

Lausunto

22.03.2024

Asia: VN/1031/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia. Hallituksen esityksen taustalla ovat EU:n valtioneuvoston päätösten muutokset. Valtioneuvoston päätöksiä koskevaa de minimis -asetusta on uudistettu siten, että jatkossa hankintatukea on mahdollista kohdistaa myös 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.

Suurin osa kuljetusyrityksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen, sillä tuki rajautuu de minimis -asetuksessa olleen rajauksen takia vain sellaisiin kuorma-autoihin, joita ei käytetä tieliikenteen tavarakuljetuksiin. Tämä rajaus poistui uudistetusta de minimis -asetuksesta joulukuussa 2023. On tärkeää, että hankintatukilaki päivitetään tältä osin siten, että jatkossa tukea voi hakea kaasukuorma-auton hankintaan riippumatta siitä, millaiseen kuljetustehtävään autoa käytetään. Kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on yksi tärkeimmistä keinoista tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen. Päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisen ja kuorma-autokannan käyttövoimamurroksen

nopeuttamisen kannalta on tärkeää, että kaasukuorma-autojen hankintatuen kuljetustehtäväkohtaiset rajaukset voidaan luonnoksessa esitetyllä tavalla poistaa.

Kaasukuorma-autojen hankintaan on tullut tukikauden katkeamisen takia markkinahäiriö, joten olisi erittäin tärkeää saattaa uusi laki voimaan mahdollisimman pikaisesti. Tukiehtojen takia kuljetusyrietykset eivät voi tehdä kaasukuorma-autoa koskevaa tilausta ennen kuin tukea on haettu ja hakemukseen on saatu ehdollinen päätös. Näin ollen kuljetusyrietykset eivät ole kevään aikana voineet tavanomaiseen tapaan tehdä kaasukuorma-autoja koskevia tilauspäätöksiä, vaikka tiedossa onkin ollut, että kaasukuorma-autojen tuki jatkuu myöhemmin tänä vuonna, kun lakiin on tehty tarvittavat muutokset. Käytännössä kaasukuorma-autojen markkina on pysähtynyt täysin alkuvuoden aikana.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakuaikaa tulisi jatkaa

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi on päättymässä jo vuoden 2024 lopussa, sillä lain mukaan hakemukset tulee jättää viimeistään 31.12.2024. 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.

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 vireillä olevan lakimuutoksen yhteydessä hankintatuen hakuaikaa pidennetään siten, että tukea voisi hakea 31.12.2027 asti. Jo edellisen 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, voi 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 myös ensi vuoden puolella, jos määrärahaa olisi vielä jäljellä tai tulevien vuosien talousarvioissa varattaisiin hankintatuella uutta määrärahaa. 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 taantumana takia kuljetusten kysyntä on vähentynyt ja yritysten investointimahdollisuudet ovat normaalia heikkomat. Poikkeuksellisen heikon markkinatilanteen takia paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella varattua määrärahaa ei ehditä kuluvan vuoden aikana kokonaan käyttä. Tähän vaikuttaa myös kaasukuorma-autojen tuen katkeaminen vuoden vaihteessa. Kuorma-autojen tukibudjetista on tällä hetkellä varattu hieman alle 60 prosenttia ja pakettiautojen noin 40 prosenttia. Uusien paketti- ja kuorma-autojen asiakastilaukset jäivät viime vuonna noin 40 prosenttia pitkän aikavälin tasoa alemmas.

- 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 varikkolatausjärjestelmiin. Kannusteen jatkaminen vuosille 2025–2028 antaisi yrityksille mahdollisuuksia sovittaa hankinnat kalustokiertoon ja jaksottaa investoinnit pidemmälle ajanjaksolle, mikäli kannusteelle voitaisiin myös tulevina vuosina osoittaa määrärahaa.

Muuntotuki ei ole tehokas päästövähennystoimi

Suomen autokanta vanhenee tällä hetkellä ennätysnopeasti. 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 autokannassa olevien autojen käyttövoimamuutoksiin kannustavat taloudelliset tuet eivät ole perusteltuja. Taloudelliset tuet on päästöjen vähentämisen ja käyttövoimamurroksen edistämisen

kannalta kustannustehokkainta suunnata autokannan uudistamiseen. Autokannan nopeampi uudistuminen vähentäisi myös liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia tieliikenteessä.

E85-polttoaineen kysynnän kasvusta ei olisi merkittävää apua jakeluvelvoitteen täyttämässä, sillä vain rajattu osa velvoitteesta voidaan täyttää bioetanolilla ja lisäksi korkeaseosetanolissa jaellun etanolin määrän on arvioitu vähentävän etanolin sekoitustarvetta E5- ja E10-laatuisiin bensiineihin.

Emme kannata autojen etanoli- ja kaasukonversioita, sillä käyttövoimamuunnokset eivät merkittävästi vähennä hiilidioksidipäästöjä. Konversioiden riskinä on ajoneuvojen säänneltyjen päästöjen kasvu. Lisäksi käyttövoimamuunnoksista aiheutuu kuluttajansuojariskejä, sillä käyttövoimamuunnoksessa ajoneuvoon tehdään peruuttamattomia muutoksia, joista aiheutuvat korvausvastuut eivät ole yksiselitteisiä. Eri syitä perusteluineen on esitelty tarkemmin alla.

Muutostöiden aiheuttamat vastuukysymykset

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 muutosarjan 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 tulisikin 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 käyttöturvallisuuteen.

Ladattavissa hybridautoissa on tyypillistä, että polttomoottori on käynnissä tavanomaista bensiiniautoa vähemmän ja harvemmin. Tämän seurauksena moottori ei lämpene yhtä usein sen

oikeaan käyttölämpötilaan. Onkin suositeltavaa käyttää ladattavan hybridi-auton polttomoottoria toisinaan sen aikaa, että sen lämpötila nousee oikeaan käyttölämpötilaan. Mikäli ladattavalla hybridi-autolla 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 kokonaisvauriosta on suoraan asiakkaalla ja konversiosarjan tekijällä.

Muutostöiden vaikutus pakokaasupäästöihin

Uusi ajoneuvolaki säätelee aiempaan 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 nyky-lainsäädännössä edellytetä.

Nykyinen katsastuksessa käytettävä päästömittaus on yleispiirteinen eikä sen avulla voida tunnistaa Euro 5 ja Euro 6 -lainsäädännön mukaisten päästörajoiden täyttymistä. Katsastuksessa tehtävässä päästömittauksessa ei voida havaita haitallisten pakokaasupäästöjen kasvua. Katsastuksen mittaus soveltuukin lähinnä vikaantuneiden autojen havaitsemiseen. E85-polttoaineen on havaittu lisäävän muun muassa etaani- ja asetaldehidipäästöjen määrää pakokaasuissa.

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

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

Hallituksen esitysluonnoksen perusteella konversiotukiin on tarkoitus suunnata täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen ja muuntotuen budjetista vuonna 2022 säästyneet varat, yhteensä noin 2,4 miljoonaa euroa. Muuntotukien budjetti on luonnoksessa suhteettoman suuri konversioiden kysyntään nähden. Esimerkiksi vuoden 2022 tuen kysyntään nähden tukimääräraha on noin kuusinkertainen. Esitämme, että konversiotuille ehdotettu täyssähköisten henkilöautojen hankintatuesta säästynyt määräraha siirrettäisiin kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin, jolloin sen päästövähennysvaikutukset olisivat kiistatta todennettavissa.

Tero Lausala

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Kalenoja Hanna

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry