



14.8.2026

VM, lausuntopyynnön diaarinumero: VN/18488/2026

Autoalan Keskusliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvo-verolain liitteen muuttamisesta

Esitysluonnoksen mukaan ajoneuvoverolakia muutettaisiin siten, että henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveron tasoa kevennettäisiin yhteensä 10 miljoonalla eurolla. Kevennys kohdistuisi pääosin voimaantulovuonna vähintään kymmenen vuotta vanhoihin polttomootoriautoihin. Uudempien autojen verotus ei muuttuisi. Veronalennuksen kohteena olevien autojen vuosittainen ajoneuvovero kevenisi keskimäärin kuusi euroa.

Esityksen tavoite kotitalouksien ostovoiman vahvistamisesta autoilun verotusta keventämällä on lähtökohtaisesti myönteinen ja suunniteltu maltillinen veronkevennys perusteltu polttoaineiden hintapaineen kompensoimiseksi. Esityksen mukaan veronkevennyksellä alennettaisiin maltillisesti vanhempien keski- ja suuripäästöisten polttomootoriautojen verorasitusta, eli niiden autojen, joiden käyttökustannukset ovat nousseet polttoaineen hinnan kohoamisen myötä. Veronkevennys kohdentuu esityksen mukaan pienempituloisiin kotitalouksiin ja sen taso on maltillinen verrattuna esimerkiksi vastaaviin polttoaineiden hinnannousua kompensoiviin Ruotsissa tehtyihin verokevennyksiin.

Liikenteen verotuksen kokonaisvaltaisempi uudistus on tarpeen pitkällä aikavälillä

Liikenteen verotuksen uudistamisessa on pitkällä aikavälillä säilytettävä vahva ympäristötavoitteiden mukainen ohjaus ja olennaista on kohdistaa toimenpiteet niin, että kotitalouksien ja yritysten on kannattavaa hankkia käyttöönsä vähäpäästöisempiä kulkuvälineitä. Autokannan uudistaminen on keskeinen toimi liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Liikenteen verotuksen uudistamisessa tärkeää on fiskaalisen puolen lisäksi kansalaisten ostovoiman turvaaminen, Suomen kilpailukyvyyn parantaminen ja liikenteen kustannustehokkaiden päästövähennysten edistäminen. Verotuksen painopisteen siirtäminen pois auton hankinnan kertaluontoisesta verosta nopeuttaisi autokannan uudistumista ja mm. lisäisi arvonalisäverokertymää autokaupasta. Vaikutukset kompensoisivat käyttövoimasiirtymästä johtuvaa verotulojen menetystä. Kyse on merkittävistä summista, esimerkiksi arvonalisäverotuloja uusien henkilöautojen kaupasta on viime vuosina kerätty vuosittain 650–830 milj. euroa.

Verokohtelun tulee olla päästöttömien autojen osalta käyttövoimaneutraalia

Esitämme vetyautojen käyttövoimaveron harmonisointia toiseen päästöttömän vaihtoehtoon eli täys-sähköautoon kanssa. Ajoneuvoverolakiin on aiemman uudistuksen yhteydessä lisätty vety omana käyttövoimanaan perusveron yhteyteen, mutta vastaavaa lisäystä ei ole tehty käyttövoimaveron puolelle, jolloin vetyautoja verotetaan vastaavalla tavalla kuin esimerkiksi dieselautoja. Tämä on ilmastotavoitteiden vastaista, ja korkea verotaso voi aiheuttaa haasteita tulevaisuudessa vetyautojen yleistymiseen.

Lähtökohtaisesti jalostusasteeltaan korkeampi vety on polttoaineena hankintahinnaltaan kalliimpaa kuin lataussähkö, jolloin sen kalliimpi verotaso vuosittaisessa käyttövoimaverossa lisää käyttövoimien



välistä kustannuseroa entisestään. Ehdotamme, että vedyn osalta verotus rinnastetaan jatkossa toiseen päästöttömään vaihtoehtoon eli täyssähköön. Tällöin verokohtelu on päästöttömien autojen osalta käyttövoimaneutraalia.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto