



Lausunto

8.8.2023

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 13.7.2023, VN/15660/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta annetun lain (1289/2021) muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikon esityksestä. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi otsikon lakia vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia. Esityksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan nojalla. Esityksen mukaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa de minimis -asetuksen nojalla.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet vedyn liikennekäytön edistämiseksi. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voitaisiin tehdä vuoden 2023 talousarviopäätösten puitteissa, joten uuden tuen aloittamisella ei olisi valtion menoja lisäävää vaikutusta.

Lisäksi täyssähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntelyä ehdotetaan kumottavaksi, sillä niiden hakuaika on päättynyt 31. päivänä joulukuuta 2022.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 toiseen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

Valtiovarainministeriön lausunto

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 33-35% per 3.7.2023. Siten lakimuutos on perusteltu, vaikkei hankintatukiin olekaan tarkoitus osoittaa lisärahoitusta jatkovuosille.

Esityksessä on tarkoitus kumota viitaukset henkilöautojen muunto- ja hankintatukiin, mitä valtiovarainministeriö kannattaa. 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 liittyy 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 ovat 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.

Hallituksen esityksen luonnoksessa sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärät eroavat siten, että pienillä yrityksillä tuen enimmäismäärä olisi 60 %, keskisuurilla yrityksillä 50 % ja suurilla yrityksillä 30 %. Vaikka ryhmäpoikkeusasetus esitysluonnoksen mukaan mahdollistaa tällaisen porrastuksen, esitysluonnoksessa ei perustella, miksi kansallisessa lainsäädännössä tuen enimmäismäärän tulisi määräytyä yrityksen koon perusteella, eikä tuen enimmäismäärä vastaisi kaikilla yrityksillä suurten yritysten enimmäismäärää eli 30 %. Valtiovarainministeriö katsoo, että yritysten yhdenmukaisesta kohtelusta poikkeamiselle pitäisi olla painavat perusteet. Ilman perusteita tukisumma tai tuen enimmäismäärä olisi markkinavääristymien välttämiseksi perustellumpaa asettaa siten, ettei yrityksen koko vaikuta saatavan tuen määrään.

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

Toisin kuin kaasukäyttöisiltä henkilöautoilta, verotukea ei korjata käyttövoimaveron avulla. Yksittäisellä kaasukäyttöisellä autolla verotuen suuruus voi olla ajokilometreistä ja polttoaineen kulutuksesta riippuen karkeasti jopa 7 000 - 20 000 euroa vuodessa.

Esitysluonnoksessa ei arvioida kaasukäyttöisten autojen hankintatukien tai niiden muutosten vaikutuksia taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöihin. Valtiovarainministeriö haluaa muistuttaa, että koska kaasu on liitetty liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteeseen, kaasukäyttöisten autojen määrän kasvu ei vähennä taakanjakosektorin päästöjä tai laske polttoaineiden hintoja. Huolimatta siitä, että liikenteessä käytettävän biokaasun kulutuksen nousu laskee tarvittavan HVO-polttoaineiden määrää, se ei kuitenkaan laske bensiinin ja dieselin hintaa, koska biokaasun kulutuksen nousu ei muuta polttoaineiden jakelijoiden rajakustannusta. Sen sijaan kaasukäyttöisten autojen hankintatuet todennäköisesti lisäävät maa- ja biokaasun kokonaiskysyntää ja siten lisäävät todennäköisesti Suomen riippuvuutta maakaasusta. Tämä johtuu siitä, että biokaasun kysynnän noustessa liikenteessä biokaasun tarjonta muille sektoreille vähenee ja koska biokaasun kokonaistarjonta ei todennäköisesti kasva yksi yhteen biokaasun kysynnän nousun seurauksena, muut kaasua käyttävät sektorit ovat riippuvaisempia maakaasusta. Valtiovarainministeriö katsoo, että kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatukien sijaan biokaasun tarjontaa olisi syytä edistää keinoin, jotka eivät lisää kaasun kokonaiskysyntää, mutta vähentävät taakanjakosektorin päästöjä kustannustehokkaasti. Tällainen keino olisi biokaasun jakeluvelvoitteen ulottaminen kaikkeen taakanjakosektorilla käytettävään biokaasuun.

Hallituksen esityksen luonnoksessa kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille hankintatukea myönnettäisiin de minimis-tukena siten, että hankintatukea eivät voisi saada tieliikenteen tavaraliikenteen tavarankuljetuksen toimialan yritykset, mikä johtuu siitä, että näille ei voida myöntää de minimis-tukea autojen hankintaan. Valtiovarainministeriö pitää mahdollisena ongelmana rajanvetoa yritysten välillä, sillä yrityksillä voi olla eri toimialaluokkaan kuuluvia palveluja, joista osa voi olla ns. yhdistettyä palvelua ja osa tieliikenteen tavarankuljetusta. Tämä voi johtaa epäselvyyksiin tuen myöntämiskriteereissä sekä johtaa entisestään hallinnollisten kustannusten nousuun.

Valtiovarainministeriö katsoo, että paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien sijaan taakanjakosektorin ja liikenteen päästöjä olisi jatkossa perustellumpaa vähentää liikenne- ja lämmityspolttoaineiden 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.

osastopäällikkö, budjettipäällikkö

Mika Niemelä

budjettineuvos

Kati Jussila

Tiedoksi

LVM: Emmi Simonen

VM: Jussi Kiviluoto VO, Kati Jussila BO

VN/15660/2023-VM-14

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: