



Sähköinen liikenne -toimialaryhmä

16.9.2016

Sähköinen liikenne on globaali, voimakkaasti kasvava, liikenteen sektori. Se lisää merkittävästi energiatehokkuutta ja vähentää päästöjä. Sähköistyvä liikenne on suomalaiselle teollisuudelle ja viennille mahdollisuus. Infrastruktuuriin ja liikennejärjestelmään panostamalla varmistetaan liiketoiminnan ja työllisyyden positiivinen kehitys.

SÄHKÖINEN LIIKENNE:

- **UUSIA PÄÄSTÖTTÖMIÄ LIIKENTEEN ENERGIAMUOTOJA EDISTÄVÄ LIIKENNE- JA ENERGIAPOLITIIKKA**
- **SÄHKÖ KESKEISEKSI LIIKENTEEN KÄYTTÖVOIMAKSI SUOMESSA VUOTEEN 2030 MENNESSÄ**
- **PUOLITETAAN TUONTIRAAKAÖLJYN KÄYTTÖ LIIKENTEESSÄ VUOTEEN 2030 MENNESSÄ**

TOIMENPITEET (5):

Suomessa on auton hankintaan liittyvä autovero, joka on sitä suurempi mitä suuremmat ovat päästöt. Vero on alimmillaan 4,4 prosenttia vuonna 2016, laskien portaittain 2,7 prosenttiin vuonna 2019. Autoverolla on lisäksi kaksoisvaikutus, sillä ALV lasketaan autoverollisesta hinnasta. Vuosittain perittävä ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövoimaverosta. Perusvero perustuu auton CO₂-päästöihin ja käyttövoimaveron käytettyyn energiamuotoon. Veromalleja pitäisi oikaista laskemalla autoveron ja ajoneuvoveron perusveron alaraja nolnaan silloin, kun päästöt ovat 0g CO₂/km sekä poistamalla päästöttömien energiamuotojen osalta käyttövoimaveron.

- ***Mahdollistetaan nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöönotto alentamalla niiden autovero ja ajoneuvovero 0%:iin, poistamalla nollapäästöisten energiamuotojen osalta käyttövoimaveron ja edistämällä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelijärjestelmäinvestointeja.***

Työsuhdeauton verotusarvo lasketaan automallin maahantuojan ilmoittamasta uutena hankitun auton ostopäivänä voimassa olleesta automallin yleisestä suositushinnasta. Tällä hetkellä työntekijä maksaa autosta täyden verotusarvon, vaikka yritys saisi hankintatukia. Työsuhdeautojen verotusarvon laskennassa päästöpohjaisuus huomioidaan vain alhaisemman autoveron kautta ja vaikutus verotusarvoon on noin -10% keskipäästöiseen verrattuna. Suomessa tulisi olla voimakkaampi päästöistä riippuva verotusarvon laskentaperuste. Työsuhdeauton käyttöedun verotusarvo tulisi pienentyä niiden autojen osalta, joiden CO₂-päästöt ovat alle 50...80 g/km. Veromuutos voidaan toteuttaa niin, että sillä ei olisi merkittävää vaikutusta muiden autojen verotusarvoon. Etuus olisi lineaarinen maksimimäärän ollessa olisi 300-500 € / kk tai 30-35% käyttöedusta, kun päästöt ovat 0gCO₂/km.

- ***Johdonmukaistetaan liikenteen päästöperusteista verotusta ottamalla käyttöön erittäin vähäpäästöisiin ajoneuvoihin kannustava työsuhdeautojen verotuskäytäntö.***

Suomessa ei muun Euroopan tavoin ole yksityiselle kuluttajalle tarkoitettua hankintatukimallia nolla- ja vähäpäästöisten teknologioiden edistämiseksi autokannassa. Suomessa tulisi ottaa käyttöön hankintatukimalli, joka on päästöistä riippuvainen niin että tukea maksettaisiin sellaisille uusille autoille joiden CO₂-päästöt ovat korkeintaan 80 g/km. Tukitaso tulisi olla linjassa muualla Euroopassa käytettävien tukitasojen kanssa. Hankintatukitasoksi ehdotetaan 6 000 euroa, mikäli nollapäästöinen auto. Tuki voisi olla vuosittain laskeva. Hankintatuki yhdistettynä väliaikaiseen autoveron poistoon nollapäästöisiltä ajoneuvoilta pienentäisi automaattisesti tuen määrää autoveron muutenkin pienentyessä vuoteen 2019 asti. Vuoden 2015 jälkipuoliskolla järjestettiin romutuspalkkiokokeilu ja sen tulokset olivat myönteisiä autokannan uudistamisen näkökulmasta. Hankintatukimalliin voitaisiin yhdistää myös romutuspalkkiokokeilun jatko autokannan uudistamiseksi.

- ***Otetaan käyttöön nolla- ja vähäpäästöisten autojen käyttöönottoa edistävä hankintatukimalli, johon voidaan liittää myös vanhojen autojen romutuspalkkiokokeilu***



Suomi on valmistelemassa Euroopan komissiolle vastausta Euroopan Unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infradirektiivin toimeenpanosta (EP 8309/14). Tähän liittyen Suomelta edellytetään selkeää toimintasuunnitelmaa infrastruktuurin rakentamiseksi. Suunnitelma valmistuu syksyllä 2016. Suomen tulee asettaa riittävän korkeat vähä- ja nollopäästöisten autojen määrälliset tavoitteet vuosille 2020 ja 2030. Tavoitemääräksi sähköautojen osalta ehdotetaan 40 000 vuonna 2020 ja 400 000 vuonna 2030. Valtiotason päätös ja tavoiteasetanta edistää julkisten toimijoiden intressiä mahdollistaa kaupallisen latausverkon syntyminen. Pääosa latausinfrastruktuurista rakennetaan kaupallisin perustein. Suomen tulee valtiollisin toimenpitein samalla varmistaa, että Suomi saa direktiivin osoittamista EU:n rahoitusinstrumenteista (mm. Horisontti, TEN-T) tähän tarkoitettuun tukiosuuden.

- ***Rakennetaan riittävä jakeluinfrastruktuuri vaihtoehtoisille liikenteen käyttövoimille vuoteen 2017 mennessä Suomen 20 suurimpaan kaupunkiin ja näiden välille ja vuoteen 2020 mennessä koko valtakunnan keskeisille tieverkoille pääasiassa markkinaehtoisin toimin.***

Sähköautoille myönnettiin vuosina 2012-2015 energiatukea 30% leasinghinnan pääomaosuudesta (=jäännösarvon vähenemä) ja niiden latausjärjestelmille 35%. Tuen kokonaismäärä rajattiin 10 miljoonaan euroon. Energiatuki tai vastaava instrumentti tulisi rahoittaa jatkossakin vuoteen 2025 asti ja laajentaa koskemaan taloyhtiöiden ja muiden kiinteistöjen pysäköintipaikkojen latausjärjestelmiä. Tämä edistää liikenteen päästövähennystavoitetta ja latausinfrastruktuurin laajentamista. 400 000 sähköauton käyttöönotto vähentää päästöjä noin 0,8 Mt CO₂/vuosi.

- ***Jatketaan tuontiraakaöljyn käyttöä vähentävien liikenne- ja energiainvestointien edistämistoimia (ml. Julkinen liikenne ja ajoneuvot).***