

Vammaisfoorumi ry

Auton hankinnan tukeminen vammaisuuuden perusteella

Ehdotus autoveronpalautusta korvaavan uuden järjestelmän kehittämiseksi

Liikkumisen tuki -työryhmä
25.1.2023

1. TIIVISTELMÄ

Auto on vammaisille henkilöille **välttämätön liikkumisväline**, joka turvaa ja kompensoi menetettyä liikkumiskykyä tai sen merkittävää heikentymistä ja antaa yhdenvertaisen mahdollisuuden liikkumiseen, opiskeluun, työssäkäyntiin, harrastuksiin ja osallistumiseen yhteiskunnassa. Vammaisen henkilön itsenäinen liikkuminen voi olla mahdotonta ilman autoa. Kokemustemme mukaan perustuslain ja YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen (myöhemmin YK:n vammaissopimus) takaamat yhdenvertaiset liikkumismahdollisuudet eivät toteudu. Esteetöntä julkista liikennettä ei ole riittävästi, eivätkä joukkoliikennevälineet palvele kaikkien vammaisten henkilöiden tarpeita esimerkiksi talviolosuhteissa. Vammaispalvelulain mukaisella kuljetuspalvelulla (tai uuden lain mukaisella liikkumisen tuella) ei pystytä vastaamaan vaikeavammaisten henkilöiden yksilöllisiin kodin ulkopuolisen liikkumisen tarpeisiin.

Nykyiset auton hankinnan tukijärjestelmät asettavat vammaiset henkilöt keskenään eriarvoiseen asemaan diagnoosin ja/tai asuinpaikan perusteella. Vammaiset henkilöt eivät ole olleet yhdenvertaisia vammaispalvelulain mukaisten autoon liittyvien tukien saamisessa, koska kunnat ovat myöntäneet tukea vain budjetteihinsa varaamien määrärahojen puitteissa. Määrärahoja varatessa kunnat ovat usein jättäneet selvittämättä tai huomioimatta kunnassa olevan todellisen tarpeen auton apuvälineisiin, muutostöihin ja hankintatukeen. Lisäksi kunnat ovat voineet rajata huomattavasti hankintatuen asiakaskohtaista enimmäissummaa ja kohdentaa varaamansa määrärahan käytön tietyt kriteerit täyttävälle ryhmälle. Määrärahojen varaamiseen ja kohdentamiseen liittyvät ongelmat jatkunevat edelleen, vaikka vammaispalveluiden järjestämisvastuu on siirtynyt hyvinvointialueille. Hyvinvointialueiden budjetit, soveltamisohjeet jne. perustuvat kuntien aiempiin toimintamalleihin.

Autoilun verotuksen ja autokannan muuttumisen vuoksi vammaisille myönnettävän autoveron palautuksen merkitys vammaisen henkilön liikkumismahdollisuuksien tukemisessa on vähentynyt ja tulee edelleen vähentymään sitä mukaa kuin autojen päästöt alenevat. Sähköautosta ei peritä autoveroa, joten siitä ei myöskään voi saada autoveron palautusta. Autoveron palautusjärjestelmä ei näin ollen kannusta hankkimaan vähäpäästöistä autoa. Nykyinen järjestelmä on vanhentunut. Lisäksi autoilun verotus tulee todennäköisesti muuttumaan esim. auton käyttämisen verottamiseen ja/tai veroluonteisten maksujen perimiseen.

Työtä on tehty, mutta se on edelleen kesken

Tarve auton hankinnan tukijärjestelmän kehittämiseen on ollut tiedossa pitkään. Vammaisten henkilöiden auton hankinnan ja käytön tukemista on pohdittu aiemmin useissa ministeriöiden työryhmissä mm. vuosina 1983, 1990 ja 1996. Tämän lisäksi eri tahot ovat nostaneet esiin autoveron palautusjärjestelmän uudistamisen tarpeen. Valtiontalouden tarkastusvirasto on kiinnittänyt huomiota autoveron palautusjärjestelmään (Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus 195/2009). Sen mukaan järjestelmä ei ole tarpeeksi ”läpinäkyvä”, koska autoveron palautus on ns. ”saamatta jäänyttä tuloa”. Tukien läpinäkyvyyden lisäämiseksi ne olisi siirrettävä valtion budjetissa menomäärärahoiksi. Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010-2015 määritteli, että kehitetään auton hankintatukijärjestelmä, joka korvaa autoveron palautusjärjestelmän ja vammaispalvelulain mukaisen tuen (toimenpide 20., 3.1.3. Liikkuminen s.47). Lisäksi Jyrki Kataisen hallituksen ohjelmassa vuodelle 2012 todettiin, että ”Tehdään kokonaiselvitys vammaisten apuvälinepalveluista mukaan lukien auton hankintajärjestelmä ja avustajakoirat”. Selvitykset ja kehittäminen ovat jääneet tekemättä. Vammaisten auton hankintatukijärjestelmän systemaattiselle kehittämiselle on edelleen peruste ja tarve.

Autoveron palautusjärjestelmää hallinnoi tällä hetkellä Verohallinto. Valtiovarainministeriö esitti jo syksyllä 2007, että auton hankinnan tukeminen ja muut vammaisten ihmisten liikkumistarvetta tukevat toimenpiteet tulee keskittää yhteen viranomaiseen. Vammaisfoorumi katsoo, että tällainen viranomainen olisi esim. Traficom, jolle jo kuuluu vammaisten autoiluun ja autojen verotukseen liittyviä tehtäviä.

Vammaisten henkilöiden liikkumisen eriarvoisuutta voidaan huomattavasti vähentää luomalla uusi auton hankintatukijärjestelmä. Oman auton hankinnan ja käytön tukeminen vähentää myös muista tukimuodoista, kuten kuljetuspalveluista, aiheutuvia kustannuksia.

Esitämme, että seuraavaan hallitusohjelmaan sisällytetään vammaisten auton hankintatukijärjestelmän uudistaminen ja sen tekemistä varten nimetään työryhmä, jossa on mukana keskeiset ministeriöt, valtionhallinnon edustajat sekä vammaisjärjestöt (vrt. YK:n vammaissopimuksen artikla 4.3). Työryhmä tekisi selvityksen nykytilasta sekä sen kehittämistarpeista ja laatisi siltä pohjalta ehdotuksen uudeksi järjestelmäksi hallituksen esityksen muodossa.

Vammaisfoorumi ry/Vammaisfoorumi ry:n jäsenjärjestöt

2. LÄHTÖKOHTA

Monelle henkilölle, jolla on vaikeuksia liikkumisessa, itsenäinen liikkuminen ja osallistuminen yhteiskuntaan sen täysivaltaisena jäsenenä on mahdotonta ilman auton käyttöä. Auto on vammaiselle henkilölle usein myös liikkumisen apuväline. Auton tarve korostuu etenkin talviolosuhteissa ja haja-asutusalueilla, joissa välimatkat ovat pitkiä eikä esteetöntä joukkoliikennettä ole. Usein vammaisen henkilö tarvitsee autoa myös välttämättömien apuvälineiden kuljettamiseen. Yhteiskunnalta tarvitaan erilaisia toimia auton hankinnan ja käytön tukemiseksi. Auton hankinnan ja käytön tukeminen turvaa vammaisten henkilöiden mahdollisuudet yhdenvertaiseen elämään muiden kansalaisten kanssa sekä vähentää toimintarajoitteiden vaikutusta henkilön elämässä.

Vammaisuuden perusteella myönnettävällä autoveron palautuksella (nyk. autoverolaki 26 §) on ollut huomattava merkitys vammaisten henkilöiden liikkumisen tukemisessa. Kuitenkin **nykyinen järjestelmä vammaisten henkilöiden auton hankinnan tukemiseksi sisältää kannustinongelman**. Koska palautusta on mahdollista saada vain autoverosta, kyseinen tuki voi käydä jopa merkityksettömäksi, jos hankitaan vähäpäästöinen auto, jonka hankintahintaan sisältyy autoveroa vain vähän tai ei lainkaan. Tällainen autoverotuksen kautta kohdentuva tukijärjestelmä ei kannusta vähäpäästöisen tai päästöttömän auton hankintaan.

Hybridi- tai täyssähköautot ovat hankintahinnaltaan kalliimpia kuin polttomoottorikäyttöiset autot eivätkä niiden hinnat tule kovin nopeasti alenemaan. Suuri osa vammaisista ihmisistä ja heidän perheistään on pienituloisia. Auton hankkiminen on näin ollen myös taloudellisesti merkittävä asia. Lisäksi autot, jotka soveltuvat vammaisille, ovat usein perusautoa kalliimpia. Tämä seikka korostuu entisestään sähköautojen kohdalla.

3. VAMMAISTEN HENKILÖIDEN LIIKKUMINEN PERUS- JA IHMISOIKEUSNÄKÖKULMASTA

Suomessa lakina sovellettavan YK:n vammaissopimuksen (4 artikla) velvoittaa Suomen valtiota huomioimaan vammaisten henkilöiden ihmisoikeuksien edistämisen kaikissa politiikoissa ja ohjelmissa. Lisäksi vammaissopimus asettaa veloitteet taata vammaisille henkilöille oikeus liikkumiseen yhdenvertaisesti muiden kanssa (20 artikla), vammaisten henkilöiden positiivinen erityiskohtelu (5.4. artikla) sekä oikeus itsenäiseen elämään ja osallisuuteen (19 artikla).

3.1 Yhdenvertaisuus ja osallisuus

Suomen perustuslaissa on määritelty perusoikeutena liikkumisvapaus (9 §), joka takaa vapauden liikkua maassamme.

Suomen perustuslaki ja YK:n vammaissopimus edellyttävät, että vammaisella henkilöllä on yhdenvertaiset mahdollisuudet osallistua yhteiskuntaan sen täysivaltaisena jäsenenä. Käytännössä yhdenvertaisuus, liikkumisvapaus ja osallistuminen yhteiskuntaan eivät kuitenkaan toteudu riittävällä tavalla. Näiden oikeuksien turvaamiseksi tarvitsemme ajoneuvon hankintaa sekä käyttöä tukevan järjestelmän, joka ottaa huomioon vammaisen henkilön yksilölliset liikkumistarpeet ja –edellytykset.

Positiivisen erityiskohtelun käsite on ymmärretty siten, että jokin tietty ryhmä on oikeutettu erilaiseen kohteluun suhteessa muuhun väestöön, kunhan tarkoitus on ollut asettaa kyseinen ryhmä yhdenvertaiseen asemaan muun väestön kanssa. Tämä on ilmaistu Suomen perustuslain 6 §:n lain esitöissä, YK:n vammaissopimuksen yhdenvertaisuusartiklan 5 kohdassa 4 sekä yhdenvertaisuuslain 9 §:ssä, jonka mukaan

sellainen oikeasuhtainen erilainen kohtelu, jonka tarkoituksena on tosiasiallisen yhdenvertaisuuden edistäminen, ei ole syrjintää. Vammaisille henkilöille kohdennetussa tuessa on kyse positiivisesta erityiskohtelusta, jolla tavoitellaan tosiasiallista yhdenvertaisuutta.

3.2 Liikkuminen, esteettömyys ja saavutettavuus

Joukkoliikenne Suomessa ei ole täysin esteetöntä. Esteetöntä joukkoliikennettä on lisäksi toteutettu ainoastaan suurimmissa kaupungeissa. Suureen osaan joukkoliikennevälineistä ei pääse sisälle itsenäisesti, jos käyttää liikkumiseen apuvälinettä. Joillekin henkilöille lyhytkin matka lähimmälle joukkoliikennevälineeseen pysäkillä ilman ulkopuolista apua voi tuottaa kohtuuttomia vaikeuksia tai se ei ole edes avustettunakaan mahdollista. Lisäksi joukkoliikennevälineiden käyttäjänä vammaisen henkilön on haasteellista kuljettaa mukanaan tarvitsemiaan apuvälineitä. Oma auto sen sijaan mahdollistaa välttämättömien apuvälineiden kuljettamisen.

Vammaispalvelulain ja -asetuksen mukaan myönnettävät kuljetuspalvelumatkat eivät riitä turvaamaan aktiivista, yksilöllistä ja yhdenvertaista osallistumista yhteiskuntaan eivätkä ne takaa riittäviä valinnanmahdollisuuksia liikkumiseen ja osallistumiseen tai oman ajankäytön suunnitteluun. Kuljetuspalveluna on mahdollista saada pääsääntöisesti vain 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa, joka tarkoittaa käytännössä 9 matkaa kodin ulkopuolelle kuukaudessa.

YK:n vammaissopimus edellyttää, että vammaisten henkilöiden liikkumista tulee myös helpottaa tarjoamalla kohtuulliseen hintaan mm. liikkumiseen tarvittavia apuvälineitä, laitteita ja apuvälineteknologiaa. Vammainen henkilö tarvitsee luotettavan ja nimenomaan (vammasta tai sairaudesta johtuviin) tarpeisiinsa sopivan auton. Esimerkiksi pyörätuolia käyttävä autoileva liikuntavammainen tarvitsee räätälöidyn ajoneuvon. Tässä tapauksessa ajoneuvon tarvittavia ja siihen asennettavia apuvälineitä voivat olla esimerkiksi hissi, ramppi, pyörätuolin kiinnitysmekanismi, erikoisistuin ja vamman vuoksi tarvittavat ajo- / hallintalaitteet. Myös muiden, välttämättömien apuvälineiden tarve ja niiden kuljettaminen määrittävät osaltaan muun elämäntilanteen ohella, minkälaisen auton vammainen henkilö tarvitsee. Autot, jotka soveltuvat vaikeasti vammaisille, ovat usein perusautoa kalliimpia varustelu- ja tilantarpeesta johtuen.

4. KUSTANNUSSÄÄSTÖT JA VAIKUTUKSET MUIHIN PALVELUIHIN JA TUKITOIMIIN SEKÄ VEROTULOIHIN

Oman auton hankinnan tukeminen tulee pitkällä aikavälillä yhteiskunnalle huomattavasti edullisemmaksi kuin yhteiskunnan järjestämät kuljetukset. Kela järjestää sairausvakuutuslain nojalla kuljetuspalvelua terveydenhuollon matkoihin. Hyvinvointialueet järjestävät vammaispalvelulain mukaiset kuljetuspalvelut.

Auton hankinnan tukeminen turvaa vammaisen henkilön mahdollisuudet opiskella, tehdä työtä ja osallistua yhteiskunnan toimintoihin tasavertaisesti muiden kanssa. Työelämään pääsy ja työssäkäynti tuovat yhteiskunnalle säästöjä verotuloina. Aktiivisen elämisen mahdollistaminen parantaa henkilön omaehtoista selviytymistä sairaudesta tai vammasta huolimatta. Tästä seuraa, että sosiaali- ja terveydenhuollon palvelujen ja tukitoimien tarve vähenee.

5. TÄMÄNHETKISEN JÄRJESTELMÄN HAASTEITA

Autokannan muutos fossiililla polttoaineilla käyvistä autoista vähäpäästöisiin hybridi- ja täyssähköautoihin vaikuttaa myös vammaisten henkilöiden autonhankintaratkaisuihin. Vähäpäästöisten autojen korkean

hintatason ja nykyisen tukijärjestelmän puutteiden vuoksi vammaiset henkilöt joutuvat käytännössä valitsemaan edelleen fossiilisilla polttoaineilla käyviä autoja.

5.1 Autoverotukseen liittyviä näkökohtia

Autoverolain mukaan vammaisille henkilöille tai vammaisen lapsen perheelle voidaan palauttaa Suomessa ensirekisteröitävän auton hintaan sisältyvästä autoverosta osa, manuaalivaihteisesta autosta enintään 3 770,00 euroa ja automaattivaihteisesta autosta enintään 4 980,00 euroa. Koska palautuksen voi saada vain Suomeen ensi kertaa rekisteröitävästä autosta, auton tulee olla uusi tai se maahantuodaan ulkomailta käytettynä. Suomen autoveron palautusjärjestelmän kaltaista järjestelmää ei ole käytössä muualla.

Autoveron palautusjärjestelmä on kaavamainen. Palautuksen saamisen edellytykset eivät kohtelee eri vammairyhmiä yhdenvertaisesti eivätkä huomioi vammaisen henkilön yksilöllisiä liikkumisen tarpeita. Järjestelmä ei tue kaikkien liikkumisesteisten henkilöiden yhdenvertaista mahdollisuutta liikkumiseen, mikä on vastoin perustuslain yhdenvertaisuussäännöksiä.

Eri vammairyhmien yhdenvertaisessa kohtelussa on muitakin epäkohtia. Suuria liikkumisen apuvälineitä (esim. sähköpyörätuolia) käyttävät tarvitsevat isomman auton voidakseen ottaa apuvälineensä mukaan. Tämä edellyttää tavanomaista suuremman ja kalliimman auton hankkimista sekä siihen tehtäviä yleensä kalliita muutostöitä ja apuvälineitä, kuten hissiä. Lapsiperheillä, joissa lapsi on vammaisen, on myös usein tarve kalliimpaan tila-autoon. Isompaa autoa tarvitsevat henkilöt/perheet ovat jo lähtökohtaisesti huonommassa asemassa, koska vakioitu autoveronpalautus ei kata koko autoveron osuutta isosta autosta. Näin ollen vammaiselle henkilölle/perheelle jää enemmän maksettavaa tarvitsemastaan isosta autosta.

5.2 Autoveronpalautusjärjestelmän uudistamisen tarpeet

Autoveron palautuksen myöntämisperusteet ja tuen määrä ovat pysyneet käytännössä vuosikymmeniä ennallaan. Tuen määrään ei ole esitetty korotuksia muun muassa siitä syystä, että autoista perittävä autoveron määrä on laskenut eli veroa ei kanneta niin paljon kuin aiemmin ja myös autojen hinnat ovat laskeneet. Uusien autojen autoverotus on vuosien varrella keventynyt sekä yleisesti että vähäpäästöisempien autojen myötä. Kuitenkin vammaisten henkilöiden mahdollisuus hankkia auto on vaikeutunut, autojen yleisen hintatason kohoamisesta johtuen. **Nykyinen järjestelmä sisältää kannustinongelman.** Autoverotuksen kautta kohdentuva tukijärjestelmä ei kannusta vähäpäästöisen tai päästöttömän auton hankintaan. Veron osuus on nykyisten vähäpäästöisempien autojen osalta laskenut niin vähäiseksi, että autoveronpalautusta ei saa täysimääräisenä tai ei lainkaan. Täyssähköautosta ei voi saada lainkaan palautusta. Näin ollen autoveronpalautuksen merkitys on vähentynyt tai menettänyt kokonaan merkityksensä. Vaihtoautona käytettävän käytetyn auton arvo on alentunut ja välirahan osuus on kasvanut. Käytettyjen vähäpäästöisten ja täyssähköautojen markkinat ovat pienet ja niiden hinta pysyy pitkään korkeana.

Vammaisten henkilöiden auton hankintaan myönnettävä tuki tulisi määritellä uudelleen ja suhteuttaen autojen nykypäivän hankintahintoihin. Tuen tasoa tulisi korottaa erityisesti niissä tapauksissa, joissa vammaisen henkilö tarvitsee vammansa vuoksi tavanomaista isomman tai muuten kalliimman auton (paljon apuvälineitä, autoon tarvitaan esim. hissi/ramppi).

Autoveronpalautusjärjestelmän tilalle on luotava uusi järjestelmä vammaisten auton hankinnan tukemiseksi.

5.3. Vammaispalvelulain mukaiset tuet autoon

Hyvinvointialue voi myöntää vammaiselle henkilölle tukea auton tai muun liikkumisvälineen hankintaan vammaispalvelulain nojalla (vammaispalvelulaki 9 § 1 mom. ja vammaispalveluasetus 17 §). Auton hankinnan tuki on talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa tapahtuvaa toimintaa, jota ei koske vammaispalvelulain erityinen järjestämisvelvollisuus.

Vammaispalvelulain mukainen tuki auton hankintaan sekä tarvittavien auton muutostöiden ja välttämättömien lisälaitteiden tukeminen on epävarmaa määrärahasidonnaisuutensa vuoksi. Kokemusten mukaan hankintatuen myöntämistä ja autoon tarvittavien apuvälineiden ja muutostöiden korvaamista on vähennetty. Tukea on kohdennettu opiskeleviin ja työssäkäyviin vaikeavammaisiin henkilöihin. Kaikki kriteerit täyttävätkään hakijat eivät siis saa tukea ja tuen määrä vaihtelee merkittävästi eri alueilla. Tukien tarve on suurempi kuin myönnettyjen tukien määrä.

Järjestelmä on nojannut liiaksi yksittäisten kuntien rahatilanteeseen, toimintamalleihin ja soveltamisohjeisiin. Vammaiset ihmiset ovat olleet eriarvoisessa asemassa keskenään riippuen siitä, missä päin Suomea he asuvat. Vammaiset, ajoittain vaikeavammaisetkin ihmiset ovat jääneet jopa ilman auton ajamisen mahdollistavia apuvälineitä, koska kunnat eivät ole myöntäneet niihin avustuksia.

Vammaispalvelulain 3 §:n mukaan hyvinvointialueen on huolehdittava siitä, että vammaisille tarkoitetut palvelut ja tukitoimet järjestetään sisällöltään ja laajuudeltaan sellaisina kuin alueella esiintyvä tarve edellyttää. On osoittautunut, että kunnat eivät ole aiemmin varanneet riittävästi tai ei ollenkaan (=nollabudjetointi) määrärahoja auton hankintatukeen, apuvälineisiin ja muutostöihin kunnassa esiintyvän tarpeen vaatimassa laajuudessa.

Vammaislainsäädäntöä ollaan uudistamassa. Vammaispalvelulain määrärahasidonnaisia tukitoimia koskeviin säännöksiin ei ole esitetty olennaisia muutoksia.

6. EHDOTETTAVAT TOIMENPITEET

Seuraavaan **hallitusohjelmaan tulisi kirjata, että autoverolain 26 §:n mukainen autoveron palautus vammaisuuden perusteella korvataan säätämällä uudesta, suorasta auton hankintatuesta.**

Hallitusohjelmassa hallituksen tulisi sitoutua tekemään auton hankintatukijärjestelmästä selvitys, jonka pohjalta uusi järjestelmä kehitettäisiin.

Esitämme työryhmän perustamista, jossa olisi mukana myös vammaisjärjestöjen edustus (huomioiden YK:n vammaissopimuksen 4 artikla). Työryhmä tekisi selvityksen nykytilasta ja kehittämistarpeista sekä laatisi siltä pohjalta ehdotuksen uudeksi järjestelmäksi hallituksen esityksen muodossa.

Tarvitaan vakaa rahoituspohja, joten tukijärjestelmän taloudellisen vastuun kantamista ehdotetaan valtion vastuulle. Hallinnollisesti on selkeintä luoda auton tukemiseen järjestelmä, jossa tuki annettaisiin suorana yhden organisaation hallinnoimana tukena. Ehdotamme, että tämä organisaatio olisi TRAFICOM, jolle jo muutoinkin kuuluu vammaisten autoiluun ja autojen verotukseen liittyviä tehtäviä. Olennaista on, että tuen myöntäminen perustuu hakijan yksilölliseen arviointiin, jossa huomioidaan hänen toiminnallinen haittansa sekä liikkumisen ja auton käytön tarve. Järjestelmästä on luotava selkeä ja helppokäyttöinen sekä käyttäjien että toimijoiden (toimeenpanijoiden) kannalta.

6.1 Kohderyhmämäärittelyä ja tuen määräytyminen

Auton hankintatukijärjestelmän kohderyhmän määrittelyn lähtökohtana voisi olla voimassa olevan autoverolain 26 §:n kriteerit, huomioiden muun voimassa olevan lainsäädännön ja ihmisoikeussopimusten velvoitteet. Siksi vammaisten autoilun tukijärjestelmään ei tulisi sisältyä ikärajoituksia eikä tulo- tai varallisuusharkintaa.

Tuen tulisi määrältään mahdollistaa suurimmalle osalle vammaisia henkilöitä heidän yksilöllisten tarpeittensa mukaisen auton hankkimisen. Nykyiset autoverolain 26 §:n mukaiset tukien määrät ovat jääneet jälkeen johtuen autojen 40 vuoden aikana tapahtuneesta hintakehityksestä ja verotuksen muutoksista. Tuen tulisi olla ohjausvaikutukseltaan neutraali tai kannustaa hankkimaan vähäpäästöinen auto, jonka hiilijalanjälki on mahdollisimman pieni.

