

Asia: VN/16243/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon asiassa. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveroa korotettaisiin yhteensä noin 35 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Laki tulisi voimaan 1.1.2025, mutta sitä sovellettaisiin vasta 1.1.2026 alkaen kannettavaan veroon.

Täyssähköautojen vuosittainen ajoneuvoveron perusvero nousisi noin 53 euroa. Täyssähköhenkilöautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron nousisi keskimäärin 35 euroa. Ladattavien hybridihenkilöautojen vuosittainen perusvero nousisi keskimäärin 38 euroa. Ladattavien bensiinikäyttöisten hybridihenkilöautojen käyttövoimaveron nousisi keskimäärin 40 euroa ja ladattavien dieselkäyttöisten hybridihenkilöautojen käyttövoimaveron laskisi keskimäärin 140 euroa. Ladattavien hybridipakettiautojen perusvero nousisi keskimäärin 35 euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ajoneuvoveron korottaminen sähköautoilta ja vähäpäästöisiltä ladattavilta hybrideiltä muuttaa verotuksen päästöohjaavuutta ja hieman lisää päästöjä. Esityksen mukaan veromuutos lisäisi taakanjakosektorin hiilidioksidipäästöjä vuosina 2025–2030 kumulatiivisesti arviolta 0,06 megatonnia. Esityksessä on arvioitu, että veromuutokset lisäisivät lievästi sähköautojen ja lataushybridien vuotuisia kustannuksia verrattuna polttomoottoriautoihin. Kustannusten nousun vuoksi ajoneuvokannassa arvioidaan olevan sähköautoja 10 500 ja lataushybridejä 4 000 ajoneuvoa vähemmän vuoden 2030 loppuun mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että hallituksen esitys nyt annetussa muodossaan osittain muuttaa periaatetta, jonka mukaan henkilö- ja pakettiautojen verotus määräytyy niiden CO₂-päästöjen mukaan. Hallituksen esityksessä todetaan (s. 12), että täyssähköautoilla, ladattavilla hybrideillä ja eräillä pienipäästöisillä ei-ladattavilla hybrideillä olisi jatkossa sama kiinteä verotaso, eikä päästöjen määrä enää vaikuttaisi siihen. Perusveron päästöohjaus alkaisi päästöjen ylittäessä WLTP-mittaustavalla 103 grammaa kilometriltä ja NEDC-mittaustavalla 82 grammaa kilometriltä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää perusteltuna, että ajoneuvoveron käyttövoimaveron tekniikkaneutraalin laskentamallin ajantasaisuutta tarkastellaan. Vuodelta 2011 peräisin olevissa

laskentaoletuksissa sähkö- ja hybridautojen ajosuoritteille arvioitiin olevan rajoitteita ja siten oletetut keskimääräiset ajosuoritteet ovat todennäköisesti aliarvioituja eikä käyttövoimaveron suuruus enää riitä esityksen mukaan kompensoimaan käyttövoimien energiaverotuksen eroista syntyvää verohyötyä. Sähkö- ja lataushybrideillä ei ole enää samanlaisia suoriterajoitteita toimintasäteiden kasvun ja latausinfrastruktuurin laajenemisen myötä.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että veronkorotus kohdistuisi todennäköisesti suhteessa voimakkaammin suurituloisimpiin kotitalouksiin, jotka omistavat yleensä uudempia vähäpäästöisempiä autoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esille, että esityksen sivulla 7 taulukossa 1 esitetty ennuste autokannan kehityksestä Suomessa 2022-2028 ei ole sama kuin esimerkiksi valtioneuvoston yhteisessä kansallisessa energia- ja ilmastosuunnitelmassa (NECP) käytetty VTT:n tuottama ennuste. Taulukon yhteyteen tulisi lisätä lähdeviite.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että esityksen sivulla 14 on kerrottu, että ladattavien dieselkäyttöisten hybridien käyttövoimaveroa laskettaisiin nykyisestä 4,9 sentistä päivältä 3,6 senttiin päivältä alkavaa 100 kilogrammaa kohden. Laskemisen taustalla on ilmeisesti sähköllä ajamisen osuuden nousu noin 40 prosenttiin dieselhybridien arvioidussa ajosuoritteessa (vuosittainen ajosuorite 20 000 km, josta sähköllä ajon osuus 8 500 km). Kuitenkin esityksen sivulla 11 kerrotaan, että nykyisin tyyppihyväksynnässä käytettävän laskentatavan mukaan lataushybridien laskennallinen sähköllä ajon osuus olisi keskimäärin 80 prosenttia. Dieselhybridien käyttövoimaveron muutoksen laskentaperusteet tulisi selkiyttää.

Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esille, että viranomaisiin kohdistuvissa vaikutuksissa tulee varmistaa esitettyjen muutosten tekninen toteutettavuus esitetyn täytäntöönpanoaikataulun mukaisesti ajoneuvoveron kantavan Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmässä. Huomioon tulee myös ottaa verotustehtävän muutoksista mahdollisesti seuraava lisäresurssitarve.

Rantala Olli-Pekka
Liikenne- ja viestintäministeriö

Hiltunen Johanna
Liikenne- ja viestintäministeriö