

Asia: VN/18488/2026

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua valtiovarainministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta. Pidämme esitettyä kevennystä vähintään kymmenen vuotta vanhojen, enimmäkseen polttomoottorikäyttöisten autojen ajoneuvoveron perusveroon ongelmallisena sekä ilmastovaikutusten että valtiontalouden näkökulmasta.

Suomen kansallisen ilmastolain mukaan Suomen tulisi saavuttaa hiilineutraalius viimeistään vuonna 2035. Muun muassa kansallisen ilmastopaneelin (1) ja ympäristöministeriön (2) julkaisemien arvioiden mukaan tavoite on edelleen perusteltu, mutta sen saavuttaminen edellyttää lisätoimia muun muassa taakanjakosektorilla, johon myös liikenteen päästöt kuuluvat.

Nyt lausunnoilla olevassa esitysluonnoksessa todetaan, että ajoneuvoveron perusvero on liikenteen veroista heikoimmin toimiva päästövähennyskeino, sillä se ei perustu ajossa syntyvien todellisten päästöjen määrään vaan auton kilometrikohtaiseen päästökeskiarvoon. Se ei siten kannusta ajamaan vähemmän vaan lähinnä valitsemaan vähäpäästöisemmän auton. Esityksessä myös arvioidaan, etteivät kuluttajat välttämättä huomioi ajoneuvoveron suuruutta täysimääräisesti päätöksenteossaan.

Riippumatta siitä, mitkä toimenpiteet ovat tehokkaampia kuin toiset, liikenteen päästöihin kohdistettavien ohjauskeinojen tulisi muodostaa johdonmukainen päästövähennyksiä edistävä kokonaisuus. Esitetty ajoneuvoveron perusveron kevennys ohjaa kuitenkin yhdessä muun viimeaikaisen politiikan kanssa väärään suuntaan. Esimerkiksi polttoaineveroa on jo päätetty laskea ja hallitus valmistelee parhaillaan esitystä niin sanottuun ammattidieseliin kohdistuvasta verohelpotuksesta.

Myös ajoneuvoveron ohjaavuutta on jo heikennetty korottamalla täyssähköautojen ja hybridien veroa vuoden 2026 alussa. Sähköautojen veroa oli korotettu jo aiemmin vuonna 2021. Fiskaalisesta näkökulmasta perusteltavissa olevaa korotusta olisi pitänyt ja pitäisi täydentää nostamalla myös muiden ajoneuvojen ajoneuvoveroa ohjausvaikutuksen suojaamiseksi. Sen sijaan polttomoottorillisten ajoneuvojen ajoneuvoveroa kevennettiin myös vuonna 2023.

Kannustamme ministeriötä huomioimaan asian valmistelussa, että kansainvälisen tuomioistuimen (ICJ) heinäkuussa 2025 antaman neuvoa-antavan lausunnon mukaan valtioilla on kansainväliseen oikeuteen perustuva velvollisuus torjua ilmastonmuutosta (3).

Luonnoksessa esitetty tavoite siitä, että veronkevennys pyrittäisiin painottamaan “alemman tulotason kotitalouksien käytössä oleviin vanhempiin autoihin” ei vaikuta toteutuvan juurikaan, sillä muutoksen arvioidaan koskevan yli 60 prosenttia henkilö- ja pakettiautokannasta. Kun huomioidaan se, että henkilö- ja pakettiautokannasta yli kymmenen prosenttia on täyssähköautoja tai ladattavia hybridejä, kohdistuu kevennys valtaosaan polttomoottoriautoja. Kevennyksen jakautuessa näin suurelle joukolle myös muutoksen ensisijainen tavoite, kotitalouksien ostovoiman vahvistaminen, jää yksittäisten kotitalouksien kohdalla hyvin vaatimattomaksi (noin kuusi euroa per ajoneuvo per vuosi).

Esitetty muutos saattaa siis lisätä päästöjä eikä onnistu kohdentamaan veronkevennystä heikossa asemassa oleville. Vaikka muutos ei ole euromääräisesti erityisen merkittävä, on se jatkumoa hallituksen muutenkin riittämättömään ilmastopolitiikkaan ja heikosti suunniteltuun ilmastotoimien sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen. Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma on tullut lausunnoille vasta kesällä 2026, vuosi komission asettaman palautustakarajan jälkeen. EU:n sosiaalisesta ilmastorahastosta tulevilla varoilla olisi mahdollisuus merkittävässä määrin suojata kuluttajia fossiilisten polttoaineiden hintojen nousun negatiivisilta vaikutuksilta. Tämän suunnitelman päättäväinen valmistelu ja toimeenpano auttaisi kirkastamaan myös liikennesektorin ilmastotoimien oikeudenmukaisuuden kokonaiskuva. Finnwatch kannustaa Suomea aloittamaan esimerkiksi hiiliosingon valmistelun, jotta kiristyvän ja laajenevan päästöhinnonittelun sosiaalisten haittavaikutusten kompensoimiseen olisi käytössä johdonmukainen ja joustava työkalu.

Lopulta on muistutettava, että esitetty muutos – kuten myös muut mainitut muutokset liikenteen verotukseen – heikentävät valtiontaloutta tilanteessa, jossa niin sanotun kestävyysvajeen ratkaiseminen on laajasti jaettu yhteiskunnallinen tavoite. Vaikka esimerkiksi ajoneuvoveron kohdalla esitettyä 10 miljoonan euron veronkevennystä (tai arvioitua 7 miljoonan euron negatiivista kokonaisvaikutusta) voi pitää valtiontalouden kannalta pienenä, voisi vastaavan summan käyttää päästövähennyksiä edistävällä, ei sitä jarruttavalla, tavalla.

Viitteet:

(1) <https://ilmastopaneeli.fi/hiilineutraalius-2035-on-perusteltu-ja-saavutettavissa-oleva-tavoite/>

(2) <https://ym.fi/-/ilmastolain-tavoitteiden-arviointi-on-valmistunut-suomen-tavoitteet-ovat-kansainvalisten-sopimusten-ja-eu-velvoitteiden-mukaiset>

(3) <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/187/187-20250723-adv-01-00-en.pdf>

Leipola Lasse
Finnwatch ry