



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

21.5.2024

Asia: HE 46/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia. Hallituksen esityksen taustalla ovat EU:n valtiontukisääntelyn muutokset. Valtiontukisääntelyä koskevaa de minimis -asetusta on uudistettu siten, että jatkossa hankintatukea on mahdollista kohdistaa myös tieliikenteen tavarakuljetuksiin käytettävien kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaan. Lisäksi hallituksen esityksessä ehdotetaan henkilöautojen muuntotukien palauttamista.

Kaasukuorma-autojen hankintatuen rajoitusten poistaminen on tärkeä uudistus, joka tulisi saattaa voimaan mahdollisimman pikaisesti

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan on voinut vuoden 2021 alusta saada hankintatukea, joka kattaa osan kaasukuorma-auton ja vastaavankokoisen dieselkuorma-auton välisestä hintaerosta. Tuki laajeni sähkökäyttöisiin kuorma-autoihin ja pakettiautoihin vuoden 2022 alussa ja vetäytyi käyttöisiin paketti- ja kuorma-autoihin vuoden 2024 alussa.

Kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on yksi tärkeimmistä lähitulevaisuuden tavaraliikenteen päästöjen vähentämiskeinoista. Suurin osa kuljetusyrityksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen, sillä tuki rajautuu tällä hetkellä de minimis -asetuksessa olleen rajauksen takia vain sellaisiin kuorma-autoihin, joita ei käytetä tieliikenteen tavarakuljetuksiin. Tämä rajausta poistui uudistetusta de minimis -asetuksesta joulukuussa 2023. On tärkeää, että hankintatukilaki päivitetään siten, että tukea voi hakea kaasukuorma-auton hankintaan riippumatta siitä, millaiseen kuljetustehtävään autoa käytetään. Päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisen ja kuorma-autokannan käyttövoimamurroksen nopeuttamisen kannalta on tärkeää, että kaasukuorma-autojen hankintatuen kuljetustehtäväkohtaiset rajoitukset voidaan hallituksen esityksen mukaisesti poistaa. Biokaasun liikennekäytön kasvu vähentää myös dieselpolttonesteen hintapaineita vähentämällä tarvetta täyttää jakeluvelvoitetta hinnaltaan kalliilla uusiutuvalla dieselillä.

Kaasukuorma-autojen hankintaan on tullut tukikauden katkeamisen takia markkinahäiriö, joten olisi erittäin tärkeää saattaa lakimuutos voimaan mahdollisimman pikaisesti. Tukiehtojen takia

kuljetusyritykset eivät voi tehdä kaasukuorma-autoa koskevaa tilausta ennen kuin tukea on haettu ja hakemukseen on saatu ehdollinen päätös. Näin ollen kuljetusyritykset eivät ole alkuvuoden aikana voineet tavanomaiseen tapaan tehdä kaasukuorma-autoja koskevia hankintapäätöksiä. Vaikka tiedossa on ollut, että kaasukuorma-autojen tuki jatkuisi myöhemmin hankintatukilakiin valmisteilla olevan muutoksen edetessä, käytännössä kaasukuorma-autojen markkina on pysähtynyt tukikriteerien muutokseen alkuvuoden aikana.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakuaikaa tulisi jatkaa

Hankintatuet ovat lisänneet huomattavasti sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää. Kaasukuorma-autojen rekisteröintien määrä on tuen vaikutuksesta kasvanut lähes 100 kuorma-auton vuosittaiseen määrään. Sähkökuorma-autojen rekisteröintimäärä on kasvanut vuosina 2022–2023 moninkertaiseksi. Sähköpakettiautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut vuoden 2021 noin 3 prosentista vuonna 2022 noin 6 prosenttiin ja vuonna 2023 noin 14 prosenttiin. Osuuksien kasvu on erittäin merkittävä ottaen huomioon viime vuosien poikkeuksellisen haastavan investointiympäristön ja talouden haasteet.

