AUTOALAN KESKUSLIITTO

11.9.2026

VM, lausuntopyynnön diaarinumero: VN/13594/2026

Autoalan Keskusliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi ajoneuvoverolaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

AKL kiittää mahdollisuudesta kommentoida esitystä uudeksi ajoneuvoverolaiksi. Esityksen tavoitteena on ajantasaistaa, yksinkertaistaa ja selkeyttää ajoneuvoverolainsäädäntöä, mitä pidämme positiivisena. Esityksen mukaan verojen tasot ja pääasialliset määräytymisperusteet säilyvät ennallaan, mutta nykyisen ajoneuvoverolain rakenne, terminologia ja menettelysäännökset uudistetaan.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2028. Ehdotettujen muutosten arvioidaan lisäävän ajoneuvoveron tuottoa vuositasolla noin puolella miljoonalla eurolla.

Ehdotuksen mukaan vetolaitteella varustetun kuorma-autoilun verotus muuttuisi, kun vetolaiteosuus poistetaan – emme kannata muutosta, joka nostaisi kuorma-autojen vuosikustannusta

Esityksen mukaan veron perusteita tai määriä ajoneuvoverolain liitetaulukoissa ei muutettaisi. Huomioitavaa on, että esitys muuttaisi kuitenkin perävaunun kera harjoitettavan kuorma-autoilun verotusta poistamalla mahdollisuus vetolaitepoistoon. Vetolaitteella varustettujen kuorma-autojen ajoneuvovero määräytyisi jatkossa kuorma-auton kokonaismassan, akseliluvun ja vetolaitteen ominaisuuksien perusteella riippumatta siitä, käytetäänkö kuorma-autoa perävaunun vetämiseen vai ei.

Nykyisin kuorma-auton haltija voi ilmoittaa vetolaitteen käyttämättömäksi ("vetolaitepoisto"), jolloin auton päiväkohtainen ajoneuvovero pienenee noin 1,5–2,0 eurolla. Esityksen mukaan muutos lisää verotuloja noin 0,5 miljoonaa euroa vuodessa ja korottaa vetolaitteellisen kuorma-auton vuosikustannusta keskimäärin 250 eurolla.

Kuljetusalaan, eli kuorma-autokaupan asiakkaisiin vaikuttava muutos on periaatteellisesti ristiriidassa liikenteen kustannuskilpailukyvyn edistämistavoitteiden kanssa. Pidämme tärkeänä edistää talouskasvun edellytyksiä ja vahvistaa suomalaisen kaupan ja teollisuuden logistista kilpailukykyä. Suomessa autoilun verotus on jo nykyisellään suhteellisen kireällä tasolla esimerkiksi muihin Pohjoismaihin verrattuna. Emme kannata ehdotettua muutosta, jolla ko. kuorma-autojen vuosikustannus nousisi keskimäärin 250 euroa. Ylimääräisiä kustannuksia kuljetusyrittäjille on vältettävä.

Pidämme muutosta haitallisena myös huoltovarmuuden näkökulmasta: vetolaitteella varustettu kuorma-autokalusto on tärkeä osa Suomen poikkeusoloihin varautumista, ja vetolaiteilmoitusmahdollisuuden poistaminen voisi pahimmillaan johtaa vetolaitteiden fyysiseen irrottamiseen kalustosta, mikä heikentäisi sen nopeaa käyttöönottokykyä kriisitilanteissa.

Veroviranomaisen tiedonsaantioikeuksien täsmentäminen

Esityksessä mainitaan, että veroviranomaisen tiedonsaantioikeuksia täsmennettäisiin siten, että veroviranomaisella olisi oikeus saada Verohallinnolta ajoneuvoverotuksen toimittamisessa ja valvonnassa tarvittavat autoverotusta koskevat tiedot.

Nykyisessä ajoneuvoverolaissa ei ole säännöstä Verohallinnon tiedonantovelvollisuudesta ajoneuvoverotuksen veroviranomaiselle eli Traficomille. Esitetty uusi 26 § 2 momentti velvoittaisi Verohallinnon antamaan Traficomin kehotuksesta ajoneuvoverotuksen toimittamista, verovalvontaa tai muuta Traficomin toimivaltaan kuuluvaa tehtävää varten tarpeelliset autoverotusta koskevat tiedot sekä muut verotukseen vaikuttavat tiedot verovelvollista koskevine yksilöinti- ja yhteystietoineen. Tiedonsaantitarve voi liittyä esim. ajoneuvon autoverotukselliseen asemaan — eli siihen, onko autovero maksettu vai vireillä.

Esityksessä kyse on viranomaisten välisestä, ei automaattisesta reaaliaikaisesta rajapinnasta tai julkisesta/autokaupan käyttöön tarkoitetusta hakupalvelusta. Mielestämme olisi tarkasteltava mahdollisuutta, että myös autokauppa tai ajoneuvojen maahantuoja voisi tarkistaa käytetyn tuontiauton autoveron maksutilanteen esim. liikenneasioiden rekisterin kautta, esim. tuontiauton rekisteröintiä varten.

Autoala toivoo, että liikenneasioiden rekisteristä näkyisi autoveron maksun ajantasainen status; ei siis pelkästään tietoa autoveron maksun erääntymisestä. Nykykäytännössä haasteellista on, että tietoa jo ensirekisteröidyn ajoneuvon mahdollisesta maksamattomasta autoverosta ei ole saatavilla. Nykyprosessi mahdollistaa väärinkäytöksiä ja aiheuttaa haittaa myös kuluttajalle. Kaupankäynnin avoimuuden lisäämiseksi olisi perusteltua lisätä lakimuutokseen autoveron statustiedon luovuttamismahdollisuus autokaupalle. Tällä edistettäisiin sitä, että kauppaa tehdään vastuullisesti.

Leasing-yhtiöiden verovelvollisuuden siirto poistetaan

Nykyisin leasing-yhtiö voi hakea Traficomilta verovelvollisuuden siirtoa siten, että se ottaa verovastuun ajoneuvon käyttäjän (haltijan) sijaan. Verovelvollisuuden siirtoa koskeva menettely poistettaisiin, koska menettelyn käytännön merkitys on vähäinen — hakemuksia tehdään vuosittain vähän, ja ne koskevat käytännössä lähes yksinomaan leasing-yhtiöitä. Muutos on perusteltu vähäisen käytön perusteella. Huomioitavaa on, että leasing-yhtiöillä säilyy mahdollisuus hoitaa laskutus jatkossakin keskitetysti (laskutusosoitteen muutoksella tai ajoneuvoveron laskutussopimuksella niin, että ajoneuvon haltija pysyy verovelvollisena), sillä esitys ei tätä käytäntöä muuta.

Jaksoverotuksen kynnys laskee autokaupalle edullisemmaksi, mikä näemme positiivisena

Jaksoverotus tarkoittaa, että autokauppias saa maksaa ajoneuvoverot kuukausittain jälkikäteen yhtenä kokoomana eikä ajoneuvoa kohden etukäteen. Nykyisin edellytyksenä on vähintään 50 ajoneuvon päivittäinen vastuu. Ehdotuksen mukaan jatkossa jaksoverotukseen voitaisiin hyväksyä verovelvollinen, jonka arvioidaan päivittäin vastaavan keskimäärin vähintään 30 ajoneuvon verosta liukuvalla kuuden kuukauden ajanjaksolla. Kun useampi autokaupan toimija pääsee jaksoverotuksen piiriin, tämä keventää hallinnollista taakkaa, mikä näemme myönteisenä muutoksena.

Ajoneuvolain säännöstä liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käytöstä katsastusta varten täsmennettäisiin – ehdotettu katsastussiirtojen rajaus on mielestämme turhan tiukka

Ajoneuvolaissa rajattaisiin mahdollisuutta käyttää ajoneuvoa ajoneuvoveroa maksamatta katsastamiseen liittyen. Liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon siirto-oikeutta katsastukseen täsmennettäisiin tiukemmaksi (*sallittu vain katsastukseen liittyvän vuorokauden aikana ja suorinta reittiä*). Rajoitus vaikuttaa mm. käytettyjen autojen kauppiaiden ja testiajoneuvojen hallintaan sekä liikkeisiin, jotka siirtelevät poistettuja ajoneuvoja. Mielestämme katsastussiirtojen rajaus on turhan tiukka ja aiheuttaa turhaa lisätyötä alan toimijoille.

Ajoneuvoverolaista poistettaisiin säännökset ajoneuvoveron kantamisesta Suomessa tilapäisesti käytettäviltä ulkomaisilta ajoneuvoilta – pidämme tätä perusteltuna

Esityksen mukaan ajoneuvoverotusta yksinkertaistettaisiin niin, että eräät Suomessa tilapäisesti käytettävät ulkomaille rekisteröidyt ajoneuvot rajattaisiin ajoneuvoveron soveltamisalan ulkopuolelle. Käytännössä nämä ajoneuvot ovat jo nykyisin useimmissa tapauksissa vapautettuja verosta kansainvälisten tai kahdenvälisten tieliikennesopimusten perusteella.

Pakettiautojen käyttövoimavero

Pakettiautojen osalta huomioitavaa on, että niitä käytetään pääosin yritystoiminnassa ja ammattiliikenteessä, ja että pakettiautoilta kerättävä käyttövoimavero lisää yritystoiminnan kustannuksia. Mahdollisimman tasapuolinen verokohtelu ajoneuvoluokasta riippumatta varmistaa sen, että kaluston valinta perustuu sen ominaisuuksiin kaluston verokohtelun sijaan.

Olisi perusteltua alentaa pakettiautojen käyttövoimaveroa vastaamaan kevyiden kuorma-autojen tasoa. Nykyinen, kevyttä kuorma-autoa kireämpi verotaso ohjaa ajoneuvovalintoja verotuksellisin perustein teknisten ominaisuuksien sijaan. Tämä ei mielestämme ole tarkoituksenmukaista

Pitkällä aikavälillä on tarpeen uudistaa tieliikenteen verotusta kokonaisvaltaisemmin

Pidämme perusteltuna uuden ajoneuvoverolain antamista ja esityksen tavoitteita yksinkertaistaa ja selkeyttää ajoneuvoverolainsäädäntöä. Mielestämme kuitenkin pidemmällä aikavälillä tieliikenteen verotukseen vaaditaan rakenteellisempi ja kokonaisvaltaisempi uudistus.

Tärkeää liikenteen verotuksen uudistamisessa on säilyttää vahva ympäristötavoitteiden mukainen ohjaus ja 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 kilpailukyvyn parantaminen ja liikenteen kustannustehokkaiden päästövähennysten edistäminen. Verotuksen painopisteen siirtäminen pois auton hankinnan kertaluontoisesta verosta nopeuttaisi autokannan uudistumista ja mm. lisäisi arvonlisäverokertymää autokaupasta. Vaikutukset kompensoisivat käyttövoimasiirtymästä johtuvaa verotulojen menetystä. Kyse on merkittävistä summista, esimerkiksi arvonlisäverotuloja uusien henkilöautojen kaupasta on viime vuosina kerätty vuosittain 650–830 milj. euroa.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto