



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Liikenne- ja viestintäministeriö
Lausuntopalvelu

8.8.2023

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella on suuri tarve

Vuoden 2022 alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuella on vallitsevassa markkinatilanteessa 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 hankintatuet ovat vauhdittaneet selvästi sähkö- ja kaasuautojen kysyntää paketti- ja kuorma-automarkkinassa.

Hallituksen esityksen taustalla ovat EU:n valtioneuvoston päätösten muutokset. Valtioneuvoston päätöksiä 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.

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 ohjattu lakiesityksessä de minimis -asetuksen perusteella vain sellaisille ajoneuvoille, joita käytetään muuhun kuin suoraan 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, sillä nykyinen de minimis -asetus ei salli tukea ajoneuvohankintoihin muutamia erityistapauksia lukuun ottamatta. De minimis -asetusta ollaan parhaillaan uusimassa siten, että jatkossa sen kautta voitaisiin jatkossa ohjata väljemmin myös ajoneuvoille suunnattuja tukia. On olennaisen tärkeää, että tukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaikille kaasukuorma-autoille, joten hankintatukilain muotoilua tulisi tältä osin vielä tarkastella uudelleen, kun uusi de minimis -asetus on loppuvuoden aikana hyväksytty. Kaasukuorma-autojen hankintatuella on vahva poliittinen tuki, ja myös uudessa hallitusohjelmassa biokaasu ja synteettinen metaani on nostettu esiin kuorma-autoliikenteen polttoainevaihtoehtona, joten kaasukuorma-

autojen tuen jatkamiselle on vahvat perusteet. Ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikennesektorilla ole mahdollista nostaa jakeluvuorotilainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Esitämme lausunnossamme muutamia muutoksia lakiluonnokseen. 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

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.

Aiemmin EU:n valtiotukisäätelyssä tuen määrä oli yleisesti rajattu 40 prosenttiin vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian välisestä hintaerosta. Tuemme ministeriön esitystä siitä, että tuki-intensiteetti nostettaisiin valtiotukisäätelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetikäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskisuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä. Tuki-intensiteetin nosto on perusteltua, sillä erityisesti leasingpakettiautoilla 40 prosentin raja on usein leikannut sähköautojen tukisummaa.

Tuen enimmäismäärät riippuvat lisäksi ajoneuvon koosta ja hankintatukilaissa määritellyistä maksimimääristä. Esitämme, että sähkökuorma-autojen hankintatuen euromääräisiä tukisummaa nostettaisiin inflaatiokerhityksen takia 20 prosentilla. Tukisummat ovat tuntuvia, mutta koska hintaero dieselkalustoon nähden on vielä suuri, tukisummat jäisivät edelleen maltillisiksi valtiotukisäätelyn sallimaan tuki-intensiteettiin 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.

Tukien maltillinen nosto ei vaikuttaisi merkittävästi budjettitarpeeseen, mutta lisäisi sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää.

2) Vetykäyttöisen ajoneuvojen määrittely

Hallituksen esityksessä tuki on esitetty laajennettavan myös vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille, mikä laajentaisi valikoimassa olevia vähäpäästöisiä teknologiavaihtoehtoja. Muutos on erittäin tärkeä täydennys, joka tekee hankintatuesta aiempaa teknologianeutraalimman ja tukee vedyn tieliikennekäyttöä. Ensimmäiset vedyn julkiset jakeluasemat saadaan näillä näkymin käyttöön ensi vuonna, ja on erittäin tärkeää, että vielä toistaiseksi kalliit vetykäyttöiset ajoneuvot sisältyvät olemassa oleviin hankintatukiin.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskevaa pykälää on ehdotettu muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää, jos hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety taikka pääasiallinen käyttövoimana on kaasu. Lisäyksellä edellytettäisiin, että tuettavan vetykäyttöisen ajoneuvon ainoana käyttövoimana olisi vety. Tässä yhteydessä on huomattava, että vetykäyttöisen ajoneuvojen toisena käyttövoimana on tyypillisesti sähkö ja vetykäyttöisissä autoissa on tyypillisesti myös ajovoima-akku. Lain muotoilussa olisi varmistettava, että myös vety- ja sähkökäyttöiset ajoneuvot olisivat tukikelpoisia. Esitämme, että muotoilu tarkistettaisiin muotoon ”hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö ja/tai vety taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu”.

2) Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärän nostaminen

Nykyinen hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasutai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Koska sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keskisuuret tai sitä suuremmat yritykset, ja koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnyksen sähkö- tai kaasuautoinvestointeihin, rajaa olisi perusteltua nostaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen ajoneuvon hankintaan kalenterivuoden aikana.

3) 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.

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 kuluja 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 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.

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 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.

5) Hankintatuen voimassaolo

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. Esitämme, että lain voimassaoloa jatkettaisiin lakimuutoksen yhteydessä vuoden 2028 loppuun asti. Pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta vielä selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit useimmiten tuleville vuosille. Pitkäaikainen hankintatuki ja näkymät vuosien 2025–2028 investointijaksolle avaisivat yrityksissä uusia mahdollisuuksia tehdä kalustohankintoja autokiertoon ja investointimahdollisuuksiin sovittaen. Vaikka hankintatuen budjetista päätettäisiin jatkossakin vuosittain, pitkäaikainen tuki parantaisi merkittävästi investointivarmuutta, sillä lainsäädännön taitepisteissä lakimuutoksen valmisteluun ja käsittelyaikatauluun liittyy aina epävarmuuksia.

Myös henkilöautojen hankintatuen jatkamiseen on suuri tarve

Vaikka täyssähköautojen osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä on viime vuosina ollut kasvussa, hankintatuella on edelleen suuri tarve, sillä hintaero keskimääräisen uuden bensiiniauton ja täyssähköauton välillä on edelleen noin 20 000 euroa. Autokannan sähköistyminen on kuluvan vuoden aikana hidastunut, sillä viime vuonna sähköautojen kysyntä kasvoi nopeasti bensiinin ja dieselin hinnan poikkeuksellisen kasvun takia. Sähkön hinnan nousu on vähentänyt selvästi täyssähköautojen kysyntää viime elokuusta alkaen ja sähköautojen osuuden ensirekisteröinneistä ennakoidaan kääntyvän tänä vuonna laskuun.

Jotta autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa, esitämme myös täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen jatkamista ja hankintatuen avaamista myös vetykäyttöisille henkilöautoille. Kesäkuussa julkaistun hankintatuen vaikutusten arviointia koskevan tutkimuksen¹ 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 perusteella hankintatuen arvioidaan antaneen lopullisen sysäyksen täyssähköauton hankintapäätökselle kotitalouksissa. Hankintatuen päästövähennyskustannukseksi arvioitiin noin 136 euroa hiilidiok-

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

siditonna kohti, mikä alittaa selvästi esimerkiksi uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen päästövähennyskustannukset. Koska henkilöautojen hankintatuen hakuprosessit ja rajaukset ovat erilaisia kuin pääosin yritysten hankkimille paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen, täyssähköisten ja vetykäyttöisten henkilöautojen hankintatuella olisi perusteltua laatia erillinen lainsäädäntö.

Kunnioitavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto