

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

**HE 107/2024 vp**

## **Lausunto hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua ajoneuvolain muutosta koskevaan esitykseen.

Hallituksen esitys nostaisi täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa noin 53 eurolla ja käyttövoimaveroa noin 35 eurolla eli keskimäärin täyssähköautojen vero nousisi noin 88 eurolla vuodessa. Ladattavien hybridiautojen ajoneuvoveron perusvero nousisi noin 37 eurolla. Bensiinikäyttöisten lataushybridien käyttövoimavero nousisi 41 eurolla, mutta dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimavero sen sijaan alenisi noin 140 eurolla vuodessa.

Ajoneuvoveron perusveron nostaminen vaikuttaa osaltaan auton käyttökustannuksiin ja kuluttajien ostopäätöksiin. Esitetty muutos purkaisi ajoneuvoveron perusveron ympäristöohjausta nostaen vähäpäästöisten päästöisten autojen ajoneuvoveron tason suuripäästöisiä autoja korkeammaksi.

### **Autokannan uudistuminen**

Nyt esitetyt veromuutokset eivät edistä eurooppalaisittain vanhan autokantamme uudistumista. Autokannan uudistumista hidastaa myös hallituksen aiemmin päättämä keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron laskeminen 50 miljoonalla eurolla. Autokannan uudistuminen on tärkeää sekä liikenneturvallisuuden parantamisen että päästötavoitteisiin pääsemisen näkökulmasta.

Autokannan uusiutuminen on viime vuosina hidastunut ja uusien autojen ensirekisteröinnit ovat jääneet 2020-luvulla keskimäärin 85 000 henkilöautoon, kun aiempien vuosikymmenten keskimääräinen rekisteröintien määrä oli 115 000–135 000.

### **Täyssähköautot ja verotus**

Täyssähköisten henkilöautojen autoveron poistaminen lokakuussa 2021 kompensoitiin nostamalla täyssähköisten autojen ajoneuvoveroa niiltä autoilta, jotka on otettu käyttöön autoveron muutoksen jälkeen. Tuolloin tehty tasokorotus ajoneuvoveron perusveroon oli noin 65 euroa vuodessa. Lähtökohtana oli, että autoveron alentamisen verovaikutus olisi pitkällä aikavälillä veroneutraali. Hallituksen esityksessä ajoneuvoveroon esitetty korotus, yhteensä 88 euroa, on tuntuva vuoden 2021 korotukseen verrattuna.

Sähköautojen maine verotuksen vapaamatkustajana ei ole ansaittua, sillä niistä kerätään korkean hankintahinnan takia merkittäviä arvonlisäverotuloja, joiden merkitys on valtion taloudelle suuri. Uusista autoista kertyi esimerkiksi vuonna 2023 arvonlisäverokertymää noin 830 miljoonaa euroa, josta täyssähköautojen osuus oli noin 330 miljoonaa euroa. Vaikka autoverotuotto laski viime vuonna sähköistymisen myötä 100 miljoonaa euroa, kasvoivat uusista autoista kannetut arvonlisäverotuotot lähes 200 miljoonaa euroa.

Uusista autoista kerättävä arvonlisävero lisää valtion verotuloa. Vaihtoehto uuden auton ostamiselle ei usein ole auton ostamatta jättäminen, vaan käytetyn auton ostaminen. Uuden auton myynnissä arvonlisävero maksetaan auton hinnasta, käytetyn auton myynnin voittomarginaalista. Molemmissa tapauksissa autoon käytetty raha on pois muusta arvonlisäverollisesta kulutuksesta, mutta uuden auton kaupasta valtion arvonlisäverotulo on huomattavasti suurempi.

### **Dieselmääräiset ladattavat hybridit**

Lakiluonnoksessa esitetty dieselmääräisten ladattavien hybridien käyttövoimaveroon tehtävä alennus on tärkeä muutos, joka tasaa dieselmääräisten lataushybridien verotaakkaa muihin käyttövoimiin nähden. Tutkimusten ja mittaustulosten mukaan ladattavien hybridien ajokilometreistä noin puolet ajetaan polttomoottorilla, jolloin käyttövoimaveron laskennallisen tason tulisi olla noin puolet dieselauton käyttövoimaverosta, eli noin 2,5 senttiä alkavalta 100 kg:lta. Esitämme, että dieselmääräisten lataushybridien käyttövoimaveron laskemista 2,5 sentin tasoon luonnoksessa esitetyn 3,6 sentin sijasta.

### **Autoilun verotuksen tulevaisuus**

Huoli liikenteen verokertymän alenemasta liikenteen sähköistyessä ja uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvaessa on valtion talouden näkökulmasta ymmärrettävä. Näkemyksemme mukaan liikenteen verotusta ja rahoitusta tulisi uudistaa pidemmällä aikavälillä siirtämällä verotuksen painopistettä hankinnasta ja omistamisesta ajoneuvon käyttöön.

Tulevaisuuden verorakennetta suunniteltaessa tulee fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ottaa huomioon elinkeinoelämän kilpailukyky, kansalaisten liikkumiskustannusten ja -mahdollisuuksien, ilmastotavoitteiden ja liikenteen vihreän siirtymän tavoitteet sekä verotuksen dynaamiset vaikutukset.

Yksittäisenä toimenä vähäpäästöisten autojen ajoneuvoveron nostaminen hidastaisi autokannan sähköistymistä. Sähköistymisen hidastumista jouduttaisiin kompensoimaan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi esimerkiksi jakeluvelvoitetta korottamalla, mikä lisäisi ensisijaisesti polttomoottoriautoilijoiden kustannuksia.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan keskusliitto ry