



Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

## HE 107/2024 vp

### Lausunto hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua ajoneuvolain muutosta koskevaan esitykseen.

Hallituksen esitys nostaisi täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa noin 53 eurolla ja käyttövoimave-  
roa noin 35 eurolla eli keskimäärin täyssähköautojen vero nousisi noin 88 eurolla vuodessa. Ladattavien  
hybridiautojen ajoneuvoveron perusvero nousisi noin 37 eurolla. Bensiinikäyttöisten lataushybridien käyt-  
tövoimaveero nousisi 41 eurolla, mutta dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveero sen sijaan alenisi  
noin 140 eurolla vuodessa.

Ajoneuvoveron perusveron nostaminen vaikuttaa osaltaan auton käyttökustannuksiin ja kuluttajien osto-  
päätöksiin. Esitetty muutos purkaisi ajoneuvoveron perusveron ympäristöohjausta nostaen vähäpäästöis-  
tenpäästöisten autojen ajoneuvoveron tason suuripäästöisiä autoja korkeammaksi.

#### Autokannan uudistuminen

Nyt esitetyt veromuutokset eivät edistä eurooppalaisittain vanhan autokantamme uudistumista. Autokan-  
nan uudistumista hidastaa myös hallituksen aiemmin päättämä keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvo-  
veron laskeminen 50 miljoonalla eurolla. Autokannan uudistuminen on tärkeää sekä liikenneturvallisuuden  
parantamisen että päästötavoitteisiin pääsemisen näkökulmasta.

Autokannan uusiutuminen on viime vuosina hidastunut ja uusien autojen ensirekisteröinnit ovat jääneet  
2020-luvulla keskimäärin 85 000 henkilöautoon, kun aiempien vuosikymmenten keskimääräinen rekiste-  
röintien määrä oli 115 000–135 000.

#### Täyssähköautot ja verotus

Täyssähköisten henkilöautojen autoveron poistaminen lokakuussa 2021 kompensoitiin nostamalla täyssäh-  
köisten autojen ajoneuvoveroa niiltä autoilta, jotka on otettu käyttöön autoveron muutoksen jälkeen. Tuol-  
loin tehty tasakorotus ajoneuvoveron perusveroon oli noin 65 euroa vuodessa. Lähtökohtana oli, että auto-  
veron alentamisen verovaikutus olisi pitkällä aikavälillä veroneutraali. Hallituksen esityksessä ajoneuvove-  
roon esitetty korotus, yhteensä 88 euroa, on tuntuva vuoden 2021 korotukseen verrattuna.

Sähköautojen maine verotuksen vapaamatkustajana ei ole ansaittua, sillä niistä kerätään korkean hankinta-  
hinnan 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. Vaikka autoverotuotto laski viime vuonna sähköistymisen myötä 100  
miljoonaa euroa, kasvoivat uusista autoista kannetut arvonlisäverotuotot lähes 200 miljoonaa euroa.

Uusista autoista kerättävä arvonlisävero lisää valtion verotuloa. Vaihtoehto uuden auton ostamiselle ei  
usein ole auton ostamatta jättäminen, vaan käytetyn auton ostaminen. Uuden auton myynnissä arvonli-  
sävero maksetaan auton hinnasta, käytetyn auton myynnin voittomarginaalista. Molemmissa tapauksissa  
autoon käytetty raha on pois muusta arvonlisäverollisesta kulutuksesta, mutta uuden auton kaupasta val-  
tion arvonlisäverotulo on huomattavasti suurempi.

## **Diesekäyttöiset ladattavat hybridit**

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

## **Autoilun verotuksen tulevaisuus**

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.

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 jakeluvelvoitetta korottamalla, mikä lisäisi ensisijaisesti polttomoottoriautoilijoiden kustannuksia.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan keskusliitto ry