

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

HE 176/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain 10 §:n ja liitteen sekä ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto 27.10.2021

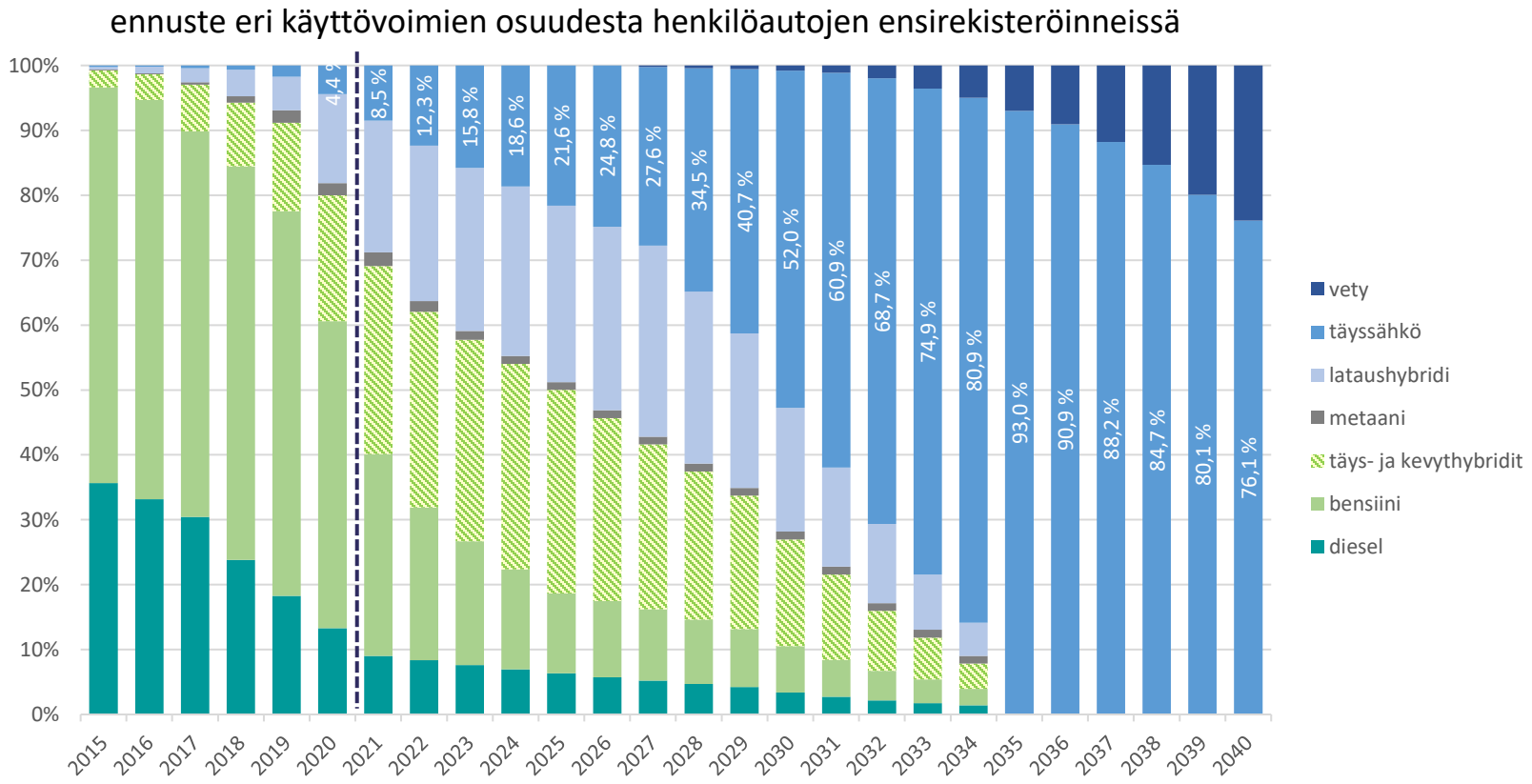
Täyssähköautojen auto- ja ajoneuvoveromuutos

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Sähköautojen ennakoitu markkinakehitys

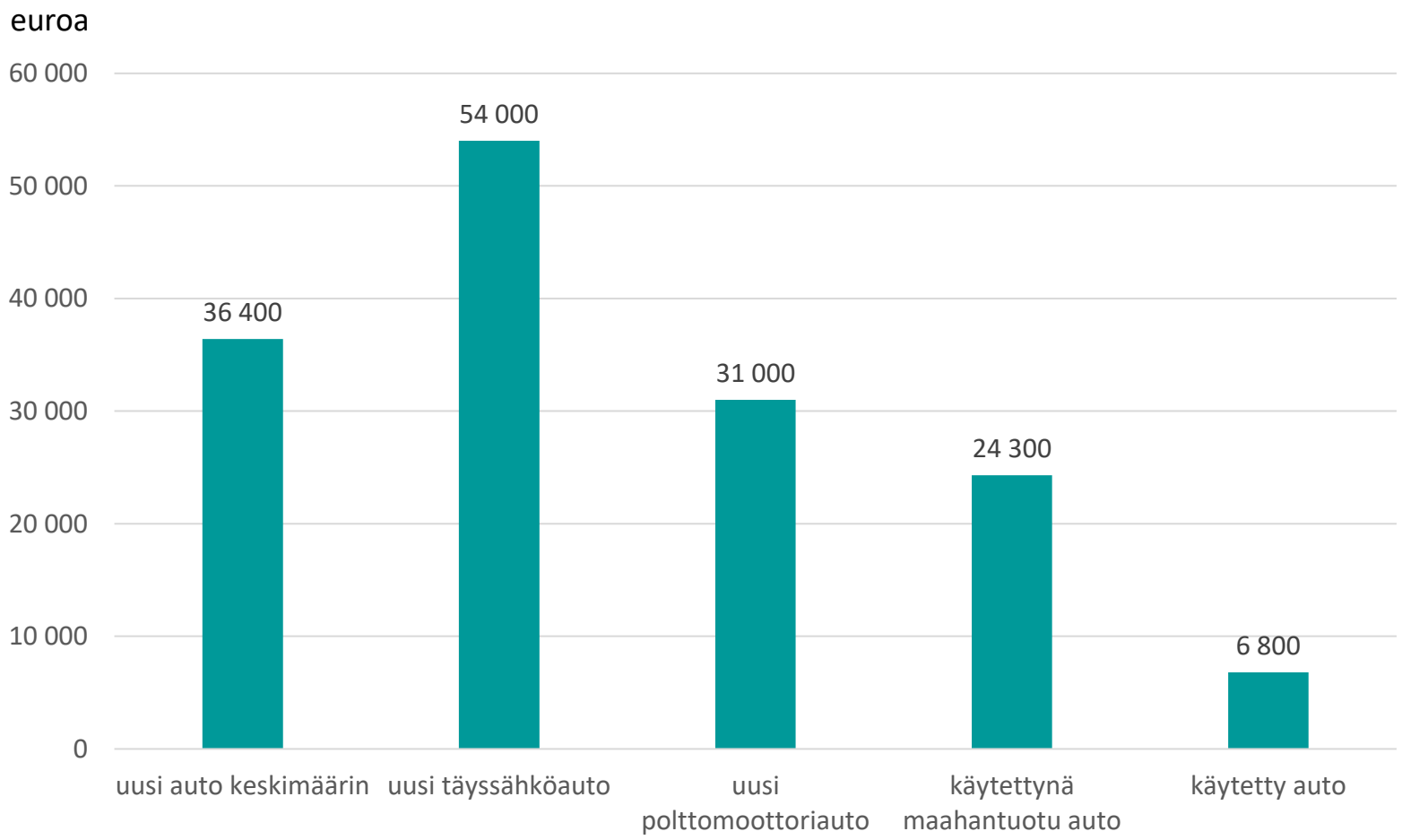
- eri käyttövoimien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä autoalan käyttövoimaennusteessa, jossa nykyisenkaltaisen tuen on ennakoitu jatkuvan vuosina 2022-2025



Autoalan käyttövoimaennuste vuosille 2021-2030, ennusteessa on otettu huomioon 55-valmiuspakettissa esitetty uusien henkilö- ja pakettiautojen raja-arvosääntely

- henkilöautokannassa oli syyskuun 2021 lopussa noin 18 000 täyssähköautoa ja noin 70 000 ladattavaa hybridiä - ladattavien autojen osuus kannasta oli noin **3,1 prosenttia**
- pakettiautokannassa oli syyskuun 2021 lopussa vasta noin 800 ladattavaa pakettiautoa (0,2 prosenttia kannasta)
- sähköautojen kysyntä kasvaa lähivuosina tarjonnan kasvaessa ja latausverkoston laajentuessa, mutta kehitys on vielä hidasta
- autoveron poistolla ja hankintatuella sähköautojen kysyntää voidaan lisätä huomattavasti erityisesti sähköistymisen alkuvuosina, kun hintaero eri käyttövoimien välillä on vielä suuri

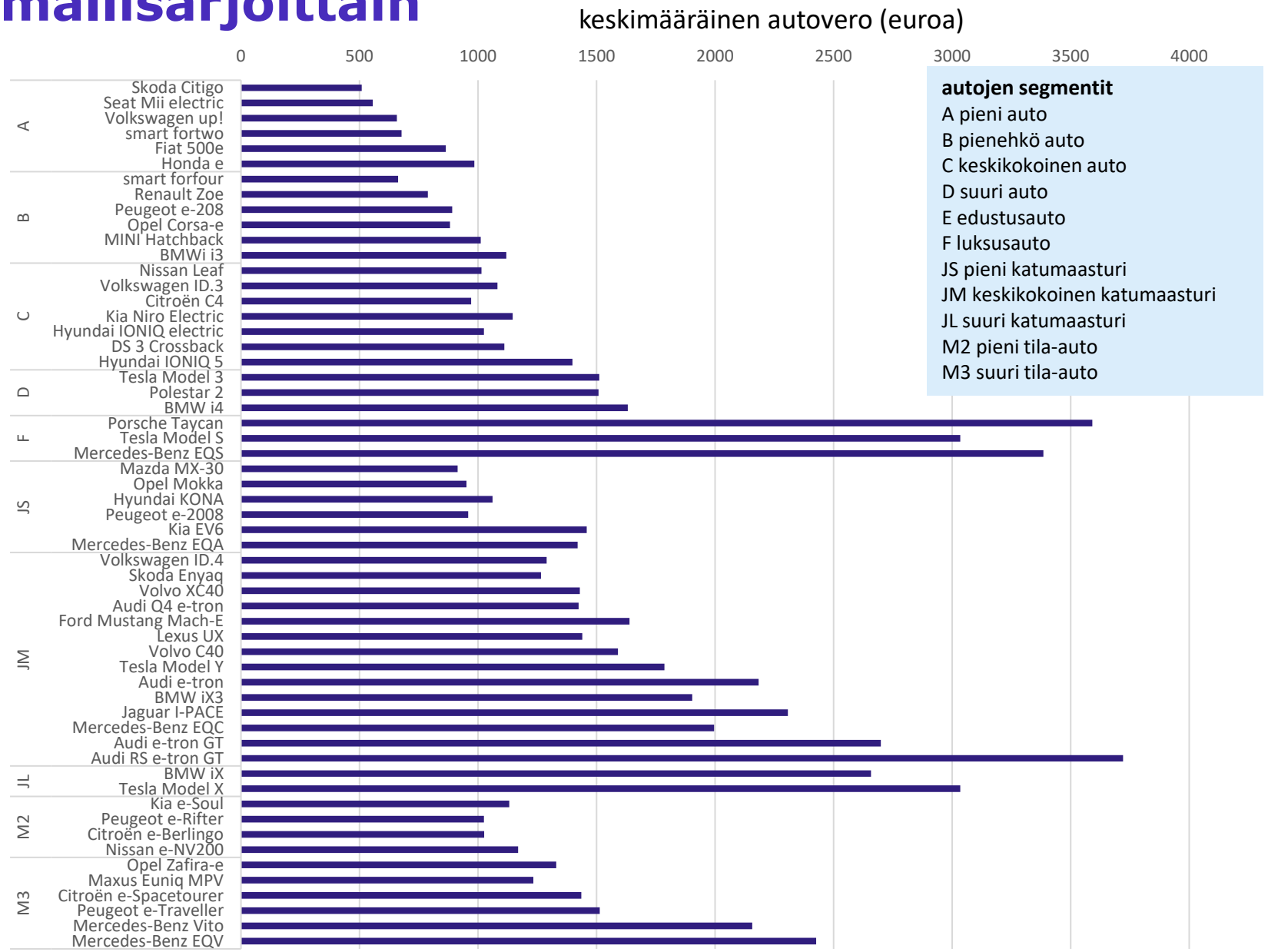
Keskimääräisiä uusien ja käytettyjen autojen hintoja vuonna 2020



