AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

12.10.2023

HE 41/2023 vp
Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Autotuojat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä ensi vuoden talousarvioksi. Lausuntomme koskee liikennesektorille kohdistuvia veromuutoksia, lataus- ja jakeluinfratukia sekä budjetissa esitettyjä toimia, joilla varaudutaan liikennepolttonesteiden hinnan nousuun jakeluvelvoitteen palatessa kasvu-uralle.

Liikennepolttoaineiden hintojen nousun hillitsemisen toimet

Hallitusohjelman mukaisesti uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite palautettaisiin kasvu-uralle portaittain, jotta jakeluvelvoitteen nousun aiheuttama hintapaine ei purkautuisi hallitsemattomana vuoden 2024 mittarihintoihin. Polttoaineiden hinnan nousun hillitsemiseksi polttonesteiden verotasoa on esitetty alennettavaksi ja lisäksi ajoneuvoveroa alennetaan maltillisesti keski- ja suuripäästöisiltä autoilta. Myös hallitusohjelmaan sisällytetty uusiutuvan julkisista latauspisteistä jaellun sähkön liittäminen jakeluvelvoitteeseen sekä taakanjakosektorien välinen kansallinen joustomekanismi alentavat jakeluvelvoitteen noston aiheuttamia hintapaineita.

Valmisteveron alentaminen on kansalaisten ja yritysten liikenne- ja kuljetuskustannusten kasvun hillitsemisen kannalta tärkeä ja perusteltu toimenpide, sillä liikennepolttoaineiden valmistevero on Suomessa verrattain korkea. Liikenteen yli 4 miljardin euron erillisverokertymästä noin 2,7 miljardia euroa kerätään polttoaineveroina. Syyskuun 2023 alussa bensiinin verotus oli Suomessa EU-maiden toiseksi korkein ja dieselin verotus neljänneksi korkein. Dieselin verotasojen vertailussa on lisäksi huomattava, että niissä Euroopan maissa, joissa dieselin veroaste on Suomea korkeampi, käytössä on ammattidieseljärjestelmä, jossa osa dieselin valmisteverosta palautetaan kuljetusyrityksille.

Polttoaineiden hintoihin kohdistuu lähivuosina myös muista tekijöistä kuin jakeluvelvoitteen nousta johtuvia nousupaineita, joita veronalennus osaltaan hillitsee. Polttoaineiden valmisteveroalennukset olisi jatkossa kohdistettava ensisijaisesti uusiutuviin polttoainelaatuihin. Uusiutuvien polttoaineiden verotuksen alentaminen parantaisi niiden hintakilpailukykyä, kun niiden osuus jaeltavasta polttoaineesta kääntyy tulevaisuudessa uudelleen kasvuun jakeluvelvoitteen palatessa portaittain kasvu-uralle. On myös huomattava, että polttonesteiden verottoman hinnan nousu kerryttää valtiolle lisää arvonlisäverotuloja.

Nyt esitettyjen veromuutosten lisäksi liikenteen verotusta tulisi alkaneella hallituskaudella uudistaa siten, että uusien autojen hankinnan yhteydessä perittävä autovero poistettaisiin vaiheittain. Hankinnan yhteydessä perittävä autovero hidastaa autokannan kiertoa. Autoveron poistaminen alentaisi

uusien ja käytettyjen autojen hintoja, mikä nopeuttaisi autokannan uusiutumista ja liikenteen käyttövoimamurrosta.

Autoala on lisäksi esittänyt jo ensi vuoden talousarvioon kierrätyspalkkiota, jossa vanhan elinkaarensa päässä olevan auton kierrättävä saa uuden auton hankinnan yhteydessä kierrätyspalkkion. Lyhytaikainen kierrätyspalkkio nopeuttaisi autokannan kiertoa vallitsevassa markkinatilanteessa, jossa ensi vuoden rekisteröintimäärien ennakoidaan jäävän poikkeuksellisen matalaan alle 80 000 auton tasoon, kun viime vuosikymmenen aikana uusia autoja on ensirekisteröity vuosittain keskimäärin 115 000 vuodessa. Kierrätyspalkkio olisi valtion verotulojen näkökulmasta toteutettavissa siten, että se lisäisi verotuloja enemmän kuin palkkioiden määrärahatarve olisi, sillä uusista autoista syntyy valtiolle verotuloja.

Yksityisen ja julkisen latausinfran tuki

Talousarvio sisältää jatkorahoituksen liikenteen sähköistymisen edistämisen kannalta olennaisen tärkeille julkisen liikenteen latausinfratuille. Investointiohjelman Puhtaan energian Suomen kärkihankkeet -kokonaisuudesta osoitetaan 10 miljoonan euron valtuus julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin edistämiseen. Tästä rahoituksesta tulisi aiemman suunnitelman mukaisesti painottaa erityisesti raskaan kaluston tarpeisiin soveltuvan suuritehoisen latausinfran rakentumista, liikennevedyn jakeluasemien rakentamisen tukia sekä biokaasun jakeluinfratukia. Kuorma-autoliikenteen tarpeisiin soveltuva julkisen latausinfra ei vielä tällä vuosikymmenellä rakennu markkinaehtoisesti. Suurin osa kuorma-autojen latauksista tehdään sähköistymisen alkuvaiheessa kuljetusyritysten varikolla ja terminaaleissa, mutta julkisen latausinfran rakentuminen on raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen edellytys. Myös EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausinfraa koskeva asetus edellyttää investointeja suuritehoisten raskaan kaluston tarpeisiin soveltuvien latauspisteiden rakentamiseen.

Suomessa ei vielä ole liikennekäyttöön tarkoitetun vedyn julkisia jakeluasemia. Lataus- ja jakeluinfran tuki laajennettiin vuonna 2022 kattamaan myös vedyn jakeluasemat ja ensimmäisten asemien on tarkoitus aueta lähivuosien. Vetykäyttöisten ajoneuvojen hankinta ei ole ollut toistaiseksi mahdollista tarvittavan jakeluverkoston puuttuessa. Myös vetyasemien luvitusta, turvallisuutta ja suunnitteluvaatimuksia koskevia prosesseja tulisi edistää, jotta jakeluasemaverkoston rakentuminen saataisiin liikkeelle.

Asuinrakennusten latausinfra-avustukset

Aiempina vuosina taloyhtiöiden latausinfra-avustuksiin on kohdennettu rahoitusta EU:n elpymisvälineen rahoituksesta. Elpymisvälineen rahoituksen leikkausten takia taloyhtiöiden latausinfra-avustuksiin varattu rahoitus on esitetty leikattavaksi talousarviosta (ympäristöministeriön hallinnonala, momentti 52: Avustukset asuinrakennusten sähköisen liikenteen infrastruktuurin edistämiseen).

Valtioneuvoston 19.9. antaman tiedotteen mukaan Puhtaan energian Suomi -kokonaisuudesta varattaisiin 9,5 miljoonaa euroa asuinrakennusten latausinfra-avustuksiin. Vuodesta 2018 alkaen Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen (ARA) kautta jaettu taloyhtiöiden latausinvestointien tuki on ollut tärkeä liikenteen sähköistymisen mahdollistaja. Taloyhtiöt ovat hakeneet tukea aktiivisesti ja useimmiten latausinvestointeja ei ilman valtion tukea olisi voitu toteuttaa. Taloyhtiöiden investointimahdollisuu-

det latausinfraan ovat vallitsevassa taloustilanteessa heikot, koska korkokehitys vaikeuttaa myös taloyhtiöiden investointeja ja rahoituksen saantia. Taloyhtiöiden latausinfratuen jatkamiselle on suuri tarve, sillä suurimmassa osassa kerros- ja rivitalokiinteistöjä ei ole vielä sähköautojen lataamiseen soveltuvia latauspisteitä. Kotilatausmahdollisuuden puuttuminen on edelleen yksi yleisimmistä syistä olla hankkimatta ladattavaa autoa. Liikenteen sähköistymisen yhtenä pullonkaulana on kotilatausmahdollisuuksien puuttuminen tiiviisti rakennetuilla kaupunki- ja taajama-alueilla.

Talousarvio käynnistää infran kehittämiseen suunnatun investointiohjelman jo vuonna 2024

Hallitusohjelmassa esitetty investointiohjelma sisältää myös tieverkon korjausvelan kasvun hillitsemiseen suunnattuja toimenpiteitä. Talousarvioesitykseen on sisällytetty yhteensä 690 miljoonan euron määräraha, josta vuodelle 2024 kohdentuva määräraha on 349 miljoonaa euroa. On erittäin tärkeää, että tästä ohjelmasta kohdistettaisiin talousarvion mukaisesti 250 miljoonan euron lisämääräraha korjausvelan purkamiseen jo vuodelle 2024. Tämä perusväylänpitoon kohdistettava määräraha mahdollistaa tieverkon kunnon ja liikennöitävyyden parantamiseen liittyviä investointeja, joilla on myös infrarakentamiseen kohdistuvia työllisyysvaikutuksia. Myös hallitusohjelman investointiohjelman mukaisesti aloitettavat uudet väylähankkeet osuvat ajoitukseltaan rakennusalan matalasuhdanteeseen.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry