



8.10.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 4.10.2021, VN/13219/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta sekä muuntotuesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikon esityksestä. Esityksessä ehdotetaan tukia vuosille 2022-2025 sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja niiden muuntamiseen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Esitys liittyy vuoden 2022 täydentävään talousarvioon.

Laki tulisi voimaan 1.1.2022.

Valtiovarainministeriön lausunto

Valtion talousarvioissa vuosille 2018-2021 on osoitettu vuosittain 6 milj. euroa henkilöautojen hankinta- ja konversiotukiin. Hankintatuen menekki on ollut heikohkoa vuosina 2018-2020. Kuluvan vuoden osalta tukea on myönnetty syyskuun 13. päivä mennessä jo n. 5 milj. euroa. Tukimomentille on vuoden 2021 neljännessä lisätalousarviossa esitetty siirtyvien määrärahojen uudelleenbudjetointia n. 7 milj. eurolla. Lisäksi eduskunnalle on annettu muutosesitys laiksi sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuttamisen tuesta annetun lain 14 §:n muuttamisesta, jossa esitetään henkilöautojen hankintatukiajan pidentämistä kuukaudella, vuoden 2021 loppuun.

Nyt lausunnoilla olevalla lakiesityksellä hankintatukia ajoneuvoille jatkettaisiin edelleen aina vuoteen 2025 saakka. Esitys liittyy fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanoon, mutta on ongelmallinen, sillä lakiesitykselle ei ole rahoitusta vuosille 2024 ja 2025, sillä toukokuun 2021 julkisen talouden suunnitelmassa sähköautojen hankintatuille ei varattu määrärahoja vuosille 2022 – 2025. Valtiovarainministeriö pyytää tästä johtuen muuttamaan pykälien 1, 3, 5 ja 6 osalta tukiajan päättymisvuodet vuodeksi 2023, sillä osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa on mahdollista vielä vuonna 2023 tukea henkilöautoja ja raskaan liikenteen ajoneuvoja ja konversiotukea. Sen sijaan pakettiautojen (§ 4) osalta rahoituksesta on päätös vain vuotta 2022 koskien ja tämä tulee muuttaa pykälään.

Lisäksi edellä mainittuihin pykäliin tulisi ensimmäiselle momentille lisätä seuraava teksti:

Tukea voidaan myöntää valtion talousarvioon siihen tarkoitukseen otetun määrärahan rajoissa.

Mikäli kävisi niin, että julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2023-2026 tehtäisiin uusia määrärahapäätöksiä näiden tukien osalta, olisi ministeriön vastuulla esittää vastaavat muutokset edellä mainittuihin pykäliin.

Lisäksi valtiovarainministeriö kommentoi esityksen taloudellisia vaikutuksia, kustannustehokkuutta sekä vaikuttavuutta seuraavasti:

Perusteluissa taloudelliset vaikutukset ovat keskeneräiset ja osiota tulisi täydentää vuoden 2022 talousarvioesityksen mukaiseksi. Pääministeri Marinin eduskunnalle antamassa vuoden 2022 talousarvioehdotuksessa on seuraavat määrärahat hankintatukiin liittyen:

*2,5 milj. euroa hankinta- ja konversiotukeen (RRF pilari3) osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa
1,5 milj. euron määräraha sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukeen sekä
2 milj. euron määräraha sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen
1 milj. euroa hallinnollisiin kustannuksiin liikenne- ja viestintävirastolle fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteisiin*

Lisäksi vuoden 2023 osalta tulisi todeta, että määrärahaa on haettu toiset 2,5 milj. euroa hankinta- ja konversiotukeen (RRF pilari3) osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa saman sisältöisesti kuin vuonna 2022. Suomen hake muksen mukaisesti tukea on tarkoitus osoittaa raskaan liikenteen ajoneuvoihin sekä henkilöautoihin, niin hankintatukena kuin konversiona.

Valtiovarainministeriö haluaa muistuttaa, että komission ehdotus neuvoston implementointipäätökseksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman osalta {SWD(2021) 284 final} edellyttää toimenpiteen välitavoitteiden ja tavoitteiden saavuttamista, jotta Suomi saa maksatuksia komissiolta. Tavoitteiden saavuttamista tullaan seuraamaan kansallisesti ja Euroopan komissiossa. Hankinta- ja konversiotukien (henkilö ja kuorma-autot) osalta tulisi ensisijaisesti käyttää elpymisvälineen rahoitusta, eli vuonna 2022 2,5 milj. euroa sekä vuonna 2023 2,5 milj. euroa. Vaikka EU:n elpymisvälineen osalta kansallinen valmistelu tavoitteiden saavuttamisen ja seurannan osalta on kesken, valtiovarainministeriö pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii, että hallinnonalan seuranta EU:n elpymis- ja palautumisvälineestä myönnettyistä tuista on selkeä ja erotettavissa kansallisista tuista.

Perustelumuistiossa vaikutusarvioinnit pyrkivät esittämään tukien vaikutuksia laajasti, mutta esitystapa on melko sekava ja hajanainen. Vaikutuksia olisi hyvä esittää myös yhteenvedona. Valtiovarainministeriö haluaa edelleen muistuttaa, että täyssähköautojen hankintatuki on päästövähennysten kannalta kustannustehoton vaihtoehto. Fossiilittoman tiekartan mukaan 6 milj. euron vuosittaisella hankintatuella arvioidaan hiilidioksidipäästöjen vähenevän 0,0006 Mt/vuosi, jolloin yhden hiilidioksiditonnin hinnaksi tulee 10 000 euroa. Tätä ei kuitenkaan ole tuotu esiin perustelumuistiossa, kuten ei ole tehty myöskään kuorma-autojen osalta. Sen sijaan pakettiautojen osalta kustannusarvio on esitetty perustelumuistiossa ollen 1 800 – 2 500 euroa/tCO₂. Täyssähköautojen hankintatuen päästövähennysvaikutukset tulisi lisäksi

suhteuttaa liikenteen kokonaispäästöihin muiden toimenpiteiden tapaan. Esimerkiksi päästöoikeuksien huutokaupassa vastaava kustannus oli lokakuussa 2021 n. 62 euroa/tCO₂. Kustannustehokkaampana esimerkkinä taakanjakosektorilta voi mainita taloyhtiöiden jakeluinfrastruktuurin tukemisen, jolla saavutettavan päästövähennyksen on arvioitu maksavan 150 euroa/tCO₂.

Perustelumuistiossa ei ole käsitelty esityksen tulonjakovaikutuksia muuten kuin toteamalla, että 50 000 hintarajan poistaminen hyödyttäisi hyvätuloisia kotitalouksia. Valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota siihen, että myös ehdotetuilla toimenpiteillä on vaikutuksia tulonjakoon.

Esityksen perusteluissa etanoli- ja kaasuautojen muuntotuen kohdalla olisi syytä tuoda selkeämmin ilmi se, että muuntotuilla ei todennäköisesti ole mitään selkeää ilmastovaikutusta edes Suomen tasolla, sillä autoilijan siirtyminen biokaasun tai etanolin käyttöön vastaavasti vähentää jakeluvälvoitteen takia muuten liikenteessä käytettävien biopolttoaineiden määrää.

Tuen tehokkuutta arvioidaan Suomen päästöjen kannalta, joten on oleellista, että tuetut autot jäävät Suomen autokantaan. Ulkomaiset esimerkit kuitenkin osoittavat, ettei näin välttämättä tapahdu. Tätä kysymystä on käsitelty hyvin suppeasti. Lakiesityksessä säädetään, että tuen hakija sitoutuu pitämään auton Suomen liikennerekisterissä vuoden. Vuoden määräaika on kuitenkin varsin lyhyt. Mikäli auto myydään vuoden kuluessa ja se poistuu maasta, on syytä todeta, keneen takaisinperintä kohdistuu.

Lisäksi valtiovarainministeriö haluaa huomauttaa jo tehdyistä, merkittävistä täyssähköautoja koskevista veroperustemuutoksista. Työsuhde-etuuksien muutokset astuivat voimaan vuoden 2021 alusta, jolloin täyssähköautojen vapaan autoedun ja käyttöedun verotusarvoa alennettiin määräaikaaisesti koskien vuosia 2021—2025. Lisäksi samalle ajanjaksolle sähköautojen latausetu vapautettiin verosta. Vuoden 2022 talousarvioesityksen mukaisesti sähköautojen verokohtelu muuttuu siten, että täyssähköautojen autovero poistetaan ja ajoneuvoveron perusveroa korotetaan. Muutoksen on tarkoitus koskea 1.10.2021 ja sen jälkeen ensirekisteröityjä täyssähköautoja ja sen arvioidaan vähentävän CO₂-päästöjä 0,01-0,03 Mt vuonna 2030. Hallinnollisten kustannusten ja muidenkin vaikutusten kannalta on hyvin erikoista, että pyritään ylläpitämään kahta täyssähköautojen tukijärjestelmää samanaikaisesti.

EU-komission Fit for 55-paketissa 14.7.2021 esitetään vuoden 2030 raja-arvon kiristämistä uusille henkilöautoille 55 prosenttiin eli autonvalmistajien on laskettava hiilidioksidipäästöjä 55 % vuoden 2021 tasosta (nykyinen tavoite on 37,5 %). Lisäksi komissio esittää uuden 100 prosentin raja-arvon asettamista henkilöautoille vuonna 2035. Ehdotus raja-arvojen kiristämisestä kasvattaa toteutuessaan sähköautojen markkinaosuutta ja vähentää liikenteen päästöjä entisestään, mikä vähentää tukitoimenpiteiden tarvetta päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Esitys on lähetetty lausunnoille 4.10. ja lausuntoaika päättyy 10.10. Valtiovarainministeriö haluaa muistuttaa liikenne- ja viestintäministeriötä valtioneuvoston 4.2.2016 antamasta periaatepäätöksestä säädösvalmistelun kuulemisohjeesta, joissa todetaan, että säädösehdotuksista pyydettyjen kirjallisten lausuntojen antamiseen varataan aikaa vähintään kuusi viikkoa ja laajoissa hankkeissa vähintään kahdeksan viikkoa. Lausuntoaika on pitempi, jos se kokonaan tai osittain ajoittuu yleiseen lomakauteen. Edellä mainittua lyhyempi lausuntoaika perustellaan lausuntopyynnössä sekä hallituksen esityksessä ja asetuksen tai määräyksen esittelymuistiossa. Perustelut lyhyemmälle lausuntoajalle ovat puutteelliset.

Ennen esityksen tuomista raha-asianvaliokuntaan, pyydetään se katsottavaksi valtiovarainministeriön budjettiosastolle esityksen taloudellisten vaikutusten johdosta.

osastopäällikkö,
budjettipäällikkö

Sami Yläoutinen

budjettineuvos

Kati Jussila

Tiedoksi

LVM: Maria Hyvönen, Pinja Oksanen, Emmi Simonen