

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaksi.

Vuoden 2030 päästövähennystavoitteita ei saavuteta jo päätetyillä päästövähennystoimilla. Tarvitsemme monipuolista toimenpidepalettia ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpiteitä tarvitaan kaikilta yhteiskunnan alueilta ja myös vaikutuksiltaan pienet toimet on tavoitteen saavuttamiseksi tehtävä.

Suomessa tieliikenne on välttämätöntä – autokannan uusiutumista on nopeutettava

Liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 35 prosenttia ja Suomen kokonaispäästöistä 23 prosenttia vuonna 2023. Suurin osa liikenteen päästöistä (96 prosenttia) syntyy tieliikenteestä.

Suomen autokanta on vanhaa ja kanta uusiutuu vain noin 3 prosenttia vuodessa, kun muissa Pohjoismaissa uusiutumisvauhti on kaksikertainen. Uusien autojen hiilidioksidiarvojen muutos vaikuttaa näin ollen hitaammin Suomessa kuin maissa, joissa autokanta uusiutuu nopeammin.

Liikenteen päästövähennyksen nopeuttamiseksi tulisikin löytää keinoja, jotka kannustavat kotitalouksia ja yrityksiä hankkimaan käyttöönsä vähäpäästöisempiä uusia autoja. Autokannan uusiutumista vauhdittaisi esimerkiksi erilaiset hankintakannusteet, autoveron poistaminen ja työsuhdeautojen verotuksen keventäminen.

Euroopan komissio on listannut toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi autoalan strategisessa toimenpidesuunnitelmassaan. Komission listalta löytyvät kuluttajakysynnän vahvistaminen vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa, latausinfra kehittäminen, teknologianeutraalisuus päästötavoitteiden saavuttamisessa sekä yritysten ajoneuvokannan päästöjen alentamisen tukeminen.

Yritysten toimet päästötavoitteiden saavuttamiseksi ovat keskeisiä, Suomen sisäisestä tavara- ja henkilöliikenteestä valtaosa tapahtuu kumipyörillä. Yritysten osuus uusien autojen

ensirekisteröinneistä on Suomessa 56 prosenttia. Auto- ja kuljetusala on olennainen osa Suomen huoltovarmuutta ja vaikuttaa merkittävästi koko Suomen hyvinvointiin ja kilpailukykyyn.

Liikenne

Avovastaus

Liikenteen päästöjen vähentäminen vaatii monipuolista toimenpidevalikoimaa – millään yksittäisellä ehdotuksella yksinään ei saavuteta tavoitteita.

Puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatuet nopeuttavat käyttövoimamurrosta

Autotuoajat ja -teollisuus pitää ehdotusta vähäpäästöisten kuorma-autojen hankintatuen jatkamisesta erittäin kannatettavana. Päästöjen vähentäminen edellyttää vähähiilisten käyttövoimien yleistymistä tavaraliikenteessä. Hankintatuki olisi tehokas väline kuljetussektorin päästöjen vähentämiseen.

Kokemukset vuoden 2024 loppuun päättyneestä hankintatuesta osoittavat, että tuki nopeuttaa käyttövoimamurrosta raskaassa liikenteessä. Suomen Ilmastopaneeli –raportin (Suomen ilmastopaneelin raportti 1/2024; liite 4) mukaan sähkö- ja kaasukuorma-autojen hankintatuen kustannusvaikuttavuus on erittäin hyvä.

Hankintatuen jatkamiselle on suuri tarve, jotta raskaan liikenteen käyttövoimamurrosta nopeuttava positiivinen kehitys jatkuisi. Toisin kuin henkilöautokannassa, kuorma-autokannan siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin etenee Suomessa vielä EU-keskiarvoa hitaammin.

Käyttövoimamuutosta hidastaa se, että raskaan liikenteen julkinen ja varikkolatausverkosto ei vielä ole riittäviä. Lisäksi investoinnit varikkolatauksen mahdollistamiseen ovat arvokkaita ja monen yrityksen on vaikea saada rahoitusta varikkolatauksen rakentamiseen. Myös sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintakulut ovat selvästi kalliimpia kuin polttomootoriautojen.

Sosiaalinen ilmastorahasto (SCF) vauhdittamaan mikroyritysten käyttövoimamurrosta

Autotuoajat ja -teollisuus ry kannattaa sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) kautta mikroyrityksille kohdistettua vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatukea (kuorma-autot, pakettiautot ja henkilöautot). Kaikkein pienimpien yritysten on kaikkein vaikeinta investoida uuteen,

vähäpäästöiseen kalustoon. Myös rahoituksen saaminen (vähäpäästöistenkin) uusien autojen hankintaan on vaikeaa. Tässä auttaa InvestEU-ohjelma, joka on kuitenkin yrityskentässä valitettavan huonosti vielä tunnettu.

Valtaosa suomalaisista kuljetusyrityksistä on mikroyrityksiä. Esimerkiksi kuljetusyrityksistä mikroyrityksiä on noin 70 prosenttia. Hankintatuki ohjaisi tehokkaasti siirtymään uusien autojen hankinnassa vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin.

SCF:n kautta rahoitettavan raskaan kaluston vähäpäästöisiin ajoneuvoihin suunnatun hankintakannustimen lisäksi esitämme harkittavaksi myös SCF:n kriteerit täyttävien paketti- ja henkilöautojen kannustinta mikroyrityksille. Pakettiautokantamme on vanhaa ja erityisesti mikroyrityksissä pakettiautoja on runsaasti. Lisäksi esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuoltopalveluja (mm. kotipalvelu- ja siivousalan yritykset) tarjoavien mikroyritysten käytössä on runsaasti henkilöautoja.

Ongelma ei ole vain mikroyritysten rajalliset taloudelliset mahdollisuudet kuorma-, paketti- ja henkilöautokalustonsa uusimiseen. SCF:n kautta maksettu vähäpäästöisen ajoneuvon hankintatuki toki on yksi edellytys mikroyritysten autokaluston uusimiselle vähäpäästöiseksi, mutta toinen ongelma koskee InvestEU-rahoituksen hakemista ja saamista.

Vaikka moni suomalainen rahoituslaitos teoriassa myöntää InvestEU-järjestelmän kautta lainoja ja rahoitusta mikroyrityksille, on rahoituksen saaminen ohjelman mukaisten kevennetyin ehdoin edelleen käytännössä hankalaa. Tämä saattaa johtua siitä, että välittäjänä mikroyrityksen ja InvestEU-hakulinstrumentin välillä toimivalle rahoituslaitokselle aiheutuu hakemuksista asiakkuuden kokoon nähden runsaasti hallinnollista työtä. Autotuoajat ja -teollisuus ry esittää, että valtio (TEM/VM) myöntäisivät esimerkiksi Finnveralle valtuuden toimia välittäjänä rahoitusta hakevan mikroyrityksen ja InvestEU-instrumentin välillä.

Romutuspalkkiokampanja uudistaa autokantaa ja vähentää liikenteen päästöjä

Romutuspalkkiokampanja nopeuttaa autokannan uusiutumista, kannustaa vähäpäästöisten autojen hankintaan ja vähentää liikenteen päästöjä.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tarvitaan useita toimia ja romutuspalkkio on olennainen osa tätä kokonaisuutta. Autotuoajat ja -teollisuus ry:n laskelmien perusteella vuosille 2026-2027 esitetyn romutuspalkkion päästövähennysvaikutus olisi noin 11 000 CO₂ tonnia vuodessa (laskelma esitetty romutuspalkkiota koskevan hallituksen esitysluonnokseen liittyvän lausuntomme liitteenä).

Suomessa henkilöautojen keskimääräinen romutusikä on kohonnut jo 23 vuoteen. Näiden vanhojen autojen päästöluokitukset ovat Euro 3:n tai korkeintaan Euro 5:n päästövaatimukset täyttäviä ja niiden hengitysilmaille haitalliset päästöt ovat moninkertaiset nykyisiin uusiin autoihin verrattuna. Romutusikäisten henkilöautojen keskipäästö on 210 g/km (WLTP).

Traficomien tekemien aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimuksien perusteella romutuspalkkion vahvuus on siinä, että se houkuttelee uusia uuden auton ostajia. Toisin sanoen sellaisia henkilöitä, jotka normaalisti ostaisivat autoa vaihtaessaan käytetyn, usein valmiiksi jo melko vanhan auton.

Euroopan komissio on autoteollisuuden strategisessa toimenpidesuunnitelmassaan (5.3.2025) listannut romutuspalkkiokampanjat jäsenmaissa yhdeksi toimivaksi tavaksi edistää kiertotaloutta ja vahvistaa kuluttajakysyntää vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa.

Kun elinkaarensa pään saavuttanut auto toimitetaan kierrätettäväksi viralliselle vastaanottopaikalle käsiteltäväksi lainsäädännön edellyttämällä tavalla, saadaan sen valmistusmateriaalit talteen hyötykäyttöön, eikä auto enää rasita ilmastoa tai ympäristöä. Suomessa autoista kierrätetään ja hyödynnetään materiaalina ja uudelleenkäytössä yli 95 % auton painosta.

Romutuspalkkio pienituloisille sosiaalisen ilmastorahaston kautta

Sosiaalisesta ilmastorahastosta rahoitettava tulosidonnainen romutuspalkkio nollapäästöisen auton hankintaan kohdistuisi kaikkein vanhimmissa ja suuripäästöisimmillä autoilla ajavien mahdollisuuksiin hankkia vähäpäästöinen auto.

Sosiaalisen tasa-arvon kannalta on merkittävää, että SCF:n kautta pienituloisille kohdistettava romutuspalkkio parantaisi näiden kotitalouksien mahdollisuuksia päästä hyödyntämään täyssähköautojen verrattain edullisia käyttökustannuksia. Haasteena lienee kuitenkin se, että pienituloinen tarvitsee uuden vähäpäästöisen auton hankintaan suuremman romutuspalkkiosumman kuin yleisessä romutuspalkkiossa summan suuruus on ollut (1 000-2 500 euroa). Tämä nostaa helposti hankkeen kokonaisbudjetin suureksi.

Mikäli pienituloisille suunnattu romutuspalkkio maksetaan vain uuden auton hankintaan, suurempi palkkiosumma ei ole valtiontalouden ja budjetoinnin kannalta niin suuri haaste, kuin jos romutuspalkkiolla voi ostaa myös käytetyn auton. Näin siksi, että uudesta autosta kertyy valtiolle arvonlisä- ja autoverotuottoja. Esimerkiksi 25 000 euroa maksavasta uudesta autosta kertyy valtiolle hieman yli 5 000 euroa arvonlisäverotuottoa. Käytetystä autosta puolestaan valtiolle kertyy

arvonlisäeroa vain autoliikkeen voittomarginaalista tilitettävästä arvonlisäverosta, joka on vähennyskelpoista (toisin kuin yksityiskäyttöön myytävän uuden auton arvonlisävero).

Miksi käytetyille autoille suunnattu romutuspalkkio olisi ongelmallinen

Liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen edellyttää monia kannusteluonteisia toimia, jotka nopeuttavat autokannan uusiutumista. Kannatamme suunnitelmassa esitettyjä ajoneuvokannan uusiutumista nopeuttavia kannusteita, kuten sähköautojen hankintakannusteita ja toistuvia määräaikaista romutuspalkkioita.

Uuden auton hankintaan kohdistettu romutuspalkkio tuottaa valtiolle enemmän verotuloja kuin palkkio vaatii budjettivarausta. Uudesta autosta kertyi valtiolle vuonna 2024 keskimäärin 11 600 euroa veroja, josta autoveron osuus oli noin 2 400 euroa ja arvonlisäveron osuus noin 9 200 euroa. Käytettyjen autojen kaupasta ei synny valtiolle vastaavia verotuloja.

Uusien autojen kysyntä on 2020-luvulla alentunut Suomessa poikkeuksellisen matalalle tasolle. Suomessa 1 000 asukasta kohden hankittiin viime vuonna 13 uutta autoa. Tämä on EU-keskiarvon alapuolella. Ruotsissa 1 000 asukasta kohden rekisteröitiin viime vuonna 26 uutta autoa ja Virossakin 19 kappaletta.

Mikäli romutuspalkkio ulotettaisiin koskemaan myös käytettyjä autoja, pitäisi se maksaa yhteisökäytännön vuoksi myös käytettynä ulkomailta tuotaviin autoihin. Jo nyt käytettyjen autojen tuonti on johtanut itseään ruokkivaan noidankehään, joka vähentää kotimaasta myytyjen uusien autojen määrää. Pienet uusien henkilöautojen rekisteröintimäärät ovat johtaneet autokannan iän kasvun lisäksi käytettyjen autojen kasvavaan maahantuontiin, sillä uusien autojen myynti ei riitä kattamaan käytettyjen autojen kysyntää.

Käytettyjen autojen tuonnin korvatesa uusien autojen kauppaa Suomessa valtion autovero- ja ALV-tulot ovat vähentyneet huomattavasti verrattuna tilanteeseen, jossa edes osa käytettynä tuoduista autoista myytäisiin uutena Suomessa. Lisäksi käytettynä maahantuotuihin autoihin liittyy harmaan talouden ilmiöitä, joista kertyy arviomme mukaan vuosittain 50 miljoonan euron verotuottojen menetys.

Kun uutena ensirekisteröityjen autojen ikäluokat ovat pienentyneet, vaihtoautomarkkinoilla ei ole tarjolla riittävästi 2–6-vuotiaita autoja, joiden kysyntä on suurinta. Käytettyjen autojen tuonnin tarve vähenee luontaisesti uusien autojen ensirekisteröintimäärien kasvaessa, sillä näin vaihtoautomarkkinaan saadaan ensirekisteröintien kautta enemmän myös uudehkoja autoja – erityisesti sähköautoja. Kotimaassa myytyjen uusien autojen kysynnän kasvu johtaisi paitsi liikenteen

päästöjen nopeampaan alenemiseen, liikenneturvallisuuden paranemiseen, myös valtion verotulojen kasvuun ja alan työllistämismahdollisuuksien paranemiseen.

Noin puolet käytettyjen autojen kaupasta tehdään kotitalouksien välisenä kauppana. Mikäli kierrätyspalkkio suunnattaisiin myös käytettyjen autojen hankintaan, se olisi avattava myös kotitalouksien väliseen kauppaan, jotta palkkio olisi hankintakanavien kannalta neutraali. Kotitalouksien välisessä kaupassa olisi haastavaa estää esimerkiksi perheenjäsenten keskinäisiä omistajavaihdoksia, joissa kotitalouden autosta tehtäisiin näennäisiä autokauppoja romutuspalkkion saamiseksi.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta tukea vähäpäästöisen auton leasingvuokraan

Pienituloisille kotitalouksille suunnatun romutuspalkkion lisäksi Autotuojat ja -teollisuus ry esittää hankintakannustetta vähäpäästöisten autojen leasingvuokraan. Tällainen sosiaalisen ilmastorahaston kautta pienituloisille kohdistettu tuki voisi olla jopa romutuspalkkiota tehokkaampi. Näin siksi, että pienituloisissa kotitalouksissa ei välttämättä ole romuautoa lainkaan (jonka romuttamalla voisi romutuspalkkion saada uuden auton ostoon). Lisäksi pienituloisen mahdollisuudet hankkia uusi auto omaksi tai rahoituksella ovat rajalliset, ellei romutuspalkkio kata merkittävää osaa uuden auton hinnasta.

Yksityisleasingiin kohdistuva kannuste voisi olla esimerkiksi 80 euroa/kk ja se maksettaisiin suoraan auton vuokraavalle yritykselle. Uuden täyssähköauton hinta on alimmillaan noin 24 000 euroa ja tarjonta tässä hintaluokassa on viime kuukausina kasvanut merkittävästi. Tämän hintaisen auton leasingvuokra on tyypillisesti noin 300-350 euroa/kk (kun vuokra-aika 36 kk/30 tkm). 80 euron kuukausikannustimen kustannus täten leasingkaudelle olisi 2 880 euroa eli suunnilleen saman verran kuin romutuspalkkiosumma.

Konversiotuet ovat tehotonta rahankäyttöä

Käyttövoiman muutoksia esimerkiksi kaasuun tai etanoliin tehdään pääasiassa vanhempiin autoihin takuu- ja turvallisuussyistä. Nämä autot ovat jo lähtökohtaisesti elinkaarensa loppupuolella, jolloin CO₂-päästöjen pienenemisestä saatava hyöty jää lyhyeksi.

Tukiraha on kannattavinta käyttää siellä, missä vaikutus on tehokkain. Suurin vaikutus saadaan aikaiseksi Suomen poikkeuksellisen iäkkään autokannan sähköistämällä ja uudistamisella. Uusi auto on Suomessa keskimäärin käytössä 23 vuotta.

On hyvä huomioida, että konversiot aiheuttavat tyypillisesti lähipäästöihin liittyviä ongelmia. Lisäksi muutoksen tekemisen jälkeen autossa voidaan jatkossakin käyttää fossiilista alkuperää olevaa polttoainetta, jolloin päästöt eivät vähene lainkaan. Emme puolla konversiotukea varauksetta myöskään siksi, että konversio voi aiheuttaa ajan saatossa vikaantumista auton polttoainejärjestelmään ja moottoriin. Myyjän virhevastuu ei tällöin kata enää mahdollisia korjauksia.

Julkisen jakeluinfran tuet purkavat käyttövoimamurroksen pullonkaulaa

Autotuoajat ja -teollisuus ry kannattaa tukea raskaan kaluston jakeluinfran rakentamiselle. Maantieteellisesti kattava ja raskaan liikenteen tarpeet huomioiva lataus- ja jakeluinfra on keskeinen liikenteen puhtaan energian siirtymän mahdollistaja.

Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentaminen edistää liikenteen päästöjen vähentämistä ja tukee Suomen kilpailukykyä. Lataus- ja jakeluverkostosta tarvitaan riittävän tiheä, jossa yritysten on kannattavaa investoida kaluston uudistamiseen. Tarvetta olisi tukien laajentamiselle myös varikkolatausinvestointeihin sekä ammattiliikenteelle suunnattujen taksien, pikkubussien ja jakeluautojen latauspisteisiin.

Jakeluinfratukia tarvitaan myös sen varmistamiseksi, että EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamat velvoitteet saadaan täytettyä vuoteen 2030 mennessä.

Auton latausmahdollisuus kotona ja työpaikalla kannustaa ladattavan auton hankintaan

Käyttäjätutkimusten perusteella sähköauton latausmahdollisuus kotona ja työpaikalla on keskeinen edellytys ladattavan auton hankinnalle ja siten sähköautojen yleistymiselle. Suomalaisista kuluttajista yli 60 prosenttia sanoo epävarmuuden kotilatausmahdollisuudesta vaikuttavan paljon tai erittäin paljon päätökseen hankkia sähköauto (lähde: Autoalan Tiedotuskeskus 09 2023 Suomalaisten autoilu tutkimus).

Taloyhtiöiden latausinfra-avustus on tärkeä toimenpide autokannan sähköistämiseksi. Sähköautojen yleistymistä hidastaa tiiviisti rakennetuilla alueilla kotilatauspaikkojen vähäisyys. Vallitsevassa taloustilanteessa taloyhtiöiden on vaikea investoida latauspaikkoihin.

Vuosien 2018-2023 ARA-tuesta tehdyn arvioinnin (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024:14: ARA-tuen arviointi) mukaan tuki on aikaistanut lataushankkeiden toteutumista taloyhtiöissä ja vauhdittanut sähköautojen yleistymistä.

Latausinfrastruktuuria tulisi kohdentaa taloyhtiöille suunnatun tuen lisäksi työpaikkakiinteistöjen latausinfrastruktuurin kehittämiseen ja kotitalouksille pientalojen latauspaikkojen rakentamiseen. Suomessa on myös useita pieniä kuljetusyrityksiä, joiden paketti- ja kuorma-autojen osalta kotipihalataus voisi tulla kyseeseen.

Työpaikkojen latausinfra tarjoaa parhaimmillaan mahdollisuuden sähköauton hankintaan myös niissä kotitalouksissa, joissa ei kotona ole luontevaa latausmahdollisuutta, esimerkiksi nimettyä pysäköintipaikkaa.

Autotuoja ja -teollisuus ry esittää jatkoa vuoden 2025 lopussa päättyvälle työpaikalla tehtävän latauksen verovapaudelle. Veroton lataus kannustaa erityisesti ladattavien hybridi-autojen käyttäjiä ahkeraan lataamiseen, mikä vähentää polttomoottorilla ajettujen kilometrien määrää. Verovapauden merkitys valtion taloudelle on pieni ja lisäksi lataussähköön verollisuus teettää merkittävästi työtä yritysten henkilöstöhallinnossa.

Hyvin hoidettu tieverkko hillitsee liikenteen päästöjä

Autotuoja ja -teollisuus ry esittää, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa huomioitaisiin päästövähennyskeinona myös tieverkon kunnossapidon parantaminen.

Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaalla liikenteellä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri.

Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen. Puhdas tienpinta vähentää erityisesti raskaiden ajoneuvoyhdistelmien polttoaineenkulutusta. Tienpinnalla oleva lumi- ja loskapeite lisää polttoaineenkulutusta vierintävastuksen kasvun lisäksi massavaikutuksen kautta, sillä raskaaseen kalustoon kertyy tienpinnasta ylimääräistä lumimassaa.

Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyvä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

Ladattavien hybridautojen päästölaskentavan muutos kiristää autoveroa ja siten hidastaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista

Lataushybrideitä koskeva päästölaskentatavan muutos nostaa tyyppihyväksynnän mukaista CO₂-arvoa. Suomessa autoveroprosentti määräytyy auton CO₂-arvon perusteella. Mitä korkeampi CO₂-arvo on, sitä korkeampi on autoveroprosentti. Muutoksessa sähköllä ajon suhteellista osuutta vähennetään laskennallisesti siten, että auton WLTP-kulutus ja CO₂-päästöt nousevat. Todellisuudessa kulutus ja päästöt säilyvät samanlaisella autoyksilöllä vastaavana kuin aiemmin. Markkinoilla voi olla vuosina 2025–2028 teknisesti ja tosielämän kulutukseltaan identtisiä uusia autoja, joiden päästöt on mitattu eri tavalla.

Karkean arvion mukaan vuonna 2025 voimaan tuleva Euro 6e-bis noin 2–3-kertaistaa nykyiset ilmoitettavat päästöt ja 2027 voimaan tuleva Euro 6e-bis-FCM noin 4–5-kertaistaa ne.

Autoveron kiristyminen nostaa auton vähittäismyyntihintaa. Lataushybridien akkukoko on viime vuosina kasvanut ja siten niiden sähköllä ajon osuus on kasvanut ja todelliset päästöt vastaavasti laskeneet. Lataushybridien markkinaosuus on merkittävä. Vuonna 2025 se on ollut 21 prosenttia. Ne ovat tärkeässä roolissa autokannan ja liikenteen päästöjen vähentämisessä. Jatkossa lataushybridien markkinaosuus tulee laskemaan, mikäli autoverotaulukossa ei huomioida päästölaskentatavan muutosta. Samaan aikaan lataushybridien ajoneuvoveroa on kiristetty ja niitä koskeva työsuhdeauton hankintakannustin päättyy vuoden 2025 lopussa.

Hinnan (autoveron) nousun seurauksena moni lataushybridiä harkitseva siirtyy bensiinikäyttöiseen autoon, sillä usein täyssähköauto ei sovellu samaan käyttötarkoitukseen (mm. uuden teknologian pelko, riittävän vetomassan puuttuminen tai säännöllisesti toistuva suuri päivääjosojrite). Myös vanhan tyyppihyväksynnän (mukaisen päästöarvon) omaava ulkomailta käytettynä tuotu lataushybridi tulee yhä useammin uuden auton vaihtoehdoksi. Todellisuudessa tällainen auto voi olla suuripäästöisempi (pienempi akku) kuin uusi vastaava auto, vaikka virallinen – autoverotuksen perusteena oleva – päästöarvo olisikin matalampi.

Mittaustavan muutos siis nostaa uusien lataushybridautojen autoveroa ja vuosittaista ajoneuvoveroa. Päästölaskenta muuttuu kahdessa portaassa. Ensin vuonna 2026 ja myöhemmin 2028. Vaikutus 60 000 euroa (vuonna 2024 ensirekisteröityjen lataushybridien keskiarvo) maksavan uuden lataushybridin hintaan on keskimäärin noin 1 000 euroa ja vuonna 2028 noin 3 000 euroa. Lukuisissa tapauksissa autoveron nousu on yli 10 000 euroa.

Asia olisi helpointa korjata neutraloimalla autoverolain autoverotaulukko siten, että laskennallisen CO₂-arvon nousu kompensoitaisiin autoverotaulukossa. Vastaava ratkaisu toteutettiin vuonna 2018, kun päästömittaustavassa siirryttiin NEDC-mittauksesta WLTP-mittaukseen.

Biopolttoaineiden jakeluveto on keskeisin liikenteen päästövähennystoimenpide

Liikennesektorilla päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttää uusiutuvien polttoaineiden jakeluvetoon nostoa, sillä polttomoottorikäyttöisten ajoneuvojen osuus autokannasta on huomattava suuri vielä 2040-luvulle asti. Jakeluvetoon kustannusvaikutuksia yrityksille voidaan hillitä ammattidieseljärjestelmän avulla. Lisäksi uusiutuvien polttoaineiden valmisteveroa tulisi alentaa siten, että polttoaineiden energiasisältöveron osuutta valmisteverosta laskettaisiin ja vastaavasti hiilidioksidiveron osuutta nostettaisiin. Tämä parantaisi uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin.

Suomen tulisi edistää aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista siten, että polttoaineiden ja sähkön verotus ja niiden minimiverotasot porrastettaisiin ympäristöominaisuuksien perusteella, jolloin uusiutuvien ja synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden verotaso voitaisiin alentaa tuntuvasti. Osaltaan myös alkamassa oleva polttoainejakelun päästökauppa lisää uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden hintakilpailukykyä.

Kunnioitettavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja

Autotuoajat ja -teollisuus ry

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Hietala Hanna
Autotuojat ja -teollisuus ry