Uusi tuki voisi laskentapohjaltaan perustua arvonlisäveroon siten, että tuen määrä muuttuisi auton hankintahintaan sisältyvän arvonlisäveron mukaan.

Alla oleva esimerkinomainen taulukko kuvastaa yleisellä tasolla auton hinnanmuodostusta ja autoveronpalautuksen merkityksen pienenemistä. Arvonlisävero lasketaan auton verottomasta hinnasta ja se on riippumaton hiilidioksidipäästön määrästä. Arvonlisävero laskentaperusteena olisi siten neutraali suhteessa hiilidioksidipäästöihin.

Hiilidioksidipäästö (g/km)	0	50	103 *)	120	145	160	200
Autoveroprosentti 1)	0,00 %	3,90 %	7,10 %	9,50 %	15,30 %	20,00 %	29,70 %
Autoveroton vähittäishinta (hinnastohinta, sis. alv) (euroa) 2)	25000	25000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
ALV (euroa) 3)	4 839	4 839	4 839	4 839	4 839	4 839	4 839
Autovero (euroa) 4)	0	949	1 786	2 454	4 222	5 844	9 875
Hinta veroineen (euroa)	25 000	25 949	26 786	27 454	29 222	30 844	34 875
Verojen osuus hinnasta	19,36 %	22,31 %	24,73 %	26,56 %	31,01 %	34,64 %	42,19 %
Verotusarvo (euroa) 5)	23 375	24 324	25 161	25 829	27 597	29 219	33 250

*) Keskimääräinen WLTP-arvoina ilmoitettu päästö vuonna 2021 ensirekisteröidyillä henkilöautoilla

Lähde: Tieliikenteen Tietokeskus

Tuen määrä vastaisi auton hintaan sisältyvää arvonlisäveron määrää (vrt. yllä 25 000) kuitenkin siten, että tuelle olisi määritelty enimmäismäärä. Nykyiset 25 000 € maksavat sähköautot ovat hyvin harvoin sopivia vammaisille henkilöille. Auton tulee vastata vammasta johtuviin yksilöllisiin tarpeisiin esim. varustukseltaan ja tiloiltaan. Tästä syystä pidämme perusteltuna, että tuen enimmäismäärä määritellään vähintään 75 000 € vähittäishinnasta maksettavan arvonlisäveron mukaan. Enimmäiskorvaus olisi tuolloin 14 517 €. Nykyisen autoveronpalautusjärjestelmän tapaan uudessa tukimuodossa voisi olla edelleen kuoleentumisaika. Kuoleentumisaika voisi olla kuitenkin viisi vuotta tai kilometriperusteisesti esim. 150 000 km. Kuitenkin sairauden tai vamman taikka elinolosuhteiden olennaisen muutoksen vuoksi hankintatukea olisi mahdollista myöntää aikaisemminkin.

6.2. Muuta

Tuen saajan ei tarvitsisi kyetä itse ajamaan vaan myös joku muu voisi toimia kuljettajana. Tukea olisi mahdollista myöntää myös vaikeasti vammaisen henkilön huoltajalle tai omaiselle, mikäli auto on henkilön kuljettamisen vuoksi olennaisen tarpeellinen. Tämä vastaisi perusteiltaan nykyistä autoverolain 26 §:n 4

momentin mukaista harkinnanvaraista autoveron palautusta. Harkinnanvarainen palautus voidaan myöntää, jos sitä pidetään painavista syistä kohtuullisena.

Tukijärjestelmä voisi sisältää mahdollisuuden tuen harkinnanvaraiseen korotukseen. Harkinnanvaraisesti eli yksilöllistä olosuhteista ja vammaan edellyttämistä tarpeista johtuvien perusteiden tuen enimmäismäärä voitaisiin tällöin ylittää. Tuen määrä olisi mahdollista ylittää esimerkiksi silloin, kun henkilön tarpeet edellyttävät kalliin tila- tai pakettiauton hankkimista.

Arvonlisäveroon pohjautuva järjestelmä saattaisi mahdollistaa tuen laajentamisen myös leasing-, vuokraus- ym. tapoihin hankkia auto käyttöön pitkäaikaisesti.