

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 14/2007 vp

Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 6 päivänä marraskuuta 2007 lähettäessään hallituksen esityksen laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 147/2007 vp) valmistelevalle valtiovarainvaliokunnalle samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö

- yksikönpäällikkö Olli Lindroos, Ajoneuvohallintokeskus AKE
- liikennejohtaja Niilo Järviluoma, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- logistiikkapäällikkö Sakari Backlund, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- ympäristönsuojelupäällikkö Jouni Nissinen, Suomen luonnonsuojeluliitto
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- professori Harri Kallberg, Tielikenteen Tietokeskus.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Liikenneympäristöyhdistys
- Sähköajoneuvoyhdistys.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan autoverolakia muutettavaksi siten, että henkilöautojen autoveroprosentin suuruus porrastettaisiin lineaarisesti auton ominaishiilidioksidipäästöjen perusteella. Samalla henkilöautojen autoveron keskimääräistä tasoa alennettaisiin noin kuudenneksella. Henkilöautojen autoverotuksessa sovellettavista kiinteistä vähennyksistä luovuttaisiin.

Ehdotettavan veron suuruus olisi 10—40 prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta auton hiilidioksidipäästöstä riippuen. Niistä henkilöautoista, joista ei ole päästötietoa, veroa kannettaisiin auton kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen päästötiedon perusteella. Ehdotettavia veroprosentteja sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyinä verotettaviin tuontiautoihin.

Pakettiautojen ja moottoripyörien verotukseen ei ehdoteta muutoksia.

Esitys liittyy valtion vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta liittyy samalla kertaa annettuun hallituksen esitykseen laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta HE 146/2007 vp.

Molemmissa hallituksen esityksissä ajoneuvojen verotusta muutetaan hiilidioksidipäästöihin perustuviksi, ja valiokunta pitää vähäpäästöisempien autojen hankkimiseen ohjaavia muutoksia liikennepolitiikan ja ilmastopolitiikan näkökulmasta oikean suuntaisina. EU:n tasolla erityisesti liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat kasvaneet selvästi viime vuosina, kun muilla sektoreilla on paremmin pystytty hillitsemään päästökehitystä. Vaikka liikenteen päästökehitys Suomessa on ollut maltillisempaa kuin keskimäärin EU:ssa, myös Suomessa liikenteen päästöt ovat lisääntyneet. Henkilöautot ovat liikenteen kannalta keskeinen ryhmä, ja siksi onkin perusteltua, että päästökehitykseen puututaan juuri henkilöautojen osalta.

Veromalli

Tulevaisuudessa autovero perustuu auton yleisen vähittäismyyntiarvon ohella auton ominaishiilidioksidipäästöjen määrään, ja veroprosentin suuruus muuttuu lineaarisesti päästömäärän mukaan. Veromalliin ehdotetaan sisällytettäväksi vähimmäis- ja enimmäistasot, ja näin veron suuruus on 10—40 prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Esitykseen sisältyy myös henkilöautojen keskimääräisen autoveron tason aleneminen noin kuudenneksellä.

Valiokunta pitää nyt valittua mallia hyvänä, koska veron suuruus muuttuu lineaarisesti päästömäärän mukaan, ja näin valittu malli on halut-

taessa helposti muunnettavissa sen ohjaavuutta kiristäväksi tai höllentäväksi.

Taitepiste. Valiokunta katsoo, että nyt valittua verotuksen taitepistettä tulee tarkasti arvioida uudistuksesta saatavien kokemusten perusteella. Hallituksen esityksen mukaan nykyiseen verrattuna verotaso lähtee nousuun yli 220 hiilidioksidigrammaa kilometrillä päästävien autojen kohdalla, mikä on selvästi nykyistä uusien henkilöautojen keskimääräistä päästötasoa korkeampi. Valiokunta toteaa, että uudistuksella pyritään toisaalta laskemaan autoveroa, joka uudistuksen jälkeenkin on Euroopan korkeimpia. Toisaalta asiantuntijakuulemisessa on pidetty nyt valittua taitekohtaa korkeana, koska sen ympäristöohjaavaa vaikutusta on pidetty heikkona.

