



18.9.2023

Valtiovarainministeriö

Lausuntopyyntönnö 30.8.2023

## Luonnos hallituksen esitykseksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

Valtiovarainministeriö on 30.8.2023 pyytänyt lausuntoa ajoneuvoverolain liitteen muuttamista koskevasta hallituksen esityksen luonnoksesta. Ympäristöministeriö esittää lausuntonaan seuraavaa.

Hallituksen esityksen luonnoksessa ehdotetaan ajoneuvoverolakia muutettavaksi siten että ajoneuvoveron perusveroa kevennettäisiin vuositasolla 50 miljoonalla eurolla. Esitys perustuu suoraan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kirjaukseen asiasta. Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvoesitykseen ja käsitellään sen yhteydessä.

Ajoneuvoveron perusvero määräytyy ensisijaisesti auton ominaispäästöarvon mukaan. Vanhojen autojen osalta veron laskentaperusteena on auton kokonaismassa, joka suhteellisen hyvin korreloi päästömäärän kanssa. Ajoneuvoveron vaihteluväli on suhteellisen laaja, runsaasta sadasta eurosta aina noin 650 euroon vuodessa. Veron määrä perustuu ominaispäästöarvoon gramman tarkkuudella. Ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva ajoneuvovero on ollut käytössä vuodesta 2010 lähtien.

Ajoneuvoveron päästöperusteisuus ohjaa omalta osaltaan kehitystä kohti vähäpäästöisempiä autoja. Yleensä veron ohjausvaikutusta on pidetty melko vähäisenä, koska kuluttajat eivät arvioi veron kustannusvaikutuksia pitkällä aikavälillä. Näin ollen vero vaikuttaa esim. auton hankintaan vain rajallisesti. Yhdessä muun liikenteen päästöohjauksen kanssa ajoneuvovero edistää kuitenkin siirtymistä kohti vähäpäästöisempiä autoja kuten sähköautoja.

Hallituksen esityksen luonnoksen mukainen veroalennus kohdistuisi keski- ja suuripäästöisiin autoihin. Alennus koskisi ajoneuvoja, joiden ominaispäästöjen vaihteluväli on 111-210 grammaa kilometriltä. Vuotuinen veroalennus tällä vaihteluvälillä olisi keskimäärin 23 euroa. Perusteluna veroalennuksen kohdentamisella esitetyllä tavalla on matalan tulotason kotitalouksien liikennekustannusten lieventäminen. Käytännössä alennus koskisi pääsääntöisesti vähintään seitsemän vuotta vanhoja autoja.

Ympäristöministeriön arvion mukaan esitetty veroalennus voi heikentää liikennesektorin päästöohjausta, erityisesti siinä tapauksessa, ettei ryhdytä muihin päästöohjausta vahvistaviin toimiin nyt esitetyn muutoksen yhteydessä. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt työryhmä nosti raportissaan (VM:n julkaisuja



2021:26) esiin yhtenä vaihtoehtona ajoneuvoveron alennuksen yhdistettynä polttoaineveron korotukseen. Keskeisenä perusteluna oli polttoaineveron parempi ohjausvaikutus sekä verotulojen tason turvaaminen. Nyt näköpiirissä ei kuitenkaan ole polttoaineveron tasokorotus vaan päinvastoin sen alentaminen. Esitetyllä veroalennuksella tavoitellaan liikennekustannusten lieventämistä. Samalla on kuitenkin hyvä muistaa, että kuluttaja voi valinnoillaan ja käyttäytymisellään vaikuttaa omiin liikennekustannuksiin.

Liikennesektorin päästöohjauksen heikentäminen voi vaikeuttaa EU-lainsäädännön mukaisen taakanjakosektorin päästövelvoitteen sekä Suomen kansallisen liikennesektorin päästövähennystavoitteen saavuttamista. Kansallisesti taakanjakosektorilla suurin osa päästöistä aiheutuu liikenteestä.

Ympäristöministeriö kiinnittää myös huomiota siihen, että ajoneuvoveron muodostama kustannusvaikutus on keventynyt inflaation vaikutuksesta viime vuosien aikana ilman veroalennuksiakin. Tämä johtuu veron euromääräisestä laskentaperusteesta. Ilman tasokorotuksia veron tuotto vähenee myös absoluuttisesti johtuen siirtymisestä vähäpäästöisempiin autoihin. Liikennesektorin verotuottojen kehitys onkin ollut laskusuuntainen myös ilman nyt näköpiirissä olevia veronalennuksia.

Ympäristöministeriö toteaa, että nyt esitetty veroalennus antaa väärän signaalin liikenteen sähköistämisen kannalta. Alentamalla keski- ja suuripäästöisten autojen verorasitusta heikennetään kannustumia siirtyä vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin kuten sähköautoihin. Autohankintaa pohtivien kuluttajien kannalta olisi tärkeää, että tarjotaan oikeansuuntaiset ja ennakoitavissa olevat kannustimet vähäpäästöisten vaihtoehtojen kannalta. Monessa tapauksessa siirtyminen sähköautoon voi jo nykyisellä ohjauksella olla taloudellisesti kannattavaa korkeiden polttoainehintojen vuoksi ja sähköautotarjonnan lisääntyessä. Kannattavuuden laskennassa on kuitenkin otettava huomioon eri vaihtoehtojen kustannukset pitkällä aikavälillä.

Hallituksen esityksen luonnoksessa todetaan, että veroalennuksella olisi korkeintaan vähäinen liikenteen päästöjä lisäävä vaikutus. Ympäristöministeriönkin käsityksen mukaan vaikutus olisi todennäköisesti rajallinen. Ottaen huomioon Suomea sitovat EU-velvoitteet ja asetetut kansalliset tavoitteet vaikutus on kuitenkin vääräsuuntainen. Lisäksi kaikkia vaikutuksia voi olla vaikea arvioida tässä tilanteessa. Esitysluonnoksessa tuodaankin esiin tuontiautoista tulevia mahdollisia vaikutuksia. Veroalennus saattaakin kannustaa lisäämään suuripäästöisten vanhojen autojen tuontia.



Ympäristöministeriö  
Miljöministeriet  
Ministry of the Environment

Ylijohtaja

Oili Rahnasto

Ympäristöneuvos

Magnus Cederlöf

**VN/23806/2023-YM-21**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: