



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Lausuntopalvelu

13.9.2023

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/23806/2023

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen ajoneuvoveron perusveron alentamisesta. Esitysluonnoksen mukainen veronalennus alentaisi keski- ja suuripäästöisten NEDC-hyväksytyjen autojen ajoneuvoveron perusveroa. Perusveron alentaminen koskisi myös sellaisia autoja, joilla ei ole mitattua päästöarvoa. Käytännössä alennus koskisi ennen 1.9.2018 rekisteröityjä keski- ja suuripäästöisiä autoja.

Esitetty ajoneuvoveron alennus ei ole kannatettava toimenpide, sillä se purkaisi ajoneuvoveron ympäristöohjausta, hidastaisi autokannan kiertoa ja lisäisi ajoneuvokannan päästöjä. Autokanta vanhenee huolestuttavasti ja vanhempien keski- ja suuripäästöisten autojen vuosiveroon tehty veronalennus ei ole omiaan vähentämään autokannan päästöjä. Veronalennus rajautuisi päästötason 111–210 g/km (NEDC) autoihin, ja painottuisi siten autokannan keskipäästöihin nähden suuripäästöisiin autoihin. Koko autokannan keskipäästöjen on NEDC-mittaustavalla ilmaistuna arvioitu olevan noin 144 g/km.

Perusveron alentamisen kohdentamisella keski- ja suuripäästöisiin autoihin tavoitellaan veronkevennyksen kohdentumista ensisijaisesti niille ajoneuvoille, joiden polttoainekustannukset ovat korkeat. Keskimääräinen veron alennus olisi alennusta saavilla keski- ja suuripäästöisillä autoilla pieni, noin 28 euroa vuodessa. Veronalennuksesta valtiolle aiheutuvat verotulomenetykset ovat hyötyyn nähden suuret, sillä ajoneuvoverotulot alenisivat noin 50 miljoonalla eurolla vuodessa.

Ajoneuvoveron alennuksen kohdentaminen vanhoille keski- ja suuripäästöisille autoille ei ole tulonjakovaiikutustenkaan näkökulmasta perusteltua. Esitysluonnoksessa on todettu, että suurituloisilla kotitalouksilla on todennäköisimmin käytössään energiatehokkaampia autoja kuin pienituloisilla. Koska ladattavat autot ovat vielä toistaiseksi keskimääräisiä polttomoottoriautoja kalliimpia ja uudempia, on ilmeistä, että suurituloisilla on paremmat mahdollisuudet hankkia ladattava auto. Vähäpäästöisiä ja vähän kuluttavia polttomoottoriautoja on kuitenkin tarjolla kaikissa eri ikä-, koko- ja hintaluokissa ja myös polttomoottoriautojen päästöt ovat pienentyneet merkittävästi viime vuosikymmenten aikana. Muun muassa energiatehokkuutta parantavat hybridoimalinjat ovat olleet autoissa yleisiä jo useiden vuosikymmenten ajan. Muun muassa Aalto-yliopiston tutkimuksessa vuodelta 2020 on todettu, että auton keskimääräiset päästöt laskevat vain hieman tulotason noustessa. Lisäksi pieni- ja keskituloisten autollisten ajosuoritteet ovat selvästi alempia kuin suurituloisilla.

Ajoneuvoveron ympäristöohjausvaikutusta ei tulisi rapauttaa, vaan jatkossakin myös vaihtoauton valinnassa ajoneuvoveron tulisi olla yksi vähäpäästöisen auton valintaan ohjaava tekijä. Polttoainekustannusten lisäksi myös ajoneuvoveron suuruus vaikuttaa osaltaan auton valintaan ja jälleenmyyntiarvoon.

Ohjaamalla esitetty 50 miljoonan euron veronalennus keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron alentamisen sijasta esimerkiksi auton hankinnan yhteydessä kerättävän autoveron keventämiseen tai vähäpäästöisten autojen hankintatukeen autokannan ikääntymiskehitystä olisi mahdollista hidastaa. Liikenteen päästöt vähenevät ja kotitalouksien liikkumiskustannukset alenevat tehokkaimmin, kun yhä useammalla on mahdollisuus aiempaa vähäpäästöisemmän ja turvallisemman auton hankintaan.

Kunnioitavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuoajat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto