AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

19.10.2017

Lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle

VNS 7/2017 vp

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Autotuojat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta esittää autoalan elinkeinojärjestöjen ja edustamiemme sidosryhmien näkemyksiä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaa koskevasta selonteosta. Selonteossa kuvatut ns. perusskenaarion nykytoimet eivät yksinomaan riitä liikennesektorille asetetun vuotta 2030 koskevan 50 prosentin vähentämistavoitteen saavuttamiseksi, vaan niiden lisäksi tarvitaan lisätoimia, joita ilmastopolitiikan suunnitelma kokoaa.

Lausuntomme painottuu seuraaviin suunnitelmassa esitettyihin aiheisiin:

- päästöjen kehitystä koskeva perusennuste ja vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen määrää koskevat tavoitteet
- verotuksen ympäristöohjaus
- sähkö- ja kaasuautojen edistämisen tuen kohdentuminen
- vanhojen autojen konvertointi etanoli- tai kaasukäyttöisiksi
- autokauppaan ehdotetun Green Deal -mallin toteutus

Päästöjen kehitystä koskeva perusennuste ja vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen määrää koskevat tavoitteet

Liikenteen energiatehokkuus on parantunut merkittävästi, sillä uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet viime vuosikymmenen aikana noin 4 % vuodessa. Uusien autojen keskipäästöjen on tulevina vuosina ennakoitu vähenevän 2–3 % vuodessa. Päästökehitykseen ovat vaikuttanut ensisijaisesti EU:n ajoneuvovalmistajille asettamat uusien autojen hiilidioksidipäästötavoitteet. Vuoden 2021 tavoitteena EU:ssa on 95 g/km päästötaso. Vuosien 2021–2030 tavoitteet tullaan asettamaan uuden pakokaasupäästömittaussyklin mukaisina.

Lisäksi on huomattava, että perusskenaariossa autokannan kiertonopeuden perusoletukset ovat tapahtuneen kehityksen valossa varsin optimistisia. Uusia henkilöautoja on perusskenaariossa ennakoitu ensirekisteröivän vuosina 2016–2020 noin 127 000 ja vuosina 2021–2030 noin 148 000 vuodessa. Todennäköisimmin vuosina 2016–2017 ensirekisteröintien määrä jää alle 120 000 ajoneuvoon, eikä vuoden 2020 jälkeenkään ole odotettavissa merkittävää käännettä ilman autoverotukseen tehtäviä muutoksia.

Verotuksen ympäristöohjaus

Selonteossa on mainittu, että *liikennesektorin vähähiilikehityksen varmistamiseksi varaudutaan liikenteen hiilidioksidipäästöihin kohdistuvan taloudellisen ohjauksen vahvistamiseen jo tällä hal-*

lituskaudella. Linjaus jättää epäselväksi, miten taloudellinen ohjaus toteutettaisiin. Ajoneuvoveron perusveroa on kuluvalla hallituskaudella korotettu kertaalleen ja myös polttoaineveroon on tehty korotus kuluvan vuoden alussa. Viime hallituskaudella polttoaineveroa korotettiin kolme kertaa, ajoneuvoveron perusveroa kahdesti ja autoveroa kerran. Erittäin vähäpäästöisten ajoneuvojen autoverotuksen keventäminen puolestaan olisi toimenpiteenä tehoton, koska näiden ajoneuvojen autovero on jo nykyisin hyvin alhainen, eikä se alentaisi ajoneuvojen keskimääräistä romutusikää.

Keskimääräinen romutusikä on Suomessa kasvanut yli 20 vuoteen. Kannan keski-ikä ja keskimääräinen romutusikä ovat Euroopan korkeimpia. Autokannan kierron nopeuttaminen edellyttää luopumista autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta ja ympäristöohjauksen painopisteen siirtämistä käytön aikaiseen verotukseen. Henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut 10 prosentilla vuosina 2010–2016 ja ikääntymisen on ennakoitu jatkuvan, mikäli autoilun vero-ohjaukseen ei tehdä muutoksia. Autokannan ikääntymistä voimistaa käytettynä maahantuotavien autojen suuri määrä, sillä käytettynä tuodut autot ovat keskimäärin yli 9-vuotiaita. Tehokkain keino autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi on autoveron portaittainen alentaminen ja vähittäinen poistaminen, sillä hankinnan yhteydessä maksettava autovero vanhentaa autokantaa nostamalla keinotekoisesti auton jäännösarvoa. Samalla autokannan kiertonopeus kasvaisi selvästi ja autokannan päästöt alenisivat huomattavasti nopeammin kuin nykyisellä verorakenteella. Autoveron vaiheittainen poistaminen heijastuu koko autokannan ominaisuuksiin, sillä se poistaisi kannasta nopeimmin vanhoja elinkaarensa päässä olevia ajoneuvoja ja nopeuttaisi uusien energiatehokkaiden ja uutta tekniikkaa hyödyntävien ajoneuvojen ensirekisteröintiä.

Autoveroa koskevat muutokset on markkinahäiriöiden välttämiseksi toteutettava nopeasti siten, että lakivalmistelu viedään läpi mahdollisimman nopeasti. Autoveron alentaminen toteutettiin vuosina 2003 ja 2008 siten, että laki astui voimaan takautuvasti, jolloin alennettua verokantaa voitiin soveltaa ennakoiden lain ollessa vielä eduskuntakäsittelyssä. Samaa käytäntöä sovellettiin Ruotsissa, jossa keskimäärin 5 prosentin suuruinen autovero poistettiin kesäkuussa 1996 siten, että muutos astui voimaan annettaessa hallituksen ehdotus eduskunnalle, jolloin sitä voitiin soveltaa takautuvasti jo lain käsittelyaikana.

Autoalan omien autokantamallien mukaan ensirekisteröintien määrä kasvaisi noin 150 000 ajoneuvoon, jos autovero poistettaisiin. Samalla autokannan kierto nopeutuisi 2–3 vuodella. Autoveron poistamisen on arvioitu vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuoden 2030 tasolla noin 0,6 miljoonaa tonnia.

Autovero on ohjannut kysyntää vähäpäästöiseen kalustoon, mutta sen ohjausvaikutus on viime vuosien aikana vähentynyt ajoneuvotekniikan energiatehokkuuden parantuessa. Ympäristöohjauksen kannalta tehokkaita veroja ovat päästöporrasteiset vuosittaiset verot sekä käyttöön kytkeytyvät verot kuten polttoainevero tai kilometripohjaiset verot. Selonteossa mainittu hiilidioksidipohjaisen taloudellisen ohjauksen vahvistaminen edellyttää koko liikenteen verorakenteen uudelleen tarkastelua. Liikenteen verotuksen tulisi olla pitkäjänteistä ja ennakoitavaa, sillä autoja koskevat valinnat tehdään kotitalouksissa ja yrityksissä usein jopa 5–10 vuoden aikavälille. Epävarmuus auto-, ajoneuvo-, käyttövoima- ja energiaverotuksen tulevien vuosien kehityksestä ei saa muodostua uuden auton hankintaa hidastavaksi epävarmuustekijäksi, joka entisestään kiihdyttää autokannan ikääntymistä.

Autokannan kiertonopeuden vauhdittamiseksi verotuksen vaiheittaiset muutokset hankinnan verotuksen purkamiseksi tulisi aloittaa mahdollisimman pian, jotta autokannan uusiutumista voitaisiin nopeuttaa – nykyisellä autokannan uusiutumisnopeudella nykyisestä autokannasta noin kolmannes on liikennekäytössä vielä vuonna 2030.

Selonteossa on nostettu esille mahdollisuus päästöporrastettujen ruuhkamaksujen käyttöönottoon. Ennen alueellisten ruuhkamaksujen valmistelua tulisi kuitenkin selvittää valtakunnallisen kilometripohjaisen verotuksen tarve ja mahdollisuudet. Teknologinen kehitys voi mahdollistaa uudentyyppisten kilometripohjaisten järjestelmien toteuttamisen jo ilmastopolitiikan suunnitelman aikavälillä. Tiemaksujärjestelmien suunnittelussa olisi varmistuttava siitä, että ei muodostu alueellisesti päällekkäisiä tieliikenteen kustannuksia nostavia maksujärjestelmiä. Valtakunnallisen järjestelmään olisi mahdollista sisällyttää myös alueellisesti erilaisia maksutasoja, mikä tekisi alueellisista ruuhkamaksujärjestelmistä tarpeettomia.

Liikenteen hinnoitteluun kohdennettavat toimenpiteet eivät saa heikentää kansalaisten liikkumismahdollisuuksia tai elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikenne on johdettua kysyntää, joka riippuu elinkeinoelämän, kansalaisten ja muun yhteiskunnan tarpeista. Päästöjen vähentämiseen liittyvien toimenpiteiden – erityisesti taloudellisen ohjauksen toimenpiteiden – suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen. Lisäksi monet taloudellisen ohjauksen keinot kohdentuvat epäoikeudenmukaisesti niihin liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, joille ei ole tarjolla autolle vaihtoehtoista kulku- tai kuljetustapaa.

Sähkö- ja kaasuautojen edistämisen tuen kohdentaminen

Täyssähköautoilla yleistymisen esteenä on ensisijaisesti lyhyt käyttösäde ja korkeampi hankintahinta ja ladattavilla hybridiautoilla suppea kalliimpaan hintaluokkaan keskittynyt mallivalikoima. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymistä hidastaa kuluttajien epävarmuus polttoaineen jakeluverkoston kattavuudesta. Lisäksi vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen yleistymistä hidastaa autokannan hidas uudistuminen. Ilmasto- ja energiastrategiassa linjattu 250 000 sähkökäyttöisen ja 50 000 kaasukäyttöisen ajoneuvon tavoite vuodelle 2030 on näistä syistä äärimmäisen kunnianhimoinen ja edellyttää erilaisten hankintatukien käyttöönottoa sekä määrätietoista kaasunjakeluverkon ja sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittämistä.

Sähkö- ja kaasuautojen määrä ei Suomessa vielä ole riittävä, jotta latausinfra kehittyisi markkinaehtoisesti. Latausinfraan tulisi kohdentaa julkista tukea siten, että päätieverkon latausasemien verkosto saataisiin maantieteellisesti kattavaksi. Vaikka täyssähköautojen määrä Suomessa on vielä pieni, erityisesti ladattavien hybridiautojen määrä kasvaa nopeasti ja pikalatausasemat lisäävät mahdollisuuksia sähkön ajovoimakäytön myös pidemmillä matkoilla. Kuntien ja maakuntien tulisi laatia tavoitteellinen suunnitelma sähköverkosta ladattavien autojen julkiselle latauspisteverkolle. Kaasunjakelussa tuki tulisi kohdentaa erityisesti hajautuneiden biokaasun tuotantolaitosten kytkemiseksi kaasunjakeluverkkoon.

Suunnitelmassa on linjattu, että ajoneuvojen energiatehokkuutta edistetään varaamalla talousarvioon vuodelle 2018 määrärahaa sähkö- ja kaasuautoilun hankintatukeen ja romutuspalkkioon. Nämä toimet ovat tärkeitä avauksia autokannan nuorentamiseen ja vaihtoehtoisia polttoaineita

hyödyntävien ajoneuvojen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Kampanjaluonteiset romutuspalkkiot nopeuttavat osaltaan autokannan kiertoa poistamalla kannasta vanhimpia autoja.

Suomessa vähäpäästöisten autojen yleistymistä vauhdittaisi eniten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen. Vähäpäästöisiä työsuhdeautoja suositaan verokannustein monissa Euroopan maissa. Niistä saatujen kokemusten perusteella työsuhdeautot ovat luonteva kanava uuden ajoneuvotekniikan yleistymiseen, sillä työsuhdeauton käyttäjän ei tarvitse pohtia jälleenmyyntiarvon säilymistä samalla tavoin kuin yksittäisen kotitalouden. Työsuhdeautot muokkaavat merkittävästi autokantaa, sillä Suomessa noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä henkilöautoista hankitaan yrityksille tai muulla tavoin työsuhdekäyttöön. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöaika on noin kolme vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille käytettyinä autoina. Yrityksillä on useimmiten yritysautoja koskevia ympäristö- ja yhteiskuntavastuuseen sidottuja tavoitteita, jotka liittyvät päästöihin ja energiatehokkuuteen.

Verotusarvon määrittely ohjaa työsuhdeautojen valintaa, joten työsuhdeautokanta muodostaa taloudelliseen ohjaukseen hyvin soveltuvan kanavan vähäpäästöisten autojen lisäämiseen autokannassa. Työsuhdeautojen verotusarvoa tulisi alentaa autoilla, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 80 g/km. Täyssähköautoilla, joiden käytönaikaiset hiilidioksidipäästöt ovat 0 g/km, verotusarvoa alennettaisiin 80 %. Verotusarvon alennus pienenisi tästä ylöspäin 1 % jokaista hiilidioksidigrammaa kohti. Ehdotettu malli noudattaa EU:n suosituksia vähäpäästöisten ajoneuvojen taloudellisten kannusteiden suunnittelusta, sillä se on kokonaisuudessaan tekniikkaneutraali ja suhteutettu hiilidioksidipäästöihin. Vähäpäästöisten työsuhdeautojen osuuden ensirekisteröitävistä autoista on arvioitu kasvavan 3 000–5 000 ajoneuvoon vuodessa, jos niiden verotusarvo porrastettaisiin hiilidioksidipäästöihin.

Erittäin vähäpäästöisten autojen hankintatukea tulisi kohdentaa myös julkisen sektorin ajoneuvohankintoihin, kuten vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kaupunkibussien ja jakeluautojen hankintaan ja polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseen, sillä näiden ajoneuvojen vuosisuoritteet ovat suuria ja autojen elinkaari on suhteellisen lyhyt. Hankintatuella voitaisiin kompensoida vielä toistaiseksi korkeampaa hankintahintaa ja rajatumpaa jakeluinfraa. Bussialan äärimmäisen kireä kilpailutilanne kaukoliikenteessä ja kilpailutetussa lähiliikenteessä on johtanut tilanteeseen, jossa kalustoinvestoinneista tingitään. Tällä hetkellä Suomeen tuodaan ulkomailta käytettyjä suuria linja-autoja enemmän kuin uusia kotimaassa myydään uutena. Ulkomailta käytettyinä tuotujen linja-autojen keski-ikä on noin 10 vuotta. Nykykehityksellä linja-autokanta vanhenee ja kannan päästöjen väheneminen hidastuu.

Myös paikallisten kannusteiden merkitys erittäin vähäpäästöisen autojen yleistymisessä on merkittävä. Kunnat voivat tukea erittäin vähäpäästöisten autojen kysyntää ja autojen yhteiskäyttömahdollisuuksia tarjoamalla niille pysäköintietuja tai mahdollisuutta hyödyntää rajoitetusti joukkoliikennekaistoja kaupunkialueella. Erittäin vähäpäästöisille autoille ja yhteiskäyttöautoille voidaan lisäksi tarjota vain niille varattuja liityntäpysäköintipaikkoja joukkoliikenteen solmukohtiin.

Vanhojen autojen konvertointi etanoli- tai kaasukäyttöisiksi

Olemassa olevan autokannan päästöjen vähentämisen tärkeimpänä toimenpiteenä on edistyksellisten biopolttoaineiden käytön lisääminen, jolloin myös jo autokannassa olevien ajoneuvojen

koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää tehokkaasti. Vanhoille autoille tehtävien käyttövoimakonversioiden merkitys päästöjen vähentämisessä on ulkomaisten kokemusten perusteella pieni. Säänneltyjen päästöjen vähentämistavoitteiden kannalta on kyseenalaista tukea elinkaarensa loppupäässä oleviin suhteellisen paljon kuluttavien autojen konvertointia etanolikäyttöisiksi, sillä etanolikäytössä säänneltyjen päästöjen määrä voi kasvaa.

Ajoneuvovalmistajat suhtautuvat varauksellisesti bensiinikäyttöisten ajoneuvojen konvertointiin etanolikäyttöisiksi. Ajoneuvotekniset ratkaisut on suunniteltu tietylle laadultaan tarkalleen määritetylle polttoaineelle. Etanoli voi aiheuttaa syöpymistä, kovettumista ja erityyppisiä vaurioita niissä moottorin ja polttoaineen jakelujärjestelmän osissa, joita ei ole suunniteltu etanolikäyttöä varten. Jos auto jälkikäteen muunnetaan pääosin etanolia sisältävää polttoainetta käyttäväksi, ei auton valmistaja, maahantuoja tai myyjä voi ottaa vastuuta etanolin aiheuttamista kulumisongelmista ja käyttöhäiriöistä. Vaikka konversiot rajattaisiin takuunalaisia ajoneuvoja vanhempiin ajoneuvoihin, etanolikonversioista voi aiheutua merkittäviä kuluttajariitoja, sillä EU:ssa on voimassa myös takuuajan jo päätyttyä kuluttajansuojalain mukainen virhevastuu. Tästä johtuen pääosin etanolia sisältävää polttoainetta käyttäviksi jälkikäteen muutettujen autojen osalta myyjän virhevastuun tulee raueta moottorin ja polttoainejärjestelmän osalta. Kuluttajille olisikin tärkeää viestiä valmistajan ja myyjän virhevastuun päättymisestä, jos ajoneuvoon tehdään omaehtoinen käyttövoimakonversio.

Autokauppaan ehdotetun Green Deal -mallin toteutus

Selonteossa ehdotetaan, että autokauppaan kehitettäisiin Green Deal -malli, joka velvoittaisi autoliikkeitä esittelemään asiakkaille vähäpäästöisiä ajoneuvovaihtoehtoja. Autoala suhtautuu ehdotettuun Green deal -malliin myönteisesti ja osallistuu mielellään sen kehittämiseen. Erittäin vähäpäästöisten autojen kysyntää jarruttaa kuitenkin ensisijaisesti niiden korkeampi hankintahinta, tarjolla olevien mallien pieni valikoima ja huono saatavuus ja epävarmuus jälleenmyyntiarvosta – ei niinkään kuluttajien tai automyyjän puutteelliset tiedot ajoneuvon käyttöominaisuuksista. Täyssähköautoilla kysyntää rajoittaa lisäksi verrattain lyhyt käyttösäde ja epävarmuus latausmahdollisuuksista. Green deal -mallin vaikutukset jäävätkin todennäköisesti autoalalla melko vähäisiksi.

Kunnioittavasti,



Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat- ja teollisuus ry