VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Vero-osasto

16.11.2021

Valtiovarainvaliokunta / verojaosto

Kommentteja hallituksen esityksestä 176/2021 vp annettuihin lausuntoihin

Verojaostolle annetut lausunnot

Verojaostolle lausunnon hallituksen esityksestä antoivat liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Verohallinto, Suomen ilmastopaneeli, Autoalan keskusliitto ry, Autoliito ry sekä Autotuojat- ja teollisuus ry.

Ympäristöministeriö, Suomen ilmastopaneeli sekä Liikenne- ja viestintävirasto kannattavat hallituksen esitystä. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan sähköautojen autoveron poisto tukee Suomen tieliikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamista, mutta ajoneuvoveron korotus voi kuitenkin osaltaan jonkin verran heikentää toimenpiteen tehokkuutta. Verohallinto toteaa muutosesitysten olevan toimeenpantavissa.

Autoliitto ry pitää oikean suuntaisena sähköautojen autoveron poistamista, mutta ei kannata nollapäästöisen ajoneuvojen ajoneuvoveron perusveron korottamista. Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat- ja teollisuus ry pitävät perusteltuna sähköautojen autoveronalennusta ja katsovat näiden autojen ajoneuvoveron korotusesityksen olevan maltillinen.

Valtiovarainministeriö
Snellmaninkatu 1 A, Helsinki
PL 28, 00023 Valtioneuvosto
www.vm.fi

Puh 0295 16001 (vaihde)
Faksi 09 160 33123
valtiovarainministerio@vm.fi
Y-tunnus 0245439-9

Sähköautojen ajoneuvoveron korotus

Hallituksen esityksessä ehdotetaan ajoneuvoveron perusveroon 65 euron korotusta niille täyssähköautoille, joilta autovero poistuisi. Muutoksilla pyritään siirtämään vero-ohjausta ajoneuvoverosta autojen hankintaan voimakkaammin vaikuttavaan autoveroon. Tämä perustuu siihen, että kuluttajat eivät ota autojen hankintapäätöksissä täysimääräisesti huomioon tulevia kustannuksia, kuten auton käyttöiän aikana vähitellen realisoituvaa ajoneuvoveroa.

Ajoneuvoveron korotus on mitoitettu siten, että muutos tuottaisi verotuloja autojen tyypillisen käyttöiän, eli 20 vuoden aikana, autoveron keskimääräistä alennusta vastaavan määrän, kun otetaan huomioon veronmaksun lykkääntymisestä aiheutuva korvaus valtiolle kahden prosentin nimellisellä korolla. Muutos olisi tällöin valtiolle pitkällä aikavälillä kustannusneutraali, edellyttäen että täyssähköjen ajoneuvoveroon tehtäisiin myöhemmin inflaatiotarkistuksia. Pelkästä autoveronalennuksesta aiheutuva verotulojen menetys valtiolle olisi suuri suhteessa tällä aikaansaatavaan melko pieneen päästövähennykseen. Siten autoveronalennus yksittäisenä muutoksena ei olisi kustannustehokkuuden kannalta perusteltu toimenpide.

Arviot sähköautojen autoveron poiston ja ajoneuvoveron korotuksen vaikutuksista

Autotuojat- ja teollisuus ry:n lausunnossa todetaan, että täyssähköautojen autoveron poiston voidaan arvioida lisäävän sähköautojen kysyntää enemmän kuin hallituksen esityksen perusteluissa on esitetty. Autotuojat- ja teollisuus ry:n 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.

Hallituksen esityksessä on esitetty arvio, että, sähköautoja myytäisiin kumulatiivisesti vuoteen 2030 mennessä enintään 2 600 autoa enemmän verrattuna muutoin odotettuun myyntimäärään. Jos oletetaan, että nämä sähköautot korvaavat muiden käyttövoimien autoja niiden ennustettujen myyntiosuuksien mukaisesti, liikenteen laskennallisten päästöjen vähenemä olisi korkeintaan 2 000 hiilidioksiditonnia vuoden 2030 tasossa.

Hallituksen esityksen arvio on laskettu kysynnän hintajouston arviolla -1,3. Tämä arvo on saatu norjalaisella aineistolla tehdystä tutkimuksesta, joka on julkaistu vuonna 2021 (Fridstrøm, L. – Østli, V.: Direct and cross price elasticities of demand for gasoline, diesel, hybrid and battery electric cars: the case of Norway. Eur. Transp. Res. Rev. 13, 3, 2021).

Vaikutusarvioiden tulisi perustua viimeisimpään ja parhaaseen sovellettavissa olevaan tutkimustietoon kuten hallituksen esityksessä on pyritty. Sähköautomarkkinoiden nopean muuttumisen takia automäärien arviointiin liittyy kuitenkin epävarmuutta. Esityksessä on tämän vuoksi havainnollistettu esimerkkilaskelmalla sitä mahdollisuutta, että veromuutosten vaikutus voisi olla suurempi kuin tutkimuksen perusteella olisi arvioitavissa. Hallituksen esityksen esimerkkilaskelmassa sähköautojen kysynnän hintajousto on kolminkertainen edellä mainittuun arvioon nähden ja sähköautojen markkinaosuudet olisivat 1,5-kertaisia vertailuskenaarioon nähden. Tällöin sähköautojen myynti kasvaisi kumulatiivisesti enintään 12 000 autoa verrattuna pohjaskenaarioon. Jos nämä sähköautot korvaisivat muiden käyttövoimien autoja niiden oletettujen myyntiosuuksien mukaisesti, liikenteen laskennallinen päästövähenemä olisi enintään 10 000 hiilidioksiditonnia.

Vaikka veromuutosten vaikutus hiilidioksidipäästöihin saattaa olla suurempi kuin hallituksen esityksessä arvioitu 2 000 tonnia, asiasta esitetyt vaihtoehtoislaskelmat eivät kuitenkaan ole varsinaisia vaikutusarvioita vaan perustavat arvailuihin. Autotuojat- ja teollisuus ry:n lausunnossa vaikutukset on arveltu varsin suuriksi. Laskelmaa ei ole perusteltu eikä sen taustalla olevia olettamia avattu, joten laskeman realistisuus jää epäselväksi.

Vaikutukset arvonlisäverotuottoon

Autotuojat- ja teollisuus ry toteaa lausunnossaan, että uusien autojen kysynnän kasvu lisäisi merkittävästi myös arvonlisäverotuottoja, sillä uusien täyssähköautojen arvonlisävero on keskimäärin 11 000 euroa. Arvonlisäverokertymä kasvaisi Autotuojat- ja teollisuus ry:n arvion mukaan 20 miljoonalla eurolla vuodessa.

Koska autoveron alennus ja ajoneuvoveron korotus on mitoitettu auton eliniän ajalta neutraaliksi, nyt ehdotetulla muutoksella ei ole vaikutusta arvonlisäverokertymään niissä tapauksissa, kun sähköauto olisi ostettu ilman veromuutostakin. Arvonlisäverotuotot voivat nousta siltä osin, kun veromuutoksen takia ostetaan autoverottomalta hinnaltaan kalliimpia sähköautoja jonkun muun käyttövoiman auton sijaan, jonka autoveroton hinta olisi ollut pienempi. Odotettu sähköautojen myyntimäärän lisäys on kuitenkin pieni, joten arvonlisäveron tuottolisäys olisi vähäinen.

Lisäksi vaikutus on väliaikainen, koska sähköautojen hintojen oletetaan alenevan polttomoottoriautojen hintojen tasolle. Myös muiden verojen, lähinnä polttoaineveron ja sähköveron, kertymät voivat muuttua siltä osin, kuin veromuutos muuttaa käyttäytymistä. Polttoaineverotulojen alenema on suurempi kuin muiden verojen tuoton kasvu, mutta tämäkin vaikutus jää vähäiseksi.

Autotuojat- ja teollisuus ry:n lausunnon liitteenä olevassa esityksessä mainitaan lisäksi, että valtio menettäisi käytettyjen autojen tuonnissa vuosittain yli 120 miljoonaa euroa arvonlisäverotuloja.

Autojen hintaerot sisämarkkinoilla voivat johtaa maahantuontiin ulkomailta vastaavalla tavalla kuin muissakin tuotteissa ja sitä kautta arvonlisäverotuottojen alenemiseen. Vaikutuksen suuruus arvonlisäverotuottoon riippuu siitä, miten kansantalouden kulutuksen oletetaan kohdistuvan ja mikä olisi tämän kulutuksen efektiivinen veroprosentti, jos käytettyjen autojen tuonti olisi mahdotonta. Tällainen tuonnin estävä tilanne ei kuitenkaan ole EU:ssa enää mahdollista. On myös syytä huomioida, että autoveron takia käytettynä maahantuoduista polttomoottoriautoista saadaan verotuloja, mikä pienentää verotuottomenetyksiä.

Neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen