

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Hallituksen esitys 35/2023 vp

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAIKSI AJONEUVOVEROLAIN LIITTEEN MUUTTAMISESTA

Esityksessä ehdotetaan muutoksia ajoneuvoveron verotasoisiin.

Ehdotetuilla muutoksilla toteutetaan hallitusohjelman kirjaus ajoneuvoveron perusveron 50 miljoonan euron kevennyksestä. Ajoneuvoveron perusvero kevenisi niiltä henkilöautoilta, joihin sovelletaan ajoneuvoverolain liitteen verotaulukkoa 1 tai 2.

Verotaulukko 1 koskee pääosin autoja

- joiden CO₂-päästöt on mitattu NEDC-menetelmällä ja edelleen
 - henkilöautoja, jotka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran 1.1.2001 – 31.8.2018 välisenä aikana *sekä*
 - pakettiautoja, jotka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran 1.1.2008 – 31.8.2019 välisenä aikana.

Verotaulukkoa 2 sovelletaan autoihin, joilla ei ole NEDC- tai WLTP-menetelmällä mitattua ominaispäästöarvoa. Verotaulukkoa sovelletaan käytännössä ensimmäisen kerran ennen 1.1.2001 käyttöön otettuihin henkilöautoihin ja ennen 1.1.2008 käyttöön otettuihin pakettiautoihin. Lisäksi eräisiin EU:n ulkopuolelta käytettynä tuotuihin autoihin sovelletaan verotaulukkoa 2. Näille autoille ajoneuvoveron perusveron määrä perustuu auton massa.

Ajoneuvoveron perusveron alennus ei koskisi verotaulukon 1A autoja. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että uudet, enintään noin 5 vuotta vanhat ja sitä uudemmat autot eivät kuulu veronalennuksen piiriin. Näin ollen verotasojen alennus ei myöskään koskisi uusia ensirekisteröitäviä autoja ja valtaosaa käytettynä maahantuoduista autoista.

Esityksessä arvioidaan, että verotaulukkoa 1 sovellettaviin autoihin ajoneuvoveron alennus olisi enimmillään noin 52 euroa ja keskimäärin 23 euroa. Verotaulukon 2 mukaan verotettaville autoille ajoneuvoveron alennus olisi noin 52 euroa vuodessa.

Verotasojen kevennys koskisi noin 1,8 miljoonaa liikennekäytössä olevaa henkilö- ja pakettiautoa. Vero kevenisi pääasiassa keski- ja suuripäästöisiltä autoilta, joiden määrän arvioidaan vähenevän vuosi vuodelta vanhojen autojen poistuessa autokannasta. Kevennyksellä ei arvioida olevan merkittäviä ympäristövaikutuksia, sillä kevennys kohdistuu vanhoihin autoihin, eikä näin ollen muuta päästöohjausta

uusien autojen hankintaan liittyen. Muutoksella arvioidaan olevan mahdollisesti pieniä päästöjä lisääviä vaikutuksia tilanteissa, joissa käytettynä maahantuotavien autojen vero kevenee. Tyypillisesti maahantuotavat käytetyt autot ovat esityksen mukaan noin 1–4 vuotta vanhoja, ja niitä veronalennus ei koskisi. Siksi vaikutukset käytettyjen autojen tuontiin tuskin ovat järin suuret.

Ajoneuvoveron, kuten monien valmisteverojenkin, verotasot ovat nimellisiä eli euromääräisiä. Tästä syystä ennallaan pysyvistä nimellisistä verotasoista seuraa, että vero suhteessa kuluttajahintoihin, ansiotasoon tai käytettävissä oleviin tuloihin laskee, kun edellä mainitut suureet kasvavat ajan mittaan. Tästä syystä nimellisiä verotasoja ei varsinaisesti tarvitse erikseen alentaa, jotta vero kevenisi suhteellisesti.

Toisaalta, esimerkiksi keskituloisen palkansaajan käytettävissä olevat tulot (tulot verojen jälkeen) ovat kehittyneet viime vuosina jokseenkin hitaasti. Ensisijaisempaa olisikin, että palkansaajien ostovoima kasvaisi ansiotulojen verotuksen kevenemisen kautta, eikä ajoneuvoveron alentamisen seurauksena.

Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että ehdotetun muutoksen kohdennusta voidaan pitää perusteltuna.

Teemu Lehtinen
toimitusjohtaja

Janne Kalluinen
ekonomisti