



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi

Hankkeen VM006:00/2021 lausunto

27.8.2021

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton ja yhteinen lausunto talousarvioesitykseen liittyvistä autoetua koskevista ehdotuksista

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnokseen hallituksen esityksestä, joka koskee vuoden 2022 talousarvioesitykseen ehdotettuja kotitalousvähennyksen, autoedun ja metsävähennyksen muutosta. Lausuntomme koskee vähäpäästöisille autoille ehdotettua veroetuutta. Lisäksi ehdotamme lausunnossamme, että kotitalousvähennykseen ehdotettu muutos laajennettaisiin koskemaan myös ladattavan auton kotilatauslaitteen asennustyötä, mikä tukisi osaltaan latauspaikkojen rakentumista ja lisäksi kotitalouksien mahdollisuuksia latauslaitteen hankintaan.

Vähäpäästöisille työsuhdeautoille ehdotettu veroetus

Hallituksen esityksessä työsuhdeauton verotusarvoa ehdotetaan alennettavaksi 85 eurolla kuukaudessa niiden autoilla, joiden WLTP-mittauksen mukainen hiilidioksidipäästö 1–100 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaisesta verotuesta vuosille 2022–2025.

Ehdotettu veroetus täydentää vuoden alussa voimaan astunutta täyssähköisten (0 g/km) työsuhdeautojen veroetuutta. Verotusarvon alentaminen on tehokas keino työsuhdeautoiksi valikoitujen autojen päästöjen vähentämiseen. Juuri työsuhdeautokannan kautta ladattavien autojen yleistymistä on mahdollista nopeuttaa eniten. Autokannassa olevista autoista lähes joka kolmas on hankittu kantaan yritys- tai työsuhdeautona. Vaikka työsuhdekäytössä olevien autojen osuus autokannasta on alle 3 prosenttia, työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä on noin viidennes, sillä työsuhdeautojen kierto on nopeaa. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille edullisina käytettyinä autoina.

Ehdotetun päästörajan alle mahtuu hieman alle 20 prosenttia markkinoilla olevista henkilöautomalleista – käytännössä päästörajan alittavat autot ovat ladattavia hybridejä. Lisäksi rajan alittaa pieni määrä energiatehokkaimpia täyshybridijä ja kaasutomalleja. Ladattavat hybridit kilpailevat työsuhdeautomarkkinassa useimmiten bensiinikäyttöisten autojen kanssa. Ladattavalla hybridillä voi ajaa suurimman osan ajokilometreistä sähköllä, mikäli autoa ladataan säännöllisesti ja ajomatkat sopivat auton toimintamatkaan sähköllä. Tutkimuksen mukaan työsuhdekäytössä olevilla ladattavilla hybrideillä ajetuista kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä¹. Ladattavien hybridien toimintamatkat sähköllä ovat viime vuosina pidentyneet, ja sähköllä ajon osuuden voidaan ennakoida kasvavan lähivuosien aikana. Uusimpien ladattavien hybridien toimintamatkat ovat 50–100 km, mikä riittää säännöllisellä latauksella valtaosaan ajoista. Työsuhdekäytössä

¹ [Ladattavien autojen käyttäjätutkimus](#) - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. Autoalan Tiedotuskeskus, 2020.

lataamiseen kannustaa pienempien ympäristövaikutusten lisäksi taloudellisuus. Monet yritykset seuraavat aktiivisesti työsuhdeautojen käyttökustannuksia.

Verotusarvosta tehtävä alennus on perusteltua tehdä hallituksen esityksen mukaisesti päästörajaan perustuvana, jolloin etuus on luonteeltaan teknologianeutraali. Päästöraja toimii luontevana kriteerinä ilman erillisiä käyttövoimaan tai päästöjä vähentävään teknologiaan liittyviä rajoituksia, joiden tulkinnessa saattaisi ilmetä ongelmia.

Ehdotettu tukitaso on näkemyksemme mukaan oikeasuhtainen vuoden alussa voimaan astuneen täyssähköautojen verotusarvosta annettuun alennukseen nähden. Myös monissa muissa EU-maissa työsuhdeautojen kannustetoimet kohdistuvat ladattaviin hybrideihin, mutta niihin sovelletaan täyssähköautoja matalampaa tukitasoa. Verotusarvosta alennus kompensoi osan ladattavien hybridien korkeammasta hankintahinnasta aiheutuvasta korkeammasta verotusarvosta ja lisää niiden houkuttelevuutta perinteiseen polttomoottoritekнологiaan perustuviin hankintahinnaltaan ja verotusarvoltaan edullisempiin autoihin nähden.

On tärkeää, että etuus on ehdotuksessa ulotettu koskemaan myös vuonna 2021 ensirekisteröityjä autoja, jotta etuuden voimaantuloa ei autohankinnoissa jäätäisi odottamaan lain voimaan tuloon asti.

Vapaan autoedun arvosta tehtävän käyttökustannuksia koskevan alennuksen ulottaminen myös ladattaviin hybrideihin ja kaasuautoihin

Vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta vähennetään täyssähköautoilla 0,08 euroa kilometriltä tai 120 euroa kuukaudessa. Vähennyksen tarkoituksena on kompensoida ladattavien autojen merkittävästi edullisempia polttoainekustannuksia. Vapaan edun käyttökustannuksista tehtävä vähennys perustuu Verohallinnon vuosittain vahvistamaan päätökseen.

Ladattavilla hybrideillä ja kaasuautoilla vapaan edun verotusarvo ylittää nykyisin selvästi niiden käyttökustannusten todellisen tason. Niiden käyttökustannukset arvioidaan samaksi kuin bensiini- ja dieselautojen. Keskimäärin puolet työsuhdekäytössä olevien ladattavien hybridien kilometreistä ajetaan sähköenergialla, joten niiden käyttökustannukset ovat huomattavasti bensiini- ja dieselautoja alemmat. Myös kaasuautojen käyttökustannukset ovat kaasun matalamman verotason takia huomattavasti edullisemmat. Näin ladattavien hybridien ja kaasuautojen vapaan autoedun verotus on tällä hetkellä suhteellisesti kireämpää kuin täyssähköautojen ja polttomoottoriautojen.

Esitämme, että ehdotettua lakimuutosta täydennettäisiin vuoden 2022 alussa käyttöön otettavalla luontoisedun laskentaperusteiden muutoksella, jossa myös ladattavien hybridien ja kaasuautojen vapaan autoedun käyttökustannusten osuuteen tehtäisiin vastaavan tapainen kiinteähintainen alennus kuin sähköautoilla. Alennus korjaisi näiden työsuhdeautojen suhteellisesti muita käyttövoimia korkeampaa verotusarvoa. Vapaan autoedun ladattavien hybridien käyttökustannuksista tehtävän vähennyksen suuruus olisi perusteltua asettaa 60 euroon kuukaudessa, mikä vastaisi keskimääräistä työsuhdeauton sähköllä ajon osuutta. Kaasuautoilla vähennyksen suuruus olisi perusteltua asettaa noin 30 euroon kuukaudessa.

Kotitalousvähennyksen korkeamman osuuden laajentaminen ladattavan auton kotilatauslaitteen asentamiseen

Hallitus esittää kotitalousvähennyksen korottamista öljylämmityksestä luopumisen osalta siten, että enimmäismäärää korotettaisiin 2 250 eurosta 3 500 euroon ja vähennettävää prosenttiosuutta kustannuksista

korotettaisiin työkorvausten osalta 40 prosentista 60 prosenttiin ja palkkojen osalta 15 prosentista 25 prosenttiin. Kyseessä olisi väliaikainen muutos, joka olisi voimassa vuosina 2022–2027.

Esitämme, että korotettua työkorvausten vähennettävää prosenttiosuutta (60 prosenttia) sovellettaisiin myös ladattavan auton kotilatauslaitteen asennustyöhön. Vähennyksen laajentaminen tukisi liikenteen sähköistymistä ja fossiilista polttoaineista luopumista, sillä kotilatausmahdollisuus on tärkeä edellytys ladattavan auton hankinnalle. Laitteen hankintakulut asennuskuluineen jäävät tyypillisesti 500–2 000 euron tuntumaan, joten enimmäismäärän korottaminen ei ole tarpeen, mutta asennustyön suurempi korvaustaso kannustaisi osaltaan ladattavaa autoa hankkivan todennäköisimmin erillisen kotilatauslaitteen hankintaan. Ladattavien autojen kysynnän lisäämisen olennaisen tärkeä reunaehto on auton latausmahdollisuus kotona. Tutkimusten mukaan suuri osa ladattavan auton käyttäjistä lataa autoaan kotona tavanomaisesta suko-pistokkeesta, jonka käyttöä ei suositella säännölliseen lataamiseen. Ladattavan auton lataaminen on nopeaa ja turvallista erillisestä latauslaitteesta.

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry