

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 22/2014 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 19 päivänä syyskuuta 2014 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta (HE 124/2014 vp).

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- hallitussihteeri Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö

- autoverotusjohtaja Tapio Rouhiainen, Tulli
- osastonjohtaja Juha Kenraali, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- viestintäpäälikkö Jukka Tolvanen, Autoliitto ry
- pääekonomisti Mikael Kirkko-Jaakkola, Veronmaksajain Keskusliitto
- toimitusjohtaja Tero Kallio, Autotuojat ry.

Kirjallisen lausunnon ovat antaneet:

- liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöministeriö
- Statens ämbetsverk på Åland / Ahvenanmaan valtionvirasto
- Autoalan Keskusliitto ry.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveron perusveron tasoa korotettaisiin verotuottojen lisäämiseksi ja veron ohjausvaikutuksen parantamiseksi. Ajoneuvokannan keskipäästöisellä autolla, jonka hiilidioksidipäästö on 160—180 grammaa kilometriltä, vero nousisi noin 60 euroa vuodessa. Korotus painottuisi lievästi keski- ja suuripäästöisiin ajoneuvoihin. Lisäksi lakiin ehdotetaan tehtäväksi useita teknisluonteisia muutoksia.

Esitys liittyy valtion vuoden 2015 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2015 alusta. Korotettua veroa sovellettaisiin 12 kuukauden siirtymäajan vuoksi veroon, joka kohdistuisi 1 päivästä tammikuuta 2016 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Esityksen taustaa

Esitys on yksi niistä verotuloja lisäävistä toimituksista, joista on sovittu vuosia 2015—2018 koskevassa julkisen talouden suunnitelmassa. Sillä tavoitellaan noin 180 milj. euron lisäystä ajoneuvoveron vuotuisen tuottoon vuoden 2016 alusta. Ensi vuoden tuottoarvio on tätä pienempi, 80 milj. euroa, mikä johtuu ajoneuvoveron ennakkollisesta maksuunpanosta ja yksilöllisistä laskutusjaksoista. Uusien veroperusteiden mukainen vero määrättäisiin siten yhtenäisyyden vuoksi vasta 1.1.2016 alkavilta päiviltä. Muutoksen vaikutukset näkyisivät kuitenkin yksilöllisen laskutusjakson vuoksi liukuvasti eri verovelvollisilla jo ensi vuoden alusta.

Ehdotetut korotukset koskevat ajoneuvon *perusveroa*, ja ne kohdistuvat vuotuisena verona koko ajoneuvokantaan. Tämä korostaa veron ohjausvaikutusta ja pitää yksittäiset korotukset maltillisina. Keskimääräiset korotukset olisivat noin 60—61 euroa vuodessa. Lisäksi *päästöperusteista* korotusta painotettaisiin ohjausvaikutuksen tehostamiseksi niin, että se kasvaisi jyrkimmin sillä välillä, johon kuuluu eniten liikenteessä olevia ajoneuvoja. Yksittäiset korotukset vaihtelisivat siten vuositasolla 12—69 euron välillä. Korotus *kokonaismassaan* perustuvalla verolla olisi sen sijaan sama 60 euroa kaikissa painoluokissa.

Vuotuinen päästöperusteinen vero vaihtelisi korotusten jälkeen kaikkiaan 70 ja 618 euron välillä ja kokonaismassaan perustuva vero 186 ja 595 euron välillä. Kokonaismassaan perustuva vero olisi edelleen hieman päästöperusteista veroa kevyempi syrjimättömän verokohtelun varmistamiseksi. — Todettakoon myös, että sähköautoista peritään lain nimenomaisen säännöksen perusteella alinta päästöperusteista perusveroa (70 euroa/vuosi), vaikka sähköautot kuuluisivat muutoin kokonaismassan perusteella verotettaviin ajoneuvoihin. Esitys ei tuo tähän muutosta.

Veronkorotus

Valiokunta pitää esitystä kaikkiaan perusteltuna ja vaikutuksiltaan hallittavana. Ajoneuvoveron tuotto on fiskaalisesti merkittävä — viime vuonna 866 milj. euroa — minkä lisäksi vero takaa vuosittain kannettavana vakaan veropohjan. Se ei ole siis samalla lailla herkkä suhdanteille kuin autovero. Tämä näkyy myös veron tuotossa, joka on kasvanut tasaisesti vuosittain¹, kun taas autoveron tuotto on vaihdellut miljardin euron molemmin puolin. Ajoneuvoveron vakaus ja maltilliset korotukset ovat myös omiaan siirtämään verotuksen painopistettä hankinnan verotuksesta kulutuksen verotukseen, niin kuin tavoitteena on ollut jo kauan.

Esitys on valiokunnan mielestä hyvin linjassa myös yleisten ympäristötavoitteiden kanssa. Ajoneuvovero on osa ympäristöperusteista liikenteen verotusta yhdessä autoveron ja liikenne-polttoaineiden verojen kanssa. Se tukee siten osaltaan vaativia päästökaupan ulkopuolisen alan päästövähennystavoitteita², joiden saavuttamiseksi tarvitaan ylipäänsä monipuolisia ja laaja-alaisesti vaikuttavia keinoja. — Huomattavaa on, että vaikka uusien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on alentunut merkittävästi mm. vero-ohjauksen vuoksi, liikenteen osuus päästöistä on pysynyt lähes ennallaan. Se muodostaa siis edelleen noin viidesosan kaikista hiilidioksidipäästöistä Suomessa. Tämä johtuu autokannan korkeahkon keski-ikä³ lisäksi myös siitä, että henkilöautojen määrä ja liikennesuoritteet ovat kasvaneet yhä tasaisesti.

¹ Ajoneuvoveron tuotoksi on arvioitu ensi vuoden talousarvioesityksessä 957 milj. euroa ja autoveron tuotoksi 993 milj. euroa (HE 131/2014 vp)

² Komissio on esittänyt kasvihuonekaasujen vähennystavoitteeksi päästökaupan ulkopuolisella sektorilla 30 prosenttia vuoden 2005 tasosta 22.1.2014 julkaisemassaan tiedonannossa vuoden 2030 ilmasto- ja energiapoliittikan puitteiksi vuosille 2020—2030, (Kom(2014)15 lopullinen)

³ Vuonna 2013 rekisteriin merkittyjen henkilöautojen keski-ikä oli 11,2 vuotta ja pakettiautojen 11,9 vuotta.

Valiokunta pitää lisäksi päästöperusteista korotusta myös järkevästi painotettuna, koska korotus nousee jyrkimmin henkilöautokannan tyyppillisimmillä päästömäärillä ja on kattavuudeltaan silloin tehokkain. Lisäksi korotus on keskimääräistä suurempi autoilla, joiden päästötaso on välillä 174—284 g/km. Suurin korotus koski autoja, joiden päästötaso on 233 g/km. Jos veronkorotus kasvaisi tästä tasaisesti tai jyrkkenevästi kohti verotaulukon ylärajaa, veron määrä kasvaisi kaikkein suuripäästöisimmillä autoilla kohtuuttoman korkeaksi muihin autoihin verrattuna. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen kannalta tällä ei kuitenkaan olisi merkitystä näiden ajoneuvojen varsin vähäisen lukumäärän vuoksi. Vaikka ehdotettu korotus on suurempi verotaulukon alarajalla kuin ylärajalla, olisi ylimmän veron määrä 618 euroa silti lähes yhdeksänkertainen alimpaan verotasoon 70 euroon verrattuna.

Koska esitys koskee vain veron määrää, se ei muuta ajoneuvoveron perusrakennetta. Tämä on

perusteltua, koska veromalli ohjaa hyvin ja on helposti ymmärrettävä: verotaso perustuu ajoneuvon päästöihin joko suoraan tai massan perusteella. Veromalli on lisäksi neutraali tekniikan suhteen, eli se suosii tekniikasta riippumatta kaikkia vähäpäästöisiä autoja. Verotaso voi säätää myös ajoneuvon liikennekäytön mukaan, koska ajoneuvoverotus on päiväkohtaista. Tällä voi keventää esimerkiksi matkailuautojen verorasitusta.

Muut muutosehdotukset

Valiokunnalla ei ole huomautettavaa esitykseen siltä osin kuin se koskee muita, pääosin teknisluonteisia muutosehdotuksia.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana.

Helsingissä 7 päivänä marraskuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kimmo Sasi /kok
vpj. Pentti Kettunen /ps
jäsen. Pertti Hemmilä /kok (osittain)
Jouko Jääskeläinen /kd
Timo Kalli /kesk (osittain)
Sampsa Kataja /kok
Esko Kiviranta /kesk
Mats Nylund /r
Heli Paasio /sd
Markku Rossi /kesk

Matti Saarinen /sd
Jouko Skinnari /sd
Osmo Soininvaara /vihr
Kauko Tuupainen /ps
Kari Uotila /vas
Ville Vähämäki /ps
vjäs. Riitta Myller /sd
Eero Reijonen /kesk
Harry Wallin /sd
Anne-Mari Virolainen /kok.

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

VASTALAUSE

Perustelut

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveron perusveron tasoa korotettaisiin verotuottojen lisäämiseksi ja veron ohjausvaikutuksen parantamiseksi. Ajoneuvokannan keskipäästöisellä autolla, jonka hiilidioksidipäästö on 160—180 grammaa kilometriltä, vero nousisi noin 60 euroa vuodessa.

Perussuomalaisten mielestä lakiesityksellä ei voida mitenkään katsoa olevan sen perustelutekstissä mainittua ohjaavuusvaikutusta. Kun katsotaan lakiesityksen taulukkoa, jossa vertaillaan nykyistä ja esitettyä ajoneuvoveromäärää, voidaan todeta, että veronkiristys on suhteellisesti ylivoimaisesti suurin juuri pienipäästöisiin autoihin. Mitä suurempaan päästöluokkaan mennään, sen pienempi veron suhteellinen kasvu on. Suuripäästöisimmässä luokassa olevien autojen ajoneuvoveron korotus tulisi olemaan myös absoluuttisesti pienempi, kuin vähä- ja keskipäästöisten. Tämä on omiaan antamaan aivan väärää signaalia kuluttajille siitä, minkälaista ympäristöohjaavuutta verolla haetaan.

Esityksen väitetty ympäristöohjaavuus on risiiridassa myös sen kanssa, että ajoneuvoveroa peritään, vaikkei ajoneuvolla ajettaisi metriäkään. Ainoa kulutusta ohjaava vero on polttoainevero. Perussuomalaiset pitävät kyseenalaisena, että esityksen perustelut ovat vailla todellisuuspohjaa.

Keskimäärin uudemmat autot ovat vähäpäästöisempiä ja turvallisempia. Suomen ajoneuvo-

kannan keski-ikä nousee kuitenkin jatkuvasti. Tämän voidaan katsoa olevan ympäristö- ja turvallisuushaitta. Hallituksen esityksen kaltaisen veronkorotukset ovat omiaan jatkamaan tätä kehitystä.

Perussuomalaisten mielestä hallituksen esityksellä ei ole muuta tarkoitusta, kuin kerätä valtiolle verotuloja. Ajoneuvoveron korotuksella tämä toteutetaan tasaverotyypisistä. Perussuomalaiset eivät voi hyväksyä sitä, että jälleen vaikutus kirpaisee eniten pienituloisia, joille auto on välttämättömyys leivässä pysymiseksi. Suomi on harvaan asuttu pitkien etäisyyksien maa, jossa auto on monelle välttämättömyys. Ilman autoa moni jäisi jopa ilman työtä.

Hallituksen jatkaa sitä linjaa, jolla se on heikentänyt suomalaisen ostovoimaa vuodesta toiseen. Perussuomalaiset uskovatkin, että esityksen fiskaalinen verotuotto jää pienemmäksi, jos sivuvaikutukset kulutuskäyttäytymiseen laskeetaan mukaan. Mikäli hallituksen esitys tulee voimaan, Suomessa eniten käytetyn autotyypin ajoneuvovero on kaksinkertaistunut vuodesta 2012. Tämän ei voida katsoa olevan mitenkään kohtuullista ja perusteltua. Hallitus on ottanut sieltä, mistä helpoiten saa.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 7 päivänä marraskuuta 2014

Pentti Kettunen /ps
Kauko Tuupainen /ps
Ville Vähämäki /ps