

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 11/2011 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 13 päivänä lokakuuta 2011 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 57/2011 vp).

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- ylitarkastaja Hanne-Riikka Nalli, valtiovarainministeriö
- tullilylitarkastaja Tapio Rouhiainen, Tullihallitus

- toimitusjohtaja Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- viestintäpäällikkö Jukka Tolvanen, Autoliitto ry
- asiantuntija Harri Kallberg, Autotuoajat ry
- osastonjohtaja Janne Huhtamäki, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- ilmastovastaava Venla Virkamäki, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto.

Kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Liikenneympäristöyhdistys ry
- Suomen Taksiliitto
- valtiovarainministeriö
- Veronmaksajain Keskusliitto
- ympäristöministeriö.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Verotaulukon rakennetta muutettaisiin veron ohjausvaikutuksen parantamiseksi. Autoveron tasoon tehtäisiin keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen alenemisen tuottovaikutuksen korjaamiseksi ja ohjausvaikutuksen tehostamiseksi tarvittavat muutokset. Alin veron osuus laskettaisiin 12,2 prosentista viiteen prosenttiin, jota sovellettaisiin, kun ajoneuvon hiilidioksidipäästö olisi 0 grammaa kilometrillä. Ylin veron osuus nostettaisiin 48,8 prosentista 50 prosent-

tiin, jota sovellettaisiin, kun päästö olisi 360 grammaa tai enemmän. Veron osuus laskisi autoilla, joiden päästö on alle 110 grammaa kilometrillä, ja nousisi autoilla, joiden päästö on yli 110 grammaa kilometrillä. Keskipäästöisellä uudella henkilöautolla vero nousisi noin kaksi prosenttiyksikköä. Enimmillään vero nousisi noin seitsemän prosenttiyksikköä.

Lakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan sähköautojen veron osuus olisi alin lain liitteen taulukossa säädetty veron osuus.

Rekisteröityjen asiamiesten lupaa koskevaa säännöstä muutettaisiin siten, että asiamiehen lupa voitaisiin peruuttaa tilapäisesti 30 päivän ajaksi asiamiestä kuulematta, jos asiamies on laiminlyönyt verojen maksamisen tai veroilmoitusten tekemisen.

Esitykseen sisältyy lisäksi eräitä muita lähinnä teknisluontoisia muutoksia.

Esitys liittyy valtion vuoden 2012 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muutettuna.

Esityksen taustaa

Esitys kuuluu eduskunnan käsiteltävänä olevaan kokonaisuuteen, jolla liikenteen verotusta kehitetään hallitusohjelmassa sovituin tavoin. Vireillä ovat parhaillaan autoverolain ohella myös vuotuisen ajoneuvoveron ja liikenteen polttonesteiden valmisteverojen muutosesitykset. Niillä kaikilla pyritään fiskaalisten vaikutusten lisäksi tehostamaan ympäristöohjausta liikenteessä. Tämä on välttämätöntä, jotta päästökaupan ulkopuolisia aloja koskeva vaativa kansallinen päästövähennystavoite voidaan saavuttaa.

Liikenne on keskeinen päästökaupan ulkopuolinen ohjauskohde, koska sen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin viidennes. Tie liikenteen osuus tästä on taas noin 80 prosenttia. Autoiluun kohdistuvilla ohjaustoimilla on siten kaikkiaan suuri merkitys.

Valiokunta pitää esityksen lähtökohtia näistä syistä perusteltuina.

Autoverolaki on puolestaan keskeinen vero-ohjauksessa, koska se kohdistuu auton hankintaan. Se heijastuu sitä kautta myös auton käyttöön liittyvään vero-ohjaukseen. Valiokunta pitää myös sen vuoksi tärkeänä tarkastella nykyisen verotaulukon vaikuttavuutta.

Vero-ohjauksen merkitystä korostaa lisäksi se, että autovero vaikuttaa suoraan ajoneuvon

hintaan ja että hinta on kuluttajille tärkein ajoneuvon valintaan vaikuttava peruste. Ilman taloudellista ohjausta pelkillä ympäristönäkökohdilla on sen sijaan selvitysten mukaan vain vähän merkitystä kuluttajille¹. Valistus tai muut vastaavat toimet eivät siis riittäisi yksinään ohjauksen keinoiksi.

Vaikka autovero on kansallinen veromuoto, sen päästöperusteita on syytä tarkastella valiokunnan mielestä myös EU:n henkilö- ja pakettiautoja koskevien kunnianhimoisten päästötavoitteiden valossa. EU on asettanut nimittäin tavoitteeksi, että uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt pudotetaan vuoteen 2015 mennessä keskimäärin tasolle 130 g/km ja tasolle 95 g/km vuoteen 2020 mennessä². Vastaavat tavoitteet uusille kevyille hyötyajoneuvoille ovat 175 g/km vuoteen 2016 mennessä ja 135 g/km pitkällä aikavälillä³. Suuntaus on siis joka tapauksessa kohti alenevia päästötasoja lähivuosina.

¹ Trafi: Ympäristöystävällinen autoilu, Tutkimuksia ja selvityksiä 5/2009 ja Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta, Trafin julkaisuja 17/2011.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009 päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus päästönormien asettamisesta uusille kevyille hyötyajoneuvoille (KOM(2009)593).

Kotimainen kehitys

Esitys perustuu tietoihin, joiden mukaan uusien autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat alentuneet Suomessa vuoden 2008 päästöperusteisen autoveron käyttöönnoton jälkeen yli 17 prosenttia⁴. Keskimääräinen päästötaso uusilla henkilöautoilla on nyt 145 g/km, kun se oli aiemmin lähes 180 g/km, mitä pidettiin uudistuksen tekoaikaa myös nykyisen lineaarisen verotaulukon taitepisteenä.

Uusien henkilöautojen keskimääräinen veroprosentti on laskenut vastaavasti neljä prosenttiyksikköä 26,5 prosentista 22,5 prosenttiin. Tämä on laskenut osaltaan myös autoveron tuottoa.

Päästöjen ja verotuottojen yhteyttä arvioidaan yleisesti siten, että yhden gramman alenema keskimääräisissä hiilidioksidipäästöissä alentaa verotuottoja 5—6 milj. euroa. Olettamana pidetään silloin noin miljardin euron vuotuisista autoveron tuottoa.

Esityksessä on pidetty realistisena kehitystä, jossa keskimääräinen päästö alenee viisi grammaa vuodessa. Autoveron tuotto alenisi silloin vuosittain noin 25—30 milj. euroa ilman verotason tehtäviä muutoksia. Esitys on siis tärkeä myös tulevien verotuottojen turvaamiseksi.

Valiokunta tukee näillä perusteilla ehdotuksia muuttaa verotaulukon rakennetta nykyistä ohjaavammaksi ja tarkistaa verotasoa tuottovaikutuksen korjaamiseksi.

Verotaulukon rakennemuutos

Nykyistä lineaarista verotaulukkoa on siis tarkoitus laajentaa ala- ja yläpäästä. Lisäksi sen muotoa muutettaisiin niin, että vero-ohjaus kohdistuu kysytyimpien ajoneuvojen edustamiin päästöluokkiin. Taulukon uusi taitepiste olisi 110 g/km, jolloin verotaulukko säilyttäisi ohjausvaikutuksensa myös nopean teknisen kehityksen oloissa useita vuosia.

Nämä valinnat ovat valiokunnan mielestä perusteltuja.

Vaikka uusi taulukko muuttuisi lineaarisesta logistiseksi, se perustuisi edelleen periaatteen, jossa jokainen päästögramma vaikuttaa veron määrään. Valiokunta pitää tätä mallin ohjausvaikutuksen ja ymmärrettävyyden kannalta keskeisenä tekijänä. Koska veroprosentti ilmoitetaan prosentin kymmenyksen tarkkuudella, veron määrä voi pyöristyksen vuoksi olla paikoin sama peräkkäisillä grammamäärillä. Tämä ei kuitenkaan heikennä valiokunnan käsityksen mukaan mallin yleistä ymmärrettävyyttä. Samoin asiakasviestinnän kannalta on epäolennaista se, että hiilidioksidigramman arvo vaihtelee hieman eri päästöluokissa vero-ohjauksen tehokkuuden takaamiseksi.

Esityksen tavoitteita ei saavutettaisi myöskään muuttamalla pelkästään nykyisen lineaarisen taulukon kulmakerrointa. Suurimmat korotukset kohdistuisivat silloin suuripäästöisiin ajoneuvoihin, joita tuodaan Suomeen vain vähän. Ohjaus kohdistuisi silloin yksittäisiin ajoneuvoihin, joiden merkitys kokonaispäästöjen tai verotuottojen kannalta on vähäinen. Veromalli ei myöskään kannustaisi tehokkaasti hankkimaan mahdollisimman vähäpäästöisiä autoja, koska erot veron osuuksissa olisivat melko pienet. Nyt ehdotetussa logistisessa taulukossa nämä puutteet on voitu välttää.

Esityksessä on säilytetty myös järjestelmän neutraalisuus ajoneuvo- tai polttoainetekniikoiden suhteen. Veromalli ei siis rajaa eikä arvota eri tekniikoita, mikä lisää järjestelmän avoimuutta, joustavuutta ja ymmärrettävyyttä.

Tämän kanssa ei ole ristiriidassa se, että yksinomaan sähköllä käyvät ajoneuvot sijoitetaan lakiin otettavalla nimenomaisella säännöksellä alimpaan päästöluokkaan. Se on sinänsä perusteltua, koska sähköautoista ei aiheudu ajon aikana lainkaan hiilidioksidipäästöjä. Poikkeussäännös johtuu siitä, ettei sähköautoille tarvitse ilmoittaa ominaispäästöjä EU:n tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön mukaan. Verotus perustuisi siten auton massaun, mikä johtaisi selvään yliverotukseen akkujen suuren painon vuoksi.

⁴ Vastaavaa muutosta ei ole tapahtunut käytettynä tuoduilla henkilöautoilla eikä uusilla pakettiautoilla. Niiden keskimääräiset päästötasot ovat edelleen korkeita eli hieman alle 200 g/km käytetyillä henkilöautoilla ja 210 g/km uusilla pakettiautoilla.

Ehdotettu ratkaisu on valiokunnan mielestä perusteltu. Se vastaa myös nykyistä verotuskäytäntöä.

Tasokorotus

Ehdotetulla tasokorotuksella halutaan korjata keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen alenemisesta johtuva verotuottojen lasku. Korotukset tehostaisivat myös uuden verotaulukon ohjausvaikutusta edellä todetuin tavoin. Muutosten arvioidaan lisäävän vuotuisia verotuottoja noin 90 milj. euroa olettaen, että kysyntä vastaa tähänastista kehitystä.

Tasokorotus nostaisi keskipäästöisen (145 g/km) uuden henkilöauton veroa noin kaksi prosenttiyksikköä nykyisestä eli 22,6 prosentista 24,8 prosenttiin. Korotuksen vaikutus esimerkiksi 30 000 euron hintaiseen autoon olisi noin 650 euroa. Suurimmat korotukset painottuisivat yli 200 g/km hiilidioksidia päästäviin autoihin, joiden verotaso nousisi kuusi seitsemän prosenttiyksikköä. Käytettynä maahan tuotavien autojen keskimääräinen veroprosentti nousisi vastavasti noin viisi prosenttiyksikköä.

Muutokset koskevat myös pakettiautoja, joihin sovelletaan samaa päästöperusteista verotusta ja verotaulukkoa kuin henkilöautoihin. Tavarakkuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen veroprosenttiin voidaan kuitenkin tehdä ajoneuvon kokonaismassan perusteella määräytyvä vähennys. Sen tarkoituksena on ohjata pakettiautojen kysyntää kuljetustarpeen kannalta taroituksenmukaiseen kalustoon. Tätä vähennystä esitetään korotettavaksi keskimäärin kolme prosenttiyksikköä. Pakettiautojen veroprosentti nousisi kuitenkin keskimäärin kolme prosenttiyksikköä.

Valiokunta pitää ehdotettuja korotuksia kohdullisina ja verotuottojen kannalta perusteltuina. Arvioinnissa on tärkeää muistaa myös se, että auton ostaja voi itse vaikuttaa valinnoillaan verotasoon. Tämä koskee myös pakettiautoja, koska verotus suosii kaikissa kokoluokissa vähän polttoainetta kuluttavia malleja. Autoveron tulonjakovaikutuksia on muutoin vaikea kuvata, koska veroasteikko on laaja ja autojen

hintavaihtelu suuri. Kysymys on myös kerta-verosta, joten johtopäätökset olisivat myös tähän nähden rajallisia.

Taksialennus

Taksiliitto on arvioinut, että verotason muutokset nostavat tyypillisten taksiajossa käytettävien autojen veroja 100—5 000 euroa. Suurin nousu kohdistuu erikoiskuljetuksissa käytettäviin tilataksisiin. Taksiliitto on esittänyt sen vuoksi, että autoverolain 28 §:ssä tarkoitettua yleistä, 9 600 euron suuruista taksialennusta korotetaan 1 000 eurolla ja erikoisvarusteltuja tilataksia koskevaa korotettua 12 000 euron alennusta 4 000 eurolla.

Valiokunta pitää perusteltuna tarkistaa erikoisvarusteltuja tilataksia koskevaa alennusta. Valiokunta ehdottaa, että sitä korotetaan 3 000 eurolla 15 000 euroon. Tämä tukee asianmukaisen ja turvallisen kaluston hankintaa ja käyttöä erityisesti kuntien erityiskuljetuksissa ja yleisemmin haja-asutusalueilla.

Valiokunta ei sen sijaan pidä tarpeellisena korottaa yleistä taksialennusta ympäristöohjauksen ylläpitämiseksi myös taksiliikenteessä. Nykyinen autovalikoima antaa mahdollisuuden valita myös vähäpäästöisiä malleja ammattikäyttöön. Taksialennusta ei myöskään pienennetty vuonna 2008, kun autoveron tasoa alennettiin yleisesti päästöperusteiseen verotukseen siirryttäessä.

Muut ehdotukset

Valiokunnalla ei ole huomautettavaa esitykseen siltä osin kuin siinä on kysymys teknisluontoisista tai rekisteröityjä asiamiehiä koskevista vähäisistä muutoksista.

Valiokunta puoltaa myös ehdotettua voimaantuloa huhtikuun alusta 2012.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotus).

Valiokunnan muutosehdotus

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 28 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 35 a §:n 4 momentti, 39 §:n 2 momentti ja liite, sellaisina kuin ne ovat, 28 §:n 1 momentti laissa 193/2011, 35 §:n 2 momentti, 39 §:n 2 momentti ja liite laissa 5/2009 ja 35 a §:n 4 momentti laissa 688/2008, sekä lisätään 6 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 5/2009, uusi 4 momentti seuraavasti:

6 §
(Kuten HE)

28 § (*Uusi*)

Autoveroa alennetaan enintään 9 600 eurolla autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Alennus on enintään 15 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvaväillä ja siinä on kuljettajan istui-

men lisäksi vähintään seitsemän istuinpaikkaa. Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

— — — — —
35, 35 a ja 39 §
(Kuten HE)

Voimaantulosäännös
(Kuten HE)

Helsingissä 15 päivänä marraskuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Kimmo Sasi /kok	Kari Rajamäki /sd
vpj.	Pentti Kettunen /ps	Markku Rossi /kesk
jäs.	Leena Harkimo /kok (osittain)	Matti Saarinen /sd
	Pertti Hemmilä /kok	Sari Sarkomaa /kok
	Timo Kalli /kesk	Osmo Soininvaara /vihr (osittain)
	Sampsa Kataja /kok	Astrid Thors /r
	Esko Kiviranta /kesk	Kauko Tuupainen /ps
	Mika Lintilä /kesk	vjäs. Pietari Jääskeläinen /ps
	Heli Paasio /sd	Johanna Karimäki /vihr (osittain).

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

VASTALAUSE

Perustelut

Kataisen hallituksen hallitusohjelman mukaan uudistetaan autoilun verotuksen painopistettä hankinnan verotuksesta käytön verotukseen ajoneuvoveroa korottamalla. Eduskunnalle annetut hallituksen esitykset ovat kuitenkin korottamassa sekä hankinnan että käytön verotusta.

Keskustajohtoisten hallitusten aikaan autoveroa on uudistettu ja samalla verotasoa on vähitellen alennettu. Tämä linja on ollut perusteltu.

Autoverolla on useita selkeitä haittavaikutuksia. Se hidastaa autokannan uusiutumista. Kun uusien autojen hinnat nousevat, ihmisillä ei ole mahdollisuutta hankkia uutta vähäpäästöisempää ja turvallisempaa autoa.

Suunnanmuutos veropolitiikassa aiheuttaa epävarmuutta autonostajissa. Kun hallitusohjelma on ristiriidassa veronkorotusten kanssa, autoveronkorotus herättää kysymyksiä siitä, mitä autoverolle tapahtuu jatkossa. Yleinen odotus on ollut, että verotaso olisi aleneva.

Suomessa tulisi pyrkiä verotukseen, joka mahdollistaisi nykyistä paremmin parhaan ympäristö- ja turvallisuustekniikan hyödyntämisen. On muistettava, että Suomessa on tällä hetkellä läntisen Euroopan vanhin autokanta.

Mielestämme autoveroa tulisi tässä vaiheessa korkeintaan muuttaa siten, että veroa korottavan ja laskevan rajan leikkauspisteen (110 g/km) pitäisi olla 150 g/km. Tällaista mallia on esittänyt mm. Autoliitto ry.

Autoliiton mukaan sillä saataisiin aikaan tehokkaampi ohjausvaikutus, sillä 150 g/km päästörajan alittavissa autoissa löytyy riittävästi kilpailua ja tarjontaa. Tämä raja on riittävä myös tieliikenteen CO₂-tavoitteiden saavuttamisessa.

Selvää on, että nyt esitetyn erittäin tiukan veroa laskevan rajan alla ei ole riittävästi vaihtoehtoja esimerkiksi lapsiperheiden tarpeisiin. Veronkiristys kohdistuisi erityisesti paketti-

autoihin, joissa alle 110 g/km päästöt tuottavia vaihtoehtoja ei ole eikä niitä lähiaikoina ole tulossa.

Autoliitto ry ja Autotuojat ry ovat tuoneet esille myös huolensa siitä, että Kataisen hallituksen arvio autoveromuutoksen verotuloista on ylimitoitettu. Epävarma taloustilanne yhdessä uusien autojen hinnannousun kanssa ei tue automyyntin kehitystä valtioneuvoston arvioimalla tavalla.

Autoveron korotus yhdessä muiden veronkorotusten, kuten polttoaineveron ja ajoneuvoveron, kanssa tuo kohtuuttomia lisäkustannuksia autoilijoille. Korotukset kiristävät liikenteen verotusta enemmän kuin muita veroja, mitä ei voi näissä olosuhteissa pitää perusteltuna. Auto on etenkin syrjäseuduilla asuville välttämätön liikkumisen ja elämisen kannalta.

Toisena kohtana haluamme nostaa esille Kataisen hallituksen esityksestä taksiliikenteelle koituvat lisäkustannukset.

Taksiliikenteen tilanne ammattiliikenteenä on yksityisautoilusta poikkeava. Taksiliikenteessä joudutaan käyttämään isokorista henkilöautokalustoa. Lisärasitus on autoa kohden 100 eurosta aina 5 000 euroon. Hankalin tilanne syntyy vähintään 7-paikkaisten tilataksien osalta. Juuri näitä käytetään erityisesti koululais- ja vammaiskuljetuksiin.

Tämä lisärasite tulee korjata nostamalla nykyistä autoveron taksialennusta esteettömien koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä varustettujen seitsenpaikkaisten taksien osalta nykyisestä 12 000 eurosta 16 000 euroon.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset).

*Vastalauseen muutosehdotukset***Laki****autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 28 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 35 a §:n 4 momentti, 39 §:n 2 momentti ja liite,
sellaisina kuin ne ovat, 28 §:n 1 momentti laissa 193/2011, 35 §:n 2 momentti, 39 §:n 2 momentti ja liite laissa 5/2009 ja 35 a §:n 4 momentti laissa 688/2008, sekä
lisätään 6 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 5/2009, uusi 4 momentti seuraavasti:

6 §
(Kuten VaVM)

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 9 600 eurolla autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Alennus on enintään 16 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvaväillä ja siinä on kuljettajan istui-

men lisäksi vähintään seitsemän istuinpaikkaa. Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

— — — — —
35, 35 a ja 39 §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

*Liite***VEROTAULUKKO 1**

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
				223–231	526–534	20	6,5
enintään 51	enintään 354	0	5,0	232–240	535–543	21	6,6
52–60	355–363	1	5,1	241–249	544–552	22	6,7
61–69	364–372	2	5,2	250–258	553–561	23	6,8
70–78	373–381	3	5,2	259–267	562–570	24	6,8
79–87	382–390	4	5,3	268–276	571–579	25	6,9
88–96	391–399	5	5,4	277–285	580–588	26	7,0
97–105	400–408	6	5,4	286–294	589–597	27	7,1
106–114	409–417	7	5,5	295–303	598–606	28	7,2
115–123	418–426	8	5,6	304–312	607–615	29	7,3
124–132	427–435	9	5,6	313–321	616–624	30	7,4
133–141	436–444	10	5,7	322–330	625–633	31	7,5
142–150	445–453	11	5,8	331–339	634–642	32	7,6
151–159	454–462	12	5,9	340–348	643–651	33	7,7
160–168	463–471	13	5,9	349–357	652–660	34	7,8
169–177	472–480	14	6,0	358–366	661–669	35	7,9
178–186	481–489	15	6,1	367–375	670–678	36	8,0
187–195	490–498	16	6,2	376–384	679–687	37	8,1
196–204	499–507	17	6,3	385–393	688–696	38	8,2
205–213	508–516	18	6,3	394–402	697–705	39	8,3
214–222	517–525	19	6,4	403–411	706–714	40	8,4

Vastalause

VaVM 11/2011 vp — HE 57/2011 vp

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
412–420	715–723	41	8,5	619–627	1022–1030	64	11,2
421–429	724–732	42	8,6	628–636	1031–1039	65	11,3
430–438	733–741	43	8,7	637–645	1040–1048	66	11,4
439–447	742–750	44	8,8	646–654	1049–1057	67	11,5
448–456	751–759	45	8,9	655–663	1058–1066	68	11,7
457–465	760–768	46	9,0	664–672	1067–1075	69	11,8
466–474	769–777	47	9,1	673–681	1076–1084	70	12,0
475–483	778–786	48	9,2	682–690	1085–1093	71	12,1
484–492	787–795	49	9,3	691–699	1094–1102	72	12,2
493–501	796–804	50	9,4	700–708	1103–1111	73	12,4
502–510	805–813	51	9,6	709–717	1112–1120	74	12,5
511–519	814–822	52	9,7	718–726	1121–1129	75	12,6
520–528	823–831	53	9,8	727–735	1130–1138	76	12,8
529–537	832–840	54	9,9	736–744	1139–1147	77	12,9
538–546	841–849	55	10,0	745–753	1148–1156	78	13,1
547–555	850–858	56	10,2	754–762	1157–1165	79	13,2
556–564	859–867	57	10,3	763–772	1166–1174	80	13,4
565–573	868–876	58	10,4	773–781	1175–1183	81	13,5
574–582	877–885	59	10,5	782–790	1184–1192	82	13,7
583–591	886–994	60	10,6	791–799	1193–1202	83	13,8
592–600	995–1003	61	10,8	800–808	1203–1211	84	14,0
601–609	1004–1012	62	10,9	809–817	1212–1220	85	14,1
610–618	1013–1021	63	11,0	818–826	1221–1229	86	14,3

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
827–835	1230–1238	87	14,4	1034–1042	1437–1445	110	18,0
836–844	1239–1247	88	14,6	1043–1051	1446–1454	111	18,2
845–853	1248–1256	89	14,7	1052–1060	1455–1463	112	18,4
854–862	1257–1265	90	14,9	1061–1069	1464–1472	113	18,6
863–871	1266–1274	91	15,1	1070–1078	1473–1481	114	18,7
872–880	1275–1283	92	15,2	1079–1087	1482–1490	115	18,8
881–889	1284–1292	93	15,4	1088–1096	1491–1499	116	18,9
890–898	1293–1301	94	15,5	1097–1105	1500–1508	117	19,1
899–907	1302–1310	95	15,7	1106–1114	1509–1517	118	19,2
908–916	1311–1319	96	15,9	1115–1123	1518–1526	119	19,3
917–925	1320–1328	97	16,0	1124–1132	1527–1535	120	19,4
926–934	1329–1337	98	16,2	1133–1141	1536–1544	121	19,5
935–943	1338–1346	99	16,4	1142–1150	1545–1553	122	19,7
944–952	1347–1355	100	16,5	1151–1159	1554–1562	123	19,8
953–961	1356–1364	101	16,7	1160–1168	1563–1571	124	19,9
962–970	1365–1373	102	16,9	1169–1177	1572–1580	125	20,0
971–979	1374–1382	103	17,0	1178–1186	1581–1589	126	20,2
980–988	1383–1391	104	17,2	1187–1195	1590–1598	127	20,3
989–997	1392–1400	105	17,4	1196–1204	1599–1607	128	20,4
998–1006	1401–1409	106	17,5	1205–1213	1608–1616	129	20,5
1007–1015	1410–1418	107	17,6	1214–1222	1617–1625	130	20,6
1016–1024	1419–1427	108	17,7	1223–1231	1626–1634	131	20,8
1025–1033	1428–1436	109	17,9	1232–1240	1635–1643	132	20,9

Vastalause
VaVM 11/2011 vp — HE 57/2011 vp

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1241–1249	1644–1652	133	21,0	1449–1457	1852–1860	156	25,0
1250–1258	1653–1661	134	21,1	1458–1466	1861–1869	157	25,3
1259–1267	1662–1670	135	21,3	1467–1475	1870–1878	158	25,6
1268–1276	1671–1679	136	21,4	1476–1484	1879–1887	159	25,9
1277–1285	1680–1688	137	21,5	1485–1493	1888–1896	160	26,3
1286–1295	1689–1697	138	21,6	1494–1502	1897–1905	161	26,6
1296–1304	1698–1706	139	21,7	1503–1511	1906–1914	162	26,9
1305–1313	1707–1715	140	21,9	1512–1520	1915–1923	163	27,3
1314–1322	1716–1725	141	22,0	1521–1529	1924–1932	164	27,6
1323–1331	1726–1734	142	22,1	1530–1538	1933–1941	165	27,9
1332–1340	1735–1743	143	22,2	1539–1547	1942–1950	166	28,2
1341–1349	1744–1752	144	22,3	1548–1556	1951–1959	167	28,7
1350–1358	1753–1761	145	22,5	1557–1565	1960–1968	168	29,0
1359–1367	1762–1770	146	22,6	1566–1574	1969–1977	169	29,3
1368–1376	1771–1779	147	22,7	1575–1583	1978–1986	170	29,7
1377–1385	1780–1788	148	22,8	1584–1592	1987–1995	171	29,9
1386–1394	1789–1797	149	23,0	1593–1601	1996–2004	172	30,0
1395–1403	1798–1806	150	23,2	1602–1610	2005–2013	173	30,2
1404–1412	1807–1815	151	23,5	1611–1619	2014–2022	174	30,4
1413–1421	1816–1824	152	23,8	1620–1628	2023–2031	175	30,6
1422–1430	1825–1833	153	24,1	1629–1637	2032–2040	176	30,8
1431–1439	1834–1842	154	24,4	1638–1646	2041–2049	177	31,0
1440–1448	1843–1851	155	24,7	1647–1655	2050–2058	178	31,2

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1656–1664	2059–2067	179	31,4	1864–1872	2267–2275	202	35,5
1665–1673	2068–2076	180	31,6	1873–1881	2276–2284	203	35,7
1674–1682	2077–2085	181	31,7	1882–1890	2285–2293	204	35,8
1683–1691	2086–2094	182	31,9	1891–1899	2294–2302	205	36,0
1692–1700	2095–2103	183	32,1	1900–1908	2303–2311	206	36,2
1701–1709	2104–2112	184	32,3	1909–1917	2312–2320	207	36,3
1710–1718	2113–2121	185	32,5	1918–1926	2321–2329	208	36,5
1719–1727	2122–2130	186	32,7	1927–1935	2330–2338	209	36,6
1728–1736	2131–2139	187	32,8	1936–1944	2339–2347	210	36,8
1737–1745	2140–2148	188	33,0	1945–1953	2348–2356	211	37,0
1746–1754	2149–2157	189	33,2	1954–1962	2357–2365	212	37,1
1755–1763	2158–2166	190	33,4	1963–1971	2366–2374	213	37,3
1764–1772	2167–2175	191	33,6	1972–1980	2375–2383	214	37,5
1773–1781	2176–2184	192	33,7	1981–1989	2384–2392	215	37,6
1782–1790	2185–2193	193	33,9	1990–1998	2393–2401	216	37,8
1791–1799	2194–2202	194	34,1	1999–2007	2402–2410	217	37,9
1800–1808	2203–2211	195	34,3	2008–2016	2411–2419	218	38,1
1809–1818	2212–2220	196	34,4	2017–2025	2420–2428	219	38,2
1819–1827	2221–2229	197	34,6	2026–2034	2429–2437	220	38,4
1828–1836	2230–2238	198	34,8	2035–2043	2438–2446	221	38,5
1837–1845	2239–2247	199	35,0	2044–2052	2447–2455	222	38,7
1846–1854	2248–2257	200	35,1	2053–2061	2456–2464	223	38,8
1855–1863	2258–2266	201	35,3	2062–2070	2465–2473	224	39,0

Vastalause
VaVM 11/2011 vp — HE 57/2011 vp

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2071–2079	2474–2482	225	39,1	2278–2286	2681–2689	248	42,2
2080–2088	2483–2491	226	39,3	2287–2295	2690–2698	249	42,3
2089–2097	2492–2500	227	39,4	2296–2304	2699–2707	250	42,4
2098–2106	2501–2509	228	39,6	2305–2313	2708–2716	251	42,6
2107–2115	2510–2518	229	39,7	2314–2322	2717–2725	252	42,7
2116–2124	2519–2527	230	39,8	2323–2331	2726–2734	253	42,8
2125–2133	2528–2536	231	40,0	2332–2340	2735–2743	254	42,9
2134–2142	2537–2545	232	40,1	2341–2350	2744–2752	255	43,0
2143–2151	2546–2554	233	40,3	2351–2359	2753–2761	256	43,1
2152–2160	2555–2563	234	40,4	2360–2368	2762–2770	257	43,2
2161–2169	2564–2572	235	40,5	2369–2377	2771–2780	258	43,4
2170–2178	2573–2581	236	40,7	2378–2386	2781–2789	259	43,5
2179–2187	2582–2590	237	40,8	2387–2395	2790–2798	260	43,6
2188–2196	2591–2599	238	40,9	2396–2404	2799–2807	261	43,7
2197–2205	2600–2608	239	41,1	2405–2413	2808–2816	262	43,8
2206–2214	2609–2617	240	41,2	2414–2422	2817–2825	263	43,9
2215–2223	2618–2626	241	41,3	2423–2431	2826–2834	264	44,0
2224–2232	2627–2635	242	41,5	2432–2440	2835–2843	265	44,1
2233–2241	2636–2644	243	41,6	2441–2449	2844–2852	266	44,2
2242–2250	2645–2653	244	41,7	2450–2458	2853–2861	267	44,3
2251–2259	2654–2662	245	41,8	2459–2467	2862–2870	268	44,4
2260–2268	2663–2671	246	42,0	2468–2476	2871–2879	269	44,5
2269–2277	2672–2680	247	42,1	2477–2485	2880–2888	270	44,6

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2486–2494	2889–2897	271	44,7	2693–2701	3096–3104	294	46,6
2495–2503	2898–2906	272	44,8	2702–2710	3105–3113	295	46,7
2504–2512	2907–2915	273	44,9	2711–2719	3114–3122	296	46,8
2513–2521	2916–2924	274	45,0	2720–2728	3123–3131	297	46,9
2522–2530	2925–2933	275	45,1	2729–2737	3132–3140	298	46,9
2531–2539	2934–2942	276	45,2	2738–2746	3141–3149	299	47,0
2540–2548	2943–2951	277	45,2	2747–2755	3150–3158	300	47,1
2549–2557	2952–2960	278	45,3	2756–2764	3159–3167	301	47,1
2558–2566	2961–2969	279	45,4	2765–2773	3168–3176	302	47,2
2567–2575	2970–2978	280	45,5	2774–2782	3177–3185	303	47,3
2576–2584	2979–2987	281	45,6	2783–2791	3186–3194	304	47,3
2585–2593	2988–2996	282	45,7	2792–2800	3195–3203	305	47,4
2594–2602	2997–3005	283	45,8	2801–2809	3204–3212	306	47,5
2603–2611	3006–3014	284	45,8	2810–2818	3213–3221	307	47,5
2612–2620	3015–3023	285	45,9	2819–2827	3222–3230	308	47,6
2621–2629	3024–3032	286	46,0	2828–2836	3231–3239	309	47,6
2630–2638	3033–3041	287	46,1	2837–2845	3240–3248	310	47,7
2639–2647	3042–3050	288	46,2	2846–2854	3249–3257	311	47,8
2648–2656	3051–3059	289	46,3	2855–2863	3258–3266	312	47,8
2657–2665	3060–3068	290	46,3	2864–2873	3267–3275	313	47,9
2666–2674	3069–3077	291	46,4	2874–2882	3276–3284	314	47,9
2675–2683	3078–3086	292	46,5	2883–2891	3285–3293	315	48,0
2684–2692	3087–3095	293	46,6	2892–2900	3294–3302	316	48,1

Vastalause
VaVM 11/2011 vp — HE 57/2011 vp

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2901–2909	3303–3312	317	48,1	3108–3116	3511–3519	340	49,2
2910–2918	3313–3321	318	48,2	3117–3125	3520–3528	341	49,3
2919–2927	3322–3330	319	48,2	3126–3134	3529–3537	342	49,3
2928–2936	3331–3339	320	48,3	3135–3143	3538–3546	343	49,3
2937–2945	3340–3348	321	48,3	3144–3152	3547–3555	344	49,4
2946–2954	3349–3357	322	48,4	3153–3161	3556–3564	345	49,4
2955–2963	3358–3366	323	48,4	3162–3170	3565–3573	346	49,5
2964–2972	3367–3375	324	48,5	3171–3179	3574–3582	347	49,5
2973–2981	3376–3384	325	48,5	3180–3188	3583–3591	348	49,5
2982–2990	3385–3393	326	48,6	3189–3197	3592–3600	349	49,6
2991–2999	3394–3402	327	48,6	3198–3206	3601–3609	350	49,6
3000–3008	3403–3411	328	48,7	3207–3215	3610–3618	351	49,7
3009–3017	3412–3420	329	48,7	3216–3224	3619–3627	352	49,7
3018–3026	3421–3429	330	48,8	3225–3233	3628–3636	353	49,7
3027–3035	3430–3438	331	48,8	3234–3242	3637–3645	354	49,8
3036–3044	3439–3447	332	48,9	3243–3251	3646–3654	355	49,8
3045–3053	3448–3456	333	48,9	3252–3260	3655–3663	356	49,8
3054–3062	3457–3465	334	49,0	3261–3269	3664–3672	357	49,9
3063–3071	3466–3474	335	49,0	3270–3278	3673–3681	358	49,9
3072–3080	3475–3483	336	49,1	3279–3287	3682–3690	359	49,9
3081–3089	3484–3492	337	49,1	3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 tai enem- män	50,0
3090–3098	3493–3501	338	49,1				
3099–3107	3502–3510	339	49,2				

VEROTAULUKKO 2
(Kuten VaVM)

Helsingissä 15 päivänä marraskuuta 2011

Mika Lintilä /kesk
Esko Kiviranta /kesk
Timo Kalli /kesk
Markku Rossi /kesk

Pietari Jääskeläinen /ps
Pentti Kettunen /ps
Kauko Tuupainen /ps