

**Asia: VN/16243/2024 Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta.** Valtiovarainministeriö, 1.8.2024. Toimitettu lausuntopalvelu.fi kautta

## Suomen ilmastopaneeli

Heikki Liimatainen, sihteeristö Sally Weaver

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=e725767b-0bce-4a62-b919-fed3885b5b12>

## Taustaa

Hallituksen 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.

## Suomen ilmastopaneelin näkemykset

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 jakelunelvoitteen kasvattamista, täyssähköautojen myynnin merkittävää kasvua kaikissa autoryhmissä sekä myös liikennesuoritteiden 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 jakelunelvoitteen 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. Esimerkiksi yhdistämällä koko autokantaa koskeva kilometriverotus, vuosittainen ajoneuvovero sekä väylämaksut eri painotuksin voidaan koostaa nykyistä vastaavat verotulot. Verouudistuksen fiskaalisen arvioinnin yhteydessä on tarpeen kuitenkin analysoida, onko juuri tieliikenteen verokertymän pysyminen ennallaan haluttu tulos. Liikenteen verouudistus tarvitaan veropohjan vähittäisen muutoksen takia, mutta verotuksen tulee ja on mahdollista säilyä päästöjä ohjaavana. Vero per päästöyksikkö (€/CO<sub>2</sub>-ekv) on haittaverona perusteltu verotustapa. Lisäksi on huomionarvoista, että Suomi on poikkeuksellinen maa EU:ssa liikenteen hinnoittelun suhteen. Useissa EU:n jäsenvaltioissa tieinfrastruktuurin käytöstä peritään joko ajettuihin kilometreihin, reittiin tai aikaan sidottuja maksuja, kaupunkikeskustojen ruuhkamaksualueita unohtamatta.