Sähköinen liikenne
E-mobility

21.10.2024

Valtiovarainvaliokunnan (VaV), verojaosto

HE 107/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta

Sähköinen liikenne ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveroa korotettaisiin yhteensä noin 34 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Korotus kohdistuisi pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon.

Korotettua ajoneuvoveroa sovellettaisiin 1.1.2026 lähtien. Esityksen mukaan korotus olisi pysyvä ja kohdistuisi lähinnä täyssähköautojen ja ladattaviin hybridien ajoneuvoveroon. Esityksen tavoitteeksi nostetaan verotulokertymän kasvattaminen liikenteen sähköistymisen myötä.

Veronmuutos toteutettaisiin muuttamalla ajoneuvoveron molempia komponentteja eli sekä perusveroa että käyttövoimaveroa. Ajoneuvoveron korotusta perustellaan määräaikaisella työsuhdesähköautojen veroedun jatkamisella vuoteen 2029 asti, valtiontalouden tarpeella lisätä verotuottoja sekä liikennesähkön moottoribensiiniä alemmalla energiaverotasolla.

Esityksen vaikutusarviossa todetaan, että ajoneuvoveron korotuksella arvioidaan olevan hidastava vaikutus sähköautokannan kasvuun.

Päästövähennystavoitteet edellyttävät nykyistä vahvempaa täyssähköautokannan kasvua

Suomessa oli vuoden 2024 syyskuun lopussa yhteensä 108 732 kpl täyssähköautoa ja 160 892 kpl ladattavaa hybridiä. Täyssähköjen osuus koko henkilöautokannasta oli 3,8 % ja ladattavien hybridien 5,7 %. Bensiinikäyttöisten henkilöautojen osuus syyskuun 2024 lopussa oli 65 % ja dieselautojen vastaava osuus 25 %.

Vuonna 2024 uusista henkilöautojen rekisteröinneistä bensiiniautoja on ollut 46 %, täyssähköautoja 28 %, ladattavia hybridejä 20 % ja dieselautoja 6 %. Täyssähköautojen rekisteröintien osalta Suomi jää viimeiseksi Pohjoismaisessa sähköistymisvertailussa.

Suomen tavoite on puolittaa liikenteen päästöt eli fossiilisen polttoaineen käyttö liikenteessä vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Fossiilisen polttoaineen käytön vähentäminen liikenteessä perustuu jakeluvelvoitteeseen, sähköistymiseen sekä energiatehokkuuden parantamiseen autokantaa uudistamalla.

Hallituksen esitys jakeluvelvoitteen määräaikaisesta alentamisesta merkittävästi alemmalle tasolle vuosina 2025 - 2027 osoittaa, että jakeluvelvoitteen korkea taso yhdistettynä bio-polttoaineiden korkeaan kustannustasoon on haaste valtiontaloudelle lisäten samalla arjen liikkumisen kustannuksia ja heikentäen logistiikan kilpailukykyä.

On väistämätöntä, että fossiilisen polttoaineen käytön puolittaminen edellyttää nykyistä vahvempaa täyssähköautokannan kasvua. Täyssähköautokannan kasvaessa nykyistä nopeammin voidaan arjen

Sähköinen liikenne
E-mobility

21.10.2024

liikkumiskustannuksille sekä logistiikan kuljetuskustannuksille epäsuotuisaa jakeluvelvoitetta pitää maltillisella tasolla vaarantamatta päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Hallituksen esitystä kohdistaa ajoneuvoveron korotus pelkästään sähköautoihin perustellaan sähköauton käyttämän sähkön moottoribensiiniä alemmalla valmisteverolla. Esityksen vaikutusarviossa ajoneuvoveron korotuksella arvioidaan olevan hidastava vaikutus sähköautokannan kasvuun. Täyssähköautokannan kehitystä hidastavat tekijät uhkaavat aiheuttaa päästövelkaa, joka tulee hoidettavaksi myöhemmin.

Täyssähköautokannan kasvun merkittävänä etuna ovat energiatehokkuuden lisäksi pysyvät päästövähennykset koko ajoneuvon käyttöiän ajalta sekä täyssähköautokannan päästövähennysten kustannustehokkuus. Erityisesti täyssähköautokannalla on osuuttaan moninkertaisesti suurempi vaikutus liikenteen päästöjen vähentämiseen.

Täyssähköautokannan kasvu tukee verouudistuksen politiikkaavoitteita

Sähköinen liikenne ry tunnistaa liikenteen verokertymään liittyvät haasteet. On huomattava, että veropohjan alkanut sulaminen on peräisin ensisijaisesti ajoneuvojen energiatehokkuuden paranemisesta sekä uusiutuvien polttoaineiden yleistymisestä, jotka päästövähennystavoitteen mukaisesti vähentävät fossiilisen polttoaineen käyttöä. Samanaikaisesti yleinen taloudellinen tilanne on vähentänyt ensirekisteröityjen autojen määrää.

Sähköinen liikenne ry:n näkemyksen mukaan ajoneuvoveron korotus erityisesti täyssähköautojen osalta on ristiriidassa liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistusta ohjaavien politiikkatavoitteiden kanssa. Tulevan uudistuksen politiikkatavoitteiksi on julkisen talouden kestävyyden varmistamisen lisäksi asetettu Suomen kilpailukyvyn tukeminen, kansalaisten ostovoimasta huolehtiminen sekä Suomea sitovien päästövähennystavoitteiden kustannustehokas toteuttaminen. Sähköinen liikenne ry:n näkemyksen mukaan täyssähköautokannan nykyistä vahvempi kasvu tukee parhaiten uudistukselle asetettuja tavoitteita.

Sähköinen liikenne ry katsoo, että erityisesti pieneen täyssähköautokantaan kohdennettua ajoneuvoveromuutosta ei tulisi tehdä liikenteen kokonaisverouudistuksen alla. Autoalan haastava markkinatilanne, arvonlisäveron nosto sekä korkeat korot kohdistuvat eniten täyssähköautoihin hidastaen autokannan sähköistymistä. Ajoneuvoveron korotus heikentää erityisesti täyssähköauton hankinnan kannustimia tarpeettomasti nykyisessä varsin epäsuotuisassa markkinatilanteessa. Täyssähköautojen hintojen ollessa vielä merkittävästi perinteisiä polttomoottoriautoja korkeammat, edulliset käytön ja omistamisen kustannukset toimivat täyssähköauton hankinnan ja omistamisen kannustimena niille, joilla ei ole mahdollisuutta täyssähköiseen työsuhdeautoon. Työsuhdeautoilun vuoteen 2029 ulottuva verokannuste yhdessä yritysten ajoneuvopolitiikan kanssa pitää yllä kohtuullista mutta kuitenkin tavoitteisiin nähden riittämätöntä täyssähköautokannan kasvua.

Olisi tärkeää, että kokonaistarkasteluun otettaisiin sähköistymisen muutkin kansantaloudelliset vaikutukset. Liikenteen sähköistyminen lisää kotimaisen uusiutuvan energian käyttöä poistaen energiasisällöllisesti 3-4 kertaa enemmän fossiilista tuontienergiaa johtuen sähkökäytön energiatehokkuuden tuomasta parannuksesta liikkumiseen. Liikenteen sähköistymisen myötä syntyy myös uutta palveluliiketoimintaa energiatuotannon ja liikenteen integroituessa älykkään latauksen avulla.

Lisätietoja: Heikki Karsimus, toimitusjohtaja, Sähköinen liikenne ry, heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi