

Lausunto

15.08.2024

Asia: VN/16243/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VERONMAKSAJAIN KESKUSLIITTO RY

LAUSUNTO

Kalevankatu 4

00100 HELSINKI

15.8.2024

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI AJONEUVOVEROLAIN MUUTTAMISESTA

Pääministeri Petteri Orpon hallitus päätti kehysriihessään lukuisista julkisen talouden kestävyyttä vahvistavista toimista keväällä 2024. Osana sopeutustoimia päätettiin täyssähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron korotuksista samalla jatkaen täyssähköisten työsuhteautojen verotusarvon 170 euron suuruista alennusta vuoden 2029 loppuun. Esitysluonnoksessa ehdotetaan muutoksia sekä ajoneuvoveron perusveron että ajoneuvoveron käyttövoimaveron perusteisiin.

Ajoneuvoveron perusveroa koskevat muutokset tehtäisiin ajoneuvoverolain verotaulukkoihin 1 ja 1A siten, että taulukossa 1 perusvero nousisi 106,21 euroon vuodessa päästövälillä 0–82 CO₂-grammaa/km ja verotaulukossa 1A 0–102 CO₂-grammaa/km. Suurempipäästöisillä tai verotaulukon 2 mukaan verotettavilla autoilla perusvero ei muuttuisi. Verotaulukko 1 koskee (vanhemmalla) NEDC-menetelmällä päästömitattuja autoja, ja verotaulukko 1A koskee (uudemalla) WLTP-menetelmällä päästömitattuja autoja.

Ehdotetulla muutoksella, jossa nolla- ja matalapäästöisten autojen ajoneuvovero nousisi 106,21 euroon/v, nollapäästöisten autojen (eli käytännössä täyssähköautojen) perusvero nousisi 52,91

eurolla per vuosi. 1.10.2021 tai sen jälkeen ensimmäisen kerran käyttöön otettujen nollapäästöisten autojen ajoneuvovero nousisi noin 171 euroon vuodessa, sillä näiden autojen perusvero on korotettu 64,97 eurolla/v, sillä kyseisistä autoista ei ole kannettu autoveroa.

Muilla kuin nollapäästöisillä, mutta edellä mainituille päästöväleille lukeutuvilla autoilla perusvero nousisi vähemmän, sillä näiden autojen perusvero on ollut lähtökohtaisesti korkeampi kuin nollapäästöisillä autoilla. Käytännössä kyseiset autot ovat ladattavia hybridautoja. Esitysluonnoksessa arvioidaan, että perusveron korotus vaikuttaisi myös joihinkin käyttövoimakategoriassaan erittäin pienipäästöisiin ei-ladattaviin polttomoottoriautoihin, joskin vaikutuksen arvioidaan olevan enimmilläänkin alle euron verran kuukautta kohden.

Käyttövoimaveroa koskevat muutokset olisivat luonteeltaan sekä kiristäviä että keventäviä. Käyttövoimaveron tasot on määritelty eri käyttövoimille lähtökohtaisesti tekniikkaneutraalilla laskentamallilla, joka huomioi ajoneuvojen keskimääräisen vuotuisen ajosuoritteen, polttoaineen/energian kulutuksen, polttoaineen käytöstä syntyvät hiilidioksidipäästöt sekä polttoaineista kannettavan laskennallisen liikennepolttoaineiden veron. Koska dieselin, kaasun sekä sähkön energiaveron on laskennallisesti liikennepolttoaineiden veromallin mukaista tasoa alempi, käyttövoimaverona kannetaan laskennallisen ja tosiasiallisen energiaveron erotus.

Käyttövoimaveron perusteita sähkö- ja kaasuautoille määriteltiin vuoden 2011 energiaverouudistuksen yhteydessä. Tällöin käyttövoimaveron määrittelyssä käytettiin kehityksen osalta alkuvaiheessaan olleen teknologian sekä latausinfrastruktuurin puutteellisuuden vuoksi matalaa 10 000 kilometrin ajosuoritetta. Ladattavien hybridien lataussähköllä ajettavana osuutena ajosuoritteesta käytettiin 5 000 ajokilometriä. Kun teknologiat ovat sittemmin vuodesta 2011 kehittyneet ja käyttövoimien lataus- ja jakeluinfrastruktuuri on parantunut merkittävästi, käytetty matala ajosuorite (per se) on muodostanut sähkö- ja kaasuautoille merkittävän veroedun. Esitysluonnoksessa ehdotetuilla käyttövoimaverotuksen muutoksilla tavoitellaan veroedun poistamista keskimäärin vuositasolla sähköautoilta.

Käyttövoimaveron määrittelyssä käytettävänä ajoneuvon massana laskelmissa käytettiin 2 100 kilogrammaa, paitsi täyssähköautoilla, joiden massa oli vastaavasti 1 400 kilogrammaa. Tyypillisesti täyssähköautot ovat painavampia kuin 1 400 kilogrammaa, mikä on valtaosalla täyssähköautoista tahattomasti vaikuttanut käyttövoimaveron muodostumiseen verosanktion tavoin ja on täten kompensoinut täyssähköautojen matalasta ajosuoritteesta muodostuvaa käyttövoimaverotusta.

Pääministeri Orpon hallitus alleviivaa hallitusohjelmassaan teknologianeutraaliutta, esim: "Haetaan parhaita teknistaloudellisesti kestäviä ratkaisuja teknologianeutraalisti"; "Hallitus painottaa kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja päästövähennystoimia."; ja "Hallitus suuntaa ilmastotoimia kustannustehokkuuden, teknologianeutraaliuden -- tunnistaen...". Käyttövoimaveron perusteiden muutos esitysluonnoksessa ehdotetulla tavalla tekisi energiaverojärjestelmää johdonmukaisemmaksi ja käytännössä edistäisi teknologianeutraaliuden periaatetta. Samalla on

kuitenkin ristiriitaista, että kaasuautojen käyttövoimaveron perusteita ei esitysluonnoksen mukaan olla muuttamassa. Esitysluonnoksessa mainitaan, että kaasuautoilla alempien veroperusteiden takia keskimääräisellä ajosuoritteella saavutettavan verohyödyn suuruusluokka on noin 300–400 euroa per vuosi.

Valtiovarainministeriössä kehysriihen yhteydessä laaditun ja myöhemmin verkossa julkaistun käyttövoimaveroa koskevan taustamateriaalin (1) esimerkkilaskelman mukaan kaasuautojen saama verotuki käyttövoimaveron kautta on vuoden 2026 tasolla noin 5 miljoonaa euroa, joskin materiaalissa mainittu arvio verotuesta kaasuautoa kohden onkin jonkin verran suurempi kuin esitysluonnoksessa. Vaikka hallituksen esityksen luonnoksessa todetaan kaasuautoilun käyttövoimaverotusta koskevien epäjohtonmukaisuuksien olemassaolo, ei kaasuautojen käyttövoimaveroon kuitenkaan esitetä muutoksia. EU:n ”vanhan” nk. yleisen päästökaupan ETS1:n ja erityisesti EU:n tulevan polttoaineen jakelua koskevan ETS2:n oloissa päällekkäisen päästöohjauksen tarvetta voi kyseenalaistaa (2). Päästökauppajärjestelmät ohjaavat polttoaineiden käyttöä ja päästövähennyksiä tekniikkaneutraalisti, markkinaehtoisesti ja kustannustehokkaasti kohteisiin, joissa niille on suurin tarve ilman, että julkisen vallan tarvitsee erikseen ohjata kulutusta tiettyyn suuntaan, kuten kaasuautojen käyttövoimaveron nykyisellään kuitenkin tekee. Ajankohtainen julkisen talouden vaikea tilanne alleviivaa tämänkaltaisten verotukien kriittisen tarkastelun tarvetta tai vähintäänkin edellyttää kaasuautoilun verotuksen nykytilan perusteiden avaamista.

Käyttövoimaveron perusteisiin tehtävien muutosten arvioidaan vaikuttavan ladattavien autojen verotukseen eri tavoin. Keskimäärin täyssähköauton käyttövoimaveron arvioidaan nousevan 130 eurosta 35 eurolla per vuosi. Bensiinikäyttöisten hybridien käyttövoimaveron nousu puolestaan keskimäärin 40 eurolla vuodessa, kun taas dieselkäyttöisen lataushybridin käyttövoimaveron lasku perusteiden muutoksien seurauksena noin 140 euroa vuodessa. Ladattavien hybridipakettiautojen käyttövoimaveron arvioidaan nousevan 35 eurolla vuodessa.

Ajoneuvoveron perusveroon ja käyttövoimaveroon tehtävien muutosten arvioidaan kasvattavan valtion verotuottoja esitysluonnoksen mukaan noin 35 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Ladattavien autojen yleistyessä verotuottojen kasvun odotetaan kiihtyvän: 45 miljoonaa euroa vuonna 2027 ja 56 miljoonaa euroa vuonna 2028. Ajoneuvoveron perusveron tasot ovat nimellisiä eli euromääräisiä, minkä vuoksi niiden verotasot suhteessa kuluttajahintoihin, ansiotuloihin, BKT:hen tai kokonaisverotuloihin lähtökohtaisesti pienenee mainittujen suureiden kasvaessa yli ajan, mikä puoltaa perusveron tasotarkistuksien tekemistä aika ajoin.

Esitysluonnoksessa arvioidaan, että veromuutoksien vaikutukset eri käyttövoimien markkinaosuuksiin ja täten ilmastopäästöihin olisivat lieviä. Muutoksen seurauksena ajoneuvokannassa arvioidaan olevan noin 10 500 täyssähköautoa ja noin 4 000 ladattavaa hybridiä vähemmän vuonna 2030 verrattuna tilanteeseen, jossa muutoksia ei tehtäisi. Esitysluonnoksen Taulukossa 1 autokannan arvioidaan kasvavan pelkästään vuonna 2028 noin 132 000 ladattavalla autolla vuodesta 2027, joten tähän muutosvauhtiin nähden kannan kasvun hidastumista yhteensä noin 15 000 ladattavalla autolla nykyhetkestä vuoteen 2030 voi luonnehtia varsin vähäiseksi.

** Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että ehdotetut ajoneuvoverotuksen suhteellisen maltilliset muutokset ovat ymmärrettäviä erityisesti, kun otetaan huomioon ajankohtainen julkisen talouden vaikea tilanne. Kaasuautojen rajaaminen käyttövoimaverotuksen muutoksien ulkopuolelle vaatisi valtiontalouden tilanteen, teknologianeutraaliuden ja ilmastotoimien kustannustehokkuuden näkökulmasta lisäperusteita. Ajoneuvoverotuksen kiristäminen siirtää autoilun verotuksen painopistettä auton hankinnan verotuksesta auton käytön aikaiseen verotukseen, mikä on Veronmaksajain Keskusliiton näkökulmasta oikea suunta. **

Teemu Lehtinen
toimitusjohtaja

Janne Kalluinen
ekonomisti

Viitteet:

(1) ”VM Sähkö- ja kaasuautojen sekä lataushybridien käyttövoimaverotus 4.4.2024” (pdf)
<https://vm.emmi.fi/l/HkSPvgrQsVtx>

(2) Lisää aiheesta: Välineet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi - 4.2 Päällekkäiset ohjauskeinot
<https://ilmastoraportti.juhaitkonen.fi/paallekkaiset.html>

Kalluinen Janne
Veronmaksajain Keskusliitto ry