Verohallinto, Netwheels Mittaristo ja Traficomin liikenneasioiden rekisteri, Autoalan Tiedotuskeskus

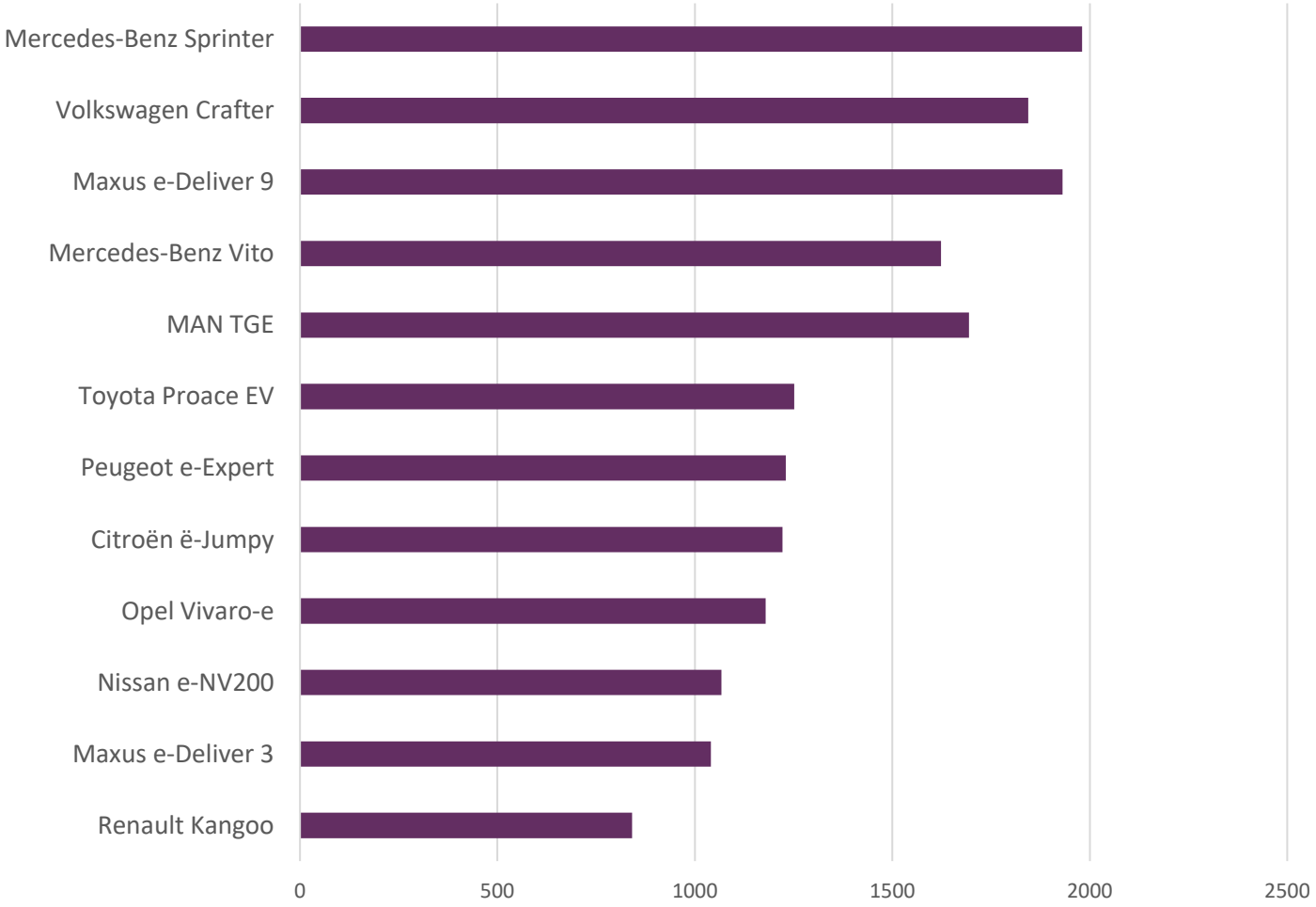
- keskimääräinen uuden auton hinta on Suomessa noin 36 400 euroa
- keskimääräisen täyssähköauton hinta on vielä noin 20 000 euroa keskimääräistä uutta polttomoottoriautoa kalliimpi
- keskivertoauton hinta käytettyjen autojen markkinassa on noin 6 800 euroa
- autoveron poistaminen on tärkeä toimi sähköauton ja polttomoottoriauton hintaeron kaventamiseksi
- akkusähköauton ja polttomoottoriauton verottomien hintojen on ennakoitu tasaantuvan vasta vuosina 2027-2028

Täyssähköautojen keskimääräinen autovero mallisarjoittain



- tarjolla olevien sähköautomallien keskimääräinen autovero on noin 1 500 euroa
- autoveron poistaminen alentaisi huomattavasti täyssähköautojen hankintahintaa
- vaikutus menekiltään suurimmissa malleissa olisi 1 400 - 2 000 euroa, eli lähes yhtä suuri kuin nykyinen hankintatuki
- kalliimmissa sähköautoissa veronalennus olisi tuntuvampi, mikä osaltaan kannustaisi kalliin auton ostajaa valitsemaan täyssähkövaihtoehdon uuden tai käytetyn polttomoottoriauton sijasta

Täyssähköisten pakettiautojen keskimääräinen autovero



Autotuojat ja -teollisuus ry, autotietokanta, syyskuu 2021

- täyssähköisten pakettiautojen autovero on keskimäärin 1 400 euroa
- kalliimmassa hintaluokassa autovero on hieman alle 2 000 euroa

Sähköautojen autoveromuutoksen etuja

- hankinnan veron alentaminen ja siirtäminen verotus vuosiveroksi nopeuttaa autokannan kiertoa
- rakenteeltaan veroneutraali: autoverotuoton aleneminen on kompensoitavissa ajoneuvoveron perusveron maltillisella korotuksella ja kasvavat arvonlisäverotuotot lisäävät verotuloja
- ajoneuvoveron perusveron korotus on maltillinen eikä kuormita kohtuuttomasti sähköauton omistajaa: ladattavien autojen ajoneuvoveron perusvero on edelleen matala ja käyttökustannukset edulliset
- tukee yritysten siirtymää sähköautoihin ja täydentää kotitalouksille suunnattua edullisiin automalleihin painottuvaa sähköautojen hankintatukea
- lainsäädäntömuutoksena yksinkertainen - toteutettavissa ripeästi ja takautuvana voimaantulona
- ilmastotoimena laajasti hyväksyttävissä
  - kustannusvaikutuksiltaan edullisille ilmastotoimenpiteille suuri tarve
  - veromuutos on sekä kotitalouksien että yritysten kannalta toivottu
  - liikenteen sähköistymistä edistävistä toimista helpoimmin toteutettavia
  - yhdistettynä hankintatukeen ja työsuhdeautokannusteisiin moninkertaistaa hankintakannusteiden vaikutuksia
  - näkyvä ja huomiota herättävä toimi - sähköistymisen nopeuttamiselle suuri tarve

Autoveromuutoksen vaikutukset on arvioitu hallituksen esityksen perusteluissa maltillisin hintajoustokertoimin

- hallituksen esityksen perusteluissa on arvioitu, että veromuutos lisäisi täyssähköautojen kysyntää vain 2 600 autolla vuosina 2022-2030
- autoveron poistaminen voimistaa sähköistymistä yhdessä muiden samaan aikaan toteutettujen kannustetoimien kanssa, joten ministeriön arviota voidaan pitää hyvin maltillisena
- mikäli autoveron poistumiseen yhdistetään hankintatukilain luonnoksessa vuosille 2022–2025 esitetty henkilöautojen 2 000 euron ja pakettiautojen 6 000 euron hankintatuki, täyssähköautojen hinta laskisi henkilöautoilla keskimäärin 7 prosentilla ja pakettiautoilla 13 prosentilla
- arviomme mukaan täyssähköautojen kysyntä kasvaisi perusennusteeseen nähden vuosina 2022–2030 noin 30 000 henkilöautolla ja 5 000 pakettiautolla
- autokannan hiilidioksidipäästöt alenisivat tällöin noin 60 000 tonnilla vuoden 2030 tasolla

Täyssähköautojen autoveron poistaminen nopeuttaa autokannan kiertoa ja autokannan päästöjen vähentämistä

- nollapäästöisten autojen autoveron poistamisella on tärkeä symbolinen merkitys autoa hankkiville kotitalouksille ja yrityksille
- vaikka ladattavien autojen autoveroprosentti on bensiini- ja dieselautoihin nähden matala, verottomuus luo sähköauton hankinnalle tärkeän kannusteen
- veromuutos siirtää antaa myöhemmässä vaiheessa mahdollisuuden siirtyä auton hankinnan verotuksesta käytön verottamiseen lisäämättä autoilun jo ennestään kireää verotaakkaa
- autojen hankintahinnan aleneminen nopeuttaa puolestaan luontaisesti autokannan kiertoa, sillä uusien autojen hinnan alenemisen myötä autoaan vaihtavilla kotitalouksilla on mahdollista hankkia hieman aiempaa uudempi vaihtoauto seuraavaksi autokseen
- autoverottomuuden etuna on, että se ei ole tilapäisten hankintatukien tapaan riippuvainen hankintatukikausien pituudesta ja se koskee myös yritysten autohankintoja
- yritykset hankkivat hieman yli kolmanneksen uusista henkilöautoista, mutta jäävät nykyisin kokonaan täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen ulkopuolelle

Veromuutosta ja hankintatukea tarvitaan, jotta vähäpäästöisiä autoja olisi taloudellisesti järkevää ostaa myös uutena kotimaasta

- sähköautojen autoveron poisto kaventaa myös uusien sähköautojen hintaeroa ulkomailta tuotavien käytettyjen ladattavien autoihin nähden
- muiden EU-maiden (mm. Ruotsi ja Saksa) avokätiset hankintatuet ovat johtaneet käytettyjen ladattavien autojen vilkkaaseen maastavientiin
- tällä hetkellä on kannattavampaa tuoda maahan Saksassa tai Ruotsissa ensirekisteröity muutaman vuoden vanha ladattava auto kuin hankkia vastaava auto uutena Suomesta
- kotimaisen autokaupan ja autokannan kierron kannalta tilanne on haastava, sillä ulkomaiden kannusteet vähentävät kotimaassa uusien ladattavien autojen kysyntää
- lisäksi valtio menettää käytettyjen autojen tuonnissa vuosittain yli 120 miljoonaa euroa arvonlisäverotuloja
- EU-maat etsivät ratkaisua siihen, miten kansalliset tuet saataisiin paremmin kohdennettua oman autokannan päästöjen vähentämiseen