Asiantuntijakuulemisessa on autoveroa parempina ympäristöohjaavina toimenpiteinä esitetty korkeaa polttoaineveroa, liikenteen maksujen tuntuvaa korottamista ja biopolttoaineiden käytön lisäämistä. Valiokunnan aikaisempien kantojen mukaisesti biopolttoaineiden käyttöä ollaankin lisäämässä. Valiokunta pitää nyt esitettyä uudistusta oikean suuntaisena ja katsoo, että valittu malli on hyvä, koska sen avulla verotusta voidaan haluttaessa kiristää ympäristöohjaavampaan suuntaan.

Autokannan oletettu uusiutuminen

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että esitys merkitsee käytännössä, että autoveron määrä alenee reilulla 80 prosentilla markkinoilla olevista henkilöautomalleista. Autokannan uusiutuminen lisää liikenneturvallisuutta. Tämän lisäksi uudistus saattaa kasvattaa autokan-

taa, millä puolestaan lienee esityksen päätavoitteiden kanssa jopa ristiriitaisiakin vaikutuksia.

Liikenneturvallisuusnäkökohdat. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että nyt ehdotetun verouudistuksen myötä autokanta tulee entistä ympäristöystävällisemmäksi ja turvallisemmaksi. Valiokunta onkin eri yhteyksissä kiinnittänyt huomiota autokannan uudistamiseen¹ ja katsonut, että autokannan uudistuminen vaikuttaa myönteisesti myös liikenneturvallisuuteen. Uusia automalleja kehitettäessä kiinnitetäänkin nykyään entistä enemmän huomiota liikenneturvallisiin rakenteisiin ja ratkaisuihin.

Liikenteen kehitys

Aleneva autoverotus saattaa johtaa autokannan kasvuun ja sitä myötä lisääntyviin liikenneongelmiin ja ympäristöhaittoihin. Valiokunta katsoo, että tulee pyrkiä eri toimenpitein ehkäisemään näitä sivuvaikutuksia.

Joukkoliikenteen kehitys. Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että autoveron lasku vaikuttaa kielteisesti joukkoliikenteen käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö tulee ilmoituksensa mukaan erikseen tarkastelemaan niitä keinoja, joilla joukkoliikenteen kilpailukyky voidaan varmistaa autoverotuksen uudistamisen yhteydessä. Tällainen keino on ministeriön mukaan mm. suurten kaupunkien joukkoliikenteen tukeminen.

Valiokunta pitää välttämättömänä joukkoliikenteen kehittämistä varsinkin suurissa kaupungeissa mutta myös koko maassa laajemminkin. Valiokunta pitääkin hallitusohjelman linjauksia joukkoliikenteen tukemisesta hyvinä mutta riittämättöminä, jotta henkilöautoilla liikkuvat siirtyisivät käyttämään joukkoliikennettä. Valiokunta toteaa edelleen, että varsinkin seudullisen

joukkoliikenteen kehittämisen tulee olla osa laajempaa yhdyskuntasuunnittelua.

Käyttöperusteiset liikenteen hinnoittelumallit. Hallitusohjelman mukaan hallituksella on tarkoituksena selvittää käyttöperusteisten liikenteen hinnoittelumallien käyttöönottoa ja älykäiden tiemaksujärjestelmien kokeilua. Valiokunta pitää nyt ehdotettua verotusuudistusta hyvänä askeleena kohti käyttöperusteisten liikenteen hinnoittelumallien käyttöönottoa.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös muiden käyttöperusteisten hinnoittelujärjestelmien edelleen selvittämiseen ja katsoo, että tämä tulee tehdä liikennepoliittisen selonteon yhteydessä. Selvitystyön lähtökohtana tulee olla se, että hinnoittelujärjestelmien vaikutuksia arvioidaan yhdessä joukkoliikenteen edelleen kehittämisen kanssa. Valiokunta toteaa, että joukkoliikenteen kehittämisessä panostetaan myös raideliikenteen lisäämiseen ja että mahdollisten kokeilujen selvitystyön tulee pohjautua tähän kehitykseen ja tukea joukkoliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä.

Seuranta. Valiokunta katsoo, että autoverouudistuksen vaikutusta liikenteen kehitykseen tulee seurata ja että tulee selvittää mahdollisia muitakin toimenpiteitä, jotka tukevat nyt esitetyn uudistuksen tavoitteita.

Muita huomioita

Hybridiautot. Valiokunta pitää hyvänä, että uudistuksessa hybridautojen verotuksesta tulee muita autoja edullisempaa, koska niidenkin verotus perustuu suoraan hiilidioksidipäästöihin. Hybridautojen hiilidioksidipäästöt ovatkin tavallisia autoja pienempiä.

Dieselautot. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty toisaalta dieselautojen matalampiin hiilidioksidipäästöihin ja toisaalta niiden lähipäästöihin eli typenoksideihin ja hiukkaspäästöihin. Tällä hetkellä dieselautojen lähipääs-

¹ LiVL 14/2006 vp — E 46/2006 vp, LiVL 7/2006 vp — VNS 5/2005 vp, LiVL 15/2005 vp — U 29/2005 vp

töt ovat suuremmat kuin vastaavankokoisilla, samanikäisillä bensiiniautoilla. Uusien Euro 5- ja Euro 6 -normien voimaantullessa² bensiini- ja dieselautojen erot lähipäästöjen osalta ovat selvästi kaventumassa. Hiukkassuodattimia edellyttävän Euro 5 -normin hiukkassuodattimet tosin lisäävät polttoaineen kulutusta; tutkimusten mukaan raskaissa ajoneuvoissa käytetyn suodatintyypin, CR-DPF, on todettu lisäävän 2—4 % kulutusta. Henkilöautojen osalta TNO-tutkimuskeskuksen komissiolle tekemän selvityksen mukaan todennäköisimmin yleiseksi suodatinratkaisuksi tulevan DPF-suodattimen on arvioitu lisäävän kulutusta vain 1—2 %. Dieselmootoreiden muita suurempia hiukkaspäästöjä pitääkin pyrkiä vähentämään mm. edistämällä hiukkassuodattimiin siirtymistä jo ennen kuin ne ovat pakollisia.

² Euro 5 vuoden 2009 aikana ja Euro 6 vuoden 2014 aikana

Sähköautot. Sähköautoille on erillishakemuksesta myönnetty vapautus autoverosta. Tämän kohtelun perusteena on ollut uuden teknologian kehittäminen, ja sähköautoja onkin valmistettu Suomessa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että ehdotetussa järjestelmässä sähköautoja koskeva autovero alenee 26 prosentista 10 prosenttiin ja että mahdollisuus myöntää erillishakemuksesta vapautus autoverosta säilyy.

Lainsäädännön kehittäminen jatkossa

Valiokunta pitää nyt ehdotettua lainsäädäntöä hyvänä ja katsoo, että autoverotusta tulee kehittää edelleen. On syytä selvittää mahdollisuudet ulottaa nyt ehdotetun mallin mukainen verotus koskemaan myös raskasta kalustoa ja moottoripyöriä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /kok
Mats Nylund /r
Reijo Paajanen /kok
Markku Pakkanen /kesk

Lyly Rajala /kok
Pertti Salovaara /kesk
Janne Seurujärvi /kesk
Johanna Sumuvuori /vihr (osittain)
Anne-Mari Virolainen /kok
vjäs. Esa Lahtela /sd
Sari Palm /kd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.