

Valtiovarainministeriö
Vero-osasto

valtiovarainministerio@vm.fi

Viite: VM075:00/2015

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi autoverolain sekä ajoneuvoverolain liitteen muuttamiseksi

Valtiovarainministeriö on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriön lausuntoa esityksestä, jolla ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia ja ajoneuvoverolakia. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ehdotettuja muutoksia pääasiassa oikeansuuntaisina, mutta lausuu tarkemmin seuraavaa:

Autovero

Autoverolakia on ehdotettu muutettavaksi vaiheittain niin, että autoveron määrä alenee autoilla, joilla ominaishiilidioksidipäästö on enintään 140 hiilidioksidigrammaa kilometriltä. Ehdotetun mallin mukaan veronalennus painottuu pienipäästöisiin ajoneuvoihin, mutta koskee myös keskipäästöisiä sekä osin tätä suurempipäästöisiäkin ajoneuvoja. Verotuksen ympäristöohjaavuuden kannalta on hyvä, että veronalennuksen painotus on pienipäästöisissä autoissa, mutta toisaalta esitys voisi olla rohkeampikin. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ympäristöohjaavuuden tehostamiseksi veronalennus tulisi kohdistaa vielä voimakkaammin pienipäästöisiin ajoneuvoihin, esimerkiksi autoihin, joiden ominaispäästö on enintään uusien autojen keskipäästön suuruinen, eli 124 grammaa kilometriltä.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että kaikki nollapäästöiset ajoneuvot tulisi, teknologianeutraalisti, vapauttaa kokonaan autoverosta. Näin voitaisiin verotuksellisesti edistää sitä, että Suomessakin yleistyisivät vaihtoehtoisen teknologian ajoneuvot, kuten sähkö- ja kaasuauto. Esityksessä veron pysyttämistä on perusteltu sillä, että myös sähköautoilla on haluttu säilyttää fiskaalinen peruste. Ottaen kuitenkin huomioon vaihtoehtoihin käyttövoimiin perustuvien ajoneuvojen pieni osuus kaikista ostettavista autoista, jää niiden fiskaalinen merkitys ainakin toistaiseksi vielä varsin vähäiseksi. Toisaalta on myös huomioitava ajoneuvoveron korotus sekä hallitusohjelmaan kirjatut uudet liikenteen verot, jotka kompensoivat autoveron alentamisen fiskaalisia vaikutuksia. Tämä antaisi tosiasiasa enemmän liikkumavaraa veronalennuksen kohdistamiseen, mikä tulisikin hyödyntää tekemällä tehokkaammin ohjaavia ratkaisuja. Nollapäästöisten ajoneuvojen rajaaminen autoveron ulkopuolelle voisi olla myös määräaikainen ratkaisu, jolloin tulisi huomioiduksi se, että tällaisten ajoneuvojen määrä ja samalla fiskaalinen merkitys tulevaisuudessa kasvaa.

Id Versionumero

Veronalennuksessa tulisi myös huomioida autokannan dieselöitymisen vaikutukset ihmisen terveydelle haitallisiin päästöihin, kuten typenoksidipäästöihin. Tämänkin vuoksi veronkevennys tulisi teknologianeutraalisti kohdentaa erityisen voimakkaasti ajoneuvoihin, joiden ominaispäästöt jäävät alle 50 grammaan kilometriltä. Koska dieselaivot eivät ole näin vähäpäästöisiä, ohjaisi veronalennus muihin valintoihin.

Ylipäätään veronalennuksen kohdistaminen varsin laajaan ajoneuvokantaan (ajoneuvot, joiden ominaispäästö on enintään 140 hiilidioksidigrammaa kilometri) johtaa siihen, että alennuksen vaikutus kuluttajahintoihin ei ole niin suuri, kuin jos kohdistus olisi tehty suppeammalle ajoneuvokannalle. Myös veronalennuksen jaksottaminen usealle vuodelle vaikuttaa samansuuntaisesti, mikäli autokaupan hintojen nostopaineet tällä aikavälillä realisoituvat. Lopulta kuluttajan odottama autojen hintojen lasku voi jäädä yllättävän pieneksi, vaikka autoveroa onkin alennettu.

Esitetyn ratkaisun etuna on luonnollisesti se, että veromuutos ei todennäköisesti aiheuta autokauppojen lykkäämistä ja johda markkinahäiriöihin. Toisaalta ehdotettu malli ei myöskään merkittävästi edistäne autokannan uusiutumista, etenkin uusien teknologioiden osalta. Uutta teknologiaa hyödyntävien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen lisääntymisellä olisi kiistatta positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja autoilun ympäristövaikutusten vähentämiseen. Autokannan uusiutumismuutoksella on ylipäätään kiinteä yhteys liikenteen digitalisaation toteutumiseen. Vanha autokanta hidastaa liikenteen digitalisaatiota ja estää sen tuomien hyötyjen saavuttamista. Tältäkin osin tehokkaampi ratkaisu olisi veronalennuksen toteuttaminen nopeammalla aikataululla ja kohdistaminen suppeampaan ajoneuvokantaan siten, että veronalennuksessa painotettaisiin pienipäästöisiä ajoneuvoja vieläkin voimakkaammin.

Ajoneuvovero

Ajoneuvoveron perusveroa on ehdotettu muutettavaksi koko veronalaista autokantaa koskevana tasokorotuksena. Vaikka ajoneuvoveron perusveron nykyinen ohjausvaikutus osittain säilyy tasokorotuksesta huolimatta, olisi liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan perusteltua lakimuutoksen yhteydessä vahvistaa ohjausvaikutusta nykyisestäään. Tämä voitaisiin toteuttaa painottamalla veronkorotus suurempipäästöisiin ajoneuvoihin ja vapauttamalla teknologianeutraalisti nollapäästöiset autot ajoneuvoverosta. Esityksessä tasokorotusta on perusteltu verotulojen kertymisen turvaamisella myös autokannan hiilidioksidipäästöjen laskiessa. Perustelu on sinänsä ymmärrettävä, mutta pidemmällä aikavälillä ja autokannan edelleen kehittyessä liikenteen verotusta on joka tapauksessa kehitettävä uudella, tulevaisuuden haasteet huomioon ottavalla tavalla. Liikenteen verotuksellisia ratkaisuja tehtäessä ei siksi kannattaisi lukkiutua liikaa nykyhetken rakenteisiin.

Lopuksi

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin (09) 160 02	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	------------------------	--

Vaikka liikenteen verotuksen ensisijainen tavoite onkin fiskaalinen, on hyvä tunnistaa, että se on myös erittäin tehokas ohjauskeino. Autoilun verotuksella voidaan paitsi kerätä valtiolle verotuloja, myös tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä sekä vähentää liikenteen ulkoisia haittoja. Eri tavoitteiden ei tarvitse olla toisensa poissulkevia. Kaikkien näkökulmien huomioon ottamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö pitääkin ensiarvoisen tärkeänä, että liikenteeseen liittyvät veromuutokset valmistellaan alusta alkaen eri hallinnonalojen yhteistyönä. Näin tulisi toimia silloinkin, kun valmisteluajataulu on kiireinen.

Hallituksen tavoitteena on vahvistaa hallinnonalojen rajat ylittävää, tietoon perustuvaa johtamista ja toimeenpanoa. Virkamieskunnan vastuulla on varmistaa, että tavoite toteutuu hallinnon kaikilla tasoilla ja prosessien kaikissa vaiheissa.

Anne Berner
Liikenne- ja viestintäministeri

Sanna Ruuskanen
Hallitusneuvos