

HE 107/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta. Valtiovarainkunnan verojaosto, 22.10.2024.

Suomen ilmastopaneeli

Heikki Liimatainen, Lassi Ahlvik, sihteeristö Sally Weaver

Taustaa

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. 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 dieselkäyttöisten hybridihenkilöautojen käyttövoimaveron laskisi keskimäärin noin 140 euroa. Ladattavien hybridipakettiautojen perusvero nousisi keskimäärin noin 35 euroa.

Hallituksen esitystä ei ole muutettu luonnosvaiheeseen verrattuna, vain perusteluista on täydennetty.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

Ilmastopaneeli ei kannata esitystä korottaa henkilöautoilun verotusta kohdistuen pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon. Vaikka suorat vaikutukset päästöihin ja ajoneuvokantaan ovat esityksellä melko rajalliset, se on ristiriitaista politiikkaa suhteessa ilmastotavoitteisiin.

Liikenteen päästövähennykset ja Suomen ilmastotavoitteet

Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää samanaikaisesti uusiutuvien polttoaineiden jakelumäärän kasvattamista, täyssähköautojen myynnin merkittävää kasvua kaikissa autoryhmissä sekä myös liikennesuorituksen vähenemistä. Näitä kaikkia tulee edistää ennustettavasti ja määrätietoisesti pitkän aikavälin näkymän luomiseksi sekä kansalaisille että yrityksille, mikä tarkoittaa sähköistymisen hintaedun ylläpitämistä suhteessa fossiiliseen. Tämä hallituksen esitys sekä muut viimeaikaiset linjaukset polttoaineveron laskusta sekä jakeluvuoroituksen kasvattamisen hidastamisesta antavat päinvastaisen signaalin ja vaarantavat yhteisvaikutuksillaan liikenteen päästövähennysten keskipitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamisen.

Liikenteen verouudistus

Veromuutoksen perusteiden ollessa fiskaaliset, tulisi esityksen sijaan lyhyellä aikavälillä verotulojen kerryttämiseksi korottaa fossiilisten polttoaineiden verotusta. Samalla tulee aloittaa

valmistautuminen kilometripohjaiseen verotukseen pitkällä aikavälillä liikenteen verokertymän ongelmien ratkomiseksi.

Fiskaaliset tavoitteet ja liikenteen päästöjen vähentäminen on mahdollista yhdistää veropohjaa muuttamalla. Esimerkiksi yhdistämällä koko autokantaa koskeva kilometriverotus, vuosittainen ajoneuvovero sekä väylämaksut eri painotuksin voidaan koostaa nykyistä vastaavat verotulot ohjausvaikutus säilyttäen. Verouudistuksen fiskaalisen arvioinnin yhteydessä on tarpeen kuitenkin analysoida, onko juuri tieliikenteen verokertymän pysyminen ennallaan haluttu tulos. Liikenteen verouudistus tarvitaan veropohjan vähittäisen muutoksen takia, mutta verotuksen tulee ja on mahdollista säilyä päästöjä ohjaavana. Vero per päästöyksikkö (€/CO₂-ekv) on haittaverona perusteltu verotustapa. Lisäksi on huomionarvoista, että Suomi on poikkeuksellinen maa EU:ssa liikenteen hinnoittelun suhteen. Useissa EU:n jäsenvaltioissa tieinfrastruktuurin käytöstä peritään joko ajettuihin kilometreihin, reittiin tai aikaan sidottuja maksuja, kaupunkikeskustojen ruuhkamaksualueita unohtamatta.