



Teknolohiateollisuus



Liikenteen verotus - kuuleminen 28.4.2020

Tieliikenteen päästöjen vähentäminen ja verouudistus

Heikki Karsimus, Teknologiateollisuus ry

Johtava asiantuntija, liikenne ja teknologiat

Tieliikenteellä on suuri merkitys päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa sekä valtion verotuotoissa



- Suomessa tieliikenteeltä kerätään **veroja noin 8 mrd.€** sisältäen arvonlisäveron
- **Noin 90%** liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä.
 - Liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttää päästöjen vähentämistä sekä **henkilöautoliikenteessä että raskaassa liikenteessä**
- EU:n tiukkenevat **päästöstandardit** ohjaavat autoteollisuutta vähäpäästöisiin henkilöautoihin
 - henkilöautoilun sähköistyminen ja sähköautojen saatavuus
- Samanaikaisesti **kuluttajien kiinnostus** sähköautoihin näkyy uusien autojen rekisteröinneissä ja käytettyjen autojen maahantuonnissa.
- Suomessa **autokanta** uusiutuu pohjoismaista hitaimmin
- Suomen liikenteessä on noin 80 000 **työsuhdeautoa** => 10 prosenttia liikenteessä olevista henkilöautoista vuonna 2030 on rekisteröity alunperin työsuhdeautoksi
- Raskaan liikenteen päästövähennysten haasteena on kasvavat liikennesuoritteet sekä kilpailukykyisten vähäpäästöisten **käyttövoimien saatavuus lähivuosina**

Liikenteen verotulot pienenevät päästöjen vähentyessä



Vaihtoehtoisten käyttövoimien ja uusiutuvien polttoaineiden yleistyminen sekä energiatehokkuuden parantuminen vähentävät päästöjä liikenteessä

- **Jakeluvelvoite** sekä **ajoneuvokannan energiatehokkuuden** paraneminen kääntävät polttoaineverotulot laskuun jo ennen liikenteen merkittävää sähköistymistä.

Sähköautojen määrä lähtee merkittävään kasvuun jo lähivuosina

- sähköautokannan odotetaan kymmenkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä.

Liikenteen **sähkönkäytön osuuden** kasvattaminen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on välttämätöntä

- Sähkö on energiatehokkain käyttövoima liikenteessä
- Sähköntuotanto on Suomessa jo nyt vähähiilistä ja suureksi osaksi uusiutuvaa

Liikenteen verotukseen lisää ohjaavuutta ja kannustavuutta



Tavoitteena tulee olla **yksinkertainen** ja **ennustettava** verojärjestelmä

- ohjausvaikutusta voidaan vahvistaa määräaikailla tukijärjestelmillä.
- Markkinahäiriöiden välttämiseksi liikenteen verotus on oltava pitkäjänteistä ja ennustettavaa.

Verotuksen tulee **ohjata**

- energiatehokkaiden ja vähäpäästöisten käyttövoimien valintaan
- edistäen tavoitetta hiilineutraalista liikenteestä sekä
- nopeuttaa autokannan uusiutumista vähäpäästöiseksi.

Verotuksen tulee **edistää**

- liikenneinfran investointeja puhtaaseen teknologiaan
- kannustaa älykkäiden päästöjä vähentävien ratkaisujen käyttöönottoon
- edistää osaamisen ja työllisyyden kasvua puhtaan teknologia ratkaisuisissa.

Päästövähennysten sekä valtion verokertymän lisäksi muutosten vaikutusarvioinnissa tulee huomioida logistiikan kilpailukyky, kuluttajien ostovoima, päästövähennysten kustannukset sekä oikeudenmukaisuus.

Autoveron alentaminen vähäpäästöisiltä ja päästöohjauksen säilyttäminen



Autoveron välitön poistaminen nollapäästöisiltä autoilta.

- Autoveron poistaminen nollapäästöisiltä (n. 3% uusista 2020) välittömänä toimenpiteenä ei aiheuta merkittäviä liikenteen autoverokertymän muutoksia.

Autoveron asteittainen alentaminen kaikilta vähäpäästöisiltä 5 vuoden aikajänteellä

- Vähäpäästöisen auton määrittelyn synkronoiminen EU:n muuttuviin päästöstandardeihin
- huomioitava päästöohjauksen säilyminen.
- Päästöohjauksen vahvistaminen negatiivisella autoverolla (bonus-Malus)

Bonus-malus käytännön soveltaminen autoverotukseen

- Autoveron alentunutta tuottoa vähäpäästöisten yleistymisen johdosta kompensoidaan erittäin päästävien autoveron korotuksella (linkitys päästöstandardeihin)

Autovero perustuu ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntihintaan ja ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin. Autoveron suuruus vaihtelee 2,7 - 48,9 prosentin välillä ja autoverokertymä **n. 1 000 M€** perustuen suurelta osin henkilöautojen verotukseen.

Autoveron vaikutuksien vahvistaminen muilla määräaikaisilla toimenpiteillä



Hankintatuki määräaikaisena kaikkiin nollapäästöisiin

- Hankintatuen laajentaminen työsuhde- sekä yritysautoihin

Työsuhdeautoilun verotuksen painopisteen siirto hankintahinnasta päästöperusteiseksi

- Erittäin vähäpäästöisen työsuhdeauton määrittelyn synkronoiminen EU:n muuttuviin päästöstandardeihin
- Erittäin vähäpäästöisen työsuhdeauton verotusarvon laskentamuutos
- Nollapäästöisen työsuhdeauton verovähennys veroista
- Kotilatauslaite verottomana lisävarusteena työsuhdeautoon (sähköauto)
- Työpaikan tarjoaman latausedun verottomuus (sähköauto)

Työsuhdeautojen rekisteröinnit ovat autokannan uusiutumisen kannalta huomattaman tärkeä ja olennainen tekijä erittäin vähäpäästöisten autojen osuuden kasvattamisessa liikenteessä. Seuraavan kymmenen vuoden aikana alun perin **työsuhdeautoiksi rekisteröidyt** autot edustavat lähes 10 prosenttia liikenteessä olevista henkilöautoista vuonna 2030.

Ajoneuvoveron yksinkertaistaminen



Käyttövoimaveron poistamien nollapäästöisiltä täyssähköautoilta

- Nykyinen käyttövoimaveron nostaa täyssähköauton vuosittaisen ajoneuvoveron bensiiniautoa (ja ladattavaa hybridiä) korkeammaksi heikentäen päästöohjausta

Ajoneuvoveron yksinkertaistaminen

- Vain CO₂-päästöihin perustuva perusvero, jossa riittävä päästöohjaus
- Haasteena heijastusvaikutukset polttoaineveroon ja sitä kautta ammattiliikenteeseen kilpailukykyisten vaihtoehtoisten käyttövoimien puuttuessa
- Ajoneuvoveron rakenteen muutokset vaativat huolellista vaikutusarviointia erityisesti kuljetuskustannuksiin ja ammattiliikenteeseen
- Tason muutokset ajoneuvoveroon vaativat vaikutusarviointia myös kuluttajien osalta

Ajoneuvovero jakaantuu **perusveroon ja käyttövoimaveroon**. Käyttövoimaveron peritään muista kuin bensiinikäyttöisistä. Ajoneuvoverosta n. 800 M€ perusveroa ja n. 400 M€ käyttövoimaveroa. Henkilöautokannasta noin 30% prosenttiin kohdistuu käyttövoimaveron.

Ajoneuvoveron päästöperusteisuuden vahvistaminen



Päästöohjauksen voimistaminen muilta kuin vähäpäästöisiltä autoilta.

- Vähäpäästöisen auton määrittelyn synkronoiminen EU:n muuttuviin päästöstandardeihin
- Suuripäästöisiin autoihin painottuva ajoneuvoveron perusveron tason nosto kompensoimaan autoveron alentamista

Bonus-malus käytännön soveltaminen ajoneuvoverotukseen

- Ajoneuvoveron päästöohjauksen voimistaminen voidaan toteuttaa verotuottoja alentamatta
- Vähäpäästöisten autojen yleistymisen myötä alentunut verotuotto on kompensoitavissa ajoneuvoveron perusosalla

Ajoneuvovero jakaantuu **perusveroon ja käyttövoimaveroon**. Käyttövoimaveroa peritään muista kuin bensiinikäyttöisistä. Ajoneuvoverosta n. **800 M€ perusveroa** ja n. **400 M€ käyttövoimaveroa**. Henkilöautokannasta noin 30% prosenttiin kohdistuu käyttövoimaveroa.

