



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

6.10.2022

Asia: HE 171/2022 vp

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto hallituksen esityksestä laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien jatkokautta.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen jatkolle on suuri tarve

Hallituksen esityksessä on esitetty jatkokautta tämän vuoden alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuella. Hankintatukien jatkolle on suuri tarve, sillä paketti- ja kuorma-autokannassa kaasu- ja sähköautojen määrä kasvaa hitaasti ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen hankintahinta on vielä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Alkuvuoden kokemusten perusteella sähkö- ja kaasuautojen tukitasot ovat autojen hankintahintaan ja ajoneuvojen kokoluokkaan nähden oikealla tasolla ja tukien kysyntä on ollut vireää.

Esitämme lakimuutoksen yhteydessä hankintatuen avaamista vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille ja ladattaville hybridikuorma-autoille, joita on tulossa markkinoille lähivuosina ja jotka laajentaisivat valikoimassa olevia vähäpäästöisiä teknologiavaihtoehtoja. Tämä täydentäisi hankintatuen käyttövoimapalettia ja tekisi hankintatuesta aiempaa teknologianeutraalimman. Lisäksi esitämme hankintatuen hakuprosessiin pientä tarkennusta, tuella hankittavien autojen enimmäismäärän nostamista, tuen laajentamista M2-luokan pienoislinja-autoihin sekä riittävän määrärahan varmistamista pakettiautojen hankintatuella.

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

1) Vetyautojen sisällyttäminen hankintatukeen

Polttokennoautojen on ennakoitu yleistyvän autokannassa vähitellen 2030-luvun lähestyessä. Vetykäyttöisiä automalleja on markkinoilla vasta muutamia ja vetyautoille ei ole syntynyt laajaa markkinaa, koska vedylle ei vielä ole kattavaa jakeluverkkoa. Tulevaisuudessa vetyautojen määrän ennakoidaan kasvavan ja Suomeenkin ennakoidaan rekisteröitävän vetykuorma-autoja jo lähivuosina. Vaikka

kyse on vielä yksittäisistä ajoneuvoista, niillä on suuri merkitys vedyn yleistymisessä liikennepolttoaineena.

Erityisesti paketti- ja kuorma-automallistossa voi jo lähivuosina avautua mahdollisuus vetyautojen laajamittaiseen pilotointiin, jossa hankintatuki olisi tärkeä kannuste. Vety on perusteltua sisällyttää tuettuihin käyttövoimiin akkusähkön rinnalle jo nyt, jotta hankintatuella tuettaisiin myös kehittyssä olevan teknologian edistämistavoitteita. Vetyautojen tukisummien tulisi olla samansuuruisia kuin täyssähköautojen, jotta lainsäädäntö kohtelisi sähköistymisen eri teknologioita tasapuolisesti. Useimmissa EU:n vetystrategiaa tukevissa rahoitusmuodoissa ajoneuvohankinnat on suljettu pois tuen piiristä, joten vetyautojen sisällyttäminen hankintatukiin olisi myös tästä syystä perusteltua. Muun muassa Ruotsissa ja Saksassa kuorma-autojen hankintatuet on suunnattu myös vetyautoille.

Kevyimmillään vetyautot olisi mahdollista sisällyttää tuen piiriin muuttamalla lain 4 ja 5 §:n tulkintaa. Lain 4 ja 5 § määrittelee, että tukea voidaan myöntää ajoneuville, jonka ainoa käyttövoima on sähkö. Polttokennoauton käyttövoimaksi voitaisiin tulkita sähkö, vaikka sen primäärienergianlähteenä olisi-kin vety, josta tuotetaan polttokennolla moottorin tarvitsema sähkö. Vetykäyttöisissä autoissa on tyypillisesti myös keskikokoinen ajovoima-akku, joten ne täyttävät sähköauton kriteerit myös tältä osin.

2) Hankintatuen laajentaminen hybridikuorma-autoihin

Yli 6 tonnin kuorma-autojen kokoluokassa hankintatuki on perusteltua kohdistaa myös ladattaviin hybridikuorma-autoihin. Sähkökuorma-autojen saatavuus on vielä lähivuosina rajoitettua ja niukan akkuvalmistuskapasiteetin takia mahdollisuus tuottaa raskaimpia ajoneuvoyhdistelmiä sähkövetoisena on rajallinen. Hybridikuorma-auton akku on huomattavasti täyssähköisen kuorma-auton akkua pienempi, mutta akkukapasiteetti mahdollistaa noin puolen tunnin latauksella 40–60 kilometrin sähköisen toimintamatkan. Lyhyelläkin toimintamatkalla on suuri merkitys energiatehokkuuteen erityisesti taajamien jakelu- ja keräilykuljetuksissa. Ladattava hybridikuorma-auto sopii erityisesti sellaisiin ajotehtäviin, jossa autoa käytetään pääosin taajamassa lyhyillä ajomatkoilla, mutta autolla on satunnaisesti tarvetta ajaa myös pitkiä matkoja. Kuljetusyrietykset voivat tehdä täyssähköautoa helpommin hankintapäätöksen ladattavasta hybridiautosta, sillä täyssähköisen kuorma-auton hankinnassa on rajallisten latausmahdollisuuksien takia oltava jo ennalta tarkkaan tiedossa, millaisilla reiteillä autoa tullaan käyttämään. Koska hybridikuorma-auto pystyy ottamaan talteen jarrutusenergiaa, se on selvästi perinteistä dieselkalustoa energiatehokkaampi suhteellisen pienestä akkukapasiteetistaan huolimatta. Kuten henkilöautokannassakin, myös kuorma-autokannassa hybriditeknologia rakentaa siltaa siirtymälle polttomoottorista ladattaviin ajoneuvoihin. Lyhyellä aikavälillä hybriditeknologia on yksi kustannustehokkaimmista päästövähennysteknologioista myös raskaalla kalustolla¹.

Ladattavan hybridikuorma-auton hankintahinta ovat lähes kaksinkertainen perinteiseen dieselautoon nähden. Hinta on kuitenkin edullisempi kuin täyssähköautoilla. Esitämme, että ladattavien hybridikuorma-autojen tukisummaksi asetettaisiin puolet täyssähköisten kuorma-autojen tukisummasta (6 000–25 000 euroa painoluokasta riippuen). Ladattavilta hybridikuorma-autoilta tulisi edellyttää

¹ Wolff, S. & Fries, M. & Lienkamp, M. 2020. Technoecological analysis of energy carriers for long-haul transportation. *Journal of Industrial Ecology* 2020;24:165–177
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/jiec.12937>

lisäksi vähintään 80 kWh:n akkukapasiteettia, jotta sähköllä ajon osuus parantaisi merkittävästi energiatehokkuutta.

3) Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärän nostaminen

Nykyinen hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Koska sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keskiuuret tai sitä suuremmat yritykset, ja koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankineilla yrityksillä on matalampi kynnys investointeihin, olisi perusteltua nostaa rajaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan.

4) Hakuprosessin yksinkertaistaminen

Lain mukaisesti 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 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 prosessi muutettaisiin siten, että hakija voi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskeva tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä sujuvoittaisi merkittävästi auton hankintaprosessia. Vastaavaa menettelyä sovelletaan esimerkiksi työpaikkojen latausinfrauksessa, jossa hankinnan voi käynnistää heti kun hakemus on jätetty.

5) Pakettiautojen kantavuusvaatimus

Kantavuusrajana yli 2,5 tonnin pakettiautoilla on 680 kilogrammaa, joka on sama raja, jota on käytetty pakettiautojen oikeutuksessa alennettuun autoveroon. Kantavuusrajan asettaminen on perusteltua, jotta alennetun autoveron piiriin ei hakeutuisi alemman verokannan houkuttelemana henkilöautokorisia autoja pakettiautoksi yksittäishyväksytyinä. Tämä kantavuusraja on asetettu aikana, jolloin autot olivat yksinomaan polttomoottoriautoja. Koska sähköpakettiautoissa on verrattain kookas akku, akun paino vähentää merkittävästi hyötykuormaa. Pakettiautomallistoon on lähivuosina 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 ja isoon tavaratilaan, sillä monissa kuljetustarpeissa keskikuorma on pieni. Esitämme, että kantavuusraja alennettaisiin 620 kilogrammaan, jotta myös hieman pienemmän kantamat mallit mahtuisivat tuen piiriin. Alemman kantavuusrajan alle mahtuu joitakin henkilöautomaisia automalleja. On kuitenkin epätodennäköistä, että sähkökäyttöisiä henkilöautoja lähdetäisiin yleisesti muuntamaan pakettiautoksi, vaan kyse olisi todennäköisesti yksittäistapauksista.

6) Tuen laajentaminen pienoislinja-autoihin

Esitämme lisäksi, että paketti- ja kuorma-autoja koskeva tuki laajennettaisiin M2-luokan linja-autojen hankintaan. Tukisummat olisivat samat kuin kevyiden kuorma-autojen luokassa. Sähköautojen kysyntä on kasvussa myös pienoislinja-autokannassa, mutta autojen hankintahinta ja varikkojen latausinfraan 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.

7) Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen budjetti

Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatuella budjetoitiin alun perin yhteensä 1,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella yhteensä 2 miljoonaa euroa rahoitusta vuodelle 2022. Lisäksi sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatuella on budjetoitu varautumisen ministerityöryhmän päätöksen mukaisesti yhteensä 4,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella yhteensä 4 miljoonaa euroa lisärahoitusta vuosille 2022–2023. Eduskunta on hyväksynyt nämä määrärahopäätökset vuoden 2022 osalta osana toista lisätalousarviota 28.6.2022. Vuoden 2023 rahoituksesta päätetään ensi vuoden budjetin yhteydessä.

Arviomme mukaan esitetty budjetti on kuorma-autoille todennäköisesti riittävä koko tukikauden ajalle. Pakettiautoilla tuen menekin ennakoidaan kasvavan huomattavasti lähivuosien aikana ja tukimääräraha saattaa loppua vuoden 2023 aikana. Alibudjetointi aiheuttaisi sähköpakettiautojen kysynnässä markkinahäiriötä, kun osa yrityksistä jäisi odottamaan mahdollista tuen jatkusrahoitusta. Pahimmillaan alibudjetointi hidastaisi autokannan käyttövoimamurrosta siirtämällä hankintoja eteenpäin. Onkin erittäin tärkeää, että hankintatukien menekkiä seurataan tarkasti ja että valtioneuvosto varautuu määrärahan loppumiseen mahdollisella lisätalousarvioesityksellä.

Myös henkilöautojen hankintatuen jatkamiseen on 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, hankintatuella on edelleen suuri tarve, sillä hintaero keskimääräisen uuden bensiinauton ja täyssähköauton välillä on vielä noin 20 000 euroa. Käyttövoimamurroksen alkuvuosiin suunnatun hankintatuen vaikutus sähköautojen määrään kannassa on merkittävä, kuten Norjan ja Ruotsin autokannan kehitys osoittaa. Jos hankintatuki päättyisi jo kuluvana vuonna määrärahan loppumiseen, sähköautojen kysyntään tulisi markkinahäiriö, joka jarruttaisi sähköautojen kysyntää.

EU:n Suomelle osoittamien elpymis- ja palautumistukivälineen avustusten pienentyessä aiemmin suunniteltuihin määrärahoihin on ollut välttämätöntä tehdä leikkauksia. Liikennesektorin vihreän siirtymän kannalta hankintatukimäärärahojen leikkaaminen on kuitenkin lyhytnäköistä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan periaatepäätösten toteuttaminen ei saa riippua yksinomaan elpymisvälineen mahdollistamasta rahoituksesta.

Jotta autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa, esitämme myös täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen jatkamista. Koska henkilöautoille varattavan hankintatuen budjetointi on haastavaa, tuki voitaisiin jatkossa rahoittaa vastaavan tapaisella bonus-malus-järjestelmällä kuin Ruotsissa. Tässä ns. kannusteveromallissa hankintatuki rahoitettaisiin vuosittaisesta ajoneuvoverosta kerättävillä tuiloilla.

Edellisen tukikauden täyssähköautojen hankintatuen rekisteröinnin aikarajan siirto oli tärkeä muutos

Koronapandemian aikaan alkanut komponenttipula on jarruttanut uusien autojen tuotantoa keväästä 2021 alkaen ja uusien autojen toimitusajat ovat venyneet poikkeuksellisen pitkiksi. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on syventänyt komponenttipulaa ja laajentanut sitä myös moniin autoteollisuudelle tärkeisiin alihankintaketjuihin. Toimitusviiveet koskevat kaikkia uusia autoja, mutta pisimpiä tuotannon viiveet ovat täyssähköautoilla, joissa on enemmän puolijohdekomponentteja kuin perinteisissä polttomootoriautoissa. Komponenttipulan ennakoidaan vähitellen helpottavan vuoden 2023 aikana ja autojen tuotantoaikataulujen on arvioitu normalisoituvan vuoteen 2024 mennessä.

Vuoden 2021 lopussa päättyneen aiemman täyssähköisten henkilöautojen hankintatukikauden aikana tehtiin varaus noin 8 800 täyssähköauton hankintatuesta. Autoista on rekisteröimättä noin 700. Vuosien 2018–2021 hankintatukikauden autot olisi aiempaa hankintatukea koskeneen jo kumotun lain mukaisesti ollut ensirekisteröitävä vuoden 2022 loppuun mennessä.

Poikkeuksellisen tuotantotilanteen takia osa aiemman tukikauden autoista ei ehdi tuotantoon siten, että ne olisi ehditty rekisteröimään vuoden 2022 aikana. Hallituksen esitys ottaa tämän huomioon ja esittää jatkoa viime tukikauden autojen rekisteröinnille. Tämä on tärkeä lisäaika, sillä ilman aikarajan muutosta 300–400 autoa olisi jäänyt globaalien toimitusketjujen viiveiden ja tuotantoviiveiden takia ilman niille varattua hankintatukea.

Kunnioittavasti

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuoajat ja -teollisuus ry