



Eduskunnan valtionvarainvaliokunnan verojaosto 21.10.2024

HE 107/2024 vp

Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta

Luonnonsuojeluliitto kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa seuraavaa

- Ajoneuvoveron perusveron korottamista vähäpäästöisten autojen kohdalla ei tule toteuttaa.
- Lakiesitys hidastaa päästövähennystahtia, autokannan uusiutumista ja liikenteen sähköistymistä. Esitys heikentäisi toteutuessaan myös entisestään Suomen mahdollisuuksia saavuttaa kansalliset ja EU-tason ilmastotavoitteensa.
- Ilmaston kannalta haitallisen kehityksen lisäksi esitykseen sisältyy taloudellisia epävarmuuksia, koska EU:n taakanjakoasetuksen mukaisten päästövähennystavoitteesta lipsuminen on taloudellisen riski valtiolle.

Yleistä

Hallituksen esityksessä esitetään ajoneuvoverolakia muutettavaksi siten, että sähköautojen ja ladattavien hybridien verotusta korotettaisiin. Lakiesityksen tavoitteeksi todetaan pyrkimys on lisätä ajoneuvoverosta saatavien verotuottojen määrää. Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua ja toteaa seuraavaa.

Suomen luonnonsuojeluliitto vastustaa esityksen ehdotusta ajoneuvoveron perusveron korottamisesta vähäpäästöisten autojen kohdalla. Luonnonsuojeluliitto katsoo, että esitys hidastaa päästövähennystahtia, autokannan uusiutumista ja liikenteen sähköistymistä, ja heikentäisi toteutuessaan entisestään Suomen mahdollisuuksia saavuttaa kansalliset ja EU-tason ilmastotavoitteensa. Suomen luonnonsuojeluliitto huomauttaa, ettei Suomella ole varaa ottaa yhtään askelta väärään suuntaan taakanjakosektorilla, ja liikenteellä on tässä keskeinen rooli.

Muutokset ajoneuvoveroon heikentävät liikenteen päästöohjausta ja sähköistymistä

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta liikenteen verotuksen tavoitteena tulee olla liikenteen päästöjen ja muiden haitallisten ympäristövaikutusten vähentäminen. Kuten myös esityksessä avataan, perusveron määrä on verotaulukoissa määritelty jokaiselle hiilidioksidigrammalle siten, että vero nousee päästöjen kasvaessa. Yhdessä muiden liikenteen päästöohjauskeinojen kanssa

vero edistää siten irtautumista fossiilisista polttoaineista sekä siirtymää kohti vähäpäästöistä liikennettä. Ajoneuvoveron päästöporrastus on perusteltu, ja päästöohjausta tulisi liiton näkökulmasta entisestään vahvistaa.

Hallituksen esitys kuitenkin päinvastoin heikentäisi ajoneuvoveron päästöporrastusta. Esityksen mukaan sähköautojen kohdalla oerusveron korotus olisi noin 53 euroa vuodessa, ladattavien hybridien kohdalla noin 37 euroa vuodessa. Suurempipäästöisten autojen verotus taas ei muuttuisi. Toisin sanoen esitys heikentäisi toteutuessaan ajoneuvoveron päästöohjausvaikutuksia. Esitys osuu erityisen kipeästi sähköautoihin, joiden käyttöä tulisi päinvastaisesti tukea.

Kuten myös esityksessä todetaan, veromuutos vaikuttaisi toteutuessaan negatiivisesti liikennesektorin päästövähennystoimiin. Veromuutos vähentäisi sähkö- ja hybridiajoneuvojen määrää liikenteessä: esityksessä arvioidaan ajoneuvokannassa olevan vuoden 2030 loppuun mennessä sähköautoja noin 10 500 ajoneuvoa vähemmän ja lataushybrideitä noin 4 000 ajoneuvoa vähemmän. Tästä johtuen esityksessä arvioidaan liikenteen polttoaineiden kulutuksesta ilmakehään vapautuvien hiilidioksidipäästöjen lisääntyvän noin 0,03 megatonnia vuoden 2030 tasolla.

Toteutuessaan lakimuutos syventää Suomen päästövelkaa, jota hallitusohjelman mukaan tulisi pienentää. On huomionarvioista, että [vuoden 2024 ilmastovuosikertomuksen mukaan](#) Suomi ei ole saavuttamassa taakanjakosektorin tavoitteitaan. Nykyinen hallitus on toimillaan ainoastaan vaikeuttanut tilannetta. Tätä esitystä on syytä tarkastella yhdessä esimerkiksi jakeluvelvoitteen muutosten kanssa, sillä hallituksen esitys laskea jakeluvelvoitetta tulevien vuosien poiketen suunnitellusta polusta vesittää myös merkittävästi mahdollisuuksia saavuttaa taakanjakosektorin ilmastotavoitteet.

Taloudelliset epävarmuudet

Ilmaston kannalta haitallisen kehityksen lisäksi esitykseen sisältyy taloudellisia epävarmuuksia. Esityksen tavoitteeksi todetaan pyrkimys on lisätä ajoneuvoverosta saatavien verotuottojen määrää yhtenä julkisen talouden kestävyyttä edistävänä toimena. On kuitenkin tarpeen huomioida, että EU:n taakanjakoasetuksen mukaisten päästövähennystavoitteesta lipsuminen on taloudellisen riski valtiolle. [Ilmastopaneelin mukaan](#) jo pelkästään jakeluvelvoitteen muutoksen aiheuttama liikenteen päästöjen kasvu vuosina 2025–2027 voi johtaa siihen, että päästöyksiköitä joudutaan ostamaan jopa noin miljardin euron edestä. Esitys ajoneuvoverolain muuttamisesta vaikeuttaa tilannetta entisestään.

Lisäksi on huomionarvioista, että polttoaineiden jakelijoita koskeva päästökaupan (ETS 2) astuessa voimaan kustannukset jakelijoille tulevat olemaan aiempaa korkeammat tämän esityksen myötä, sillä päästöoikeuksien tarve tulee olemaan korkeampi. Tätä vaikutusta ei olla

esitysluonnoksessa otettu huomioon, ja tulisi tarkastella suhteessa esityksen taloudellisiin vaikutuksiin.

Lisätietoja:

Ilmastoasiantuntija Edda Sundström, +358 44 4914 269, edda.sundstrom@sll.fi

Ympäristöpäällikkö Antti Heikkinen, +358 44 9010 461, antti.heikkinen@sll.fi