**Lausuntotiivistelmä luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta**

**Esitysluonnos ja annetut lausunnot**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveroa korotettaisiin yhteensä noin 35 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Korotus kohdistuisi pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon.

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

Esitys liittyy valtion vuoden 2025 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025. Korotettua ajoneuvoveroa sovellettaisiin kuitenkin vasta 1.1.2026 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

Esitysluonnos oli lausuntokierroksella lausuntopalvelussa 26.6.–15.8.2024.

Lausunnot antoivat liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT, Auto-alan Keskusliitto ry, Autoliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry, Helsingin seudun liikenne HSL, Suomen ilmastopaneeli, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Yrittäjät ry, Sähköinen liikenne ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Veronmaksajain Keskusliitto ry sekä kolme yksityishenkilöä.

**Tiivistelmät lausunnoista**

*Liikenne- ja viestintäministeriö*

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.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää perusteltuna, että ajoneuvoveron käyttövoimaveron tekniikkaneutraalin laskentamallin ajantasaisuutta tarkastellaan.

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.

*Ympäristöministeriö*

Ympäristöministeriö toteaa sinänsä ymmärtävänsä liikenteen verokertymäkehitykseen liittyviä valtiontaloudellisia huolia. Toisaalta liikenteen sähköistyminen on tärkeä kehityskulku sekä ilmastotavoitteiden että öljyriippuvuuden vähentämisen kannalta. Ympäristöministeriön käsityksen mukaan nyt esitetyt veromuutokset eivät ole linjassa näiden tavoitteiden kanssa ja saattavat hidastaa siirtymistä vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.

Ympäristöministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että liikenne on taakanjakosektorin merkittävin päästölähde. Ajoneuvoverolain muutos voi heikentää mahdollisuuksia saavuttaa liikennesektorin päästövähennystavoitteita verrattuna nykytoimiskenaarioon, jossa tällaista muutosta ei ole otettu huomioon.

Ympäristöministeriön käsityksen mukaan hallituksen esityksessä voisi vaihtoehtoisena toteuttamisvaihtoehtona tarkastella mallia, jonka mukaan ajoneuvoveron perusveroa nostetaan tasaisesti kautta linjan eikä kohdentamalla korotusta vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Tämä olisi teknologianeutraali tapa toteuttaa esityksen päällimmäinen tavoite eli verotulojen turvaaminen. Lisäksi vältyttäisiin antamasta liikenteen ilmastotoimien kannalta kyseenalaista signaalia sähköauton hankintaa harkitseville kotitalouksille.

*Ahvenanmaan maakunnan hallitus*

Ajoneuvovero on välillinen vero, joka kuuluu valtakunnan toimivaltaan. Ehdotetut muutokset tulisivat siten suoraan sovellettaviksi maakunnassa. Maakunnan hallitus pitää sitä epätyydyttävänä sitä, että koko esitysluonnosta ei ole käännetty ruotsiksi.

Maakunnan hallitus ymmärtää muutosten tarkoituksen, mutta pitää tärkeänä näkökulmaa kestävään kehitykseen. Yksi Ahvenanmaan kehitys- ja kestävyysohjelman strategisesta kehitystavoitteesta on ilmastovaikutusten voimakas vähentäminen, johon kuuluu muun muassa uusiutuvan energian osuuden huomattava lisääminen ja energiatehokkuuden lisääminen. Maakunnan hallitus edellyttää, että hallitus toimii kokonaisvaltaisesti kohti vastaavia tavoitteita ajoneuvoverotuksen muutoksessa.

*Liikenne- ja viestintävirasto*

Ehdotetut verotasojen muutokset ovat toteutettavissa ja edellyttävät vähäisiä muutoksia ajoneuvoverotuksen tietojärjestelmiin. Muutokset lisäävät jonkin verran viranomaisen ajoneuvoveroneuvontaan liittyvää työtä.

*Suomen ympäristökeskus*

Suomen ympäristökeskus pitää esitettyjä lakimuutoksia ristiriitaisina tieliikenteen sähköistymis- ja päästövähennystavoitteiden kanssa. On syytä ottaa huomioon, että vaikka liikenteen verotuksen uudistaminen on pitkällä tähtäimellä välttämätöntä sähköautojen määrän kasvaessa ajoneuvokannassa, niin nyt tehtävä uudistus pitäisi toteuttaa tavalla, joka ei vaaranna henkilöautokannan sähköistymiskehitystä. Etenkin täyssähköautojen yleistyminen on kriittistä keskipitkän ja pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. On siis hyvä harkita, kannattaako näitä vähäisiäkään veronkorotuksia tehdä täyssähköautoille tässä tilanteessa. Sama koskee ladattavien dieselautojen veronalennusta, joka voi hidastaa täyssähköautojen yleistymistä.

*Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT*

Luonnos hallituksen esitykseksi täyssähköautojen ja ladattavien hybridien ajoneuvoveron korottamisesta on ristiriidassa Suomen taakanjakosektorin päästövähennyksiä koskevan EU-sitoumuksen ja hallitusohjelman kanssa. Muutoksella pyrittäisiin heikentämään sähköauton suhteellista etua tilanteessa, jossa autokannan sähköistyminen on vasta alkuvaiheessa, mutta EU-sitoumuksessa pysyminen edellyttäisi autokannan merkittävää ja ripeää sähköistymistä.

Alhaisempi ajoneuvovero muodostaa toistuvan rahallisen edun sähköauton tai ladattavan hybridin omistajalle. Toistuvasti maksettavalla verolla on samankaltainen vaikutus kuin oston yhteydessä maksettavalla verolla, ja hiilidioksidipäästöjen mukaan porrastettujen ajoneuvoverojen on havaittu kasvattavan vähäpäästöisten autojen myyntiä.

Luonnoksen mukaisella hallituksen esityksellä voi odottaa olevan yhteisvaikutuksia vuonna 2024 toteutettujen polttoaineveron alennuksen (HE 36/2023 vp), jakeluvelvoitteen alennuksen (HE 53/2023 vp) ja sähköautojen hankintatukien kumoamisen (HE 25/2023) kanssa. Polttoaineveron ja jakeluvelvoitteen alennukset sekä hankintatukien lopettaminen heikentävät myös sähköauton suhteellista etua ja ovat omiaan ohjaamaan kehitystä poispäin päästövähennystavoitteista.

*Autoliitto ry*

Hallituksen suunnittelema päästöttömien ja vähäpäästöisten autojen verotuksen kiristäminen on väärä signaali muutenkin hidastuneessa automarkkinassa ja autokannan vanhentuessa. Ennen lokakuuta 2021 rekisteröityjen sähköautojen sekä kaikkien pistokehybridien ajoneuvoveron perusvero on ehdotuksen mukaan kaksinkertaistumassa. Autoverottoman sähköauton ajoneuvovero olisi korotuksen jälkeen puolestaan sama kuin 155 g/km päästävän polttomoottoriauton.

Suomessa tavoitteeksi on asetettu satojen tuhansien täyssähköautojen saaminen autokantaan 2030 mennessä. Tavoitteesta ollaan jo valmiiksi jäljessä ja kehitys on hidastunut, ja nyt esitetyillä toimenpiteillä liikenteen sähköistyminen hidastuu entisestään. Fiskaalisten tavoitteiden ja ilmastotavoitteiden välillä on ilmeinen intressiristiriita.

*Autotuojat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Keskusliitto ry*

Esitetty muutos purkaisi ajoneuvoveron perusveron ympäristöohjausta nostaen nollapäästöisten autojen ajoneuvoveron tason suuripäästöisiä autoja korkeammaksi. Hallitus alensi jo aiemmin suuripäästöisten vanhempien henkilöautojen ajoneuvoveroa viime vuonna hyväksytyllä lakimuutoksella. Molemmat ajoneuvoverolain muutokset purkavat ajoneuvoveron hyvin toimivaa ympäristöohjausta.

Lakiluonnoksessa esitetty dieselkäyttöisten ladattavien hybridien käyttövoimaveroon tehtävä alennus on tärkeä muutos, joka tasaa dieselkäyttöisten lataushybridien verotaakkaa muihin käyttövoimiin nähden. Esitämme, että dieselkäyttöisten lataushybridien käyttövoimaveron laskemista 2,5 sentin tasoon luonnoksessa esitetyn 3,6 sentin sijasta.

Liikenteen sähköistymisen tärkeimpiä kannusteita ovat sähköautojen polttomoottoriautoa edullisemmat käyttökustannukset, jotka kompensoivat osan sähköautojen vielä toistaiseksi huomattavasti hankintahinnasta. Sähköauton käyttökustannukset jäävät nykyisellä ajoneuvoverotasolla selvästi bensiini- ja dieselautoja alemmas, jos autoa ladataan pääosin kotona. Esitetty ajoneuvoveron korotus lisäisi sähköautoilun vuosittaisia kustannuksia ja vähentäisi osaltaan taloudellisia perusteita hankkia ladattava auto. Käyttövoimamurroksen alkuvaiheessa liikenteen sähköistyminen edellyttää taloudellisia kannusteita, kuten alempaa verotusta ja kohdennettuja hankintatukia.

Sähköautojen maine verotuksen vapaamatkustajana ei ole ansaittua, sillä niistä kerätään korkean hankintahinnan takia merkittäviä arvonlisäverotuloja, joiden merkitys on valtion taloudelle suuri. Lisäksi on huomattava, että ainoastaan vähäpäästöisiin autoihin tehtävät ajoneuvoveron korotukset ovat fiskaalisesti tehottomia autokannan hitaan uusiutumisen ja vielä toistaiseksi pienen ladattavien autojen määrän takia. Kohdistamalla koko ajoneuvokantaan kaikkia päästöluokkia koskeva maltillinen 20 euron korotus saavutettaisiin noin 60 miljoonan euron verokertymän kasvu, joka ei nostaisi vastaavalla tavalla kotitalouksien verorasitetta. Esitämmekin, että vähäpäästöisille autoille suunniteltu ajoneuvoveron korotus purettaisiin tasaiseksi kaikkia päästöluokkia koskevaksi maltilliseksi ajoneuvoveron perusveron korotukseksi.

Näkemyksemme mukaan liikenteen verotusta ja rahoitusta tulisi uudistaa pidemmällä aikavälillä siirtämällä verotuksen painopistettä hankinnasta ja omistamisesta ajoneuvon käyttöön. Verotusta tulisi tarkastella kokonaisuutena siten, että fiskaalisten tavoitteiden lisäksi varmistetaan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen. Yksittäisenä toimena vähäpäästöisten autojen ajoneuvoveron nostaminen hidastaisi autokannan sähköistymistä. Sähköistymisen hidastumista jouduttaisiin kompensoimaan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi esimerkiksi jakeluvelvoitetta korottamalla, mikä lisäisi ensisijaisesti polttomoottoriautoilijoiden kustannuksia.

*HSL Helsingin seudun liikenne*

Liikenteen julkisen tulopohjan supistuminen suhteessa julkisiin liikennemenoihin jatkuu nopeana vallitsevalla verorakenteella ja näköpiirissä olevalla liikkumisen kehityksellä. Tilanne edellyttää ratkaisua, johon esitysluonnos ei kykene vastaamaan kuin vähäisiltä osin. Lisäksi HSL on liikenteen päästövähennystarpeiden näkökulmasta huolissaan tieliikenteen jo valmiiksi ainakin hetkellisesti hidastuneesta sähköistymiskehityksestä, jota hallituksen esitysluonnos ei osaltaan edistä. Toimintaympäristön pysyminen ennakoitavana ja suhteellisen kannustavana on erittäin tärkeää sen tavoitteiden mukaisen etenemisen näkökulmasta.

Tieliikenteen verottamiselle on selkeät sen aiheuttamiin ulkoishaittoihin pohjaavat perusteet. Autokannan sähköistymisen myötä tieliikenteen aiheuttamat ulkoishaitat pienenevät erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen osalta. Tästä huolimatta tieliikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset ovat varsinkin paikallisella tasolla edelleen huomattavia, mikä korostaa hallitusohjelmaan kirjatun liikenteen kokonaisverouudistuksen ajankohtaisuutta.

*Suomen ilmastopaneeli*

Ilmastopaneeli ei kannata esitystä korottaa henkilöautoilun verotusta kohdistuen pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon. Verotuksen muutoksen perusteiden ollessa fiskaaliset, tulisi esityksen sijaan lyhyellä aikavälillä verotulojen kerryttämiseksi korottaa fossiilisten polttoaineiden verotusta ja samalla aloittaa valmistautuminen kilometripohjaiseen verotukseen pitkällä aikavälillä liikenteen verokertymän ongelmien ratkomiseksi.

Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää samanaikaisesti uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvattamista, täyssähköautojen myynnin merkittävää kasvua kaikissa autoryhmissä sekä myös liikennesuoritteen vähenemistä. Näitä kaikkia tulee edistää ennustettavasti ja määrätietoisesti pitkän aikavälin näkymän luomiseksi sekä kansalaisille että yrityksille, mikä tarkoittaa sähköistymisen hintaedun ylläpitämistä suhteessa fossiiliseen. Tämä hallituksen esitys sekä muut viimeaikaiset linjaukset polttoaineveron laskusta sekä jakeluvelvoitteen kasvattamisen hidastamisesta antavat päinvastaisen signaalin ja vaarantavat yhteisvaikutuksillaan liikenteen päästövähennysten keskipitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamisen. Fiskaaliset tavoitteet ja liikenteen päästöjen vähentäminen on mahdollista yhdistää veropohjaa muuttamalla.

*Suomen luonnonsuojeluliitto ry*

Suomen luonnonsuojeluliitto vastustaa esityksen ehdotusta ajoneuvoveron perusveron korottamisesta vähäpäästöisten autojen kohdalla. Luonnonsuojeluliitto katsoo, että esitys hidastaa päästövähennystahtia, autokannan uusiutumista ja liikenteen sähköistymistä, ja heikentäisi toteutuessaan entisestään Suomen mahdollisuuksia saavuttaa kansalliset ja EU-tason ilmastotavoitteensa. Liitto huomauttaa, ettei Suomella ole varaa ottaa yhtään askelta väärään suuntaan taakanjakosektorilla, ja liikenteellä on tässä keskeinen rooli.

Ilmaston kannalta haitallisen kehityksen lisäksi esitykseen sisältyy taloudellisia epävarmuuksia. Esityksen tavoitteeksi todetaan lisätä ajoneuvoverosta saatavien verotuottojen määrää yhtenä julkisen talouden kestävyyttä edistävänä toimena. On kuitenkin tarpeen huomioida, että EU:n taakanjakoasetuksen mukaisten päästövähennystavoitteesta lipsuminen on taloudellisen riski valtiolle. Ilmastopaneelin mukaan jo pelkästään jakeluvelvoitteen muutoksen aiheuttama liikenteen päästöjen kasvu vuosina 2025–2027 voi johtaa siihen, että päästöyksiköitä joudutaan ostamaan jopa noin miljardin euron edestä. Esitys ajoneuvoverolain muuttamisesta pahentaa tilannetta entisestään. Lisäksi on huomionarvoista, että polttoaineiden jakelijoita koskeva päästökaupan (ETS 2) astuessa voimaan kustannukset jakelijoille tulevat olemaan aiempaa korkeammat tämän esityksen myötä, sillä päästöoikeuksien tarve tulee olemaan korkeampi. Tätä vaikutusta ei olla esitysluonnoksessa otettu huomioon, ja tulisi tarkastella suhteessa esityksen taloudellisiin vaikutuksiin.

*Suomen Taksiliitto ry*

Taksiliikenne on kiistatta korkeimmin verotettu ammattiliikenteen muoto. Taksiliitto ehdottaa, että 1+8 rekisteröidyt taksit vapautetaan käyttövoimaverosta, jotta ne olisivat kilpailullisesti samassa asemassa M2-luokan pienoislinja-autojen kanssa.

Esteettömän liikenteen osalta huolestuttava ilmiö on ajoneuvojen määrän vähenemisen lisäksi isojen esteettömien ajoneuvojen määrä. Mikäli jatkossa halutaan kannustaa yrittäjiä investoimaan myös isoon esteettömään kalustoon, tulee huomioida isojen esteettömien ajoneuvojen korkeammat hankinta- ja käyttökustannukset. Vapautus käyttövoimaverosta kannustaisi yrittäjiä investoimaan myös isoon esteettömään kalustoon.

*Suomen Yrittäjät*

Valtiontalouden nopeasti heikentyvän tulokertymän lisäksi kehitys johtaa myös liikenteen epäoikeudenmukaisempaan verotukseen. Liikenteen verotukseen tarvitaan pitkäjänteinen ja kokonaisvaltainen ratkaisu, johon nyt esillä oleva ehdotus ei varsinaisesti vielä vastaa.

Päästöohjauksen näkökulmasta nyt lausunnoilla oleva esitys ei ole aivan ongelmaton. Autokannan uusiutumista ja vaihtoehtoisia käyttövoimia tulee edelleen vauhdittaa, kunnes liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen on näköpiirissä. Siten kevään kehysriihessä niin ikään sovittu työsuhdesähköautojen verotusarvon verotuen jatkaminen vuosille 2026-2029 on kannatettava toimenpide.

Liikenteen verotukselle on ymmärrettävä fiskaalinen peruste ja jossain vaiheessa myös sähköautoilla liikkumista tulee verottaa nykyistä enemmän. Uudistuksen yksityiskohtiin ja ajoitukseen kokonaistarkastelu antaisi hyvin eväitä. Suomen Yrittäjät katsoo, että verotuksen painopisteen tulee yleisesti painottua kulutuksen ja haittojen verotukseen, työn ja yrittämisen verotuksen sijaan.

*Sähköinen liikenne ry*

Täyssähköautokannan kehitystä hidastavat tekijät voivat aiheuttaa päästövelkaa, joka tulee hoidettavaksi myöhemmin. Täyssähköautojen kannan kasvua tulee päinvastoin vauhdittaa nykyisestä, jotta vältytään jakeluvelvoitteen äkillisiltä nostoilta tai päästöoikeuksien ostoilta EU:n päästöoikeusmarkkinoilta.

Sähköinen liikenne katsoo, että erityisesti pieneen täyssähköautokantaan kohdennettua ajoneuvoveromuutosta ei tulisi tehdä hallitusohjelmaan kirjatun liikenteen kokonaisverouudistuksen alla. Autoalan haastava markkinatilanne, arvonlisäveron nosto sekä korkeat korot kohdistuvat eniten täyssähköautoihin hidastaen autokannan sähköistymistä. Ajoneuvoveron korotus heikentää erityisesti täyssähköauton hankinnan kannustimia tarpeettomasti nykyisessä varsin epäsuotuisassa markkinatilanteessa. Täyssähköautojen hintojen ollessa vielä merkittävästi perinteisiä polttomoottoriautoja korkeammat, edulliset käytön ja omistamisen kustannukset toimivat täyssähköauton hankinnan ja omistamisen kannustimena niille, joilla ei ole mahdollisuutta täyssähköiseen työsuhdeautoon.

Olisi tärkeää, että kokonaistarkasteluun otettaisiin sähköistymisen muutkin kansantaloudelliset vaikutukset. Liikenteen sähköistyminen lisää kotimaisen uusiutuvan energian käyttöä poistaen energiasisällöllisesti enemmän fossiilista tuontienergiaa johtuen sähkökäytön energiatehokkuuden tuomasta parannuksesta liikkumiseen. Liikenteen sähköistymisen myötä syntyy myös uutta palveluliiketoimintaa energiatuotannon ja liikenteen integroituessa älykkään latauksen avulla.

*Sähköteknisen Kaupan Liitto ry*

Sähköteknisen kaupan liiton jäsenyritysten näkökulmasta esitys täyssähköisten henkilö- ja pakettiautojen perusveron ja käyttövoimaveron korottamisesta prosentuaalisesti merkittävällä määrällä on epäsuhdassa kuluttajien ja yritysten yleiseen kireään taloustilanteeseen nähden. Toimenpiteenä esitys kurjistaa talouden dynamiikkaa.

Samalla, kun ymmärrämme pyrkimyksen valtion verotulojen keräämiseen, huomautamme, että fiskaaliset perusteet tälle puhdasta liikennettä hidastavalle veronkorotusesitykselle ovat heikot verrattuna niihin kokonaisetuihin, joita liikenteen sähköistymisestä koituu. Valtiontalouden näkökulmasta huomionarvoista tässä on myös se, että sähköistyvän liikenteen tuotteet ja palvelut ovat luoneet Suomeen uutta vientiliiketoimintaa. Siten liikenteen sähköistyminen vahvistaa taloutta ja yritysten veronmaksukykyä ja ylläpitää työllisyyttä maassamme.

STK ry:ssä arvioimme, että ehdotuksen kielteisinä vaikutuksina liikenteen päästövähennystavoitteet karkaisivat ja liikenteen energiatehokkuuskehitys hidastuisi. Ehdotetut muutokset hidastaisivat puhtaan liikenteen hankintapäätöksiä ja heikentäisivät ajoneuvokannan positiivista kehitystä. Täyssähköisten energiatehokkaiden ladattavien ajoneuvojen hankinnan sijaan kysyntä voisi siirtyä ns. kevythybrideihin, joita ei voi ladata ja jotka poikkeavat hyötysuhteeltaan vain hyvin vähän bensiini- tai polttomoottorikäyttöisistä verrokeistaan.

*Veronmaksajain Keskusliitto ry*

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.

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.