

Autoalan ilmastostrategia 2018

Autoveron vaiheittainen poistaminen



- nopeuttaisi autokannan kiertoa 3-4 vuodella
- vähentäisi CO₂-päästöjä 600 000 tonnia/v
- verotulojen kannalta neutraali toimenpide

Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen



- lisäisi sähköautojen määrää 3 000 - 9 000 autolla vuodessa
- vähentäisi CO₂-päästöjä 50 000 tonnia/v
- vähentäisi tuloveroa 8-23 milj. euroa vuodessa

Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki



- lisäisi kaasuautojen määrää 800 autolla ja sähköautojen määrää 600 autolla vuodessa
- vähentäisi CO₂-päästöjä 100 000 tonnia/v
- tuki edellyttäisi noin 12 miljoonan euron vuosibudjetin

Romutuspalkkiokampanjan satunnainen uusiminen



- poistaisi autokannasta noin 10 000 vanhaa autoa vuosittain
- vähentäisi CO₂-päästöjä 100 000 tonnia/v
- edellyttäisi noin 12 milj. euron vuosibudjetin, joka voidaan kompensoida kasvaneella autoverotuotolla

11.12.2018



AUTOTUOJAT
JA-TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Tiivistelmä

Autoalan ensimmäinen ilmastostrategia julkaistiin marraskuussa 2016 Pariisin ilmastopöytäkirjan hyväksymisen jälkeen. Vuosina 2017–2018 kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tavoitteet ovat tarkentuneet ja keskustelu on siirtynyt sektorikohtaisten ilmastotoimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Liikenne on päästökaupan ulkopuolisista sektoreista suurimpia. Henkilöautoliikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 10 prosenttia ja tieliikenteen tavarakuljetusten noin 7 prosenttia. Suomessa päästöt ovat vähentyneet vuoteen 2005 verrattuna, vaikka liikennesuorite on kasvanut.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Kansallisen ilmastostrategian mukainen liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä on askel kohti hiilineutraalia liikennettä – ilmastosuunnitelman tavoitteena on myös, että Suomen liikenne on hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä.

Ilmastosuunnitelmassa päästöjen vähentämistarpeeksi on vuoden 2030 tavoitteen saavuttamiseksi määritelty lisätoimia, joilla päästöjä voidaan vähentää 3,1 miljoonaa CO₂-tonniekvivalenttia. Toimenpiteiksi on nostettu liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen (1,0 Mt CO₂), ajoneuvojen ja muiden liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen (0,6 Mt CO₂) ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla (1,5 Mt CO₂). Tavoitteena on, että autokannassa olisi 50 000 kaasukäyttöistä ja 250 000 sähkökäyttöistä ajoneuvoa vuoteen 2030 mennessä.

Liikennesektorilla tavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia erilaisia päästövähennystoimia, sillä päästöt syntyvät käytännössä miljoonista eri päästölähteistä. Autoalan ilmastostrategia nostaa esille neljä lyhyen aikavälin kärkitoimenpidettä, jotka yhdessä biopolttoaineiden yleistymisen kanssa kattavat noin kolme neljäsosaa liikenteelle asetetusta päästövähennystavoitteesta vuodelle 2030.

Autoveron portaittainen alentaminen nopeuttaisi autokannan kiertoa 3-4 vuodella. Autokannan kieron nopeuttaminen on edellytys sille, että markkinoilla 5–8 vuoden kuluttua yleistyvät vaihtoehtoiset käyttövoimat voisivat yleistyä selvästi nykyistä kehitystä nopeammin. Hankinnan verotus jarruttaa merkittävästi autokannan uusiutumista. Autoveron poistaminen vähentäisi vuosittain päästöjä noin 600 000 tonnilla vuoteen 2030 mennessä.

Vähäpäästöisten työsuhdeautojen laskennallisen verotusarvon alentaminen lisäisi selvästi niiden houkuttelevuutta autokannassa. Lähes kolmannes uusista autoista tulee autokantaan työsuhdeautoina tai yritysautoina. Työsuhdeautot vapautuvat kuluttajamarkkinoille 3–4 vuoden kuluttua käyttöönotosta. Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvoa alentamalla voidaan luontevimmin tukea vielä vähäpäästöisten autojen hankintaa, kunnes niiden hintaero perinteiseen teknologiaan nähden on kaventunut. Päästöjen määrä vähenisi noin 50 000 tonnilla vuodessa.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen määrää olisi tarkoituksenmukaisinta lisätä määrääikäisellä hankintatuella. Kaasukäyttöisiä kuorma- ja pakettiautoja on jo markkinoilla ja myös sähkö- ja hybridivaihtoehdot yleistyvät tulevien vuosien aikana. Hankintatuki vähentäisi päästöjä noin 50 000 tonnilla vuodessa.

Satunnaisesti toistettu romutuspalkkiokampanja nopeuttaisi osaltaan autokannan kiertoa poistamalla autokannasta vanhoja vielä liikennekäytössä olevia autoja ja tuomalla tilalle uusia vähäpäästöisiä autoja. Romutuspalkkio vähentäisi muutaman vuoden välein toteutettuna päästöjä noin 100 000 tonnia vuodessa.

1. Ilmasto- ja energiatavoitteet

EU:n syyskuussa 2016 hyväksymä Pariisin ilmastopöytäkirja säätelee EU:n ilmasto- ja energiapolitiittisia linjauksia vuosille 2020–2030. Pariisin ilmastopöytäkirjassa maailman maat ovat sitoutuneet tavoitteeseen pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa verrattuna esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen. Kansainvälisen ilmastopaneelin IPCC:n lokakuussa 2018 julkaisema raportti tarkastelee Pariisin ilmastokokouksessa tavoitteeksi asetetun enimmillään 1,5 asteen lämpenemisen vaikutuksia ja päästöjen vähentämisen edellyttämiä toimenpiteitä.

Euroopan komissio linjasi marraskuussa 2018 tavoitteekseen hiilineutraalin Euroopan vuoteen 2050 mennessä. Käytännössä tavoitteena on, että hiilidioksidipäästöjen sekä niitä ilmakehästä poistavien hiilinielujen ja hiilidioksidin talteenoton tulee yhtä suuret vuosisadan puolivälin mennessä. Jo aiemmin Euroopan komission vähähiilitiekartassa oli linjattu, että päästöjä voidaan EU:ssa vähentää kustannustehokkaasti 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, 60 prosenttia vuoteen 2040 mennessä ja 80 prosenttia vuoteen 2050 mennessä EU:n sisäisin toimin. Tulevan 50 vuoden aikajänteellä strategisena tavoitteena on hiilineutraalius, kun Eurooppa-neuvoston aiemmin asettama tavoite on ollut vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä 80–95 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä.

Liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Henkilöautoliikenteen osuus kokonaispäästöistä on noin 10 prosenttia ja tieliikenteen tavarakuljetusten noin 7 prosenttia. Aikaisemmat EU:n Suomelle asettamat tavoitteet edellyttivät Suomen vähentävän vuoteen 2020 mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 16 prosenttia vuoteen 2005 nähden. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma on linjattu tarkemmin tavoitteita ja toimenpiteitä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Ilmastopolitiikan suunnitelmassa on myös linjattu tavoite, jonka mukaan Suomi on hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. Kansallisen ilmastostrategian mukainen liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä on askel kohti hiilineutraalia liikennettä. Kansainvälisen energiajärjestön IEA:n mukaan liikenteen päästöjä tulisi vähentää noin 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä,

Liikenne on päästökaupan ulkopuolisista sektoreista suurimpia. Globaalisti liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat kasvaneet, mutta EU:ssa päästöt ovat olleet maltillisessa laskussa. Myös Suomessa päästöt ovat vähentyneet vuoteen 2005 verrattuna, vaikka liikennesuoritteet ovat samaan aikaan kasvaneet.

Liikennesektorilla tavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia erilaisia päästövähennystoimia, sillä päästöt syntyvät käytännössä miljoonista eri päästölähteistä. EU on linjannut vähäpäästöistä liikkumista koskevassa eurooppalaisessa strategiassaan päästövähennystoimia ja niiden kohdentamista.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa päästöjen vähentämistarpeeksi on vuoden 2030 tavoitteen saavuttamiseksi määritelty lisätoimia, joilla päästöjä voidaan vähentää 3,1 miljoonaa CO₂-tonniekvivalenttia. Toimenpiteiksi on nostettu liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen (1,0 Mt CO₂), ajoneuvojen ja muiden liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen (0,6 Mt CO₂) ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuville ja vähäpäästöisillä polttoaineilla ja käyttövoimilla (1,5 Mt CO₂). Kansallisena tavoitteena on, että autokannassa olisi 50 000 kaasukäyttöistä ja

250 000 sähkökäyttöistä ajoneuvoa vuoteen 2030 mennessä. Strategia linjaa myös, että liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

2. Autoalan ilmastostrategian tavoitteet ja linjaukset

Autoala tukee asetettua hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitetta ja sitoutuu omilla toimillaan tieliikenteen päästöjen vähentämiseen kansallisten ja EU:n laajuisten linjausten mukaisesti. Ympäristö- ja yhteiskuntavastuu on yksi autoalan tärkeimpiä tavoitteita. Autoteollisuus panostaa Euroopan laajuisesti vuosittain lähes 50 miljardia euroa tutkimukseen ja tuotekehitykseen, joiden tärkeimmäksi tavoitteeksi on viime vuosikymmenten aikana noussut energiatehokkuuden parantaminen, vaihtoehtoiset käyttövoimat, päästöjen vähentäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Autoklusteri on myös Suomessa tärkeä palvelu- ja tuotantoklusteri. Autokauppa sekä huolto- ja korjaamo-, vuokraus- ja katsastustoiminnot työllistävät noin 27 000 henkilöä ja autojen sekä niiden osien valmistus ja osien kauppa noin 18 000 henkilöä.

Suomessa autoala on sitoutunut muiden suurimpien teollisuusliittojen ja elinkeinosektorien tavoin vuosien 2017–2025 energiatehokkuusohjelmaan. Autoala on solminut marraskuussa 2018 liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön kanssa Green deal -ilmastosopimuksen, jonka tavoitteena on vähentää autokannan päästöjä ja edistää vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen yleistymistä autokannassa. Valtion ja autoalan yhteiset vuoteen 2025 ulottuvat tavoitteet tukevat osaltaan vuodelle 2030 asetettuja kansallisia tavoitteita ja polkua kohti hiilineutraalia liikennettä:

- vähentää ensirekisteröityjen henkilö- ja pakettiautojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä vähintään 4 % vuodessa
- lisätä korkeille biopolttoaineosuuksille soveltuvien autojen osuutta autokannassa ja erityisesti raskaassa kalustossa
- edistää muiden vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien autojen yleistymistä siten, että niiden osuus ensirekisteröinneistä kasvaa yhteensä vähintään 25 prosenttiin vuoden 2025 loppuun mennessä
- alentaa autokannan keski-ikää ja henkilöautojen keskimääräistä romutusikää 1,5 % vuodessa.

Autoala on myös tärkeä kiertotalouden edistäjä, sillä se vastaa romuautojen kierrätyksestä. Suomessa kierrätysjärjestelmän kautta kulkevien autojen kierrätysaste on korkea, sillä romuajoneuvojen materiaaleista kierrätetään ja hyötykäytetään Suomessa nykyisin noin 97 %. Kierrätyksen ja uudelleen käytön osuus ilman hyötykäyttöä on 83 %. Markkinaehtoisesti toimiva kierrätysjärjestelmä on julkisen talouden kannalta edullinen.

3. Päästöjen vähentämisen kärkitoimet

Toimenpiteiden valinnassa lähtökohtana on ollut, että liikennesektorille kohdennettavat toimet eivät saa heikentää Suomen kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia. Henkilö- ja tavaraliikenne ei sektorina ole itsenäinen toimiala, vaan luonteeltaan johdettua kysyntää, joka riippuu kotitalouksien, elinkeinoelämän ja muun yhteiskunnan tarpeista. Päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulee olla kustannustehokkaita ja kohdentua oikeudenmukaisesti. Toimenpiteet eivät saa heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tai kansalaisten liikkumismahdollisuuksia. Kuljettamisen ja liikkumisen kustannukset eivät saa kasvaa, jotta ilmastopolitiikan hyvinvointi- ja kilpailukykyvaikutukset eivät kääntyisi negatiivisiksi.

Päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulee olla mahdollisimman tekniikkaneutraaleja, jotta ne eivät aiheuttaisi teknologiariippuvaisia markkinahäiriöitä tai jarruttaisi päästöjen vähentämiseen ja energiatehokkuuden parantamiseen teknologista kehitystä. Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittymistä on hyvin haastavaa arvioida, ja ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille teknologisille innovaatioille. Tähän voidaan päästä vain tekniikkaneutraalein toimin.

Liikennesektorilla vähentämistavoite edellyttää laajaa ja monialaista keinovalikoimaa. Tavoitetta ei saavuteta pelkillä liikennepalveluihin ja liikennejärjestelmään kohdentuvilla toimilla, vaan tarvitaan rakenteellisia autoilun verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voitaisiin nopeuttaa. Autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää autoilun fiskaalisten verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua luopumalla autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta ja ympäristöohjauksen painopisteen yhä selvempää siirtämistä käytön aikaiseen verotukseen.

”The reduction of CO2 emissions in the whole [transport] sector from the reference scenario to is 60% in 2050... Since there is no silver bullet for this deep decarbonization, every possible measure would be required to achieve this stringent emissions outcome.”

IPCC 2018, IEA2017

Ilmastopimuksen tavoitevuoteen 2030 on aikaa 11 vuotta. Verorakenteen muutokset tulisi toteuttaa mahdollisimman nopeasti, jotta autokannan uusiutumista voitaisiin nopeuttaa. Nykyisestä autokannasta lähes kolmannes on nykyisellä autokannan uusiutumismuutoksella tavoitevuonna vielä liikenteessä ilman verorakenteellisia autokannan kiertonopeutta lisääviä muutoksia.

”Tavoitteen saavuttamiseen tarvitaan rakenteellisia autoilun verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voidaan nopeuttaa.”

Liikenteen ilmastotoimien suunnittelussa on otettava huomioon, että autoliikennettä ei monissa tapauksissa ole mahdollista tai taloudellisesti tai ympäristön kannalta mielekästä korvata muulla kulkutavalla tai kuljetusmuodolla. Monet nykyisin käytössä olevat taloudellisen ohjauksen keinot kohdentuvat epäoikeudenmukaisesti niihin liikku- ja kuljetustarpeisiin, joille ei ole tarjolla vaihtoehtoisia kulku- tai kuljetustapaa.

Euroopan Parlamentti on marraskuussa 2018 hyväksynyt aiempaa kunnianhimoisemman tavoitteen, jonka mukaan uusiutuvien energiamuotojen osuus energian kokonaiskulutuksesta olisi 32 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja energiatehokkuutta tulisi lisätä 32,5 prosenttia. Suomella on erinomaiset

edellytykset kehittyneiden kotimaisia raaka-aineita hyödyntävien biopolttoaineiden kehittämiseen ja tuotantoon. Kehittyneet uusiutuvat polttoaineet ovat tärkeä toimenpide erityisesti Suomessa, jossa autokannan kierto on hidas.

EU on alustavasti linjannut autonvalmistajille asettamissa tavoitteissaan, että uusien ensirekisteröityvien henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autojen päästöjen tulee vuonna 2030 olla 35 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2021. Samaan aikaan päästöjen mittausten menetelmistä on kehitetty yhä paremmin liikenteessä havaittua kulutusta ja päästöjä vastaavaksi. Myös raskaan kaluston päästöjen mittausten menetelmä otetaan käyttöön vuoden 2019 aikana. Päästöjen kehittyneen monitoroinnin ja mittaamisen sekä yhä kunnianhimoisempien tavoitteiden myötä on ilmeistä, että tulevien vuosien aikana uusien autojen päästöt vähenevät nopeammin kuin 2010-luvulla. Varsinkin liikenteen sähköistymisen on 2020-luvun puolivälissä arvioitu lähtevän ripeään kasvuun, sillä päästötavoitteiden saavuttaminen ilman sähkökäyttöisten ajoneuvojen merkittävää markkinaosuutta on haastavaa. Vuoteen 2030 mennessä polttomoottori- ja sähköautojen tuotantokustannusten on ennakoitu kapenevan selvästi. Vielä toistaiseksi sähkökäyttöiset autot ovat hinnaltaan 1,5–1,8-kertaisia polttomoottoriautoihin verrattuna, vaikka niiden autovero on pienempi kuin polttomoottoriautojen.

ajoneuvovalmistajille asettamien vuosien 2021–2030 tavoitearvojen määrittelyssä on linjattu, että myös polttoaineen elinkaaren vaikutus pyritään tulevaisuudessa ottamaan huomioon päästöjen monitoroinnissa. Tämä on erittäin tärkeä tavoite, sillä laskettaessa päästöt ainoastaan ajoneuvon käytön ajalta polttoaineen tuotannon aikainen päästötase jää kokonaisvaikutusten ulkopuolelle. Nykyisellä laskentatavalla autonvalmistajat eivät voi biopolttoaineille soveltuvalla ajoneuvoteknologialla saavuttaa asetettuja päästötavoitteita, vaan ainoa tapa tavoitteen saavuttamiseen on sähkökäyttöisten ajoneuvojen markkinoille saattaminen. Suomen tulisivin määrätietoisesti ajaa koko polttoaineketjun vaikutusten laskemista mukaan päästöjen monitoroinnissa.

Liikenteelle asetettu päästöjen puolittamista koskeva tavoite on vaativa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää määrätietoisia toimenpiteitä autokannan uusiutumiseksi ja vähäpäästöisten ajoneuvojen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Suomalaisille asetetusta päästöjen vähentämistavoitteesta noin puolet on arvioitu voitavan saavuttaa biopolttoaineiden jakeluelvoitetta kasvattamalla.

”Autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ei ole tunnistettu mitään muita pysyviä keinoja kuin autoveron merkittävä alentaminen.”

Autoalan ilmastostrategiassa esitetyt kärkitoimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi liittyvät liikenteen hinnoitteluun ja verotukseen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden suosimiseen. Autoalan ilmastostrategian toimenpiteet on valittu siten, että ne voidaan toteuttaa yhden vaalikauden aikana.

Näitä toimenpiteitä tukee kestävien biopolttoaineiden jakeluelvoitteen nostaminen, jonka avulla voidaan vähentää merkittävästi olemassaolevan autokannan päästöjä. Biopolttoaineiden osuuden lisääminen on nostettu yhdeksi kärkitoimista myös IPCC:n toimenpideraportissa ja IEA:n energiaskenaarioraportissa. IEA:n energiaskenaarioiden mukaan liikenteen päästövähennyksistä vuoteen 2050 mennessä noin 29 prosenttia voidaan saavuttaa ajoneuvojen ominaisenergiankulutuksen pienemisellä, noin 36 prosenttia biopolttoaineilla, noin 15 prosenttia liikenteen sähköistämällä ja noin 20 prosenttia kulkutapojen työnjaon muutoksilla ja liikenteen kysyntää vähentämällä muun muassa yhdyskuntarakennetta tiivistämällä (IEA 2017). Biopolttoaineiden merkitys on suuri erityisesti raskaan liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Tässä strategiassa esitettyjen päästöjen vähentämistoimien merkitys on vuosittain noin 850 000 tonnia CO₂-ekvivalettipäästöinä vuoden 2030 tasossa mitattuna. Biopolttoaineiden osuutta lisäämällä on arvioitu voitavan vähentää päästöjä vaadittavasta 3,1 miljoonasta tonnista noin puolet, eli 1,5 milj. tonnia. Näin ollen muiden liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta koskevien vähentämistoimenpiteiden osuus päästöjen vähentämisessä jää noin 800 000 tonniin. Näiden toimien kokonaispotentiaalliseksi on keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa arvioitu noin 1,0 miljoonaa tonnia. Liikennejärjestelmään liittyvät toimenpiteet edellyttävät käyttäytymismuutoksia, joiden toteutuminen on epävarmaa ja huonosti ennakoitavissa. Käyttäytymismuutosten tueksi tarvitaan useimmiten taloudellisen ohjauksen keinoja tai merkittäviä liikennejärjestelmään tai joukkoliikennepalveluihin suunnattuja investointeja.

I Autoveron vaiheittainen poistaminen

Autovero vanhentaa autokantaa nostamalla autojen jäännösarvoa. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä vuonna 2017 oli 12,0 vuotta. Ikääntymisen on ennakoitu jatkuvan nykyisellä verotuksella. Liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä on viime vuosien aikana kasvanut 3–4 kuukaudella vuosittain. Keskimääräinen romutusikä on kasvanut jo yli 20 vuoteen. Kannan keski-ikä ja keskimääräinen romutusikä ovat Euroopan korkeimpia. Autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ei ole tunnistettu mitään muita pysyviä keinoja kuin autoveron merkittävä alentaminen.

Hankintavaiheessa maksettava autovero voidaan poistaa hallitusti portaittain alentamalla ja siirtämällä verotuksen painopiste vuosittaiseen ajoneuvoveroon, jolloin valtion verotuotot eivät laskisi merkittävästi. Vuosittaisen ajoneuvoveron ympäristöohjausvaikutus vahvistuisi, mutta samalla autokannan kiertonopeus kasvaisi selvästi ja autokannan päästöt alenisivat huomattavasti nopeammin kuin nykyisellä verorakenteella.

Autoveron poistaminen vain vähäpäästöisiltä autoilta ei ratkaise autokannan ikääntymisongelmaa eikä nopeuta merkittävästi autokannan kiertoa, sillä sähköautojen hinta on vielä merkittävästi korkeampi kuin keskivertoautojen hinta. Mikäli autoveroa alennettaisiin vain vähäpäästöisiltä autoilta, se ohjaisi kotitalouksia hakemaan yhä useammin keski- ja suuripäästöiset autot käytettynä ulkomailta, jolloin autokannan uusiutuminen ei tosiasiallisesti nopeutuisi.

Autoveron poistamisen ei ole ennakoitu merkittävästi vaikuttavan autotiheyteen, sillä kotitalouksien autoistuminen on Suomessa jo nyt lähellä tasapainopistettä. Autoveron alentamisen on arvioitu lisäävän autokannan kokoa 0,7–1,3 % vuodessa, mutta autokannan koolla ei ole suoraa seurausyhteyttä liikennesuoritteeseen, sillä keskimääräisen autokohtaisen ajosuoritteen on ennakoitu vähenevän autokannan koon kasvaessa. Autovero on ohjannut merkittävästi kysyntää vähäpäästöiseen kalustoon, mutta sen ohjausvaikutus on viime vuosien aikana vähentynyt ajoneuvotekniikan energiatehokkuuden parantuessa. Autoveron vaiheittaisen poistamisen on arvioitu nopeuttavan autokannan kiertoa 3–4 vuodella ja vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuoden 2030 tasolla noin 600 000 tonnia.

Valtion kannalta autovero on hankalasti ennakoitava, suhdanneherkkä ja EU-oikeudellisesti hankalaveroinen. Uusien autojen myynti vaihtelee talouskehityksen mukaan, joten taloudellisen laskusuhdanteen aikana autoverokertymä pienenee. Kilometripohjaiset maksut ja vuosiverot muodostavat autoveroa stabiilimman veropohjan. Ne ovat myös kuluttajan kannalta edullisempia ja hallittavampia, sillä ne eivät kasvata auton pääomakustannuksia ja autoon sidotun pääoman määrää.

II Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen

Monissa Euroopan maissa on viime vuosina otettu käyttöön vähäpäästöisten autojen hankinnan taloudellisia kannusteita, jotta erittäin vähäpäästöisten autojen yleistymistä voitaisiin edistää. Niiden tavoitteena on ollut kaventaa uutta tekniikkaa edustavien ja perinteisten markkinoilla olevien automallien hintaeroa. Kannusteet liittyvät yleensä auton hankinnan verohuojennuksiin, hankintatukiin tai edullisempiin käyttömaksuihin.

”Työsuhdeautot ovat luontevin kanava uuden ajoneuvotekniikan yleistymiseen.”

Suomessa sähkö- ja kaasukäyttöisten henkilöautojen osuus on vuonna 2018 ollut 5,7 prosenttia ensirekisteröinneistä. Vähäpäästöisten autojen kysyntää jarruttavat korkeammat hankintahinnat ja tarjolla olevien mallien rajallinen valikoima. Vaikka verotus suosii vähäpäästöisiä autoja, alle 95 g/km päästö-tason (uusi mittaustapa WLTP) autojen keskihinta on 20 000–30 000 euroa keskimääräistä korkeampi. Vuonna 2018 ensirekisteröityjen sähköautojen keskihinta on ollut noin 62 000 euroa.

Työsuhdeautot ovat luonteva kanava uuden ajoneuvotekniikan yleistymiseen, sillä työsuhdeauton käyttäjän ei tarvitse auton hankintapäätöstä tehdessään pohtia jälleenmyyntiarvon säilymistä ja jälki-markkinaa samalla tavoin kuin yksittäisen kotitalouden. Suomessa noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä henkilöautoista on yritysten omistamia tai muuten työsuhdekäytössä. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille käytettyinä autoina. Vähäpäästöisiä työsuhdeautoja suositaan verokannustein Euroopassa muun muassa, Alankomaissa ja Belgiassa, Iso-Britanniassa, Norjassa ja Ruotsissa.

Työsuhdeautojen verotusarvo ohjaa selvästi työsuhdeautojen valintaa. Verotusarvoa tulisi alentaa autoilla, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 95 g/km (uusi mittaustapa WLTP). Autoilla, joiden käytönai-kaiset hiilidioksidipäästöt ovat 0–20 g/km, verotusarvoa alennettaisiin 75 %. Verotusarvon alennus pieneni tästä ylöspäin 1 prosenttiyksikön jokaista hiilidioksidigrammaa kohti, jolloin 95 g/km päästöta-solla verotusarvo olisi normaalistikin käytettävä taso.

Ehdotettu malli noudattaa EU:n suosituksia vähäpäästöisten ajoneuvojen taloudellisten kannusteiden suunnittelusta, sillä se on kokonaisuudessaan tekniikkaneutraali ja suhteutettu hiilidioksidipäästöihin, jolloin ei synny soveltamista hankaloittavia portaitaisia rajoja.

Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen on selvästi tehokkaampi tapa tukea vähäpäästöisten autojen edistämistä kuin suora autojen hankintaan kohdennettava tuki. Vähäpäästöisten työsuhdeautojen osuuden ensirekisteröitävistä autoista on arvioitu kasvavan aluksi 3 000–4 000 autolla vuodessa ja muutaman vuoden kuluttua sähköautojen mallivalikoiman laajentuessa 6 000–9 000 autolla vuodessa, jos niiden verotusarvo porrastettaisiin hiilidioksidipäästöihin. Valtion tuloverokertymä pieneni tällöin alkuvuosina 8–10 miljoonaa euroa vuodessa ja 3–4 vuoden kuluttua 18–23 miljoonalla eurolla vuodessa. Kuntien verotulot alenisivat suurin piirtein saman verran. Jos verotusarvon alentaminen olisi

käytössä viisivuotisenä vuosina 2019–2023, henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöt alenisivat vuoden 2030 tasolla laskettuna noin 50 000 tonnia vuodessa ja kantaan saataisiin noin 30 000 erittäin vähäpäästöistä autoa, joita ei ilman verokannustetta hankittaisi.

III Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki

Tieliikenteen tavarankuljetusten osuus kotimaan kasvi-huonekaasupäästöistä on noin 7 prosenttia. Päästöjen vähentämisen kannalta tärkeimpiä toimenpiteitä ovat kestävien biopolttoaineiden osuuden lisääminen dieselkäyttöisen kaluston polttoaineena sekä kaasua ja sähköä hyödyntävien ajoneuvojen osuuden lisääminen ajoneuvokannassa.

”Vaihtoehtoisille polttoaineille suunnattu hankintatuki lisääisi kuljetusyritysten kiinnostusta investoida kaasu- ja sähköautoihin.”

Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintahinnat ovat vielä toistaiseksi korkeampia kuin dieselkäyttöisten ajoneuvojen. Sähkö-diesel-hybridikaluston hankintahinnan on arvioitu olevan 20–25 prosenttia, kaasukäyttöisen kaluston 10–15 prosenttia ja sähkökäyttöisen kaluston 80–120 prosenttia perinteistä dieseltekniikkaa korkeampi. Kotimaisen kuljetusalan mahdollisuudet investoida uuteen vähäpäästöiseen teknologiaan ovat rajalliset, sillä kuljetusyritykset ovat keskimäärin pieniä. Suomessa oli vuoden 2017 lopussa liikennekäytössä noin 350 kaasupakettiautoa ja noin 100 kaasu-kuorma-autoa. Sähkökäyttöisten pakettiautojen määrä oli noin 200.

Biopolttoaineiden merkitys raskaan liikenteen päästöjen vähentämisessä on suuri, sillä dieselkalustolla uusiutuvia dieselkomponentteja voidaan sekoittaa fossiiliseen dieseliin. Päästöjen vähentäminen edellyttää myös raskaan liikenteen osalta vähähiilisten käyttövoimien yleistymistä. Vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen määrää on monissa maissa pyritty lisäämään erilaisilla hankintakannusteilla, jotka edesauttavat niiden yleistymistä tilanteessa, jossa niiden hankintakustannukset ovat vielä perinteistä teknologiaa korkeammat. Monissa maissa on käytössä kuorma-autoille suunnattuja kiinteähintaisia hankintatukia tai tukia, joiden määrä on suhteutettu uuden teknologian ja perinteisen dieselteknologian väliseen hinnan eroon.

Suomessa olisi perusteltua ottaa käyttöön väliaikainen esimerkiksi nelivuotisenä toteutettava tuki sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaan. Hankintatuen suuruus riippuisi ajoneuvon painoluokasta ja käyttövoimasta. Hankintatuen vuosittainen budjetti olisi 12 miljoonaa euroa. Nelivuotisen hankintatuen on arvioitu vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuositasolla noin 100 000 tonnia (CO₂-ekvivalenttia).

hankintakannuste (euroa)	kaasukäyttöiset	sähkökäyttöiset (ml. hybridiajoneuvot)
pakettiautot	2 000	4 000
kuorma-autot		
3,5–6 tonnia	4 000	8 000
6–16 tonnia	8 000	12 000
yli 16 tonnia	12 000	20 000

IV Romutuspalkkiokampanjan satunnainen uusiminen

Romutuspalkkiokampanjassa uuden auton oston yhteydessä vanhan autonsa kierrätykseen luovuttava auton ostaja saa romutuspalkkion. Romutuspalkkiokampanjat nopeuttavat autokannan uusiutumista, suosivat vähäpäästöisten autojen hankintaa ja vähentävät autokannan päästöjä vanhojen autojen korvautuessa uusilla.

Romutuspalkkio on toteutettu Suomessa vuonna 2015 ja 2018. Vuoden 2015 kokeilu alensi selvästi romutettavien autojen romutusikää ja lisäsi kierrätykseen päätyvien autojen määrää. Vuoden 2018 romutuspalkkiossa edellytettiin, että romutettava auto on vielä liikennekäytössä, sillä tavoitteena oli kohdentaa palkkio ensisijaisesti liikennekäytössä oleviin ajoneuvoihin. On todennäköistä, että vuoden 2018 kampanjan vaikutukset olivat vuoden 2015 suuremmat. Romutuspalkkioon oli vuosina 2015 ja 2018 budjetoitu 8 miljoonaa euroa. Koko vuoden mittaisena toteutuksena romutuspalkkion budjetti olisi noin 12 miljoonaa euroa, mutta sen kokonaisvaikutus jäisi valtiontalouden kannalta tuloja tuottavaksi, sillä uusista autoista perittävän autoveron määrä on noin kaksinkertainen romutuspalkkion budjettiin verrattuna.

”Romutuspalkkio tulisi toistaa satunnaisina kampanjoina muutaman vuoden välein.”

Romutuspalkkiolla hankitut autot olivat vuosien 2015 ja 2018 toteutuksessa pääosin pienehköjä vähäpäästöisiä autoja. Romutuspalkkio vähentää koko autokannan hiilidioksidipäästöjä, sillä uusien vanhoja autoja korvaavien henkilöautojen päästöt ovat vanhoja autoja pienemmät. Vuoden 2015 kokeilussa hankittujen autojen päästöt olivat keskimäärin 40 % alemmat kuin kokeilun yhteydessä romutettujen autojen.

Romutuspalkkio tulisi toistaa satunnaisina kampanjoina muutaman vuoden välein. Palkkion vaikutukset syntyvät koko auton elinkaaren aikana, sillä se poistaa kannasta liikennekäytössä olevia vanhoja autoja ja korvaa niitä vähäpäästöisillä autoilla. Satunnaisesti noin kolmen vuoden välein vuosina 2019–2030 toistettava romutuspalkkiokampanja vähentäisi koko autokannan päästöjä arviolta 90 000–100 000 tonnia vuoden 2030 tasolla.