

Lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta HE 35/2023 vp

Esityksessä ehdotetaan ajoneuvoveron perusveron kevennystä yhteensä 50 miljoonalla eurolla vuositasolla. Kevennys kohdistettaisiin keski- ja suuripäästöisiin henkilö- ja pakettiautoihin, joilla on NEDC-mittausarvo päästöille (verotaulukko 1) sekä autoihin, joilta päästötieto puuttuu (verotaulukko 2).

VATT toteaa, että esitetty ajoneuvoveron kevennys on ristiriidassa liikenteen päästötavoitteiden kanssa. Keski- ja suuripäästöisten ajoneuvojen ajoneuvoveron kevennys hidastaa ajoneuvokannan uudistumista pidentämällä veronkevennyksen kohteena olevien ajoneuvojen elinkaarta.

VATT huomauttaa, että ehdotettu veronkevennys ei kohdistu erityisesti pieni- ja keskituloisille kotitalouksille. Erot ajoneuvojen päästöissä tuloluokkien välillä ovat hyvin pieniä, ja vaihtelu päästöissä tuloluokkien sisällä on suurempaa kuin tuloluokkien välillä. Tämän takia useat suurituloiset saisivat verotaulukon 1 muutoksen perusteella selvästi suuremman ajoneuvoveron alennuksen kuin monet pienituloiset. Lisäksi on huomattava, että auton omistajuus on harvinaista alimmissa tuloluokissa. Ehdotettu ajoneuvoveron kevennys ei vaikuta liikkumisen kustannuksiin niissä pienituloisissa kotitalouksissa, joissa ei ole autoa.

VATT ei pidä ehdotettua ajoneuvoveron kevennystä perusteltuna. Mikäli hallitus haluaa keventää liikkumisen kustannuksia, tähän olisi käytössä muita keinoja, jotka eivät kasvattaisi päästöjä ja jotka voitaisiin paremmin kohdistaa pieni- ja keskituloisille. Veronalennukseen esitetty 50 miljoonaa euroa voitaisiin esimerkiksi jakaa suoraan kotitalouksille. Jos koko summa jaettaisiin tasan kaikkien noin 2,8 miljoonan asuntokunnan kesken, jokainen asuntokunta saisi noin 18 euroa vuodessa. Jos summa jaettaisiin tasan viiden alimman tulokymmenyksen asuntokunnille, jokainen asuntokunta saisi noin 32 euroa vuodessa.

Ajoneuvoveron alennuksen kohdistuminen pieni- ja keskituloisille

Pieni- ja keskituloiset kotitaloudet omistavat keskimäärin suurempipäästöisiä autoja kuin suurituloisimmat kotitaloudet. Pieni- ja keskituloiset omistavat lisäksi enemmän vanhoja päästötiedottomia autoja, joita verotetaan verotaulukon 2 mukaisesti.

Päästötiedottomiin autoihin kohdistuva ajoneuvoveron alennus verotaulukon 2 mukaisesti hyödyttäisi enemmän pieni- kuin suurituloisia kotitalouksia. Suurinta osaa autoista koskisi kuitenkin verotaulukon 1 mukainen veronalennus. Tämä päästöjen mukaan kohdistettu veronalennus ei kohdistuisi erityisen tehokkaasti pienituloisille.

Vuonna 2025 voimaan astuva verotaulukon 1 muutos koskisi vähintään noin seitsemän vuoden ikäisiä autoja. Vuoden 2021 ajoneuvokannan perusteella vähintään seitsemänvuotiaiden henkilö- ja pakettiautojen joukossa erot päästöissä tuloluokkien välillä ovat hyvin pieniä: alimmassa tulokymmenyksessä päästöt ovat keskimäärin 168 g/km, kun taas ylimmässä tulokymmenyksessä ne ovat 166 g/km.

Selvästi suurin osa päästöjen vaihtelusta on kunkin tulokymmenyksen sisällä. Vaihtelun suuruusluokka on hyvin samanlaista jokaisessa tulokymmenyksessä. Tämä suuri tuloluokkien sisäinen vaihtelu aiheuttaisi sen, että useat suurituloiset saisivat verotaulukon 1 muutoksen perusteella selvästi suuremman ajoneuvoveron alennuksen kuin monet pienituloiset huolimatta suurituloisten omistamien autojen hieman keskimääräistä alhaisemmista päästöistä.

Koska pienituloiset kotitaloudet omistavat enemmän vähintään seitsemänvuotiaita autoja, auton omistavien kotitalouksien joukossa veronalennus kohdistuisi useammin pienituloisiin kotitalouksiin. Koko väestön tasolla esitetty veronalennus kohdistuisi kuitenkin selkeästi enemmän suurituloisiin kotitalouksiin. Alimmassa tulokymmenyksessä vain noin 30 prosentilla kotitalouksista on henkilö- tai pakettiauto, kun taas ylimmässä tulokymmenyksessä auton omistaa yli 85 prosenttia kotitalouksista. Tämän seurauksena ajoneuvoveron alennuksesta hyötyisi vain 25 prosenttia alimman tulokymmenyksen kaikista kotitalouksista. Ylimmissä tulokymmenyksissä puolestaan noin 50 prosenttia tuloluokkien kaikista kotitalouksista saisi veroalennuksen.

Ajoneuvoveron alennuksen vaikutukset liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin

Esityksessä todetaan, että veromuutoksen vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin olisi korkeintaan vähäinen. Vähäistä vaikutusta perustellaan sillä, että vanhemmat autot ovat ostopäätöstä tehtäessä huonoja vaihtoehtoja uusille autoille, joten veromuutos ei vaikuttaisi uusien autojen ostoihin. On kuitenkin huomattava, että uusien autojen ostoilla vaikutetaan joka tapauksessa hitaasti ja vähäisessä määrin ajoneuvokannan päästöihin; henkilöautokannasta vain noin 2 prosenttia on uusia, korkeintaan vuoden vanhoja autoja. Ehdotettu veromuutos sen sijaan koskee huomattavan suurta osaa ajoneuvokannasta: vuonna 2022 henkilö- ja pakettiautoista 63 prosentilla ikää oli vähintään seitsemän vuotta ja hiilidioksidipäästöt asettuivat välille 111–210 g/km tai tieto niistä puuttui kokonaan.

Koska esitys ei muuttaisi uusien autojen ajoneuvoveroa, muutoksen keskeinen vaikutuskanava päästöihin on veron vaikutus romutuspäätöksiin sekä liikennekannasta poistoihin. Ajoneuvoveron alentaminen pidentää veronalennuksen kohteena olevien keski- ja suuripäästöisten ajoneuvojen elinikää ja hidastaa tätä kautta ajoneuvokannan uusiutumista. Ajoneuvoveron vaikutus ajoneuvokannasta poistoihin on osoitettu

Anna Sahari,
erikoistutkija (VATT)
Kimmo Palanne,
tutkija (VATT)
26.10.2023

empiirisesti mm. Sveitsiläisellä aineistolla (Alberini et al. 2018). Vaikka vaikutus auton elinkaareen voi yksittäisen auton kohdalla olla pieni, kokonaisvaikutus voi silti olla huomattava, koska veromuutos koskee suurinta osaa autokannasta.

Ilmastolakiin on kirjattu hiilineutraalisuustavoite vuoteen 2035 mennessä. Tämä on tiukempi tavoite kuin EU:n lakiin kirjaama tavoite hiilineutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi fossiilittoman liikenteen tiekartassa kirjataan tavoitteeksi puolittaa liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2022 päästötietojen mukaan kotimaan liikenteen päästöt olivat 9957 tuhatta tonnia CO₂-ekvivalenttia, mikä on 78 prosenttia vuoden 2005 tasosta (Tilastokeskus).

Liikenteen päästöjä olisi vähennettävä hyvin nopeassa tahdissa, jos liikenteelle kirjattu päästötavoite aiotaan saavuttaa. Tässä tilanteessa ei voida pitää perusteltuna veromuutosta, joka hidastaa ajoneuvokannan uusiutumista ja lisää tätä kautta liikenteen päästöjä.

Lähteet:

Alberini, Bareit, Filippini, Martinez-Cruz. 2018. The impact of emissions-based taxes on the retirement of used and inefficient vehicles: The case of Switzerland. *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 88, sivut 234-258.

Tilastokeskus. Suomen virallinen tilasto: Kasvihuonekaasut, verkkojulkaisu. Viitattu 4.9.2023. <https://stat.fi/tilasto/khki>