Eduskunnan valtiovarainvaliokunta
Verojaosto

26.10.2023

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

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee ajoneuvoveron perusveron alentamista. Esityksen mukainen veronalennus alentaisi keski- ja suuripäästöisten NEDC-hyväksyttyjen autojen ajoneuvoveron perusveroa. Perusveron alentaminen koskisi lisäksi sellaisia autoja, joilla ei ole mitattua päästöarvoa. Käytännössä veronalennus koskisi ennen 1.9.2018 käyttöön otettuja keski- ja suuripäästöisiä autoja, joita on autokannassa yhteensä noin 1,8 miljoonaa. Uudemmat WLTP-mittaustavalla hyväksytyt autot on rajattu veron alennuksen ulkopuolelle.

Hallituksen tavoite alentaa kotitalouksien liikkumiskustannuksia on sinänsä kannatettava, mutta nyt esitetyllä tavalla toteutettuna veronalennuksesta muodostuu valtiontalouden kannalta kallis toimenpide, jonka hyödyt kotitalouksien liikkumiskustannuksiin jäävät vaatimattomiksi. Perusveron alentamisen kohdentamisella keski- ja suuripäästöisiin autoihin tavoitellaan veronkevennyksen kohdentumista ensisijaisesti niille ajoneuvoille, joiden polttoainekustannukset ovat korkeat. Keskimääräinen veron alennus olisi alennusta saavilla keski- ja suuripäästöisillä autoilla pieni, noin 23 euroa vuodessa. Veronalennuksesta valtiolle aiheutuvat verotulomenetykset ovat suuripäästöisillä autoilla ajavien kotitalouksien saamaan taloudelliseen hyötyyn nähden suuret, sillä ajoneuvoverotulot alenisivat noin 50 miljoonalla eurolla vuodessa. Auton omistuksesta ja käytöstä aiheutuu kotitalouksille keskimäärin 4 200 euron vuosittaiset kulut. Autoilun kokonaiskustannuksiin suhteutettuna keski- ja suuripäästöisten autojen haltijoille kohdentuvan keskimäärin 23 euron ajoneuvoveron alennuksen merkitys jää vaatimattomaksi.

Esitetty ajoneuvoveron alennus purkaisi ajoneuvoveron ympäristöohjausta, hidastaisi autokannan kiertoa ja lisäisi ajoneuvokannan päästöjä. Autokannan uusiutuminen on koronapandemian, Venäjän hyökkäyssodan aiheutuneen energiamarkkinoiden epävakauden ja kasvaneen inflaation ja korkotason takia entisestään hidastunut. Vanhempien keski- ja suuripäästöisten autojen vuosiveroon tehty veronalennus ei ole omiaan vähentämään autokannan päästöjä tai nopeuttamaan autokannan kiertoa. Veronalennus rajautuisi päästötason 111–210 g/km (NEDC) autoihin. Koko autokannan keskipäästöjen on NEDC-mittaustavalla ilmaistuna arvioitu olevan noin 144 g/km, joten veronalennus painottuisi myös koko autokannan päästötasoon nähden suuripäästöisiin autoihin.

Ajoneuvoveron alennuksen kohdentaminen vanhoille keski- ja suuripäästöisille autoille ei ole tulonjakovaikutusten näkökulmasta perusteltua. Esitysluonnoksessa on todettu, että suurituloisilla kotitalouksilla on todennäköisimmin käytössään energiatehokkaampia autoja kuin pienituloisilla. Koska ladattavat autot ovat vielä toistaiseksi keskimääräisiä polttomoottoriautoja kalliimpia ja uudempia, on ilmeistä, että suurituloisilla on paremmat mahdollisuudet hankkia ladattava auto. Vähäpäästöisiä ja vähän kuluttavia polttomoottoriautoja on kuitenkin tarjolla eri ikä-, koko- ja hintaluokissa ja myös polttomoottoriautojen kulutus on

pienentynyt merkittävästi viime vuosikymmenten aikana. Esimerkiksi energiatehokkuutta parantavat hybridivoimalinjat ovat olleet autoissa yleisiä jo useiden vuosikymmenten ajan, joten keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron alentaminen ei kohdennu yksiselitteisesti alemman tuloluokan autollisille kotitalouksille. Muun muassa Aalto-yliopiston tutkimuksessa[1] vuodelta 2020 on todettu, että auton keskimääräiset päästöt laskevat vain hieman tulotason noustessa. Lisäksi pieni- ja keskituloisten autollisten ajosuoritteet ovat selvästi alempia kuin suurituloisilla.

Ajoneuvoveron ympäristöohjausvaikutusta ei tulisi rapauttaa, vaan jatkossakin myös vaihtoauton valinnassa ajoneuvoveron tulisi olla yksi vähäpäästöisen auton valintaan ohjaava tekijä. Polttoainekustannusten lisäksi myös ajoneuvoveron suuruus vaikuttaa osaltaan auton valintaan ja jälleenmyyntiarvoon. Lähtökohtaisesti verotuksen tulisi ohjata ensisijaisesti vähäpäästöisen auton valintaan, mikä alentaa myös polttoainekustannuksia. Tutkimusten[2] perusteella vanhojen ja paljon kuluttavien autojen poistamiseen autokannasta voidaan kannustaa päästöihin ja kulutukseen sidotuilla vuosimaksuilla, kuten ajoneuvoverolla.

Ohjaamalla ajoneuvoveron alentamiseen varattu 50 miljoonan euron veronalennus keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron alentamisen sijasta esimerkiksi auton hankinnan yhteydessä kerättävän autoveron keventämiseen tai vähäpäästöisten autojen hankintatukeen autokannan ikääntymiskehitystä olisi mahdollista hidastaa. Liikenteen päästöt vähenevät ja kotitalouksien liikkumiskustannukset alenevat tehokkaimmin, kun yhä useammalla kotitaloudella on mahdollisuus aiempaa vähäpäästöisemmän ja turvallisemman auton hankintaan.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

[1] AEI-raportti: Kohti hiiletöntä liikennettä – analyysi tulonjakovaikutuksista. Linkki raporttiin.
[2] Mm.
Alberini, A.& Bareit, M. & Filippini, M. & Martinez-Cruz, A. 2018. The impact of emissions-based taxes on the retirement of used and inefficient vehicles: The case of Switzerland. Journal of Environmental Economics and Management, Vol. 88, s. 234-258.
Ryan, Lisa & Ferreira, Susana & Convery, Frank. 2009. The impact of fiscal and other measures on new passenger car sales and CO2 emissions intensity: Evidence from Europe. Energy Economics 31 (2009), s. 365–374.