Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta keskiviikko 25.10.2023 klo 11.35 / HE 25/2023 vp / Lausuntopyyntö

Asia: HE 25/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Pääministeri Marinin hallitus osoitti paketti- ja kuorma-autoille yhteensä 12 milj. euron määrärahan hankintatukiin vuosina 2022 ja 2023. Kolmivuotinen siirtomääräraha on käytettävissä vuosien 2024 ja 2025 loppuun saakka, tai kunnes määräraha on sidottu myönteisin tukipäätöksin. Määrärahapäätöksistä johtuen vuonna 2022 nyt muutettavana olevaa hankintatukilakia muutettiin siten, että tukien hakuaikoja pidennettiin paketti- ja kuorma-autojen osalta vuoden 2024 loppuun (986/2022). Liikenne- ja viestintäviraston tilastojen mukaan määrärahoista oli sidottu 37 % per 9.10.2023. Siten lakimuutos on perusteltu, vaikkei hankintatukiin olekaan tarkoitus osoittaa lisärahoitusta jatkovuosille.

Esityksessä on tarkoitus kumota viitaukset henkilöautojen muunto- ja hankintatukiin, mitä valtiovarainministeriö pitää kannatettavana. Henkilöautojen hankintatukien vaikuttavuus on ollut varsin heikko ja lisäksi täyssähköautoihin kohdistuu merkittäviä veroetuja. Työsuhde-etuuksien muutokset astuivat voimaan vuoden 2021 alusta, jolloin täyssähköautojen vapaan autoedun ja käyttöedun verotusarvoa alennettiin määräaikaisesti koskien vuosia 2021—2025. Lisäksi samalle ajanjaksolle sähköautojen latausetu vapautettiin verosta. Vuoden 2022 talousarvion mukaisesti sähköautojen verokohtelu muuttui siten, että täyssähköautojen autovero poistettiin ja ajoneuvoveron perusveroa korotettiin. Muutos koskee 1.10.2021 ja sen jälkeen ensirekisteröityjä täyssähköautoja ja sen arvioidaan vähentävän CO2-päästöjä 0,01-0,03 Mt vuonna 2030.

Lisäksi EU:n raja-arvoasetuksen mukaan autonvalmistajien on laskettava vuonna 2030 hiilidioksidipäästöjä 55 % vuoden 2021 tasosta ja vuonna 2035 päästöjen tulee olla nolla. Raja-arvoasetuksessa vaatimukset kiristyvät myös pakettiautojen osalta, kun tavoitteena on nollapäästöt niin ikään vuonna 2035.

Kuorma-autojen osalta komission asetusehdotuksen mukaan raja-arvoja kiristettäisiin siten, että EU:n tasolla vuodesta 2030 lähtien uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät 45 %, vuodesta 2035 lähtien 65 % ja vuodesta 2040 lähtien 90 % verrattuna vuoteen 2019. Raja-arvojen kiristäminen johtaa edullisempiin kuluttajahintoihin ja vähentää liikenteen päästöjä, mitkä samalla

vähentävät tukitoimenpiteiden tarvetta päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Yleisesti ottaen valtiovarainministeriö katsoo, että hankintatukiin voi liittyä riski siitä, että ajoneuvot, joille on myönnetty hankintatukea, eivät lopulta jää Suomen autokantaan, vaan siirtyvät muihin maihin, eivätkä siten edistä Suomen taakanjakosektorin päästöjä. Mitä suurempi hankintatuki on, sitä suuremmaksi riski muodostuu, koska kannustin rekisteröidä auto ensiksi Suomeen kasvaa.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan yrityksille suunnatut hankintatuet voivat olla taloudellisesti heikosti perusteltuja. Ensinnäkin, toisin kuin kotitalouksien tapauksessa, hankintatukia ei voida perustella yhtä hyvin yritysten lyhytnäköisyydellä, sillä yritysten voidaan lähtökohtaisesti olettaa huomioivan kotitalouksia paremmin päätöstensä taloudellisia vaikutuksia. Toiseksi, siinä missä henkilöautojen hankintatuilla voidaan korjata arvonlisäverotuksesta kotitalouksille syntyviä negatiivisia investointikannusteita sähköautoihin, ei vastaavaa perustetta ole yrityskäytössä oleville paketti- ja kuorma-autoille, koska yrityskäytössä autojen hankintahintaan sisältyvät arvonlisäverot ovat arvonlisäverotuksessa vähennyskelpoista välituotekäyttöä.

Valtiovarainministeriö haluaa myös korostaa, että kaasukäyttöiset paketti-, kuorma- ja linja-autot saavat tällä hetkellä huomattavaa verotukea kaasun liikennepolttoaineiden energiaveromallia kevyemmän verotuksen muodossa.

Valtiovarainministeriö katsoo, että paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien sijaan taakanjakosektorin ja liikenteen päästöjä voisi jatkossa olla perustellumpaa vähentää liikennepolttoaineiden veroja korottamalla. Esimerkiksi paketti- ja kuorma-autojen päästöohjausta voitaisiin lisätä kustannustehokkaammin pienentämällä dieselin ja kaasun energiaverotukia.

Hallituksen esityksessä ei todeta uusia viranomaisvaikutuksia, mitä valtiovarainministeriö pitää hyvänä. Hankintatukiin liittyvät hallinnolliset kustannukset ovat olleet aiemmin varsin mittavat erityisesti verrattuna verohallinnossa tehtäviin toimenpiteisiin ja niiden hallinnollisiin kustannuksiin. On tärkeää, että ministeriöissä ja virastoissa tunnistetaan tarve priorisoida tehtäviä julkisen hallinnon tehostamiseksi sekä työvoiman saannin turvaamiseksi yksityiselle sektorille.

Määräpäivä: 23.10.2023

Kati Jussila
budjettineuvos
Valtiovarainministeriö, budjettiosasto