Nestemäiset polttoaineet ovat toistaiseksi raskaan liikenteen merkittävien käyttövoima – polttoaineverojen muutokset tulee olla ennustettavia



- Polttoaineverotus ohjaa **raskasta liikennettä** energiatehokkuuteen sekä suurempien sallittujen mittojen ja massojen hyödyntämiseen
- Polttoaineverotus ohjaa **henkilöautoilua** sähköistymään
- Polttoaineverotuksen tulee ohjata pitkäjänteisesti fossiilisten polttoaineiden korvautumiseen **kilpailukykyisesti vaihtoehtoisilla käyttövoimilla** heikentämättä yritysten kilpailukykyä
- Polttoaineverotuksen **muutosten tehokkuus** päästövähennysten näkökulmasta riippuu päästöttömien ja kilpailukykyisten vaihtoehtojen saatavuudesta
- **Ajoneuvoveron** rakenteen muutokset heijastuisivat polttoaineverotukseen vaatien huolellista vaikutusarviointia erityisesti kuljetuskustannuksiin ja ammattiliikenteeseen

Polttoainevero eli valmistevero koostuu energiasisältöverosta, hiilidioksidiverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Liikennepolttoaineiden verokertymä on n. 3 000 M€ (noin 5 000 miljoonaa litraa – ka. 0,6 €/l). Polttoaineverojen suuruudet. Dieselin energiasisältöveroa on lievennetty 0,26 €/l ja biokaasu on vapautettu valmisteverosta.

Jakeluvelvoite vähentää päästöjä liikenteessä vuoteen 2030 asti



- Jakeluvelvoite luo **ennustettavan markkinan** biopolttoaineille keskipitkällä aikavälillä
- Jakeluvelvoitteen päästövähennys- ja kustannusvaikutukset kohdistuvat tulevaisuudessa entistä voimakkaammin **raskaaseen liikenteeseen**
- Henkilöautoliikenteen vahva **sähköistyminen** pienentää jakeluvelvoitteen merkitystä
- **Biokaasun** liittäminen jakeluvelvoitteeseen poistaisi verovapauden ja tämän johdosta vaatii huolellisen vaikutusarvioinnin kokonaisuutena

Kilometriverso huolellisesti suunniteltuna vaikutusarvioineen voidaan ottaa käyttöön todennäköisesti vasta 2030 –luvulla



- Kilometripohjaisen verotuksen tarve kasvaa vasta **2030-luvun alkuvuosina**, jolloin polttoaineverotulojen määrä alkaa merkittävästi vähentyä vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyessä autokannassa.
- Kilometripohjainen vero antaa monipuolisesti **mahdollisuuksia verotuksen kehittämiseen** sisällyttämällä siihen päästökertoimen lisäksi esimerkiksi ajankohta, maantieteelliseen alue, energiatehokkuus.
- Suomessa on **osaamisen** myötä hyvät **tekniset valmiudet** kehittää ja ottaa käyttöön kilometriversotuksessa käytettävää teknologiaa, jonka avulla verotusta voidaan **kohdistaa** eritasoisena esimerkiksi ammatilliseen liikenteeseen.

Liikenteen päästövähennysten keinovalikoima 2030 -luvulla



Raskaan liikenteen **sitovat CO2 -raja-arvot**

- EU:n raskaan kaluston valmistajia sitovat CO2-raja-arvot ohjaavat päästövähennyksiin pitkällä aikavälillä

Raskaan liikenteen ja hyötyajoneuvojen **sähköistyminen** alkanut jos kaupunkilogistiikassa

- Sähkökäyttöiset energiatehokkaat kuorma-autot ja kohtuuhintainen sähkö ovat kaupunkilogistiikassa kilpailukykyinen yhdistelmä

Synteettisiin polttoaineisiin liikenteessä liittyy vielä paljon epävarmuuksia

- Synteettisten polttoaineiden ja liikenteessä käytettävän vedyn kehitykseen liittyy merkittäviä teknisiä ja taloudellisia epävarmuuksia
- Synteettisten polttoaineiden käyttö alentaa energiatehokkuutta liikenteessä merkittävästi



Kiitos mielenkiinnosta !