

Liikenteen verotus

-

VM kuulemistilaisuus ke 22.4.2020


Tuukka Heikkilä
Asiantuntija, Energiateollisuus ry

tuukka.heikkila@energia.fi

puh. 040 828 1570

 [@T1Heikkila](https://twitter.com/T1Heikkila)





“Many people say they’ve bought the most expensive car they’ve ever had when they buy electric - simply because they’ve calculated what kind of savings they’re going to be making over the coming years, and feel it makes sense”

Haastattelukommentti Norjasta, jossa 75 % ensirekisteröidyistä autoista oli sähköautoja maaliskuussa 2020



Esimerkki: Kia Niro & e-Niro



- Polttomoottorimallin verollinen hinta: **27 990 €**
 - Hinnasta valtiolle $5\,020\text{ €} + 2\,052\text{ €} = 7\,073\text{ €}$
 - Täyssähkömallin verollinen hinta hankintatuen kanssa: **37 990 € (+10 k€)**
 - Hinnasta valtiolle $7\,544\text{ €} + 1\,015\text{ €} - 2\,000\text{ €} = 6\,559\text{ €}$
- Valtiolle täyssähkömallista nykyään **514 € vähemmän tuloa**

Esimerkki: Kia Niro & e-Niro

- Polttomoottorimallin (latauskyvytön hybridi) WLTP-lukemasta (110 g/km) laskettuna 250 000 km elinkaaren aikana aiheutuu **27,5 tonnin CO₂-päästöt**
- Hankinnan tulojen erosta (514 €) laskettuna päästövähennyksen hinta valtiolle **18,7 €/tCO₂**.
- 0 % autoverolla päästövähennyksen hinta valtiolle 1 529 € eli **55,6 €/tCO₂**



Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

- Autovero nollaan nollapäästöisiltä autoilta ja kulmakertoimen jyrkennys
- Työsuhdeautojen verotusarvoihin päästökomponentti
- Ajoneuvoveron perusvero ja käyttövoimaveron pois nollapäästöisiltä autoilta
 - Sekä harkintaan em. verojen voimakas kasvattaminen suuripäästöisille autoille
 - Vähentäisi suuripäästöisten käytettyjen autojen tuontia
- Lataussähkö alempaan sähköveroluokkaan
 - Helposti eriteltävissä ainakin latausoperaattoreiden kohdalla
- Kestävän biokaasun veron kevennys

Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

- Toimenpiteet voidaan toteuttaa **määräaikaisesti**
 - Tarpeen vaatiessa niistä voidaan asteittain luopua, kun päästöttömien vaihtoehtojen hintakilpailukyky paranee
- Toimenpiteiden taloudelliset vaikutukset myös kompensoituvat:
 - Uusien autojen ALV:lla
 - Autokaupan piristymisen työllisyysvaikutuksilla
 - Lataus- ja kaasutankkausverkoston rakentamisen työllisyysvaikutuksilla
 - Kansanterveyden parantumisella lähipäästöjen vähennyttä
 - Kotimaanmatkailun ja yleisen toimeliaisuuden lisääntymisellä ajamisen edullisuuden ansiosta
 - Vaihtotaseen parantumisella (tuontiöljy vs. kotimainen sähkö/biokaasu)

Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO₂ –päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?

- Fossiilisten tuontipolttoaineiden verotaso syytä ottaa uudelleen tarkasteltavaksi hintojen laskun myötä
- Aiemmin mainittu ajoneuvoveron kasvatus, ainakin suuripäästöisille autoille

Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennemien toteutuminen?

- Mainitut toimenpiteet kannattaisi ottaa käyttöön mahdollisimman nopeasti
 - Autojen tekniikka on riittävän kypsää, kuten Norjasta nähdään
 - Saataisiinko koronan jälkeinen sähköautojen ensirekisteröintiipiikki Suomeen ja siten positiivinen vire autokauppaan?
- Tulevaisuus on varmuudella puhtaissa ratkaisuisa – haluaako Suomi olla edelläkävijöiden joukossa, vai profiloitua hitaamman kehityksen valtioksi?