12.11.2024

Verojaosto
Valtiovarainvaliokunta

Verojaoston vastinekuuleminen 12.11.2024

Hallituksen esitys 107/2024 vp ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta

Verojaostolle annetut lausunnot

Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle lausunnon ovat antaneet liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT, Autoalan Keskusliitto ry, Autoliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry, Suomen ilmastopaneeli, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Yrittäjät ry, Sähköinen liikenne ry sekä Veronmaksajain Keskusliitto ry.

Useimmissa verojaostolle annetuissa lausunnoissa kritisoidaan ajoneuvoveron korotusten kohdistamista sähköautoihin ja lataushybrideihin. Lausunnoissa muun muassa katsotaan sähköautoihin kohdistuvien veronkorotusten heikentävän ajoneuvoveron päästöohjausvaikutusta ja hidastavan liikenteen sähköistymistä sekä voivan heikentää mahdollisuuksia saavuttaa liikennesektorin päästövähennystavoitteita tai taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteita. Ajoneuvoveron korotusten todetaan nostavan sähköautojen käyttökustannuksia suhteessa polttomoottoriautoihin ja vaikuttavan ajoneuvojen ostopäätöksiin. Päästöttömien ja vähäpäästöisten autojen verotuksen kiristäminen katsotaan joissain lausunnoissa myös vääräksi signaaliksi muutenkin automarkkinoiden epäsuotuisassa tilanteessa. Liikenteen sähköistymistä katsotaan aiheelliseksi vauhdittaa edelleen nykytilanteessa.

Useissa lausunnoissa kuitenkin pidetään ymmärrettävänä, että liikenteen verokseen kohdistuu paineita alenevien verotulojen takia. Monissa lausunnoissa viitataan tarpeeseen uudistaa liikenteen verotusta laajemminkin päästöohjaus säilyttäen.

Vastine annettuihin lausuntoihin

Hallituksen vuoden 2024 kehysriihessä sovittiin toimenpiteistä, joilla parannetaan julkisen talouden kestävyyttä ja luodaan edellytykset velkaantumisen kasvun taittamiseen. Osana sovittuja toimenpiteitä hallitus päätti täyssähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron korotuksesta sekä siitä, että samalla jatketaan täyssähköisten työsuhdeautojen verotusarvon verotukea neljällä vuodella. Näiden erillisten toimenpiteiden

staattiseksi yhteisvaikutukseksi vuosille 2026–2028 mitoitettiin 20 miljoonaa euroa vuodessa.

Hallituksen esityksen 107/2024 vp tarkoituksena on toteuttaa kehysriihen päätös sähköautojen ja lataushybridien veronkorotuksesta. Esityksen ensisijainen tavoite on valtiontaloudellinen. Korotusten kohdentamisella sähköautoihin ja lataushybrideihin saavutetaan kasvava verotuotto lataussähköllä toimivien autojen osuuden kasvaessa ajoneuvokannassa tulevina vuosina.

Perusveron määrä pohjautuu nykyisin auton ominaishiilidioksidipäästöihin. Perusverotaulukkojen pitämiseksi johdonmukaisena ehdotetut korotukset kohdistuvat jonkin verran enemmän sähköautoihin kuin lataushybrideihin. Muussa tapauksessa korotuksen tuottotavoitteen saavuttaminen edellyttäisi perusveronkorotusten ulottamista laajemmin polttomoottoriautojen tyypillisille päästötasoille.

Vaihtoehtoinen tapa fiskaaliselle veronkorotukselle olisi esimerkiksi ajoneuvoveron perusveron tasakorotus kaikille henkilö- ja pakettiautoille. Ajoneuvokohtainen korotus voisi tällöin olla selvästi esitettyä matalampi, mutta sen pitäisi nousta vuosittain saman verokertymän aikaansaamiseksi.

Valtiontaloudellisten tavoitteiden lisäksi käyttövoimaveron tarkistuksilla pyritään parantamaan energiaverojärjestelmän johdonmukaisuutta siten, että liikenteessä käytetyn sähkön moottoribensiiniä alemmasta valmisteverosta johtuva verotuki poistuisi keskimäärin vuositasolla käyttövoimavero huomioon ottaen.

Käyttövoimaveron tarkoitus ei ole suosia tiettyjä käyttövoimia henkilöautoliikenteessä. Sen sijaan käyttövoimaveron taustalla on objektiivinen ja tekniikkaneutraali laskentamalli, jonka tulisi toteuttaa liikenteessä alemmin verotetulle dieselpolttoaineelle, kaasumaisille polttoaineille ja sähkölle energiaveromallin määrittämä kokonaistaso, koska veroteknisistä syistä tästä ei ole voitu säätää pelkästään polttoaineiden ja sähkön valmisteverotasoilla.

Käyttövoimaverotuksen tarkistaminen on ajoittain tarpeen, jotta esimerkiksi ajoneuvotekniikassa, autokannassa ja autojen käyttötavoissa tapahtuva kehitys voidaan ottaa huomioon verotasoissa. Nykyiset käyttövoimaveron tasot on määritelty vuonna 2011 voimaan tulleen energiaverouudistuksen yhteydessä. Tuolloin sähköautojen ja lataushybridien teknisen kehityksen alkuvaiheen ja latausinfrastruktuurin puutteellisuuden katsottiin rajoittavan näiden autojen käytettävyyttä, mikä takia verotasojen laskennassa muun muassa käytettiin sähköllä matalia ajosuoritteita. Nykyisin nämä käytettävyyden rajoitteet ovat suurelta osin poistuneet.

Ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron muutokset lisäisivät sähköautojen ja useimpien lataushybridien vuotuisia kustannuksia verrattuna polttomoottoriautoihin. Sähköautojen kustannukset nousisivat vuodessa keskimäärin 88 euroa ja bensiinikäyttöisten lataushybridien keskimäärin 78 euroa, kun taas dieselkäyttöisten lataushybridien kustannukset laskisivat keskimäärin 104 euroa. Muutosten ollessa suhteellisen lieviä, myös niiden vaikutusten autokantaan arvioidaan jäävän melko rajallisiksi.

Hallituksen esityksessä on arvioitu, että sähköautojen ja lataushybridien markkinaosuudet ensirekisteröinneissä ja käytettynä maahantuoduissa ajoneuvoissa pienentyisivät lievästi. Ajoneuvokannassa arvioidaan olevan vuoden 2030 loppuun mennessä noin 10 500 sähköautoa ja noin 4 000 lataushybrideitä vähemmän kuin ilman ajoneuvoveron muutoksia.

Ehdotettujen muutosten arvioidaan lisäävän liikenteen polttoaineiden kulutuksesta ilmakehään vapautuvia hiilidioksidipäästöjä noin 0,03 megatonnia vuoden 2030 tasolla. Taakanjakosektorin laskennalliset hiilidioksidipäästöt nousisivat vuoden 2030 tasolla arviolta noin 0,02 megatonnia, kun huomioidaan uusiutuvien polttoaineiden osuus polttoaineiden kulutuksesta. Taakanjakosektorin laskennalliset hiilidioksidipäästöt olisivat kumulatiivisesti vuosilta 2025–2030 arviolta noin 0,06 megatonnia korkeammat.

Toisaalta asiaa voidaan tarkastella yhdessä kehysriihessä päätetyn nollapäästöisten työsuhdeautojen verotuen jatkamisen kanssa. Ehdotetun nollapäästöisten työsuhdeautojen verotuen myötä sähköautojen määrän arvioidaan lisääntyvän vuosien 2025–2029 aikana yhteensä noin 10 000 autolla. Tämän arvioidaan alentavan liikenteen laskennallisia päästöjä vuosilta 2025–2030 kumulatiivisesti noin 0,05 miljoonaa hiilidioksiditonnia.

Yhteensä työsuhdeautojen verotuen ja ajoneuvoveron muutosten vaikutuksesta taakanjakosektorin laskennallisten päästöjen arvioidaan olevan kumulatiivisesti vuosilta 2025–2030 noin 0,01 megatonnia korkeammat kuin ilman veromuutoksia. Molempien veromuutosten yhteisvaikutuksen liikenteen päästöihin ja taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden täyttämiseen arvioidaan siis jäävän melko vähäiseksi.

Lausunnoissa mainittua liikenteen verotuksen laajempaa uudistamistarvetta tarkastellaan hallitusohjelmaan perustuvassa liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksessa. Talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli 9.10.2024 suunnitelmaa tämän hankkeen käynnistämiseksi. Työn ensimmäisessä vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö laativat liikenteen hinnoittelusta nykytilakuvauksen ja analyysin. Tämän jälkeen talouspoliittinen ministerivaliokunta tarkentaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen tavoitteita. Työn toisessa vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö asettavat virkatyöryhmän, joka tunnistaa ja arvioi uudistamismahdollisuuksia asetettujen tavoitteiden pohjalta.

Lainsäädäntöneuvos Markus Teräväinen