



AUTOALAN
KESKUSLIITTO

HE 107/2024 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 § :n ja liitteen muuttamisesta

22.10.2024

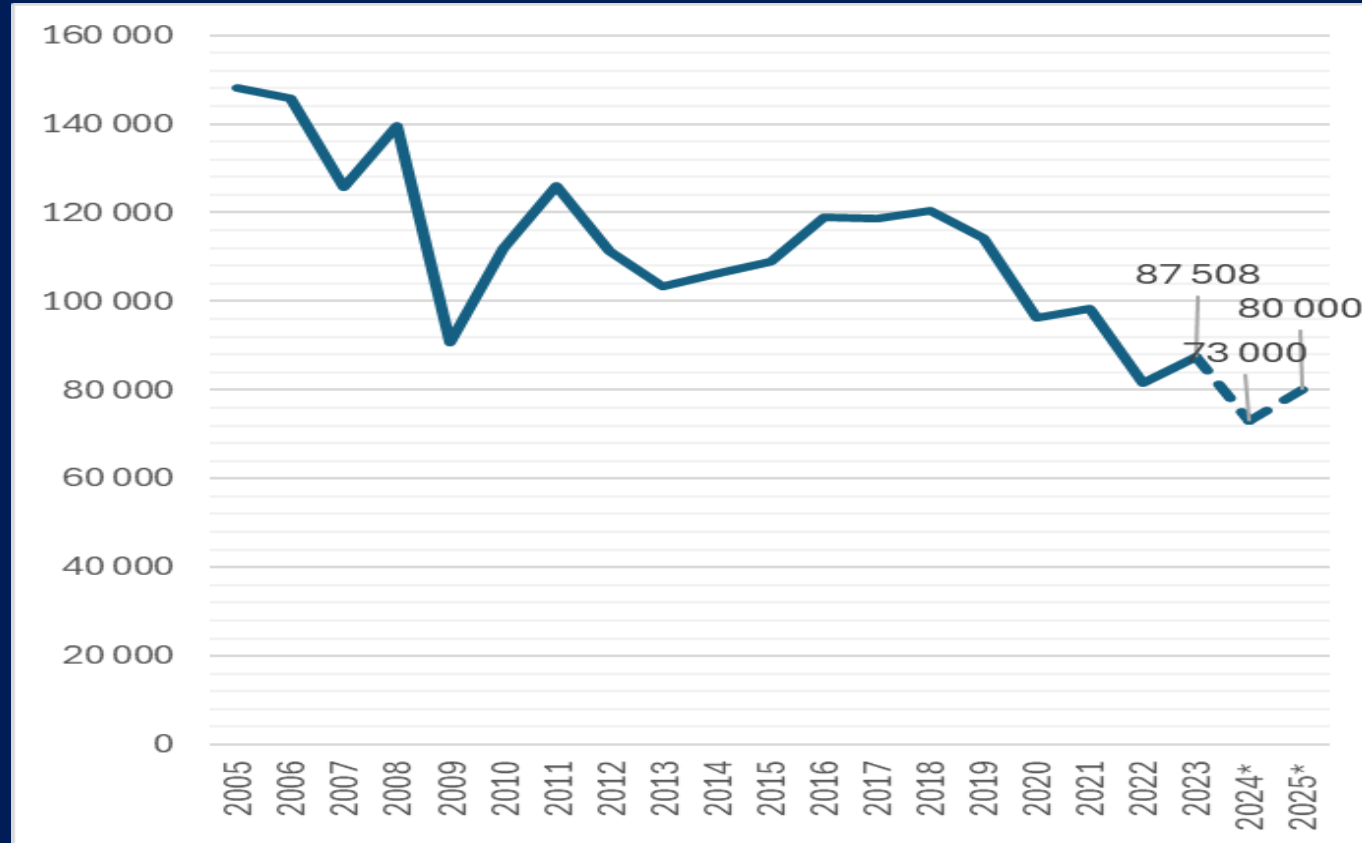
Tero Lausala, toimitusjohtaja AKL

AKL – parempaa toimintaympäristöä
jäsenyrityksille

21.10.2024

Uusien autojen ensirekisteröinnit ovat Suomessa jääneet 2020-luvulla aiempaa selvästi vähäisemmiksi

Henkilöautojen ensirekisteröinnit



Lähde: Netwheels, Traficom. *) Vuoden 2024 ja 2025 ennusteet AKL/AT ennusteryhmä

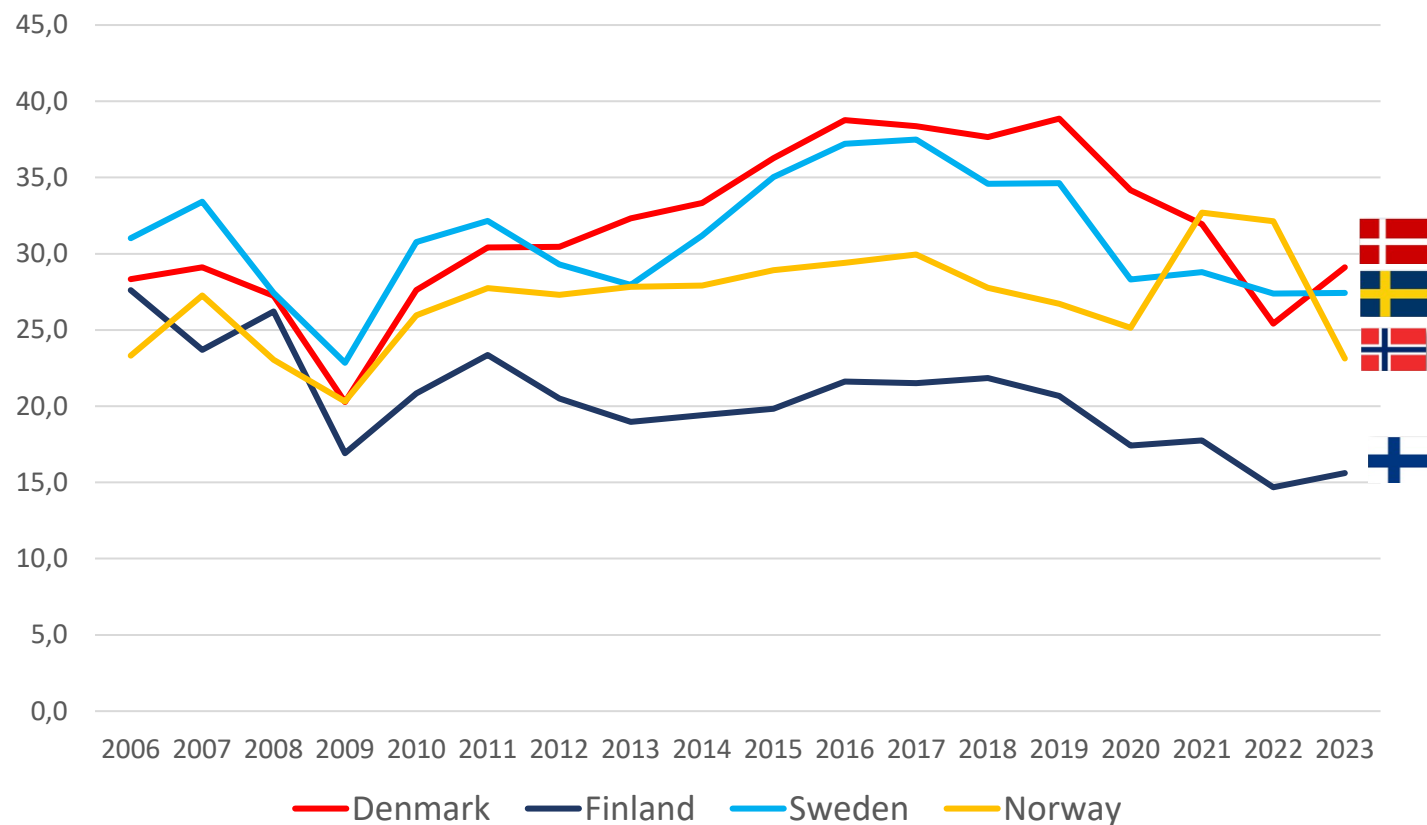
Autoala on merkittävä työllistäjä ja verotulojen lähde

Autoklusteri työllistää Suomessa n. **50 000 henkilöä**. Autoklusterin **liikevaihto on yli 25 miljardia euroa** ja **verokädenjälkemme on yli 3 miljardia euroa**.

90% Suomen sisäisestä tavaraliikenteestä ja 70% henkilöliikenteestä tapahtuu kumipyörillä. Olemme olennainen osa Suomen huoltovarmuutta.

Suomen autokanta vanhenee – olemme Pohjolan ”sairas mies”

Uusien ensirekisteröityjen henkilöautojen määrä /1,000 asukasta kohden

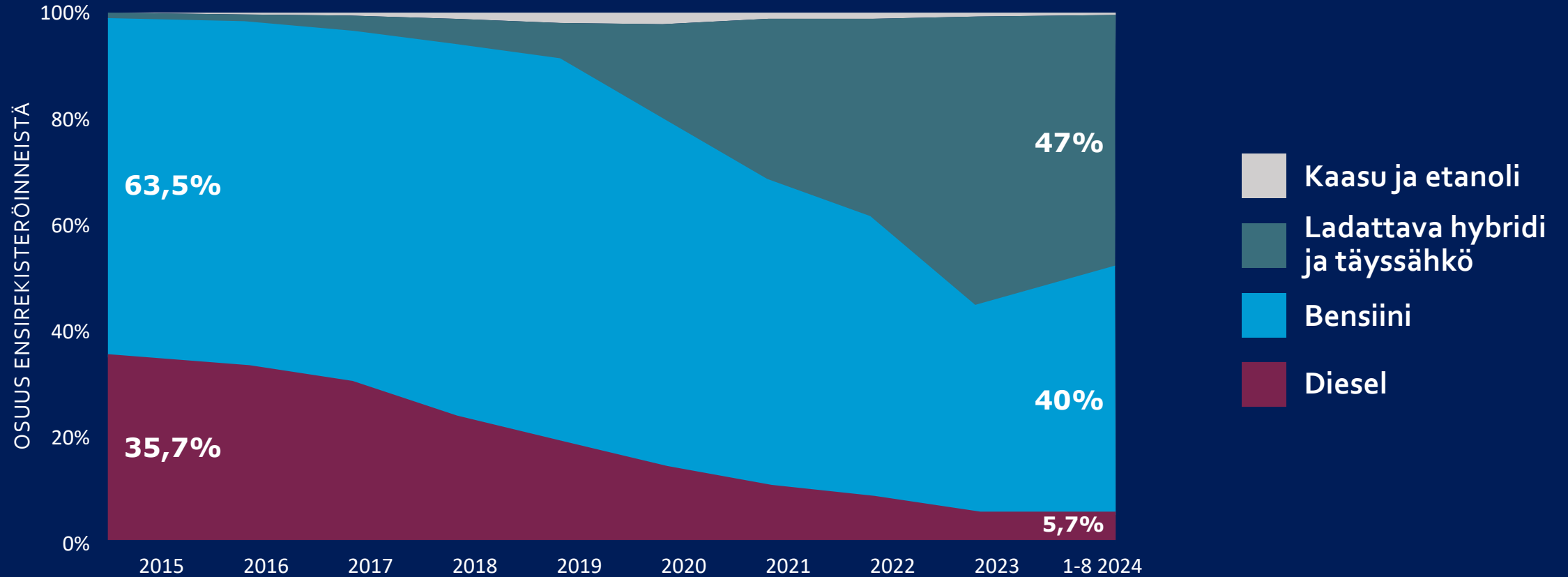


Suomen henkilöautokannan keski-ikä on 13,2 vuotta

Suomessa henkilöautojen keskimääräinen romutusikä on kasvanut jo 22,5 vuoteen

Romutusikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2013 lukuun ottamatta vuosia 2015 ja 2018, jolloin *romutuspalkkio* nuorensi kierrätykseen päätyvien autojen keski-ikää.

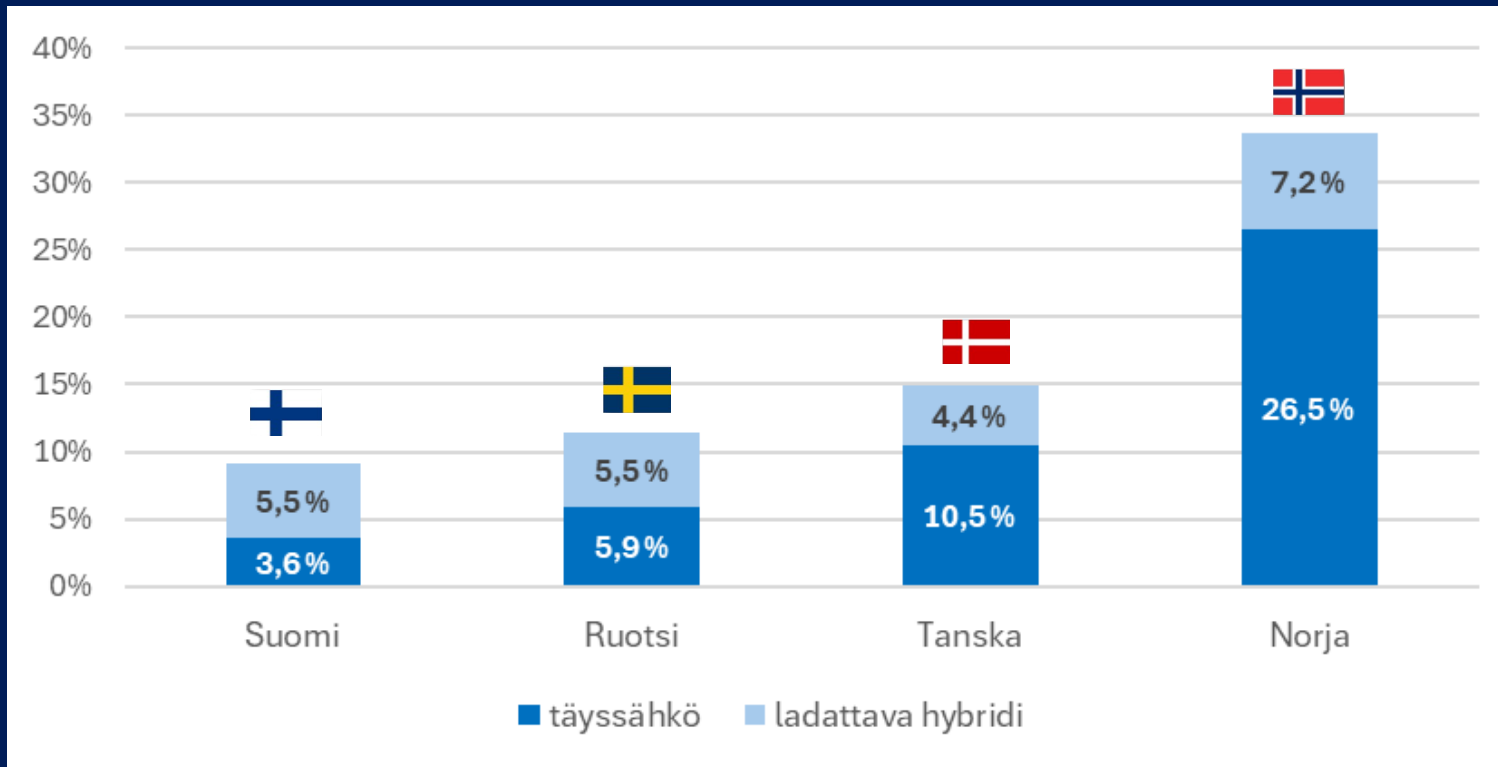
Sähköistymisen kasvuvauhti ensirekisteröinneissä on hidastunut



Lähde: Traficom, Netwheels Traficomien liikenneasioiden rekisteri, bensini- ja dieselautot sisältävät myös täyshybridit (HEV) ja kevythybridit (MHEV)

Olemme liikenteen sähköistymisessä 3-7 vuotta perässä muita Pohjoismaita

Ladattavien henkilöautojen osuus autokannasta

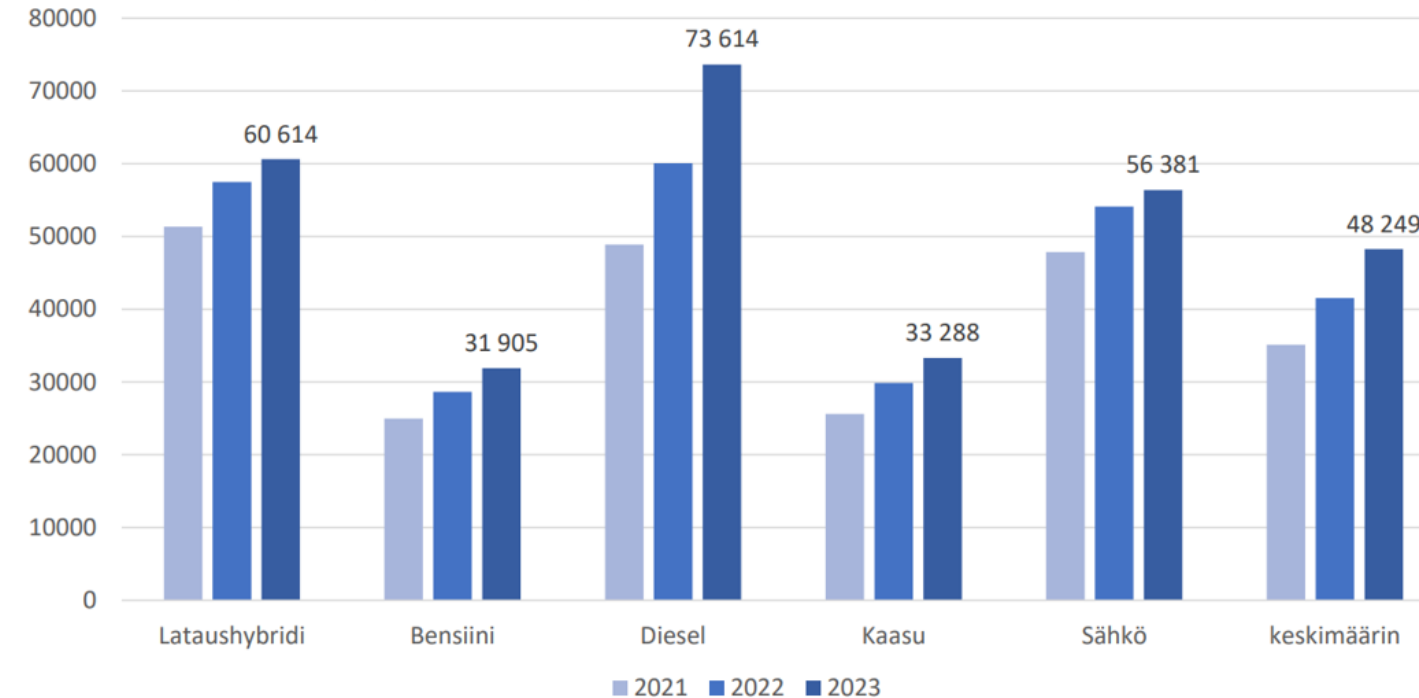


- Käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa liikenteen sähköistyminen edellyttää taloudellisia kannusteita, kuten alempaa verotusta ja kohdennettuja hankintatukia
- Liikenteen erillisverotusta ei ole syytä nostaa: eurooppalaisessa vertailussa liikenteen veroaste on Suomessa korkea
- Erillisverojen lisäksi liikenteestä kertyy merkittävästi alv-tuloja

Sähköistymisen tärkeimpiä kannusteita ovat sähköautojen polttomoottoriautoa edullisemmat käyttökustannukset, jotka kompensoivat osan sähköautojen vielä toistaiseksi huomattavasta hankintahinnasta

Ladattavien autojen hankintahinta on vielä selvästi bensiiniautoja korkeampi ja sähköauton hankintaan liittyy korkeampi jäännösarvoriski

Ensirekisteröityjen autojen hintakehitys €



Hinnat perustuvat Verohallinnon tilastoihin uusien autojen verotusarvoista

- Liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääsy edellyttää sähköistymistä
- Esitetty ajoneuvoveron korotus lisäisi sähköautoilun vuosittaisia kustannuksia ja vähentäisi osaltaan taloudellisia perusteita hankkia ladattava auto

Autokannan uudistumista ja sähköistymistä tulee vauhdittaa liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi

- Yksittäisenä toimenä vähäpäästöisten autojen ajoneuvoveron nostaminen hidastaisi autokannan sähköistymistä. Sähköistymisen hidastumista jouduttaisiin kompensoimaan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi esim. jakeluvelvoitetta korottamalla, mikä lisäisi ensisijaisesti polttomoottoriautoilijoiden kustannuksia.
- Ladattavat hybridit edistävät osaltaan sähköistymistä, sillä monessa kotitaloudessa ensimmäinen ladattava auto on tyypillisesti lataushybridi - Esitämme dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron laskemista 2,5 sentin tasoon luonnoksessa esitetyn 3,6 sentin sijasta.
- Ilman lisätoimia vanhentunut autokanta ikääntyy edelleen ja Suomi tippuu pohjoismaisesta kehityksestä.
- Tulevaisuuden verorakennetta suunniteltaessa tulee fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ottaa huomioon elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, kansalaisten liikkumiskustannusten ja -mahdollisuuksien, ilmastotavoitteiden ja liikenteen vihreän siirtymän tavoitteet sekä verotuksen dynaamiset vaikutukset.