

Valtiovarainvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta (HE 35/2023 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaosto on kuullut:

- lainsäädäntöneuvos Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- suunnittelija Johanna Hiltunen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Hanne Siikavirta, ympäristöministeriö
- erikoistutkija Anna Sahari, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- erityisasiantuntija Irene Keskihannu, Liikenne- ja viestintävirasto
- veroasiantuntija Laura Kurki, Suomen Yrittäjät ry
- ekonomisti Janne Kalluinen, Veronmaksajain Keskusliitto ry

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- Suomen ympäristökeskus
- Autoliitto ry
- Autotuojat ja -teollisuus ry edustaen myös Autoalan Keskusliittoa
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveron tasoa kevennettäisiin yhteensä 50 miljoonalla eurolla. Kevennys kohdistuisi keski- ja suuripäästöisiin autoihin sekä niihin vanhimpiin autoihin, joista ei ole päästömittaustietoa. Uudempien autojen verotus ei muuttuisi.

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp

Veronalennuksen kohteena olevien autojen vuosittainen ajoneuvovero kevenisi keskimäärin noin 28 euroa. Suurimmillaan veronalennus olisi noin 52 euroa vuodessa.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024. Kevennettyä ajoneuvoveron perusveroa sovellettaisiin kuitenkin vasta 1.1.2025 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Yleistä

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjaus, jonka mukaan ajoneuvoveron perusveroa kevennetään 50 miljoonalla eurolla. Veronkevennyksellä alennettaisiin maltillisesti keski- ja suuripäästöisten autojen verorasitusta, sillä erityisesti näiden autojen käyttökustannukset ovat nousseet polttoaineen hinnan kohoamisen myötä. Kevennys kohdistuisi keski- ja suuripäästöisiin autoihin sekä niihin vanhimpiin autoihin, joista ei ole päästömittaustietoa. Hallituksen esityksen mukaan perusveron alennus pyrittäisiin toteuttamaan siten, että sen valtiontaloutta heikentävä vaikutus vähenisi pitkällä aikavälillä autokannan uusiutumisen myötä.

Hallituksen esityksessä ajoneuvoveron kevennyksen on arvioitu vähentävän ajoneuvoveron tuottoa vuonna 2025 noin 50 miljoonaa euroa. Kevennyksestä noin 30 prosenttia eli 15 miljoonaa euroa toteutuisi verotuoton alenemana jo vuonna 2024, sillä ajoneuvovero kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta ja uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja lähetettäisiin jo tammikuusta 2024 alkaen. Vuoden 2027 lopussa veronkevennyksen ajoneuvoveron tuottoa vähentävän vaikutuksen arvioidaan olevan noin 35 miljoonaa euroa. Ehdotettu veromuutos laskisi indeksidonnaisia tulonsiirtomenoja vuodesta 2026 lähtien arviolta noin 15 miljoonalla eurolla. Ehdotettujen veromuutosten julkista taloutta heikentävän vaikutuksen arvioidaan olevan vuonna 2026 noin 29 miljoonaa euroa.

Veronkevennys koskisi vuonna 2025 arviolta keskimäärin 1,8 miljoonaa liikennekäytössä olevaa henkilö- tai pakettiautoa eli vajaata 60 prosenttia liikennekäytössä olevasta henkilö- ja pakettiautokannasta. Veronkevennykset painottuisivat vanhoihin keski- ja suuripäästöisiin autoihin, joiden osuus ajoneuvokannasta vähenee vuosi vuodelta ajoneuvokannan uusiutuessa.

Veronalennuksen kohteena olevien autojen vuosittainen ajoneuvovero kevenisi keskimäärin noin 28 euroa. Suurimmillaan veronalennus olisi noin 52 euroa vuodessa.

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp

Eräitä kuulemisessa esille nousseita seikkoja

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa pidettiin hyvänä sitä, että veronalennus kohdennettaisiin pienituloisille kotitalouksille, joskin tuotiin esille, että merkittävä osa kohdistuu myös muille kuin matalan tulotason kotitalouksille. Tämä johtuu erityisesti siitä, että autojen omistaminen on selvästi yleisempää korkean tulotason kotitalouksissa. Veronalennuksen vaikutuksen kotitalouksien väliseen tulonjakoon on hallituksen esityksessä kuitenkin arvioitu jäävän pieneksi johtuen ennen kaikkea veronkevennyksen pienuudesta. Saadun selvityksen mukaan veronalennuksen kohdentamisessa on pyritty ottamaan huomioon alimpien tuloiluokkien omistamien autojen ikä sekä tyypillinen päästötaso. Ehdotetussa toteutustavassa veronkevennyksen määrä on pienituloisilla kotitalouksilla ajoneuvoa kohden keskimäärin suurempi, koska pienituloisten ajoneuvoista suurempi osuus on veronkevennyksen piirissä kuin suurituloisten ajoneuvoista. Tästä huolimatta korkeamman tulotason kotitalouksilla veronkevennyksen kokonaisuromäärä on suurempi, koska suurituloiset omistavat pienituloisia useammin autoja.

Hallituksen esityksen mukaan ehdotetulla ajoneuvoveron perusveron kevennyksellä arvioidaan olevan korkeintaan vähäinen liikenteen hiilidioksidipäästöjä lisäävä vaikutus. Tätä näkemystä tuettiin myös valiokunnan asiantuntijakuulemisissa, joskin esitettiin myös toisen suuntaisia näkemyksiä. Kuulemisissa tuotiin esille, että veronalennus voi hidastaa vanhempien ja suurempipäästöisten ajoneuvojen poistumista ajoneuvokannasta. Veronkevennys ei vaikuta uusien ja pääsääntöisesti vuoden 2018 jälkeen käyttöön otettujen autojen väliseen päästöohjaukseen. Käytettynä maahantuotujen autojen kohdalla yli 6 vuotta vanhojen autojen osuus käytettynä tuoduista autoista on vain noin viidennes ja kevennyksen piiriin tulevien osuus laskee tämän jälkeenkin. Hallituksen esityksessä on arvioitu, että käytettynä tuotujen autojen osalta veronkevennyksen piirissä oleva auto on suhteellisen harvoin riittävän läheinen verrokki. Mitä tulee mahdolliseen vaikutukseen vanhojen autojen käytössä pitämiseen, veronalennuksen mittaluokka, enimmillään noin 52 euroa vuodessa, on melko pieni suhteutettuna autojen tyypillisiin käyttö- ja ylläpitokuluihin. Hallituksen esityksessä on arvioitu, että veronkevennyksellä ei olisi merkittävää vaikutusta uusien autojen hankinnan lykkäämiseen tai siihen, kuinka paljon ja millaisia käytettyjä autoja tuodaan Suomeen.

Eräät kuultavat katsoivat, että ajoneuvoveron perusveron alennus tulisi kohdistaa enemmän vähäpäästöisiin autoihin päästöohjauksen tehostamiseksi. Tältä osin valiokunta toteaa, että vaikka ajoneuvoveron porrastuksella on tavoiteltu liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, on ajoneuvoveron kuitenkin todettu olevan liikenteen veroista selvästi huonoimmin toimiva päästöohjauskeino. Lisäksi pienipäästöisten autojen verotuksen keventäminen ei ole yksiselitteisesti päästöjä vähentävä toimi, sillä se alentaa yksityisautoilun kustannuksia suhteessa muihin liikku-
mismuotoihin.

Vaikka asiantuntijakuulemisissa esitystä kritisoitiin myös siitä näkökulmasta, että ehdotettu veronalennus on valtiontalouden kannalta kallis suhteessa kotitalouksien saamaan keskimääräiseen vähäiseen hyötyyn, nähtiin liikenteen verotuksen keventäminen myös hyvänä asiana. Verotuksen keventäminen hyödyntäisi kotitalouksien ohella myös yrityksiä. Tältä osin viitattiin muun muassa siihen, että veronalennus koskisi valtaosaa vanhasta pakettiautokannasta.

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp

Lopuksi

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää ehdotusta tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena. Vaikka yksittäiselle kotitaloudelle tuleva keskimääräinen hyöty on vähäinen, ei sitä kuitenkaan voida pitää merkityksettömänä kotitalouksille. Erityisesti keski- ja suuripäästöisten autojen käyttökustannukset ovat nousseet polttoaineen hinnan kohoamisen myötä. Veronkevennyksellä alennettaisiin maltillisesti erityisesti näiden verorasitusta.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 35/2023 vp sisältyvän lakiehdotuksen.

Helsingissä 14.11.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Markus Lohi kesk
varapuheenjohtaja Saara Hyrkkö vihr
jäsen Otto Andersson r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Timo Heinonen kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Aki Lindén sd
jäsen Minna Reijonen ps
jäsen Joonas Räsänen sd
jäsen Hanna Sarkkinen vas
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Ville Valkonen kok
jäsen Pia Viitanen sd
jäsen Timo Vornanen ps
jäsen Ville Vähämäki ps
varajäsen Pauli Aalto-Setälä kok
varajäsen Eeva Kalli kesk
varajäsen Minja Koskela vas
varajäsen Ville Väyrynen kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tarja Järvinen

**Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp
Vastalause 1**

Vastalause 1 /sd, vihr, vas

Perustelut

Hallituksen esityksessä ehdotetaan ajoneuvoveron perusveron kevennystä yhteensä 50 milj. eurolla. Kevennys kohdistettaisiin keski- ja suuripäästöisiin henkilö- ja pakettiautoihin. Uudempien autojen verotus ei esityksessä muuttuisi.

Hallituksen esitys merkitsisi autokannan uusiutumisen hidastumista, lisäksi päästöjä ja olisi siten ristiriidassa liikenteen päästöjen hillitsemisen kanssa. Suomen tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä, ja liikenteellä on keskeinen merkitys myös niin sanotun taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamisessa.

Julkisen vallan tulee omalla politiikallaan luoda ihmisille mahdollisuuksia keventää oman liikumisensa hiilijalanjälkeä ja osallistua liikenteen ilmastotalkoisiin. Tämä edellyttää niin päästöttömien tai vähäpäästöisten liikkumismuotojen tukemista kuin liikenteen ilmastohaittojen hinnoittelua. Verotus on tehokkaimpia keinoja liikenteen päästövähennysten vauhdittamiseksi, eikä verotuksen päästöohjausvaikutusta tule heikentää. On äärimmäisen vastuutonta tässä ajassa harjoittaa tietoisesti politiikkaa, joka vaikeuttaa niin kansallisten kuin EU-tason päästövähennystavoitteen ja -velvoitteiden saavuttamista.

Hallituksen esitys vähentää verotuloja ja heikentää julkista taloutta. Kuten valiokunnan mietinnössäkkin todetaan, on ehdotettu veronalennus "valtionalouden kannalta kallis suhteessa kotitalouksien saamaan keskimääräiseen vähäiseen hyötyyn". Merkittävä osa veronalennuksen hyödyistä kohdistuu suurituloisille kotitalouksille. Autottomuus on huomattavasti yleisempää pienemmissä tuloluokissa.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 14.11.2023

Joona Räsänen sd
Pia Viitanen sd
Hanna Sarkkinen vas
Aki Lindén sd
Saara Hyrkkö vihr

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp
Vastalause 2

Vastalause 2 /kesk

Perustelut

Ajoneuvoveroa ei ole varaa alentaa velaksi

Valtiontalouden alijäämän arvioidaan nousevan vuonna 2024 peräti 11,5 mrd. euroon. Hallitus ei ole esityksessään kertonut, millä se aikoo kattaa ajoneuvoveron alentamisesta aiheutuvan 50 milj. euron verotulojen menetyksen. Keskusta ei kannata hallituksen esitystä alentaa ajoneuvoveroa velaksi.

Ohjelmansa mukaan hallitus aikoo kääntää Suomen velkaantumisen laskuun. Autoveron alentamisen kaltainen talouskasvun ja työllisyyden kannalta perusteeton veronalennus vie velkatavoitteen entistä kauemmaksi. Keskusta peräänkuuluttaa hallitukselta vastuullisempaa talouspolitiikkaa.

Hallituksen esittämä ajoneuvoveron alentaminen on valtiontalouden kannalta kallis toimenpide, vaikka sen hyödyt kotitalouksien liikkumiskustannuksiin jäävät vaatimattomiksi. Keskimääräinen veronalennus olisi alennukseen oikeutetuilla keski- ja suuripäästöisten autojen omistajilla pieni, noin 23 euroa vuodessa. Tämä tarkoittaisi noin kahta euroa kuukaudessa, jolla saisi ostettua noin yhden litran bensaa tai dieseliä.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa on lisäksi käynyt ilmi, että ajoneuvoveron alennus purkaisi ajoneuvoveron ympäristöohjausta, hidastaisi autokannan kiertoa ja lisäisi ajoneuvokannan päästöjä.

On myös syytä huomioida, että valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen asiantuntija-arvion mukaan hallituksen ehdotus ei edes kohdistu erityisesti pieni- ja keskituloisille kotitalouksille, eikä siten helpota liikkumisen kustannuksia erityisesti näissä kotitalouksissa.

Sähköautoilijoiden osallistuttava liikenneinfran kustannuksiin

Keskusta on huolissaan siitä, että liikenteen veropohja on murenemassa. Tämä johtuu sinänsä perustellusta ja ilmaston kannalta välttämättömästä autokannan muuttumisesta aiempaa vähäpäästöisemmäksi. Erityisesti täyssähköautojen maksama verokertymä jää olemattomaksi ajoneuvon koko käyttöiän aikana verrattuna siihen, mitä bensa- ja dieselautojen omistajat ovat tottuneet maksamaan. Osin tästä syystä myös Suomen kokonaisveroaste on laskemassa tuntuvasti lähivuosien aikana.

Keskusta pitää perusteltuna, että myös sähköautojen omistajat osallistuvat jatkossa suomalaisen liikenneinfran ja muun yhteiskunnan rahoittamiseen. Keskusta esittää käyttöönotettavaksi sähköhenkilöautoille kilometriveroa, joka olisi suuruudeltaan 4 senttiä kilometriltä täyssähköautoilla. Sähköautojen kilometriverso olisi paikannukseen perustumaton ja perustuisi arvioon, jota voisi tarvittaessa oikaista.

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp Vastalause 2

Vero vastaisi täyssähköautoilla noin kahden litran bensan tai dieselin tankkauksesta aiheutuvaa kustannusta 100 ajettua kilometriä kohden (4 euroa / 100 km).

Liikennekäytössä oli 2.11.2023 yhteensä 77 783 täyssähköautoa. Sähköautojen määrä on nopeassa kasvussa. Maltillisella olettamalla voidaan arvioida, että täyssähköautoja olisi liikennekäytössä 100 000.

Autoalan Tiedotuskeskus selvitti 2019—2020 toteutella kyselytutkimuksella ladattavien autojen käyttötapoja. Kyselyn perusteella täyssähköautoilla ajetaan keskimäärin 23 000 km vuodessa.

Sähköautojen kilometriveron tuotto voisi tällöin olla vuonna 2024:

Täyssähköautot 23 000 km * 0,04 euroa / kilometri * 100 000 autoa = 92 milj. euroa.

Poiketen muusta autoilun verotuksessa, olisi tämän veron tuotto jatkossa nopeasti vuosittain kasvava, kun täyssähköautojen määrä nousee.

Islanti on ottamassa vuoden 2024 alusta käyttöön sähköautoille vastaavanlaisen kilometriveron, joten teknisesti vero on mahdollista toteuttaa. Islannissa veron määrä on täyssähköautoille 6 Islannin kruunua kilometriltä, joka vastaa noin 0,04 euroa.

Täyssähköautojen kilometrivero olisi ensiaskel kohti yleisempää kilometriveroa, jossa tankilla tapahtuvaa bensan ja dieselin verotusta korvattaisiin käyttöön perustuvalla kilometriverolla. Kilometrivero tulee toteuttaa oikeudenmukaisella ja tietosuojaa kunnioittavalla tavalla. Yleisempään kilometriveroon siirtymisen myötä verotus voisi vaihdella tiettyyppien mukaan siten, että vero olisi korkeampi moottoriteillä kuin pienillä paikallisteillä. Vero voisi vaihdella ajoneuvotyypeittäin. Hallituksen tulisi käynnistää liikenteen verotuksen laajempi uudistaminen siten, että kilometriverotus on käyttöön otettavissa vaalikaudella 2027—2031.

Ammattidiesel toteutettava viipymättä

Henkilöautoille painottuvan ja kotitalouksille vaikutuksiltaan vähäisen ajoneuvoveron alentamisen sijaan hallituksen tulisi mieluummin toteuttaa ammattidieselin ripeä käyttöönotto. Raskaalle ammattimaiselle liikenteelle suunnattu ammattidiesel vahvistaisi vientiteollisuuden kustannuskilpailukykyä ja tukisi Suomen talouskasvua. Ammattidiesel helpottaisi yritystoimintaa eri puolilla Suomea, kun kuljetuskustannukset keventyisivät.

Edellinen hallitus valmisteli vaalikauden lopulla ammattidieselistä lakiluonnoksen siihen vaiheeseen, että se voitaisiin laittaa nopeasti lausuntokierrokselle ja sen jälkeen toteuttaa, jos Orpon hallituksella olisi tähän poliittinen tahtotila. Keskusta on yllättynyt ja pettynyt siitä, että hallitus on ainakin toistaiseksi päättänyt istua pitkälle valmistellun lainsäädännön päällä.

Ammattidieselin käyttöönoton lisäksi Suomessa olisi tarkoituksenmukaista käyttöön myös vinjettimaksu, jotta myös ulkomaiset rekat saataisiin kattamaan Suomen teiden käyttämisestä aiheutuvia kustannuksia.

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp
Vastalause 2

Keskusta varaa omassa budjettivaihtoehdossaan 150 milj. euroa ammattidieselin käyttöönottoon, josta 15 milj. euroa voitaisiin kattaa ulkomaiselta rekkaliikenteeltä kerättävillä vinjettimaksuilla.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 14.11.2023

Markus Lohi kesk

Eeva Kalli kesk