

VERONMAKSAJAIN KESKUSLIITTO RY
Kalevankatu 4
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

21.10.2024

Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle
HE 107/2024 vp

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSEKSESTÄ AJONEUVOVEROLAIN 11§:N MUUTTAMISESTA

Pääministeri Petteri Orpon hallitus linjasi kehysriihessään lukuisista julkisen talouden kestävyyttä vahvistavista toimista keväällä 2024. Osana sopeutustoimia päätettiin täyssähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron korotuksista samalla jatkaen täyssähköisten työsuhteautojen verotusarvon 170 euron suuruista alennusta vuoden 2029 loppuun. Tätä lausuntoa koskevassa hallituksen esityksessä tehdään muutoksia sekä ajoneuvoveron perusveron että ajoneuvoveron käyttövoimaveron perusteisiin.

Ajoneuvoveron perusveroa koskevat muutokset tehtäisiin ajoneuvoverolain verotaulukkoihin 1 ja 1A siten, että taulukossa 1 perusvero nousisi 106,21 euroon vuodessa päästövälillä 0–82 CO₂-grammaa/km ja verotaulukossa 1A 0–102 CO₂-grammaa/km. Suurempipäästöisillä tai verotaulukon 2 mukaan verotettavilla autoilla perusvero ei muuttuisi. Verotaulukko 1 koskee (vanhemmalla) NEDC-menetelmällä päästömitattuja autoja, ja verotaulukko 1A koskee (uudemmalla) WLTP-menetelmällä päästömitattuja autoja.

Esitetyllä muutoksella, jossa nolla- ja matalapäästöisten autojen ajoneuvovero nousisi 106,21 euroon/v, nollapäästöisten autojen (eli käytännössä täyssähköautojen) perusvero nousisi 52,91 eurolla per vuosi. 1.10.2021 tai sen jälkeen ensimmäisen kerran käyttöön otettujen nollapäästöisten autojen ajoneuvovero nousisi noin 171 euroon vuodessa, sillä näiden autojen perusvero on korotettu 64,97 eurolla/v, sillä kyseisistä autoista ei ole kannettu autoveroa.

Muilla kuin nollapäästöisillä, mutta edellä mainituille päästöväleille lukeutuvilla autoilla perusvero nousisi vähemmän, sillä näiden autojen perusvero on ollut lähtökohtaisesti korkeampi kuin nollapäästöisillä autoilla. Käytännössä kyseiset autot ovat ladattavia hybridi-autoja. Esityksessä arvioidaan, että perusveron korotus vaikuttaisi myös joihinkin käyttövoimakategoriassaan erittäin pienipäästöisiin ei-ladattaviin polttomoottoriautoihin, joskin vaikutuksen arvioidaan olevan enimmilläänkin alle euron verran kuukautta kohden.

Käyttövoimaveroa koskevat muutokset olisivat luonteeltaan sekä kiristäviä että keventäviä. Käyttövoimaveron tasot on määritelty eri käyttövoimille lähtökohtaisesti tekniikkaneutraalilla laskentamallilla, joka huomioi ajoneuvojen keskimääräisen vuotuisen ajosuoritteen, polttoaineen/energian kulutuksen, polttoaineen käytöstä syntyvät hiilidioksidipäästöt sekä polttoaineista kannettavan laskennallisen liikennepolttoaineiden veron. Koska dieselin, kaasun sekä

sähkön energiavero on laskennallisesti liikennepolttoaineiden veromallin mukaista tasoa alempi, käyttövoimaverona kannetaan laskennallisen ja tosiasiallisen energiaveron erotus.

Käyttövoimaveron perusteita sähkö- ja kaasuautoille määriteltiin vuoden 2011 energiaverouudistuksen yhteydessä. Tällöin käyttövoimaveron määrittelyssä käytettiin kehityksen osalta alkuvaiheessaan olleen teknologian sekä latausinfrastruktuurin puutteellisuuden vuoksi matalaa 10 000 kilometrin ajosuoritetta. Ladattavien hybridien lataussähköllä ajettavana osuutena ajosuoritteesta käytettiin 5 000 ajokilometriä. Kun teknologiat ovat sittemmin vuodesta 2011 kehittyneet ja käyttövoimien lataus- ja jakeluinfrastruktuuri on parantunut merkittävästi, käytetty matala ajosuorite (per se) on muodostanut sähkö- ja kaasuautoille merkittävän veroedun. Esitetyillä käyttövoimaverotuksen muutoksilla tavoitellaan veroedun poistamista keskimäärin vuositasolla sähköautoilta.

Käyttövoimaveron määrittelyssä käytettävänä ajoneuvon massana laskelmissa käytettiin 2 100 kilogrammaa, paitsi täyssähköautoilla, joiden massa oli vastaavasti 1 400 kilogrammaa. Tyypillisesti täyssähköautot ovat painavampia kuin 1 400 kilogrammaa, mikä on valtaosalla täyssähköautoista tahattomasti vaikuttanut käyttövoimaveron muodostumiseen verosanktion tavoin ja on täten kompensoinut täyssähköautojen matalasta ajosuoritteesta muodostuvaa käyttövoimaveroetua.

Pääministeri Orpon hallitus alleviivaa hallitusohjelmassaan teknologianeutraaliutta, esim: *”Haetaan parhaita teknistaloudellisesti kestäviä ratkaisuja teknologianeutraalisti”*; *”Hallitus painottaa kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja päästövähennystoimia.”*; ja *”Hallitus suuntaa ilmastotoimia kustannustehokkuuden, teknologianeutraaliuden -- tunnistaen...”*. Käyttövoimaveron perusteiden muutos sähköautoille esitetyllä tavalla tekisi energiaverojärjestelmää johdonmukaisemmaksi ja käytännössä edistäisi teknologianeutraaliuden periaatetta. Samalla on kuitenkin ristiriitaista, että kaasuautojen käyttövoimaveron perusteita ei olla muuttamassa. Esityksessä mainitaan, että kaasuautoilla alempien veroperusteiden takia keskimääräisellä ajosuoritteella saavutettavan verohyödyn suuruusluokka on noin 300–400 euroa per vuosi.

Valtiovarainministeriössä kehysriihen yhteydessä laaditun ja myöhemmin verkossa julkaistun käyttövoimaveroa koskevan taustamateriaalinⁱ esimerkkilaskelman mukaan kaasuautojen samaa verotuki käyttövoimaveron kautta on vuoden 2026 tasolla noin 5 miljoonaa euroa, joskin materiaalisissa mainittu arvio verotuesta kaasuautoa kohden onkin jonkin verran suurempi kuin esityksessä. Vaikka hallituksen esityksessä todetaan kaasuautoilun käyttövoimaverotusta koskevien epä johdonmukaisuuksien olemassaolo, ei kaasuautojen käyttövoimaveroon kuitenkaan esitetä muutoksia. EU:n ”vanhan” nk. yleisen päästökaupan ETS1:n ja erityisesti EU:n tulevan polttoaineen jakelua koskevan ETS2:n oloissa päällekkäisen päästöohjauksen tarvetta voi kyseenalaistaaⁱⁱ. Päästökauppajärjestelmät ohjaavat polttoaineiden käyttöä ja päästövähennyksiä tekniikkaneutraalisti, markkinaehtoisesti ja kustannustehokkaasti kohteisiin, joissa niille on suurin tarve ilman, että julkisen vallan tarvitsee erikseen ohjata kulutusta tiettyyn suuntaan, kuten kaasuautojen käyttövoimavero nykyisellään kuitenkin tekee. Ajankohtainen julkisen talouden vaikea tilanne alleviivaa tämänkaltaisten verotukien kriittisen tarkastelun tarvetta tai vähintäänkin edellyttää kaasuautoilun verotuksen nykytilan perusteiden avaamista.

Käyttövoimaveron perusteisiin tehtävien muutosten arvioidaan vaikuttavan ladattavien autojen verotukseen eri tavoin. Keskimäärin täyssähköauton käyttövoimaveron arvioidaan nousevan 130 eurosta 35 eurolla per vuosi. Bensiniikäyttöisten hybridien käyttövoimavero nousisi puolestaan keskimäärin noin 41 eurolla vuodessa, kun taas dieselikäyttöisen lataushybridin käyttövoimavero

laskisi perusteiden muutoksien seurauksena 536 eurosta 394 euroon vuodessa. Ladattavien hybridipakettiautojen käyttövoimaveron arvioidaan nousevan 35 eurolla vuodessa.

Ajoneuvoveron perusveroon ja käyttövoimaveroon tehtävien muutosten arvioidaan kasvattavan valtion verotuottoja esityksen mukaan noin 34 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Ladattavien autojen yleistyessä verotuottojen kasvun odotetaan kiihtyvän: 44 miljoonaa euroa vuonna 2027 ja 55 miljoonaa euroa vuonna 2028. Ajoneuvoveron perusveron tasot ovat nimellisiä eli euromääräisiä, minkä vuoksi niiden verotasot suhteessa kuluttajahintoihin, ansiotuloihin, BKT:hen tai kokonaisverotuloihin lähtökohtaisesti pienenevät mainittujen suureiden kasvaessa yli ajan, mikä puoltaa perusveron tasotarkistuksien tekemistä aika ajoin.

Esityksessä arvioidaan, että veromuutoksien vaikutukset eri käyttövoimien markkinaosuuksiin ja täten ilmastopäästöihin olisivat lieviä. Muutoksen seurauksena ajoneuvokannassa arvioidaan olevan noin 10 500 täyssähköautoa ja noin 4 000 ladattavaa hybridiä vähemmän vuonna 2030 verrattuna tilanteeseen, jossa muutoksia ei tehtäisi. Esityksen Taulukossa 1 autokannan arvioidaan kasvavan pelkästään vuonna 2028 noin 132 000 ladattavalla autolla vuodesta 2027, joten tähän muutosvauhtiin nähden kannan kasvun hidastumista yhteensä noin 15 000 ladattavalla autolla nykyhetkestä vuoteen 2030 voi luonnehtia varsin vähäiseksi.

Kun otetaan huomioon, että hallituksen esityksessä 108/2024 vp esitetty täyssähköisten työsuhdeautojen verotusarvon 170 euron alennuksen määräajan jatkaminen vuoden 2029 loppuun tulee lisäämään täyssähköisten autojen määrää kyseisen esityksen vaikutusarvion mukaan noin 10 000 autolla, ajoneuvoveron korotuksen vähentävä vaikutus täyssähköautojen määrään tulee liki täysin kompensoiduksi tuloverotuksen muutoksen vaikutuksesta. Toisin kuin määräaikainen sähköautojen verotusarvon alennus, ajoneuvoveron korotus on lähtökohtaisesti pysyvä toimi. Toimien yhteisvaikutus valtiontalouteen on lähtökohtaisesti selvästi positiivinen esityksissä oleviin arvioihin pohjautuen.

Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että ehdotetut ajoneuvoverotuksen suhteellisen maltilliset muutokset ovat ymmärrettäviä, kun otetaan huomioon ajankohtainen julkisen talouden vaikea tilanne. Kaasuautojen rajaaminen käyttövoimaverotuksen muutoksien ulkopuolelle vaatisi valtiontalouden tilanteen, teknologianeutraaliuden ja ilmastotoimien kustannustehokkuuden näkökulmasta lisäperusteita.

Teemu Lehtinen
toimitusjohtaja

Janne Kalluinen
ekonomisti

ⁱ "VM Sähkö- ja kaasuautojen sekä lataushybridien käyttövoimavero 4.4.2024" (pdf)
<https://vm.emmi.fi/HkSPvgrQsVtx>

ⁱⁱ Lisää aiheesta: Välineet ilmastomuutoksen hillitsemiseksi - 4.2 Pällekkäiset ohjauskeinot
<https://ilmastoraportti.juhaitkonen.fi/paallekkaiset.html>