Kaasu-, sähkö- ja vetikäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi on päättymässä tämän vuoden lopussa, sillä lain mukaan hakemukset tulee jättää viimeistään 31.12.2024. Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Hankintatukien hakuaika päättyy kuitenkin lain soveltamisalaa koskevaan pykälän mukaisesti jo 31.12.2024. Esitämme, että käsiteltävänä olevan lakimuutoksen yhteydessä hankintatuen hakuaikaa pidennetään siten, että tukea voisi hakea 31.12.2027 asti. Jo edellisen hankintatukia koskevan lakimuutoksen yhteydessä viime syksynä monet lausunnon antaneista esittivät hakuajan pidentämistä.

Tuen hakuajan pidentäminen on perusteltua erityisesti seuraavista syistä:

- Vireillä oleva lakimuutos, joka palauttaisi hankintatuen kaikille kaasukuorma-autoille, voisi astua voimaan lain käsittelyn vaatiman ajan takia vasta kesällä, jolloin kaasukuorma-autojen tukihakemusten hakuaika jäisi tältä vuodelta vain kuuden kuukauden mittaiseksi ja niiden hankinta vähenisi.
- Hakuajan pidentäminen mahdollistaisi hakemusten jättämisen joustavasti lain voimassaolon aikana määrärahatilanteen mukaisesti ja varmistaisi, että tuelle myönnetty määräraha saataisiin sille varattuun käyttöön. Kuorma-autojen hankintatuella on vuosille 2022–2024 varattu yhteensä noin 6 miljoonan euron määräraha. Pakettiautoille varattu tukibudjetti on samansuuruinen. Tavara-autojen markkinatilanne on tällä hetkellä vaikea, sillä taantuman takia kuljetusten kysyntä on vähentynyt ja yritysten investointimahdollisuudet ovat normaalia heikommalla. Poikkeuksellisen heikon markkinatilanteen takia paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella varattua määrärahaa ei ehditä kuluvaan vuoteen aikana kokonaan käyttä. Tähän vaikuttaa myös kaasukuorma-autojen tuen katkeaminen vuoden vaihteessa. Kuorma-autojen kolmivuotisesta tukibudjetista on tällä hetkellä varattu noin 65 prosenttia ja pakettiautojen tuesta noin 50 prosenttia. Traficomien arvion mukaan kuorma-autoille varattua määrärahaa olisi vuoden lopussa jäljellä noin 1,0 miljoonaa euroa ja pakettiautoille varattua tukimäärärahaa noin 2,2 miljoonaa euroa. Näin ollen merkittävä osa määrärahasta

jäisi käyttämättä hakuaikaa koskevan rajauksen takia, vaikka laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti.

- Vedyn liikennekäytön edistämisen kannalta on tärkeää, että tukikausi ei jäisi vain vuoden mittaiseksi, sillä jakeluasemat eivät vielä ole käytössä ja kalustoinvestoinnit ajoittuvat enimmäkseen tuleville vuosille. Vielä toistaiseksi autokannassa ei ole vetykäyttöisiä paketti- tai kuorma-autoja, mutta useilla valmistajilla on jo tuotannossa vetyajoneuvoja. Ensimmäisten liikennekäyttöön tarkoitetun vedyn jakeluasemien arvioidaan avautuvan lähivuosina. Vaikka vedyn odotetaan yleistyvän kuorma-autoliikenteen polttoaineena pääosin vasta ensi vuosikymmenellä, vedyn liikennekäytöstä on Suomen olosuhteissa tärkeää kerätä kokemuksia mahdollisimman aikaisin. Mikäli tuen haku aika päättyisi jo vuoden lopussa, hakemuksia vetyautoista ei ehdittäisi pahimmassa tapauksessa jättää lainkaan.
- Hankintatukien merkitys käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa on ratkaisevan tärkeä. Kaasu- ja sähkökäyttöisten tavara-autojen prosentuaalinen kasvu on ollut nopeaa, mutta niiden määrä kannassa on vielä pieni. Vaikka hankintatuen budjetista päätetään jatkossakin vuosittain, näkymä kannusteen hakuajan jatkamisesta ja pitkäaikaisesta kannusteesta parantaisi merkittävästi yritysten investointivarmuutta. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit tyypillisesti useille vuosille. Kuljetusyritykset joutuvat ensimmäisten sähköautojen hankinnan yhteydessä investoimaan hankintahinnaltaan kalliiden ajoneuvojen lisäksi myös varikolatausjärjestelmiin. Hakuajan jatkaminen antaisi yrityksille mahdollisuuksia sovittaa hankinnat kalustokiertoon ja jaksottaa investoinnit pidemmälle ajanjaksolle, mikäli kannusteelle voitaisiin myös tulevina vuosina osoittaa määrärahaa.
- Hakuaikaa on perusteltua pidentää jo tässä lakimuutoksessa, jotta hankintatukilainsäädäntöä ei olisi tarvetta avata jälleen uudelleen syksyllä yksinomaan hakuaikaa koskevan rajauksen takia. Hakuajan jatkaminen ei sido hallitusta lisämäärärahan myöntämiseen, sillä lain mukaan hankintatuen myöntämisen edellytyksenä on, että valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Muuntotuki ei ole tehokas päästövähennystoimi

Suomen autokanta vanhennee tällä hetkellä ennätyksellisen nopeasti. Viime vuosina autokannan keski-ikä on kasvanut vuosittain noin 0,3 vuodella. Henkilöautokannan keski-ikä kasvoi viime vuonna jo 13,2 vuoteen ja keskimääräinen romutusikä 22,5 vuoteen. Autokannan keski-ikä kasvun pysäyttämisen, liikenneturvallisuuden parantamisen ja lähipäästöjen vähentämisen näkökulmasta taloudelliset kannusteet on kustannustehokkainta suunnata autokannan uudistamiseen.

Emme kannata autojen etanoli- ja kaasukonversioiden taloudellista tukea, sillä käyttövoimamuunnokset eivät vähennä liikenteen hiilidioksidipäästöjä. E85-polttoaineen kysynnän kasvu ei lisäisi liikenteeseen jaellun etanolin määrää, sillä jaeltu korkeaseosetanolin kasvava kysyntä vähentäisi etanolin sekoitustarvetta E5- ja E10-laatuksiin bensiineihin.

Konversioiden riskinä on lisäksi ajoneuvojen säänneltyjen päästöjen kasvu, sillä ajoneuvo on tyyppi- hyväksytty vain sille soveltuvalle standardipolttoaineelle. Nykyinen katsastuksessa käytettävä päästömittaus on yleispiirteinen eikä sen avulla voida tunnistaa Euro 5 ja Euro 6 -lainsäädännön mukaisen päästörajojen täyttymistä tai pakokaasupäästöjen kasvua. Katsastuksen mittaus soveltuukin lähinnä vikaantuneiden autojen havaitsemiseen. E85-polttoaineen on havaittu lisäävän muun muassa etaani- ja asetaldehidipäästöjen määrää pakokaasuissa.

Käyttövoimamuunnoksista aiheutuu myös kuluttajariitariskejä, sillä käyttövoimamuunnoksessa ajoneuvoon tehdään peruuttamattomia muutoksia, joista aiheutuvat korvausvastuut eivät ole yksiselitteisiä. Auton polttoainejärjestelmään tehtävät muutostyöt vaikuttavat auton takuuseen ja myyjän virhevastuuseen. Ajoneuvon alkuperäinen valmistaja tai auton jälleenmyyjä eivät voi taata auton päästöjen lainmukaisuutta tai moottorin tai auton polttoaineen syöttöjärjestelmän asianmukaista toimintaa, mikäli autoon on tehty käyttövoimamuutos. Käyttövoimamuutokset vaikuttavat auton tekniseen toimivuuteen, sillä muutossarjan laitteilla muutetaan ja ohitetaan auton eri tunnistimien lähettämiä tietoja. Autovalmistajan vastuu ja takuu polttoaineen syöttöjärjestelmästä ja moottorin toiminnasta päättyvät, mikäli autoon tehdään käyttövoimakonversio.

Valmistajan automallille suunnittelema huolto-ohjelma on suunniteltu autolle sen alkuperäisten ominaisuuksien mukaisena. Käyttövoimamuutos voi vaikuttaa tarpeellisen huoltovälin pituuteen tai esimerkiksi autoon soveltuviin moottoriöljyihin. Lisäksi käyttövoimamuutos vaikuttaa muun muassa auton moottorin, komponenttien ja pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteiden kestoikään. Konversiosarjan valmistajan, myyjän tai asentajan tulisi tuntea tarkasti muutoksen vaikutukset kyseiseen auto- ja moottorimalliin.

VTT:n Traficomille 5/2022 tekemän etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalia koskevan selvityksen mukaan konversiosarjojen laatu vaihtelee merkittävästi. Laadunvaihtelu johtuu muun muassa konversiosarjamarkkinoiden laajuudesta ja monimuotoisuudesta. Lisäksi selvityksessä tunnistettiin useita riskejä, jotka liittyivät esimerkiksi autojen lähipäästöjen kasvuun, kestoikään ja käytöturvallisuuteen.

Ladattavissa hybridiautoissa on tyypillistä, että polttomoottori on käynnissä tavanomaista bensiini-autoa vähemmän ja harvemmin. Tämän seurauksena moottori ei lämpene yhtä usein sen oikeaan käyttölämpötilaan. Onkin suositeltavaa käyttää ladattavan hybridiauton polttomoottoria toisinaan sen aikaa, että sen lämpötila nousee oikeaan käyttölämpötilaan. Mikäli ladattavalla hybridiautolla pyritään ajamaan jatkuvasti yksinomaan sähköllä, tämä voi toisinaan aiheuttaa polttoaineen ja veden kertymistä moottoriöljyn sekaan. Mikäli tällaisessa käyttöprofiilissa autolle tehdään konversio korkeaseosetanolille, se voi pahentaa ongelmaa selvästi. Veden ja polttoaineen kertyminen voiteluöljyn sekaan voi johtaa vakavimmissa tapauksissa moottorivaurioon. Myös tässä tilanteessa vastuu vaurioista on konversion teettäjällä ja konversiosarjan tekijällä.

Uusi ajoneuvolaki säätelee aiempaa tarkemmin ajoneuvojen ns. päästömanipulaatioita. Lainsäädännön tavoitteena on vähentää autojen moottoriohjelmistojen ja pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteiden muutoksia, sillä näillä on suuri vaikutus ilman laatua heikentävien pakokaasupäästöjen määrään. Etanolimuutoksen osalta lainsäädännössä on tältä osin porsaanreikä, sillä käytännössä muutokset lisäävät haitallisia pakokaasupäästöjä, mutta todellista vaikutusten arviointia tai dokumentaatiota käyttövoimamuutoksen vaikutuksesta päästöihin ei nykyllä lainsäädännössä edellytetä.

Muuntotuille varattu määräraha tulisi suunnata paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen

Muuntotuen merkitys etanolikonversioiden toteutukselle on pieni, sillä etanolikonversion hinta on edullinen. Kaasuautojen konversioita puolestaan on tehty vain vähän, sillä konversioiden kokonaiskustannus on huomattavan suuri. Traficomin julkaisemien tilastojen perusteella konversiotukia haettiin vuoden 2022 aikana yhteensä noin 1 240 etanolikonversion ja 164 kaasukonversion toteuttamiseen. Määrärahaa käytettiin yhteensä 412 000 euroa.

Hallituksen esityksen perusteella konversiotukiin on tarkoitus suunnata täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen ja muuntotuen budjetista vuonna 2022 käyttämättä jääneet varat, yhteensä noin

2,4 miljoonaa euroa. Määrärahaa jäi käyttämättä tuen hakuajan päätyttyä vuoden 2022 lopussa. Lisäksi määrärahaa on jäänyt käyttämättä sen takia, että osa sähköautojen hankintatukihakemuksista on peruuntunut.

Muuntotuille esitetty 2,4 miljoonan euron budjetti on esityksessä suhteettoman suuri konversioiden kysyntään nähden. Muuntotukien vuoden 2022 kysyntään nähden esitetty määräraha on noin kuu-sinkertainen. Esitämme, että konversiotuille esitetty täyssähköisten henkilöautojen hankintatuesta säästynyt määräraha siirrettäisiin kaasu-, sähkö- ja vetikäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin, sillä raskaan kaluston käyttövoimamurros on vasta alussa ja hyötyajoneuvojen luokassa suuri tarve pitkäaikaisille hankintatuille.

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija, Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto