



26.10.2023

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: HE 35/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Hallituksen esitys keventää ajoneuvoveron perusveroa 50 miljoonalla eurolla on kannatettava.

Veronalennus koskisi ainoastaan verotaulukon 1 (NEDC-menetelmällä mitattujen päästöjen mukaan muodostuva vero) päästöluokkaan 111–210 g/km kuuluvia autoja sekä kaikkia verotaulukon 2 (kokonaismassan mukaan muodostuva vero) autoja. Uusimmat verotaulukon 2 henkilöautot on otettu käyttöön reilut 20 vuotta sitten ja pakettiautot 15 vuotta sitten. Uusimmat verotaulukon 1 henkilöautot on otettu käyttöön ennen syyskuuta 2018 ja pakettiautot vuotta myöhemmin. Verotaulukon 1a (WLTP-menetelmällä mitattujen päästöjen mukaan muodostuva vero) alennus ei koskisi.

Autoilun kustannusten nousu rasittaa erityisesti sellaisten kotitalouksien taloutta, joissa auto on välttämätön kulkuneuvo työssäkäynnin ja arjen muiden asioiden hoitamisen kannalta, mutta joissa ei ole mahdollisuutta hankkia uutta, erittäin vähäpäästöistä autoa. Tästä syystä ajoneuvoveron alennuksen kohdentaminen vanhempaan autokantaan sekä siellä keski- ja suurempipäästöisiin autoihin on perusteltu. Veron keveneminen keskimäärin 28 ja suurimmillaan 52 eurolla on tervetullut juuri tällaisten kotitalouksien liikkumiskustannuksen helpottamiseksi.

Ehdotetulla ajoneuvoveron perusveron kevennyksellä arvioidaan olevan korkeintaan vähäinen vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin. Alennuksen kohteena olevat ajoneuvot ovat joka tapauksessa liikenteessä eikä ajoneuvovero perustu suoritteeseen. Ajoneuvoveron ohjausvaikutus olisi uusien autojen kauppainkin hyvin pieni.

Käyttövoimaveron perusteita pitäisi arvioida

Ajoneuvoveron perusveron lisäksi autoista, joiden käyttövoimana on muu kuin moottoribensiini, maksetaan ajoneuvon kokonaismassan perusteella maksettavaa käyttövoimaveroa. Fiskaalisen tarkoituksensa lisäksi käyttövoimaverolla tasoitetaan eri tavoin verotettujen käyttövoimien verotuksesta johtuvia kustannuksia. Käyttövoimaveroa maksetaan siis niin dieselautoista kuin kaasu- ja täyssähköautoista sekä ladattavista hybrideistä. Dieselautot kantavat kuitenkin bensiiniautoja suuremman osan tulevina vuosina korotettavan jakelovelvoitteen aiheuttamasta kustannusten noususta ja

tieliikenteen päästötalkoista. Tämä näkyy jo nyt dieselin bensiiniä korkeampina pumppuhintoina. Perusteet ajoneuvoveron käyttövoimaverolle ovat dieselin kohdalla muuttuneet siten, että siitä tulisi luopua.

Se, että sähköautoista maksetaan käyttövoimaveroa, on puolestaan täysin väärä signaali päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Sama koskee kaasuautoja, joihin tankataan nykyisin käytännössä vain biokaasua.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry