



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT  
JA -TEOLLISUUS

Valtiovarainministeriö  
Kirjaamo

**Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/16243/2024**

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

16.8.2024

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua ajoneuvolain muutosta koskevaan esitykseen. Ajoneuvoveroa on esitetty muutettavaksi siten, että täyssähköautojen ajoneuvovero nousisi keskimäärin 88 eurolla vuodessa. Ladattavien hybridautojen ajoneuvoveron perusvero nousisi noin 40 eurolla. Bensiinikäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron nousisi noin 40 eurolla, mutta dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron sijaan alenisi noin 140 eurolla vuodessa.

Ajoneuvoveron perusvero on ollut Suomessa vuodesta 2010 alkaen suhteutettu hiilidioksidipäästöjen määrään ja se muodostaa tärkeän osan ajoneuvokannan ympäristöohjausta. Vuosittainen ajoneuvovero vaikuttaa osaltaan auton käyttökustannuksiin ja sitä kautta auton valintaan. Esitetty muutos purkaisi ajoneuvoveron perusveron ympäristöohjausta nostamalla nollapäästöisten autojen ajoneuvoveron tason suuripäästöisiä autoja korkeammaksi. Hallitus alensi jo aiemmin suuripäästöisten vanhempien henkilöautojen ajoneuvoveroa viime vuonna hyväksytyllä lakimuutoksella. Molemmat ajoneuvoverolain muutokset purkavat ajoneuvoveron hyvin toimivaa ympäristöohjausta.

Lakiluonnoksessa esitetty dieselkäyttöisten ladattavien hybridien käyttövoimaveron tehtävä alennus on tärkeä muutos, joka tasaa dieselkäyttöisten 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 dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron laskemista 2,5 sentin tasoon luonnoksessa esitetyn 3,6 sentin sijasta.

Täyssähköisten henkilöautojen autoveron poistaminen lokakuussa 2021 kompensoitiin nostamalla täyssähköisten autojen ajoneuvoveroa niiltä autoilta, jotka on otettu käyttöön autoveron muutoksen jälkeen. Tuolloin tehty tasakorotus 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.

Uusien täyssähköautojen hankintahinta oli vuonna 2023 keskimäärin 56 000 euroa ja ladattavan hybridin 60 600 euroa, kun uuden bensiinikäyttöisen auton hinta oli noin 32 000 euroa. Sähkö- ja bensiiniautojen välinen hintaero ei ole viime vuosina kaventunut, vaikka markkinoille on tullut yhä laajempi valikoima sähköautomalleja. Lisäksi sähköautojen hankintaa jarruttaa käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa huoli auton jäännösarvokehityksestä, jonka ennakoitiin nopeasti muuttuvassa markkinassa haastavaa.

Ladattavien autojen hankintahinta on vielä tällä vuosikymmenellä selvästi bensiiniautoja korkeampi ja sähköauton hankintaan liittyy korkeampi jäännösarvoriski. Liikenteen sähköistymisen tärkeimpiä kannusteita ovat sähköautojen polttomoottoriautoa edullisemmat käyttökustannukset, jotka kompensoivat osan sähköautojen vielä toistaiseksi huomattavasti hankintahinnasta. Sähköauton käyttökustannukset jäävät nykyisellä ajoneuvoverotasolla selvästi bensiini- ja dieselautoja alemmas, jos autoa ladataan pääosin kotona. Esitetty

ajoneuvoveron korotus lisäisi sähköautoilun vuosittaisia kustannuksia ja vähentäisi osaltaan taloudellisia perusteita hankkia ladattava auto.

Käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa liikenteen sähköistyminen edellyttää taloudellisia kannusteita, kuten alempaa verotusta ja kohdennettuja hankintatukia. Täyssähköautojen osuus henkilöautokannasta oli elokuun 2024 alussa 3,6 prosenttia ja ladattavien hybridien 5,5 prosenttia, joten vielä yli 90 prosenttia autokannasta on polttomoottoriautoja. Autokannan uusiutuminen on viime vuosina hidastunut ja uusien autojen ensirekisteröinnit ovat jääneet 2020-luvulla keskimäärin 90 000 henkilöautoon, kun aiempien vuosikymmenten keskimääräinen rekisteröintien määrä oli 115 000–125 000.

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.

Lisäksi on huomattava, että ainoastaan vähäpäästöisiin autoihin tehtävät ajoneuvoveron korotukset ovat fiskaalisesti tehottomia autokannan hitaan uusiutumisen ja vielä toistaiseksi pienen ladattavien autojen määrän takia. Vaikka esitetyt vähäpäästöisten autojen veronkorotukset ovat yksittäisen autonomistajan kannalta verrattain suuria, 70–90 euroa vuodessa, ne lisäävät alkuvaiheessa valtion verotuloja vain 35 miljoonalla eurolla vuodessa. Kohdistamalla koko ajoneuvokantaan kaikkia päästoluokkia koskeva maltillinen 20 euron korotus saavutettaisiin noin 60 miljoonan euron verokertymän kasvu, joka ei nostaisi vastaavalla tavalla kotitalouksien verorasitetta. Esitämmekin, että vähäpäästöisille autoille suunniteltu ajoneuvoveron korotus purettaisiin tasaiseksi kaikkia päästoluokkia koskevaksi maltilliseksi ajoneuvoveron perusveron korotukseksi.

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. Verotusta tulisi tarkastella kokonaisuutena siten, että fiskaalisten tavoitteiden lisäksi varmistetaan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen. Tulevaisuuden verorakennetta suunniteltaessa tulee fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ottaa huomioon elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, 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 jakeluvetoa korottamalla, mikä lisäisi ensisijaisesti polttomoottoriautoilijoiden kustannuksia. Liikenteen verouudistuksen pitkän aikavälin suunnittelu tulisi aloittaa pikaisesti, jotta se vastaisi myös tulevilla vuosikymmenellä liikenteen päästövähennystavoitteiden, liikenneverkon rahoitustarpeen ja autokannan uudistamisen asettamiin tarpeisiin.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto