

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

30.9.2024

Lausunto HE 109/2024 vp hallituksen esitykseksi eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2025.

Hallituksen esityksessä oleva 200 miljoonan euron panostus korjausvelan purkuun vuodelle 2025 on perusteltu. Korjausvelka on kasvanut jo 4,1 miljardiin euroon, josta tieverkolle kohdistuu 2,5 miljardia euroa. Korjausvelan purkamiseen suunnattua määrärahaa tulee kasvattaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hengen mukaisesti.

Ajoneuvoveron korotus antaa väärän viestin

Hallitus esittää ajoneuvoveron korottamista yhteensä noin 34 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Korotus kohdistuu pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon. Ajoneuvovero nousee ehdotuksessa keskimäärin 88 eurolla vuodessa. Ladattavien hybridiautojen ajoneuvoveron perusvero nousisi noin 37 eurolla. Bensiinikäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron nousisi noin 41 eurolla, mutta dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron sijaan alenisi noin 140 eurolla vuodessa.

Esitetty muutos purkaa ajoneuvoveron perusveron ympäristöohjausta nostaen nollapäästöisten autojen ajoneuvoveron tason suuripäästöisiä autoja korkeammaksi. Hallitus alensi jo aiemmin keski- ja suuripäästöisten vanhempien henkilöautojen ajoneuvoveroa viime vuonna hyväksytyllä lakimuutoksella. Molemmat ajoneuvoverolain muutokset purkavat ajoneuvoveron ympäristöohjausta.

Kierrätyspalkkio uudistaisi autokantaa, helpottaisi päästötavoitteisiin pääsyä ja lisäisi verotuloja

Autokannan uusiutuminen on hidastumassa selvästi, sillä uusien autojen tilaukset ovat jääneet kuluvana vuonna hieman yli kolmanneksen takamatkalle pitkän aikavälin keskiarvostaan. Tänä vuonna henkilöautojen ensirekisteröintien määrän arvioidaan jäävän 73 000 autoon, joka on vähemmän kuin kertaakaan 30 vuoteen.

Uusien autojen laskeva ensirekisteröintien määrä vähentää myös valtion autoverotuloja. Talousarvioesityksessä autoverotuloa uusista henkilöautoista arvioidaan vuonna 2025 kertyvän 176 miljoonaa euroa. Autoalan arvion mukaan määrä on jäämässä 16 miljoonaa euroa alemmas, sillä uusien autojen ensirekisteröintien määrän arvioidaan jäävän selvästi talousarvioissa määriteltä 88 000 uutta henkilöautoa alemmalle tasolle. Autoalan ennusteryhmän 20.9.2024 päivitetyn ennusteen mukaan vuoden 2025 uusien henkilöautojen myynti jää 80 000 kappaleeseen.

Ensirekisteröintien väheneminen johtuu osaltaan käytettyjen autojen kasvavasta tuonnista. Entistä uudemmat ja arvokkaammat tuontiautot rokottavat uusien autojen kauppaa ja myös valtion taloutta alenevien arvonlisäverotuottojen muodossa.

Ehdotamme automarkkinaa elvyttäväksi toimeksi kierrätyspalkkiota, joka on aiempien kokemusten perusteella toiminut hyvin kannusteena autokannan kierron nopeuttamisessa. Autoalan arvion mukaan alle vuoden mittaisen kierrätyspalkkiokampanjan aikana hankittaisiin yhteensä lähes 11 000 uutta autoa, mikäli kierrätyspalkkion budjetti olisi 15 miljoonaa euroa ja ehdot uuden auton hankintaan pääosin samat kuin vuoden 2018 kierrätyspalkkiossa. Kierrätyspalkkio kasvattaisi valtion auto- ja arvonlisäverotuottoja nettomäärisesti enemmän kuin siihen tarvitsisi varoja budjetoida.

Kannatamme täyssähköisten työsuhteautojen verokannusteen jatkamista

Hallituksen esityksessä täyssähköisten työsuhteautojen verokannustetta jatketaan vuoden 2029 loppuun asti. Verokannuste on osoittautunut kustannustehokkaaksi autokannan sähköistymistä nopeuttavaksi toimenpiteeksi. Työsuhteautojen merkitys autokannan uudistumiselle on huomattava, sillä keskimäärin 20–25 prosenttia ensirekisteröidyistä autoista on työsuhteautoja.

Vallitsevassa taloustilanteessa kuluttajakysynnän ollessa poikkeuksellisen matalalla työsuhteautojen osuus ensirekisteröinneistä on normaalia korkeampi ja liikenteen sähköistyminen etenee ennen kaikkea yritysautomarkkinassa.

Päästöjen vähentämiskustannusten vertailussa vähäpäästöisten työsuhteautojen verokannuste on erittäin kustannustehokas päästövähennystoimenpide. Liikennesektorin päästövähennystoimien kustannukset ovat keskimäärin korkeita. Esimerkiksi jakeluvelvoitteen päästövähennyskustannukseksi on arvioitu noin 400–800 euroa hiilidioksiditonnia kohti.

Arviomme mukaan tuloverokertymän vähenemällä laskien päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 12 euroa hiilidioksiditonnia kohti auton elinkaaren aikana, mikäli oletetaan että täyssähköisen työsuhteauton tilalle olisi hankittu keskivertoinen uusi bensiinikäyttöinen auto.

Työsuhteautokannusteen toteutus yhtäjaksoisena kannusteena vuosina 2021–2030 vähentäisi vuoden 2030 tasolla liikenteen hiilidioksidipäästöjä noin 180 000 tonnilla, kun mukaan lasketaan jo vuosina 2021–2023 kannusteen vaikutuksesta hankittujen ladattavien henkilöautojen vaikutus vuoden 2030 autokannan päästöihin.

Esitämme jatkoa vähäpäästöisten autojen verokannusteelle

Hallituksen esityksessä ei ole ehdotettu jatkoa vähäpäästöisten (1–100 g/km) autojen verokannusteelle, jonka suuruus on ollut 85 euroa kuukaudessa. Esitämme, että myös vähäpäästöisten työsuhteautojen verokannustetta jatkettaisiin vuoden 2029 loppuun asti.

Ladattavat hybridit edistävät osaltaan sähköistymistä, sillä monessa kotitaloudessa ensimmäinen ladattava auto on tyypillisesti lataushybridi. Viime vuosina ladattavien hybridien sähköinen toimintamatka on kasvanut tyypillisesti 70–130 km välille. Tämä kannustaa lataamaan autoa yhä useammin.

Ladattavien hybridien päästöjen laskentaan on tulossa muutos, joka edellyttää lähivuosina lataushybridieiltä yhä suurempaa akkukapasiteettia ja sähköistä toimintamatkaa. Uuden sukupolven lataushybridien päästöt tulevat näin ollen olemaan merkittävästi aiempia sukupolvia alemmat. Lataushybridien

laskennalliset päästöt kasvavat päästöjen laskentatavan muuttuessa, joten niihin kohdistuu myös aiempaa korkeampi auto- ja ajoneuvovero. Näistä syistä verokannusteella on tulevana vuosina suuri merkitys tasaamassa lataushybridien merkittävästi polttomoottoriautoja korkeampia hankintakustannuksia.

Mikäli lataushybridien verokannustetta ei jatketa, tulisi päästömittaumuutoksesta johtuva lataushybridien veronkiristys vähintään neutraloida autoverolain verotaulukossa.

Esitämme jatkoa työnantajan kustantaman lataussähkön verovapauden jatkamista

Vuonna 2020 hyväksytyn tuloverolain muutoksen mukaisesti työnantajan kustantama lataussähkö työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä on vapautettu luontoisedun verotuksesta vuosina 2021–2025. Tuloverolain muutosluonnoksessa ei esitetä jatkoa lataussähkön verovapaudelle. Esitämme, että työnantajan työpaikalla tarjoaman lataussähkön verovapautta jatkettaisiin.

Lataussähkön verovapaus koskee suurta osaa työntekijöistä, sillä sen piirissä ovat työsuhdeautojen lisäksi myös työntekijöiden omat ladattavat autot. Lataussähköstä kertyvän verotulon merkitys on valtion talouden kannalta pieni, ja verovapauden poistaminen lisäisi merkittävästi palkkahallinnon kustannuksia sekä työnantajille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa.

Mikäli lataussähköstä muodostuisi verotettavaa tuloa, työpaikalla ladatun sähkön määrää jouduttaisiin käytännössä seuraamaan työntekijäkohtaisesti. Vaihtoehtona työntekijäkohtaiselle seurannalle olisi kiinteä lataukselle asetettava kuukausikohtainen keskihinta, joka puolestaan kohtelisi epäoikeudenmukaisesti niitä työntekijöitä, jotka lataavat autoaan vain harvoin tai joiden auto vastaanottaa lataussähköä matalalla teholla. Työpaikkalatauksen verovapaus on ollut tehokas kannuste ladattavien hybridien säännölliselle lataamiselle.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen tulevaisuus

Huoli liikenteen verokertymän alenemasta liikenteen sähköistyessä ja uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvaessa on valtion talouden näkökulmasta ymmärrettävä. Näkemyksemme mukaan liikenteen verotusta ja rahoitusta tulisi uudistaa pidemmällä aikavälillä siirtämällä verotuksen painopistettä hankinnasta auton käyttöön.

Verotusta tulisi tarkastella kokonaisuutena siten, että fiskaalisten tavoitteiden lisäksi varmistetaan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen. Tulevaisuuden verorakennetta suunniteltaessa tulee fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ottaa huomioon elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, kansalaisten liikkumiskustannusten ja -mahdollisuuksien, ilmastotavoitteiden ja liikenteen vihreän siirtymän tavoitteet sekä verotuksen dynaamiset vaikutukset.

Yksittäisenä toimenä vähäpäästöisten autojen ajoneuvoveron nostaminen hidastaisi autokannan sähköistymistä. Sähköistymisen hidastumista jouduttaisiin kompensoimaan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi esimerkiksi jakeluvelvoitetta korottamalla, mikä lisäisi ensisijaisesti polttomoottoriautoilijoiden kustannuksia. Liikenteen verouudistuksen pitkän aikavälin suunnittelu tulisi aloittaa pikaisesti, jotta se vastaisi myös tulevana vuosikymmenellä liikenteen päästövähennystavoitteiden, liikenneverkon rahoitustarpeen ja autokannan uudistamisen asettamiin tarpeisiin.

Kunnioittavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja teollisuus ry