HE 176/2021 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain 10 §:n ja liitteen sekä ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto 27.10.2021

Pekka Rissa

toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

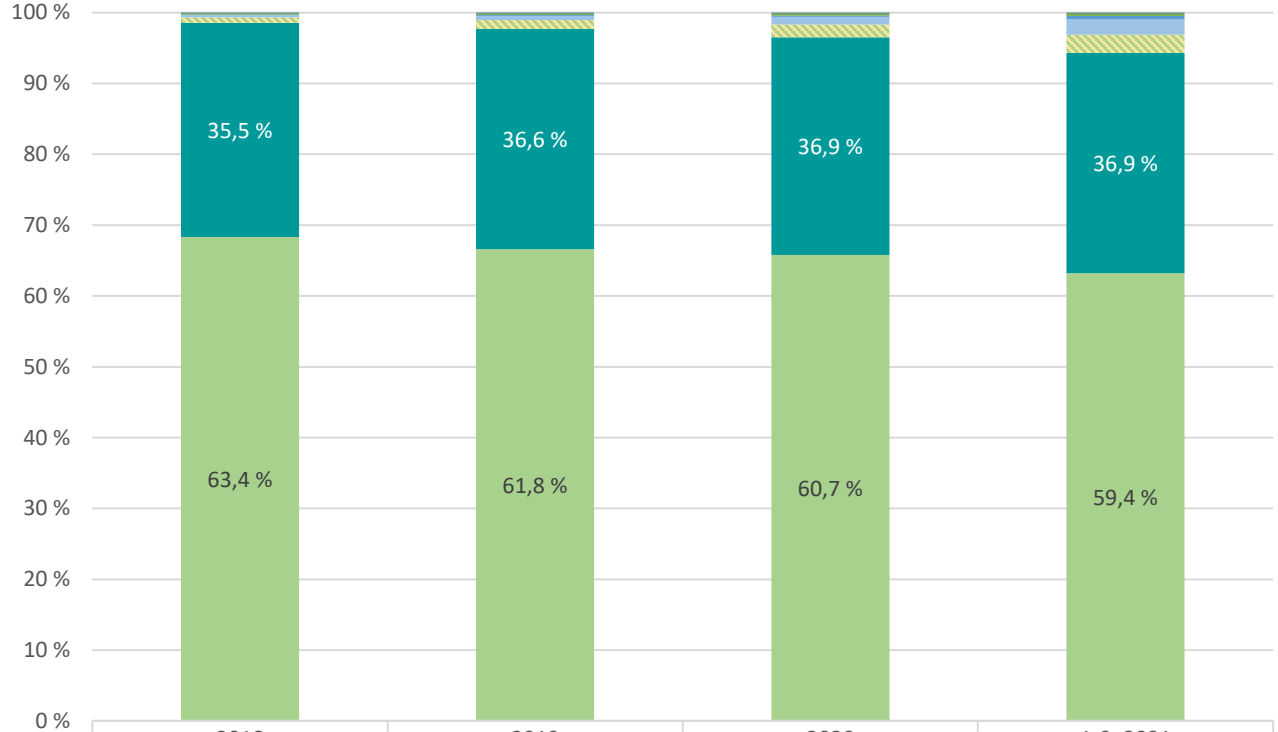
Nollapäästöisten autojen autoveron poistaminen nopeuttaa sähköistymistä

- täyssähköautojen autoveron poisto on tärkeä autokannan sähköistymistä nopeuttava kannuste, joka alentaa täyssähköisten henkilö- ja pakettiautojen hankintahintaa keskimäärin 1 400–1 500 eurolla
- koska ladattavien autojen verollinenkin hinta on vielä selvästi korkeampi kuin vastaavan polttomoottoriauton, veron poistaminen on tärkeä lisätoimi hintaeron kaventamisessa
- kotitalouksien ja yritysten kiinnostus ladattavan auton hankintaan on viime vuosina kasvanut mallivalikoiman laajentuessa ja täyssähköautojen toimintamatkan kasvaessa
- yhä useammalla kotitaloudella ja yrityksellä on jo mahdollisuus ladattavan auton hankintaan
- sähköauton hankintaa jarruttaa eniten autojen korkeampi hinta sekä latausmahdollisuuksien puuttuminen kotona tai työpaikalla
- autoveron poistamisella on tärkeä merkitys, sillä se alentaa tuntuvasti täyssähköautojen hankintahintaa - hankintatuista ja muista verokannusteista poiketen se on pysyvästi nollapäästöisten autojen hankintahintaa alentava toimenpide
- nollapäästöisten autojen autoveron poistaminen on avaintoimenpide, jotta sähköistyminen voisi edetä fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyyn 700 000 sähköauton tavoitteelliseen määrään vuoteen 2030 mennessä

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Käytettynä myytyjen autojen käyttövoimajakauma

- autoveron alennus kiihdyttää merkittävästi uusien täyssähköautojen kysyntää
- uusien autojen ensirekisteröintien kautta sähköautojen osuus vaihtoautokannasta kasvaa vähitellen
- vaikka täyssähköautojen osuus uusien autojen rekisteröinneistä on jo yli 8 prosenttia ja ladattavien autojen noin 30 prosenttia, käytettyjen autojen kaupasta suurin osa on edelleen bensiini- ja dieselautoja
- vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus käytettynä autoliikkeistä myydyistä autoista on vuonna 2021 ollut noin 3,1 prosenttia eli suurin piirtein saman verran kuin niitä on autokannassa



	2018	2019	2020	1-9, 2021
etanoli	809	786	762	594
kaasu	1 045	1 450	1 823	1 665
täyssähkö	514	850	1 271	2 353
ladattava hybridi	1 949	3 483	7 080	10 116
ei-ladattava hybridi	5 137	8 053	11 555	12 057
diesel	194 550	197 755	198 041	146 303
bensiini	439 988	423 152	424 043	297 194

Tilasto ei sisällä käytettynä maahantuotuja henkilöautoja.
Netwheels, Mittaristo ja Traficomin liikenneasioiden rekisteri

Takautuva toteutus poistaa markkinahäiriön

- ladattavien autojen kysyntä kasvaa käyttövoimamurroksen alkuvuosina nopeasti, joten myös verokannusteisiin ja hankintatukiin liittyy suuria odotusarvoja
- autoverolain muutos astuisi voimaan 1.1.2022, mutta sitä sovellettaisiin takautuvasti jo 1.10.2021 ja sen jälkeen verotettuihin autoihin
- täyssähköautojen hankintatukeen esitetty takautuva voimaantulo on tärkeä kädenojennus autoalalle, sillä ilman lokakuun 2021 alun takautuvaa toteutusta sähköautojen kysyntä olisi katkennut syys-joulukuun ajaksi
- uusien autojen kauppa kärsii tällä hetkellä vakavasta komponenttipulasta, joka on pidentänyt uusien autojen toimitusaikoja ja heikentänyt autojen saatavuutta
- takautuva voimaantulo on lieventänyt sähköautojen heikentyneen saatavuuden aiheuttamaa kysynnän vähenemistä ja aikaistanut jo nyt monien kotitalouksien ja yritysten autohankintoja

Esitetty veromuutos lisää aiemmin päätettyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta

- sähköautojen autoveromuutos täydentää vuoden 2021 alussa voimaan astunutta täyssähköisten työsuhdeautojen 170 euroa/kk suuruista veroetuutta sekä täyssähköisten henkilöautojen hankintatuelle suunniteltua jatkokautta
- työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen on tehokas keino yritysten hankkimien autojen päästöjen vähentämiseen, sillä autokannassa olevista autoista lähes joka kolmas on hankittu kantaan yritys- tai työsuhdeautona
- työsuhdeautot palautuvat kuluttajamarkkinoille 3–4 käyttövuoden jälkeen edullisina käytettyinä autoina
- hankintatukea ei ole voinut saada yritysautojen hankintaan, joten autoveron alentaminen on tärkeä lisätoimi, joka täydentää yritysautojen sähköistymisen kannusteita
- sähköautojen autoveron poistaminen alentaa täyssähköisten työsuhdeautojen hankintahintaa ja lisää myös yritysten mahdollisuutta hankkia täyssähköautoja

Täyssähköautojen ajoneuvoveron korotus on maltillinen

- nollapäästöisen autojen autoveron alentamisen aiheuttamat veromenetykset on ehdotettu kompensoitavaksi korottamalla täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa 65 eurolla vuodessa
- vaikka vero nousee suhteellisesti paljon, täyssähköautojen ajoneuvoveron perusvero olisi veromuutoksenkin jälkeen ainoastaan 118 euroa vuodessa
- sähköauton käyttökulut ovat edulliset, keskimäärin 3,3 euroa 100 kilometriä kohti, joten verotuksen painopisteen siirtäminen hankintahintaa nostavasta autoverosta vuosittain maksettavaan ajoneuvoveroon on perusteltu ratkaisu
- vastaavaa muutosta tulisi harkita sovellettavan myös laajemmin autoveron vaiheittaiseen poistamiseen, joka alentaisi uusien autojen hintaa ja nopeuttaisi vähitellen autokannan kiertoa