetusalalle suunnattava yritystuki ja vaan investointi teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannusten kasvun ja inflaation hillitsemiseen. Kuljetusalan näkökulmasta ammattidiesel on veronalennus, joka siirtyisi kuljetus- ja liikennepalvelujen hintoihin ja parantaisi kuljetusalan investointivalmiuksia. Veronalennus hyödyttäisi ensisijaisesti kuljetuspalveluja ostavia yrityksiä ja linja-autoliikenteessä joukkoliikennehankintoja tekevää julkista sektoria. Se toimisi lisäksi äkillisissä hintavaihteluissa tarvittaessa puskurina.

Lisäksi hallitus esittää kesällä hyväksytyn korotetun työmatkakuluvähennyksen jatkamista vuodelle 2023. Matkakuluvähennyksen enimmäismäärän korottamisen jatko on perusteltua, sillä polttonesteiden kohonneiden hintojen vaikutukset ovat tuntuvia erityisesti pitkää työmatkaa autolla kulkeville kotitalouksille.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuoajat ja -teollisuus ry