

Lausunto

10.10.2021

Asia: VN/13219/2021

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnokseen hallituksen esityksestä, joka koskee vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukea. Lausuntomme koskee uusien autojen hankintatukia, joilla on suuri merkitys autokannan käyttövoimamurroksen nopeuttamisessa. Hankintatuen merkitys on vielä lähivuosina suuri autokannan sähköistymisen nopeuttamisessa niin henkilö-, paketti- kuin kuorma-autokannassakin. Luonnoksessa esitetyt hankintatuet ovatkin tärkeä kannuste käyttövoimamurroksen nopeuttamisessa ja ne tukevat hyvin liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Henkilöautojen hankintatuen tukitaso ja vuoden 2022 budjetti

Vaikka sähköautojen kysyntä kasvaa henkilöautokannassa ripeästi, hankintatuella on perusteltu tarve, sillä hintaero keskimääräisen polttomoottorikäyttöisen auton ja täyssähköauton välillä on vielä noin 20 000 euroa, eli pienen uuden henkilöauton hinnan verran. Lokakuun alusta voimaan astunut täyssähköautojen autoveron poistaminen ei vielä yksinomaisten toimenpiteiden ole riittävä kannuste sähköautojen kysynnän lisäämiseksi. Käyttövoimamurroksen alkuvuosiin suunnatun hankintatuen vaikutus sähköautojen määrään kannassa myöhemmin vuosina on merkittävä, kuten Norjan ja Ruotsin autokannan kehitys osoittaa. Hankintatuen 2 000 euron tukitasoa olisi pyrittävä pikaisesti nostamaan, vaikka nyt esitetty budjettiraami ei vielä annakaan mahdollisuuksia tukitason nostamiseen.

Valtioneuvoston talousarvioesityksessä esitetty 2,5 miljoonan euron vuosibudjetti ei nykyisessä sähköautomarkkinassa ole riittävä määräraha sähköhenkilöautojen hankintatuella. On tärkeää, että henkilöautojen hankintatuen budjettiin voitaisiin osoittaa hallituksen esityksen luonnoksessa

kuvatulla tavalla nykyisestä hankintatuesta käyttämättä jäävä arviolta 7 miljoonan euron suuruinen määräraha. Määrärahan budjetoinnissa on syytä ottaa huomioon, että nykyisen hankintatuen kysyntä on viime kuukausina kasvanut selvästi, ja on todennäköistä, että nykyisen tuen määrärahasta jää käyttämättä luonnoksessa ennakoitua pienempi osuus.

Arviomme mukaan esitetty budjetti ei nykyisestä tuesta siirtyvästä määrärahasta huolimatta tule riittämään koko vuodelle, vaan tuen määräraha todennäköisesti loppuu viimeistään ensi syksyn aikana. Alibudjetointi johtaisi tuen kilpajuoksumaiseen hakuun ja määrärahojen ennakoimattomaan loppumiseen, mikä aiheuttaisi sähköautojen kysynnässä markkinahäiriöitä osan kotitalouksista jäädessä odottamaan mahdollista tuen jatkorahoitusta. Täyssähköautojen kysyntä laskisi ja tilapäisesti tukimäärärahojen loppuessa ja pahimmillaan alibudjetointi hidastaisi autokannan sähköistymistä siirtämällä hankintoja eteenpäin.

On erittäin tärkeää, että hankintatukien menekkiä seurataan tarkasti ja että valtioneuvosto varautuu määrärahan loppumiseen mahdollisella lisäbudjetilla jo vuoden 2022 alussa kun aiemmilta vuosilta käyttämättä jääneen määrärahan määrä varmistuu. Tukibudjettia tulisi tarvittaessa tarkistaa täydentävissä budjeteissa vallitsevaa markkinakysyntää vastaavaksi. Koska nyt ehdotettu laki jatkuisi vuoteen 2026 asti, hankintatukien budjetoinnissa ei saisi olla kysyntää hidastavia katkoksia.

Henkilöautojen hankintatuen hintaraja

Jotta hankintatuen vaikutukset autojen kysyntään olisivat suuremmat, esitämme lisäksi tuen ehtoissa olevan uuden auton hintarajan nostamista 65 000 euroon, jotta nykyistä suurempi osa mallivalikoimasta mahtuisi tuen piiriin. Ensirekisteröityjen uusien täyssähköautojen keskihinta on lähes 55 000 euroa. Hankintatuen hintakatto rajaa tuen käytännössä pienikokoisiin malleihin sekä niihin keskikokoisten segmenttien malleihin, joissa hankintahintaa alentaa keskimääräistä pienempi akkukapasiteetti. Hintaraja rajaa tuen käyttöä keskihintaisten autojen segmentissä ja estää kotitalouksia valitsemasta autoihin heille tärkeitä lisävarusteita.

Myös keskihintaisten ja niitä hieman kalliimpien täyssähköautojen hankintaa on perusteltua tukea, sillä pidemmän toimintamatkan perhekokoluokan sähköautoille on suuri kysyntä uuden auton markkinassa. Mallivalikoima kasvaa nopeimmin yli 50 000 euron hintaisissa sähköautoissa, koska tässä hintaluokassa akun tuoma lisähinta jää suhteellisesti auton kokonaishinnassa pienemmäksi - kallis akusto ei siis nosta suhteellisesti yhtä paljon auton hintaa kuin pienikokoisissa autoissa. Myös tässä asiakassegmentissä hankintatuen ohjausvaikutus olisi huomattava.

Vetyautojen sisällyttäminen hankintatukeen

Polttokennoautojen on ennakoitu yleistyvän autokannassa vähitellen 2030-luvun lähestyessä. Vetykäyttöisiä polttokennoautomalleja on markkinoilla vasta muutamia ja vetyautoille ei vielä ole syntynyt markkinaa, koska vedylle ei vielä ole kattavaa jakeluverkkoa. Tulevaisuudessa vetyautojen määrän ennakoidaan kasvavan. On todennäköistä, että jo lähivuosina myös Suomeen on mahdollista rekisteröidä polttokennoautoja.

Jotta hankintatukilaki olisi erilaisia sähköenergianlähteitä hyödyntäville sähkömoottoriautoille teknologianeutraali, kaikki esitetyt hankintatuet tulisi avata myös vetyautoille. Eryteisesti kuorma-automallistossa jo lähivuosina voi avautua mahdollisuus vetyautojen laajamittaiseen pilotointiin, jossa hankintatuki olisi tärkeä kannuste. Koska laki on voimassa vuoden 2026 loppuun asti, vedyn sisällyttäminen tuettuihin käyttövoimiin akkusähkön rinnalla on perusteltua, jotta laki tukisi myös kehityksessä 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 sekä sähköautoille, joissa virransyöttö tapahtuu yläjohtimien kautta.

Sähkökuorma-autojen tukikriteerit

Sähkökuorma-autojen hankintatuki on ehdotettu suhteutettavan auton kokonaisuun ja akun nettokapasiteettiin. Esitämme, että sähkökuorma-autojen hankintatuen kriteereistä poistettaisiin akun nettokapasiteetti, koska se rajaa tarpeettomasti ajoneuvojen tukitasoa eikä ole tarkoituksenmukainen ohjaustoimi kaluston valikoitumisen kannalta. Auton suurin sallittu kokonaisuus on riittävä kriteeri kuvaamaan auton kokonaisuutta markkinassa, jossa ajoneuvojen tarjonta on vielä niukkaa.

Akkukapasiteetti soveltuu huonosti hankintatuen kriteeriksi, sillä akun koko suhteutetaan raskaassa kalustossa lähtökohtaisesti ajoneuvon massaun ja sille suunniteltuun kuljetustehtävään. Myös pienemmän akkukapasiteetin kuorma-autot soveltuvat hyvin esimerkiksi jakeluliikenteen tarpeisiin, jos jakelureitit mahdollistavat tiheän latauksen. Akun kokoa ei tyypillisesti valita harvoin toistuvan maksimikuormituksen perusteella.

Akun nettokapasiteetti ei ole tuen kriteerinä perusteltu myös siitä syystä, että eri akkuteknologioissa nettokapasiteetti voidaan mitoittaa eri tavoin ja nettokapasiteetin valinta vaikuttaa osaltaan myös akkujen elinkaaren optimointiin. Osassa kehittyneitä akkuteknologioita akun nettokapasiteettia on perusteltua rajata 70–80 prosenttiin maksimikapasiteetista, jotta akun elinkaarta voitaisiin pidentää ja varmistaa akun pitkäaikainen toimintakyky tuotantokäytössä olevilla hyötyajoneuvoilla, joissa akun kuormitus on korkea. Tällaiset ajoneuvot voisivat nyt ehdotetussa mallissa jäädä perusteetta alempaan tukitasoon kuin ne ajoneuvot, joiden valmistaja optimoinut akulle pitkää elinkaarta liikennekäytössä.

Kaasukuorma-autojen hankintatuen laajentaminen myös kevyisiin ja keskikokoisiin kuorma-autoihin

Lakiluonnoksessa hankintatuki on ehdotettu rajattavan kaasukuorma-autoille, joiden kokonaismassa on vähintään 16 tonnia, kuten voimassa olevassa hankintatukilaissa. Kaasukuorma-autojen tuki olisi perusteltua uudessa laissa avata myös kevyille ja keskikokoisille 3,5–16 tonnin kaasukuorma-autoille. Tukisumman tulisi kevyillä ja keskiraskailla kuorma-autoilla olla 2 000–5 000 euroa, jolloin se asemoituisi kaasupakettiautojen ja raskaiden kaasukuorma-autojen tuen välimaastoon.

Kuorma-autojen vertailuhinnan määrittäminen

Kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärälle on asetettu lakiluonnoksessa katto, jonka mukaisesti hankintatukisumma ei saa ylittää 40 prosenttia dieselkäyttöisen ja tuen kohteena olevan sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hinnanerosta. Kattohinnan määrittäminen edellyttäisi jatkossa dieselkäyttöisen ns. vertailuajoneuvon hinnan määrittelyä. Vertailuhinnan määrittämisessä on tärkeää ottaa huomioon myös se, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen päällirakenteiden kustannukset voivat joissakin tapauksissa olla huomattavasti suuremmat kuin vastaavan dieselkäyttöisen päällirakennetun ajoneuvon kustannukset. Erilaiset kiinteät hinnastot soveltuvat tämän takia huonosti vertailuhintojen määrittämiseen, sillä kuorma-autoja myydään asiakkaille hyvin erilaisina kombinaatioina.

Hankintatuen hakuprosessi

Lakiluonnoksessa on määritelty, että tuen saaja hakee itse tukea Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista. Ehdotettu menettely poikkeaa nykyisin voimassa olevan sähköautoja koskevan hankintatukilain menettelystä, jossa täyssähköauton hankintatuki on maksettu auton ostajalle siten, että maahantuoja on antanut ostajalle hankintatuen suuruisen hinnanalennuksen ja laskuttanut hankintatuen Traficomista. Liisatuille autoille tukea on hakenut auton vuokraajan puolesta leasingpalvelun tarjoaja.

Lakiluonnoksen mukaan hakija toimittaisi ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa hakemuksen Traficomiin, joka tekisi tuesta aluksi ehdollisen päätöksen. Esitämme, että auton ostajalla olisi mahdollisuus tehdä ajoneuvosta tilaussopimus jo ennen hakemuksen jättämistä, koska erityisesti uusien varastoautojen kaupinnassa on tavanomaista, että tilaussopimus laaditaan ripeästi, koska autoja on vain rajallinen määrä. Lisäksi esitämme, että tuen hakuprosessin tarkemmassa suunnittelussa varattaisiin myös autoliikkeille ja leasingyhtiöille mahdollisuus hakea tukea asiakkaan puolesta tarvittaessa valtakirjalla, jolloin tukisumma voidaan ottaa huomioon auton rahoituksen mitoittamisessa. Olisi asiakkaan etu, että hankintatuella voitaisiin vähentää auton lainapääoman tarvetta.

Haluamme myös tässä yhteydessä esittää huolestuneita esitetyn kaltaisen hakemusprosessin sujuvuudesta. Hakemusten jättämisen tulisi olla vaivatonta ja hakemusten käsittelyn ripeää – tämä on tärkeää erityisesti tilanteessa, jossa tukibudjetista on tulossa niukka ja on todennäköistä, että tukimääräraha loppuu kesken tukikauden.

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Kalenoja Hanna

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoajat ja -teollisuus ry