



Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto
00102 EDUSKUNTA
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Asia: HE 107/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta

Ympäristöministeriön kirjallinen lausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Ympäristöministeriö kiittää valtiovarainvaliokunnan verojaostoa mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveroa korotettaisiin yhteensä noin 34 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Korotus kohdistuisi pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon.

Ajoneuvovero koostuu perusverosta ja muilta kuin bensiinikäyttöisiltä ajoneuvoilta kannettavasta käyttövoimaverosta. Perusvero määräytyy ensisijaisesti ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästön perusteella. Veron määrä siis kasvaa päästömäärän noustessa käyrämäisen funktion mukaisesti. Käyttövoimavero puolestaan määräytyy kokonaismassan perusteella. Ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva ajoneuvovero on ollut käytössä vuodesta 2010 lähtien. Vaikka veron päästöohjausvaikutus on rajallinen, se edistää kuitenkin yhdessä muun liikenteen päästöohjauksen kanssa siirtymistä kohti vähäpäästöisempiä autoja kuten sähköautoja.

Ajoneuvoverolakia esitetään nyt muutettavaksi siten, että perusveroa korotetaan vähäpäästöisten eli lähinnä sähköautojen ja ladattavien hybridien osalta. Täyssähköautojen vuosittainen ajoneuvoveron perusvero nousisi noin 53 euroa. Täyssähköhenkilöautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron nousisi keskimäärin noin 35 euroa. Ladattavien hybridihenkilöautojen vuosittainen perusvero nousisi keskimäärin noin 37 euroa. Ladattavien bensiinikäyttöisten hybridihenkilöautojen käyttövoimaveron nousisi keskimäärin noin 41 euroa ja ladattavien dieselikäyttöisten hybridihenkilöautojen käyttövoimaveron laskisi keskimäärin noin 140 euroa. Ladattavien hybridipakettiautojen perusvero nousisi keskimäärin noin 35 euroa. Suurempipäästöisiltä autoilta verotus ei muuttuisi.

Ajoneuvoverolain muutokset tarkoittavat, että perusveron ja päästötason suhdetta kuvaavan käyrän muoto muuttuisi loivemmaksi alkupäästä. Käytännössä tämä tarkoittaa ajoneuvoveron päästöohjausvaikutuksen heikkenemistä. Nyt esitettyjen muutosten taustalla on liikenteen sähköistyminen ja sen aiheuttama liikenteen verotuottojen lasku, joka koskee myös ajoneuvoveron tuottoa. Tavoitteena on esitetyillä muutoksilla kääntää ajoneuvoverosta saatavien verotuottojen määrää nousuun.

Ympäristöministeriö toteaa sinänsä ymmärtävänsä liikenteen verokertymäkehitykseen liittyviä valtiontaloudellisia huolia. Toisaalta liikenteen sähköistyminen on tärkeä kehityskulku sekä ilmastotavoitteiden että öljyriippuvuuden vähentämisen kannalta. Ympäristöministeriön käsityksen mukaan nyt esitetyt veromuutokset eivät ole linjassa näiden tavoitteiden kanssa ja saattavat hidastaa siirtymistä vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Näin itse asiassa esityksen

vaikutusarviossa todetaankin, vähäpäästöisten autojen määrä laskee suhteessa kehitykseen nykyisillä politiikkatoimilla. Sen myötä myös liikenteen päästöt kasvavat, kun suurempipäästöisten autojen suhteellinen asema muutosten myötä paranee. Päästöjen kasvu vuoden 2030 tasolla on varsin maltillinen mutta edustaa kuitenkin väärän suuntaista kehitystä ottaen huomioon liikennesektorin tiukat päästövähennystavoitteet.

Ympäristöministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että liikenne on taakanjakosektorin merkittävin päästölähde. Taakanjakosektoria koskevat EU:n jäsenmaille asettamat sitovat päästövähennysvelvoitteet vuodelle 2030. Taakanjakosektorin velvoitteiden täyttäminen edellyttää uusia päästövähennystoimia keväällä valmistuneen PEIKKO-hankkeen mukaisen nykytoimiaskenaarion perusteella (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165717>).

Ajoneuvoverolain muutos voi siis heikentää mahdollisuuksia saavuttaa liikennesektorin päästövähennystavoitteita verrattuna nykytoimiskenaarioon, jossa tällaista muutosta ei ole otettu huomioon. EU:n uusi polttoaineiden jakelijoita koskeva päästökauppa (ETS 2) tulee vahvistamaan liikennesektorin päästöohjausta. Ajoneuvoverolain esitetty muutos tarkoittaa kuitenkin, että uuden päästökaupan aiheuttamat kustannukset nousevat verrattuna nykyiseen kehitykseen johtuen suuremmasta päästöoikeuksien tarpeesta.

Ympäristöministeriön käsityksen mukaan hallituksen esityksessä voisi vaihtoehtoisena toteuttamisvaihtoehtona tarkastella mallia, jonka mukaan ajoneuvoveron perusveroa nostetaan tasaisesti kautta linjan eikä kohdentamalla korotusta vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Tämä olisi teknologianeutraali tapa toteuttaa esityksen päällimmäinen tavoite eli verotulojen turvaaminen. Lisäksi välttyttäisiin antamasta liikenteen ilmastotoimien kannalta kyseenalaista signaalia sähköauton hankintaa harkitseville kotitalouksille. Autohankintaa pohtivien kotitalouksien kannalta olisi tärkeää, että tarjotaan oikeansuuntaiset ja ennakoitavissa olevat kannustimet vähäpäästöisten vaihtoehtojen kannalta.