

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 23/2007 vp

Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 6 päivänä marraskuuta 2007 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 147/2007 vp).

Lakialoite

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavan aloitteen:

— LA 73/2007 vp — Raimo Vistbacka /ps ym.:
Laki autoverolain 51 §:n muuttamisesta
(läh. 11.10.2007)

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 14/2007 vp) ja ympäristövaliokunta (YmVL 14/2007 vp) ovat antaneet asiasta lausunnot, jotka on otettu tämän mietinnön liitteiksi.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Merja Sandell ja finanssisihteeri Petri Malinen, valtiovarainministeriö

- neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto, liikenne- ja viestintäministeriö
- tulliveropäällikkö Marko Koski, Tullihallitus
- yksikönpäällikkö Olli Lindroos, Ajoneuvohallintokeskus AKE
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- professori Esko Linnakangas, Helsingin yliopisto
- johtaja Martti Virtanen, Kilpailuvirasto
- yliassistentti Kimmo Klemola, Lappeenranta teknillinen yliopisto
- toimitusjohtaja Matti Järvinen, Liikenneturva
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- toiminnanjohtaja Eero Yrjö-Koskinen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- johtaja Heikki Ojanperä, Teknisen Kaupan Liitto ry
- johtava lakimies Juha Koponen, Veronmaksajain Keskusliitto
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry.

Kirjallisen lausunnon ovat toimittaneet

- Liikenneympäristöyhdistys ry
- Sähköajoneuvoyhdistys SAY ry
- Suomen ympäristökeskus
- valtiovarainministeriö
- ympäristöministeriö.

HALLITUKSEN ESITYS JA LAKIALOITE

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 päästö-

tiedon perusteella. Ehdotettavia veroprosentteja sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyinä verolettaviin 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.

Lakialoite

LA 73/2007 vp. Lakialoitteessa ehdotetaan, että laissa olevia invalidivähennyksiä korotettaisiin.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Hallituksen esitys autoverolain muuttamisesta on annettu yhtä aikaa ajoneuvoverolain muuttamista koskevan esityksen (HE 146/2007 vp) kanssa. Esitykset muodostavat kokonaisuuden, jonka tarkoituksena on siirtää henkilöautojen hankinnan ja käytön verotuksessa lähtökohdiltaan ympäristöperusteiseen ja rakenteeltaan yksinkertaiseen, selkeään ja läpinäkyvään veromalliin. Lisäksi henkilöautojen autoverotasoa on tarkoitus alentaa keskimäärin kuudenneksella nykyisestä.

Autoverolakia koskevat muutokset on tarkoitus saattaa voimaan ensi vuoden alusta. Ajoneuvoverolain muutokset edellyttävät sitä vastoin vielä tietoteknisiä valmisteluita, minkä vuoksi niitä koskevat ehdotukset tulevat voimaan asetuksella erikseen määrättävänä ajankohtana arvioiden mukaan vuonna 2010.

Uusi veromalli merkitsee sitä, että niin *autovero* kuin *ajoneuvoveron perusvero* porrastettaisiin jatkossa auton polttoaineen ominaiskulutus-

ta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella. Yhteys päästöihin olisi johdonmukainen siten, että jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaisi suoraan autoveroprosenttiin tai ajoneuvoveron määrään. Verotaso olisi sitä alempi, mitä alemmat auton hiilidioksidipäästöt ovat ja päinvastoin. Veron määrät näkyisivät suoraan lakien liitteenä olevista verotaulukoista ja olisivat siten helposti kaikkien tarkistettavissa esimerkiksi auton hankintapäätöstä tehtäessä. Siltä osin kuin päästötietoa ei olisi käytettävissä, vero määräytyisi auton kokonaismassan — ja autovero lisäksi käyttövoiman — perusteella. Tämä toissijainen verotusperuste koskisi käytännössä ennen vuotta 2001 käyttöön otettuja henkilöautoja.

Esitykset liittyvät hallitusohjelman tavoitteisiin, joilla kehitetään liikenteen verotusta päästöjen vähentämiseksi, energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Veromuutoksilla halutaan ohjata kuluttajia valitsemaan automalleja, joiden polttoaineen ominaiskulutus ja siten myös hiilidioksidipäästöt ovat nykyistä pienempiä. Samalla nopeutettaisiin

autokannan uusiutumista uusinta tekniikkaa edustaviin autoihin. Se vähentäisi puolestaan autojen haitallisia pakokaasupäästöjä, kuten typen oksideja ja terveydelle haitallisia hiukkas-päästöjä.

Veromalli on joustava siten, että verotasoa on helppo muuttaa esimerkiksi kiristyvien ympäristövaatimusten vuoksi. — Rakenteellista yksinkertaisuutta lisää merkittävästi myös se, että veromallia sovellettaisiin uusien henkilöautojen lisäksi myös kaikkiin käytettynä verotettaviin tuontiautoihin. Se merkitsee käytännössä myös sitä, että ennen vuotta 2003 käyttöön otettujen tuontiautojen verotuksessa sovelletuista ns. historiallisista veroprosenteista luovuttaisiin.

Autoverolain muutosesitys

Autovero perustuisi edelleen auton yleiseen kuluttajahintaan, mutta *veroprosentin suuruus* määräytyisi siis suoraan auton hiilidioksidipäästöjen (g/km) perusteella. Päästötieto perustuisi puolestaan auton valmistajan ilmoitukseen, jonka taustalla ovat EY-tyyppihyväksyntäsäännöissä edellytetyllä tavalla laboratorio-olosuhteissa suoritettussa testauksessa saadut tiedot auton yhdistetystä kaupunki- ja maantieajon polttoaineen ominaiskulutuksesta (l/100 km).

Alin veroprosentti olisi 10 ja korkein 40, ja kasvu tällä välillä olisi lineaarista ja melko jyrkkää siten, että veroprosentti nousisi aina yhdellä jokaista kymmentä hiilidioksidigrammaa kohden. Veron taitepiste olisi uusien autojen keskimääräistä päästötasoa 180 g/km¹ korkeampi eli 220 g/km². Tätä vähäpäästöisempien autojen verotaso laskisi siis nykyiseen verrattuna. Vastavasti paljon polttoainetta kuluttavien henkilöautojen veron osuus kuluttajahinnasta nousisi tuntuvasti nykyisestä noin 26 prosentista aina 40 prosenttiin asti.

¹ Tämä päästö määrä syntyy bensiiniautolla, joka kuluttaa polttoainetta 7,7 l/100 km, ja dieselautolla, jonka yhdistetty kulutus on 6,9 l/100 km.

² Päästötaso > 220 g/km syntyy bensiiniautolla, joka kuluttaa polttoainetta yli 9,4 l/100 km, ja dieselautolla, jonka yhdistetty kulutus on yli 8,5 l/100 km.

Autovero alenisi uudistuksen myötä reilulla 80 prosentilla markkinoilla olevista henkilöautomalleista. Esimerkiksi 180 g/km päästävän henkilöauton vero alenisi nykyisestä noin 26 prosentista 22 prosenttiin yleisestä kuluttajahinnasta. Lisäksi dieselkäyttöiset henkilöautot hyötyisivät päästöperusteisesta verosta vastaavaan bensiinimalliin verrattuna. Jos auton ominaiskulutus jää esimerkiksi alle viiden litran ja päästötaso on 120—130 g/km, veron osuus kuluttajahinnasta alenisi 16—17 prosenttiin.

Uudistettua autoveroa sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyihin tuontiautoihin, jotka ilmoitetaan verotettaviksi lain voimaantulon jälkeen.

Esityksen arvioidaan alentavan autoveron vuotuista tuottoa lyhyellä aikavälillä noin 18 prosenttia eli 216 miljoonaa euroa³, minkä lisäksi autoverolle kannettavan arvonlisäveron määrä laskisi 47 miljoonaa euroa. Vaikutukset ensi vuodelle eivät olisi todennäköisesti näin suuria, koska verotuottoja tulee ilmeisesti siirtymään patoutuneen kysynnän vuoksi tältä vuodelta seuraavalle.

Verotuottoa pienentävät jatkossa osaltaan myös yleiset tekijät: autojen kuluttajahintojen lasku, kysynnän muutokset vähemmän polttoainetta kuluttaviin malleihin sekä autojen teknisestä kehityksestä johtuva polttoaineen ominaiskulutuksen pienentyminen. Esityksessä on arvioitu tämän vuoksi, että verotulojen vähenemä voi olla pidemmällä aikavälillä oletettua merkittävästi suurempikin. — Verotuottojen alennusta kompensoi jossain määrin odotettavissa oleva uusien autojen myynnin kasvu.

³ Autoveron tuotto oli vuonna 2006 kaikkiaan 1 297 miljoonaa euroa. Valtaosa verotuotosta eli noin 90 prosenttia kertyi henkilöautoista ja loput paketti- ja kuorma-autoista. Uusien ajoneuvojen osuus verotuotosta oli sekin 90 prosenttia.

Henkilöautoja oli Tilastokeskuksen mukaan vuoden 2006 lopussa noin 2,5 miljoonaa, mikä vastaa 86:ta prosenttia koko autokannasta. Seuraavaksi suurin ajoneuvoryhmä oli pakettiautot, joita oli noin 284 000 kappaletta.

Ympäristövaliokunnan sekä liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnot

Molemmat valiokunnat kannattavat autoveron rakenteellista uudistamista ehdotetuin tavoin ja pitävät sitä oikeasuuntaisena toimenpiteenä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi myös liikenteessä.

Ehdotettua veromallia on pidetty hyvänä ja rakenteeltaan edistyksellisenä, koska se suosii pieniä ja vähäpäästöisiä autoja ja koska jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaa veroprosentin suuruuteen. Lisäksi veron tavoitetasoa voidaan muuttaa helposti kiristyvien päästövähennystavoitteiden mukaan.

Valiokunnat ovat viitanneet myös siihen, että esitys saattaa johtaa autokannan ja liikennesuoritteiden kasvuun, mikä heikentäisi muutoin tavoiteltavia ympäristövaikutuksia. Ympäristövaliokunta on todennut kuitenkin toisaalta, että autokannan uudistaminen on keskeistä hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi. Kannanotto perustuu elinkaarianalyysiin, joiden mukaan ikääntyneet autot tulisi poistaa autokannasta huomattavasti aikaisemmin kuin niiden toimintakyky edellyttäisi. Vanhimman autokannan poistamiseen tulisi siten valiokunnan käsityksen mukaan nimenomaisesti kannustaa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on todennut puolestaan, että autoveron taso on eurooppalaisittain korkea vielä veronalennuksen jälkeenkin ja että uudistuva autokanta parantaa osaltaan liikenneturvallisuutta.

Lausuntovaliokunnat pitävät kaiken kaikkiaan tärkeänä sitä, että uudistuksen vaikutuksia liikenteen kehitykseen seurataan tarkasti ja että esimerkiksi veron taitepistettä 220 g/km arvioidaan uudistuksesta saatavien kokemusten perusteella. Tarvittaessa on ryhdyttävä toimenpiteisiin veron ympäristöohjaavuuden lisäämiseksi.

Ympäristövaliokunta on korostanut lisäksi tehokkaan viestinnän merkitystä. Kuluttajille tulee antaa selkeä signaali siitä, että myös liiken-

teen hiilidioksidipäästöjen kasvu on saatava pysähtymään ja käännettyä laskuun.

Molemmat valiokunnat ovat kiinnittäneet erityistä huomiota joukkoliikenteen asemaan ja edellyttäneet tehokkaita ja riittäviä toimia joukkoliikenteen kehittämiseksi ja kilpailukyvyyn parantamiseksi. Ne ovat viitanneet useiden konkreettisten keinojen lisäksi myös suurten kaupunkien joukkoliikennetukeen ja pitäneet tuen aikaistamista koskevaa päätöstä oikeasuuntaisena.

Valiokunnat ovat viitanneet lopuksi valmis-teilla olevaan liikennepoliittiseen selontekoon, jossa — samoin kuin ilmasto- ja energiapoliittisessa selonteossa — on tarpeen tarkastella liikenteen päästökehityksen ohjauskeinoja kokonaisuutena.

Valtiovarainvaliokunnan kanta

Valtiovarainvaliokunnan näkemys hallituksen esityksestä on hyvin samansuuntainen kuin lausuntovaliokuntien⁴. Olennaista on tarkastella esitysten muodostamaa kokonaisuutta ja sen tarjoamaa mahdollisuutta vaikuttaa kuluttajien asenteisiin ja valintoihin tehokkaalla ja helposti ymmärrettävällä tavalla.

Vero-ohjauksen tehokkuuden kannalta on olennaista, että ympäristöohjaus on ulotettu myös *auton hankinnan verotukseen* eikä siis vain käytön verotukseen, kuten esimerkiksi komission henkilöautojen verotusta koskevassa

⁴ Valtiovarainvaliokunta huomauttaa kuitenkin ympäristövaliokunnan lausunnossa olevasta maininnasta, joka koskee työsuhdeautoja. Lausunnosta voi saada käsityksen, että työsuhdeautot jäisivät autoverouudistuksen ulkopuolelle. Näin ei kuitenkaan ole, vaan verotus toimitettaisiin yhtäläisin perustein myös työsuhdeautoista. — Eri asia on, kuten hallituksen esityksessä on todettu (HE 146/2007 vp, s. 23/1), että veron ohjausvaikutus on vähäisempi, koska yrityksillä on oikeus vähentää ajoneuvokuluja muussa verotuksessaan.

2005 direktiiviehdotuksessa⁵ alun perin edellytettiin. Direktiiviehdotuksesta on poistettu nyt auton hankinnan verotuksesta luopumista koskeva osio jäsenvaltioiden vastustuksen vuoksi. Direktiiviehdotus kattaa siten nyt kysymyksessä olevalta osin vain hiilidioksiditekijän sisällyttämisen auto- ja ajoneuvoverotukseen. — Muutoksesta on päätetty asian neuvostokäsittelyssä komission suostumuksella.

Valtiovarainministeriö on viitannut lausunnossaan tältä osin lisäksi eurooppalaiseen kehitykseen ja todennut, että autovero on veromuotona pikemmin pysyvä kuin poistuva.

Vero-ohjauksen sisällyttäminen autoverotukseen on tehokas myös sikäli, että uusia säännöksiä on tarkoitus soveltaa heti ensi vuoden alusta. Ohjausvaikutus on siis välitön ja tukee osaltaan jo nyt myös ajoneuvoverotukseen kaavailtuja muutoksia, jotka tulevat voimaan vasta viiveellä.

Veromallin tärkein piirre on se, että veroprosentin suuruus on suoraan verrannollinen hiilidioksidipäästöihin ja että jokainen päästögramma vaikuttaa verotasoon. Malli sisältää siten selvän taloudellisen kannustimen valita vähäpäästöinen henkilöauto. Sen vuoksi myöskään veron taitepisteellä ei ole sellaista ratkaisevaa merkitystä kuin esimerkiksi autoluokittain rakennetussa veromallissa, jossa verotaso olisi sama tietyn autoluokan sisällä. Tämä tekee ehdotetusta veromallista valiokunnan mielestä aidosti ympäristöperusteisen, edistyskellisen ja taloudellisesti kannustavan.

Toinen tärkeä piirre veromallissa on sen yksinkertaisuus ja läpinäkyvyys: tarvittavat tiedot ovat helposti saatavilla ja ymmärrettäviä. Se on jo itsessään hyvään verojärjestelmään kuuluva ominaisuus ja erityisen suotava autoverotuksen kaltaisessa, lähes kaikkia koskettavassa, varsin teknisessä veromuodossa. Lisäksi se on välttämätön edellytys sille, että ympäristöohjaus voi toimia toivotulla tavalla ja vaikuttaa kuluttajien asenteisiin ja valintoihin.

⁵ Komission ehdotus direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta (KOM(2005) 261).

Veromalli on valiokunnan mielestä ansiokas myös siksi, että verotaso on helppo muuttaa tarpeen mukaan aivan niin kuin lausuntovaliokunnat ovat todenneet. Veron rakenne mahdollistaa suuretkin verotasomuutokset ilman, että se menettää mitään yksinkertaisuudestaan ja läpinäkyvyydestään. Tämä on tärkeää, koska näköpiirissä ovat alati kiristyvät päästövähennystavoitteet niin yhteisön tasolla kuin Suomessa.

Tunnettua on, että komissio on pysyttänyt myös uudessa henkilö- ja paketti-autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevassa strategiassaan⁶ entiset, tiukat päästövähennystavoitteet: Euroopassa vuonna 2012 myytävien uusien henkilöautojen keskimääräisen päästötason tulisi olla enintään 120 g/km. Tähän tähtäävä lainsäädäntöesitys on luvattu antaa viimeistään ensi vuoden puoliväliin mennessä. Lisäksi Euroopan parlamentti on päättänyt hiljakkoin tavoitetasosta 125 g/km vuoteen 2015 mennessä⁷.

EU:n sitoumukset kasvihuonekaasujen vähentämiseksi — 20 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä siitä riippumatta, syntykö päästöjen rajoittamiseksi kansainvälistä sopimusta — edellyttävät nekin päästöjen huomattavaa vähennystä myös päästökauppasektorin ulkopuolisilla aloilla, kuten liikenteessä.

Tavoitteet ovat haasteellisia myös Suomessa, koska esimerkiksi viime vuonna ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo oli meillä 180 g/km. Vastaavasti henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2005 kaikkiaan noin seitsemän miljoonaa tonnia, mikä vastaa 59 prosenttia tie-

⁶ Komission tiedonanto 7.7.2007 (KOM(2007) 19).

⁷ Euroopan parlamentin päätöslauselma 24.10.2007 yhteisön strategiasta henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (2007/2119(INI)).

liikenteen kokonaispäästöistä ja 12 prosenttia Suomen kaikista hiilidioksidipäästöistä.

Valiokunta pitää autoverotuksen selkeyden, ymmärrettävyyden ja hyväksyttävyyden kannalta erittäin onnistuneena myös sitä valintaa, että uutta veromallia sovellettaisiin johdonmukaisesti myös kaikkiin käytettyinä verotettaviin tuonti-autoihin.

Tältä osin ratkaisevan tuen muodostavat yhteisöjen tuomioistuimen vuosi sitten antamat ratkaisut Unkarin autoveroa koskevissa yhdistetyissä asioissa (*C-290/05 Nadasdi ja C-333/05 Nemeth*). Niissä on omaksuttu uudenlainen kanta verosyrjintäkiellon soveltamiseen käytettynä maahantuotaviin ajoneuvoihin tilanteessa, jossa jäsenvaltio ottaa käyttöön uuden veron tai muuttaa olemassa olevan veron verokantaa tai määräytymisperustetta. Valiokunnan kuulemat vero-oikeuden asiantuntijat ovat katsoneet hallituksen esityksen tavoin, että päätöksissä omaksuttua periaatetta voidaan soveltaa Suomeenkin, etenkin nyt, kun meillä on kysymys ympäristöperusteisesta verouudistuksesta. Käytetyn auton veroprosentti voi siis olla myös suurempi tai pienempi kuin aikoinaan verotetussa vastaavassa uudessa autossa ollut ns. historiallinen veroprosentti.

Autokanta

Asiantuntijakuulemisissa on korostunut huoli ajoneuvokannan ja sen myötä liikennesuoritteen kasvusta. Autoveron alennukseen on suhtauduttu sen vuoksi osin varauksellisesti. Sama huoli ilmenee myös lausuntovaliokuntien kannanotoissa.

Valtiovarainvaliokunta on käsitellyt edellä sitä, miksi vero-ohjaus on ollut perusteltua sisällyttää autoverotukseen. Näin suuren rakenteellisen muutoksen läpivienti ei olisi hevin mahdollinen ilman tarkistuksia verotasoon. — Uusi asteikkohan ulottuu 10 prosentin vähimmäisverosta 40 prosentin enimmäistasoon, kun voimassa oleva asteikko on käytännössä kiinteä ja tasoltaan erinäisten vähennysten jälkeen noin 26 prosenttia. Kysymys on siis pitkälti uuden veromallin käyttöönotosta ja hyväksyttävyydestä. Kuten

todettu, verotaso on mahdollisuus muuttaa tarpeen mukaan.

Korkealla autoverotuksella on ollut kaikkiaan kahtalainen vaikutus autokantaan; se on hidastanut osaltaan autokannan kasvua, mutta samalla estänyt autokannan uudistumista. Uudistaminen on kuitenkin tarpeen, kuten lausuntovaliokunnat ovat todenneet. Esimerkiksi katalysaattorittomia bensiinikäyttöisiä henkilöautoja on edelleen ajoneuvorekisterissä yli 500 000, vaikka katalysaattori on ollut vakiovaruste henkilöautoissa jo vuodesta 1990.

Yksi merkittävä ja ajankohtainen kysymys on, millaisilla ajoneuvoilla tältä ajalta oleva suuri autokanta korvautuu, kun se poistuu käytöstä kuluvalle vuosikymmenellä. Esityksellä voidaan vaikuttaa mm. tähän kysymykseen.

Autokannan rakennetta koskeva tarkastelu on merkittävä myös yleisesti, koska Suomessa henkilöautojen keskimääräiset päästöt ovat eurooppalaista tasoa korkeammat.

Asiaan liittyy myös liikenneturvallisuuskäsitteitä. Liikenneturva on huomauttanut mm. siitä, että uusien autojen törmäyskestävyys on huomattavasti parempi kuin esimerkiksi 1990-luvun ajoneuvokannan. Autokannan uudistaminen on siis myös tässä katsannossa tärkeää. — Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tosin monet eri tekijät, joihin kaikkiin on syytä yrittää vaikuttaa eri keinoin. Auton koko ei siis itsessään takaa turvallisuutta, vaan merkitystä on mm. ajoneuvon ja tiestön kunnan lisäksi kuljettajan asenteella, ajotavalla ja kokemuksella.

Henkilöautojen ja liikennesuoritteen määrä on viime kädessä yhteydessä yleiseen taloudelliseen tilanteeseen. Talouskasvun ja elintason nousun myötä ns. kakkos- ja kolmosautojen määrä on kasvanut. Kuluttajat ovat suosineet viime vuosina kookkaita ja paljon polttoainetta kuluttavia henkilöautoja. Lakiesityksen tavoitteena on muuttaa myös tätä kehitystä ja lisätä vähäpäästöisten autojen houkuttelevuutta taloudellisen ohjauksen avulla.

Valtiovarainministeriö on arvioinut, että liikennesuoritteet ovat saavuttamassa meillä jonkinlaista kyllästymispistettä; ihmisillä ja yhteiskunnalla ei ole aikaa eikä varaa kasvattaa keskimääräistä kuljetussuoritetta.

Näkemyks perustuu mm. siihen, että henkeä kohden lasketut liikennesuoritteet ovat meillä jo nykyään EU-maiden korkeimpia. Lisäksi liikenteen volyymin ja hiilidioksidipäästöjen kasvu on ollut Suomessa muita EU-maita keskimäärin hitaampaa.

Samansuuntaisia arvioita on esitetty myös valiokunnan asiantuntijakuulemisissa. Näkemys on omaksuttu myös liikenne- ja viestintäministeriön VTT:llä parhaillaan teettämässä selvityksessä, jossa tarkastellaan liikenteen pitkän aikavälin hiilidioksidipäästökehitystä ja eri toimenpiteiden vaikutuksia. Sen mukaan liikenteen suoritteet kasvavat sangen maltillisesti lähivuosikymmeninä. Lähivuosien kasvuksi on arvioitu 1,5 prosenttia vuodessa ja pitkän aikavälin kasvuksi 0,5 prosenttia vuodessa vuoteen 2050 mennessä.

Muutokset autokannan määrässä ja rakenteessa riippuvat pitkälti siitä, miten kuluttajat reagoivat uuteen tilanteeseen. Toivottavaa on, että kaikkein vanhin autokanta uudistuu nopeimmin ja että autokannan kasvu pysyy edellä esitettyjen arvioiden mukaisesti maltillisena. Tilannetta pitää kuitenkin seurata, koska ympäristövelvoitteet edellyttävät joka tapauksessa päästövähennyksiä.

Joukkoliikenteen asema

Huoli henkilöautojen kustannusten alentumisesta ja autokannan kasvusta on herättänyt välittömästi myös kysymyksen joukkoliikenteen kilpailukykyä. Tämä näkyy myös lausuntovaliokuntien kannanotoissa.

Valtiovarainvaliokunta tukee lausunnoissa olevia näkemyksiä riittävän tasokkaan joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamisesta. Kysymys on kuitenkin omasta, erillisestä asiakokonaisuudesta, jonka käsittely edellyttää kokonaisvaltaista ja tavoitteellista otetta. Ensi keväänä annettava liikennepoliittinen selonteko tarjoaa tähän luontevan mahdollisuuden.

Valiokunta toteaa eräiden epäselvyyttä aiheuttaneiden näkökohtien vuoksi, että linja-autojen verotuksessa sovelletaan jo nykyisin — perustellusti — monia huojennuksia: linja-autot eivät ole auto- eivätkä ajoneuvoverotuksen pii-

rissä. Niiltä ei kanneta siis myöskään käyttövoimaveroa, toisin kuin dieselkäyttöisiltä henkilöautoilta ja kuorma-autoilta. Joukkoliikenteen matkalippuihin sovelletaan puolestaan jo nyt alempaa sallituista kahdesta alennetusta arvonlisäverokannasta, eikä veron poisto kokonaan ole mahdollinen arvonlisäverodirektiivin mukaan. Energiaverodirektiivi rajoittaa puolestaan liikkumavaraa polttoaineverotuksessa.

Yksittäiskysymyksiä

Valiokunta käsittelee lopuksi lyhyesti eräitä käsittelyn yhteydessä esiin tulleita yksittäiskysymyksiä.

Tila-autot. Uusi veromalli koskee yhtä lailla kaikkia henkilöautoja. Yleensä isokokoisen auton päästöt ovat suuria ja veroprosentti sen vuoksi myös korkea. Tämä saattaa aiheuttaa nykyiseen verrattuna kustannusten nousua monilapsisissa perheissä, joissa tarvitaan tavallista isompaa autoa perheen käyttöön. Näiden perheiden suhteellinen asema heikkenee joka tapauksessa esityksen myötä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan useiden automerkkien tila-automalleissa on olemassa myös polttoainetehokas vaihtoehto. Perheillä on siis mahdollisuus valita vähemmän polttoainetta kuluttava malli tarvitsematta tinkiä auton kuljetuskyvystä.

Valiokunta ei esitä tässä vaiheessa muutoksia myöskään tältä osin. Kysymys perheiden tuen tarpeesta on kuitenkin tärkeä. Valiokunta pitää sen tarkastelua välttämättömänä myös lain vaikutusten seurannan yhteydessä.

Eräät muut ajoneuvoryhmät. Hiilidioksidiperusteinen vero-ohjaus koskisi alkuvaiheessa vain henkilöautoja, koska ainoastaan niiden päästöjen mittausta on yhdenmukaistettu toistaiseksi. Esityksessä on todettu kuitenkin, että pakettiautot on tarkoitus ottaa vero-ohjauksen piiriin myöhemmin.

Esitys ei koske myöskään moottoripyöriä, eikä niiden tarkastelu ole ollut mahdollista myöskään asian valiokuntavaiheessa. Tämä koskee myös museo- ja harrasteautoihin liittyviä

erityiskysymyksiä. Valtiovarainministeriössä on kuitenkin valmistelussa ajoneuvojen teknistä määrittelyä koskeva uudistus, joka on tarkoitus antaa pikapuoliin. Sen yhteydessä voidaan tarkastella ainakin joitakin nyt sivuun jääneitä kysymyksiä.

Tekniikkariippumattomuus. Ehdotetun veromallin läpinäkyvyyttä lisää ratkaisevassa määrin se, että verotaso ei ole sidottu millään lailla autossa olevaan tekniikkaan. Tätä on pidetty yleisesti mallin yhtenä hyvänä piirteenä valiokunnan asiantuntijakuulemisessa. — Kokeemukset 1970-luvulta eivät olleet tältä osin myöskään rohkaisevia. — Näistä syistä on siis perusteltua, ettei esimerkiksi sähkö-, kaasu- tai ns. bifuel-autoille ole säädetty lähtökohtaisesti mitään erityiskohtelua. Niiden verotaso sijoittuu useimmiten joka tapauksessa verotaulukoiden alapäähän pienien päästöominaisuuksien vuoksi. Esitys ei myöskään rajoita millään tavoin Tullin mahdollisuuksia vapauttaa tekniikaltaan edelläkävijöinä olevia ajoneuvoja yksittäistapauksissa autoverosta.

Valiokunta ei pidä tarpeellisena ulottaa vero-ohjausta myöskään sellaisiin päästöihin, jotka ovat jo muun yhteisötason sääntelyn alaisia. Näitä ovat ennen kaikkea haitalliset pakokaasupäästöt, joita säädellään erityisillä EURO-normeilla. Niiden mukaiset päästörajat ovat kiristyneet johdonmukaisesti ja tuntuvasti 1980-luvun lähtötasosta. Uusin EURO5-tason normi tulee sitovaksi vuonna 2009. Vero-ohjaus olisi sinänsä sallittu siihen asti, kunnes päästönormi tulee sitovaksi. Tällaista päällekkäistä sääntelyä ei ole pidetty kuitenkaan tarkoituksenmukaisena.

Valiokunta yhtyy edellä esitettyihin näkemyksiin ja katsoo sen perusteella, ettei myöskään erillinen verotuki hiukkassuodattimille ole aiheellinen.

Siirtymäsäännöksen tarve. Uusia säännöksiä on tarkoitus soveltaa niihin verotuksiin, jotka tulevat vireille lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Voimaantulosäännökseen sisältyy lisäksi eräitä huojennuksia niitä tapauksia varten, joissa auto on ilmoitettu verotettavaksi ennen hallituksen esityksen antamista mutta ilmoitus on

peruutettu sittemmin. Nämä tapaukset eivät ole aiheuttaneet epäselvyyttä valiokunnan asiantuntijakuulemisessa, eikä valiokunnalla ole niihin huomautettavaa.

Keskusteluissa on ollut esillä sen sijaan kaksi eri tilannetta, joiden tiimoilta on pohdittu siirtymäkauden järjestelyjä. Toinen näistä koskee ns. muuttoautoja ja toinen tänä vuonna sitovasti tilattuja mutta vasta ensi vuonna valmistuvia ajoneuvoja. Jos ne ovat päästöiltään yli 220 g/km, verotaso nousee siitä, mikä se oli ostohetkellä. — Selvää on, että tilanteita on myös toisinpäin.

Valiokunta ei puolla kuitenkaan erityistä siirtymäsäännöstä näitä tapauksia varten. Syyt ovat moninaiset, mutta keskeistä on, että tämän-tyyppisessä veromuutoksessa osa hyötyy ja osa häviää väistämättä. On iso joukko kuluttajia, jotka ovat juuri ostaneet uuden auton, jonka verotaso olisi mitä todennäköisimmin nykyistä alempi ensi vuoden puolella. Raja tulee aina vastaan, eikä siirtymäsäännöksellä voida lisätä kuluttajien keskinäistä yhdenvertaisuutta. Lisäksi aiemmat siirtymäkauden järjestelyt 1990-luvun puolivälissä johtivat ennakoimattomiin ongelmiin, joita ratkottiin eri oikeusasteissa vielä vuosikymmenen lopulla.

Kysymys ei ole myöskään takautuvasta verotuksesta, onhan verotuksen toimittamisen peruste ja hetki lain voimaantulon jälkeinen. — Muuttoautojen osalta tilannetta huojentaa osin jo se, että laissa olevaa vähennystä ei muuteta, vaikka verotaso laskee keskimäärin kuudenneksen. Tämä kasvattaa vähennyksen suhteellista merkitystä. Vähennyksen taso 13 450 euroa riittää kattamaan suurehkojenkin perheautojen täyden verovapauden. Muutokseen ei ole senkään vuoksi aihetta.

Valiokunta viittaa kuitenkin autoverolaissa olevaan hakemusperusteiseen huojennusmahdollisuuteen. Tullihallitus voi alentaa autoveroa tai poistaa sen kokonaan, jos huojennukseen on erityisiä syitä yksittäistapauksessa.

Viestintä ja seuranta

Hallituksen esitys on valmisteltu huolellisesti ja se sisältää myös tulevaisuuteen tähtääviä kannanottoja. Selvää on, että esityksen vaikutuksia

seurataan huolellisesti. Valiokunta pitää tätä perusteltuna ja tärkeänä. Lisäksi viestintään on tar-
koitus kiinnittää erityistä huomiota, jotta esityk-
siin sisältyvä keskeinen viesti kuluttajille tulisi
selväksi.

Eri tahot, erityisesti Ajoneuvohallintokeskus,
ovat varautuneet toimimaan aktiivisesti lain tar-
koitusten edistämiseksi. Valiokunta pitää näitä
toimia aivan keskeisinä, jotta esitykselle ane-
nut tavoitteet voisivat toteutua. — Perusteltua on
myös tarkastella liikennepoliittisessa selonteos-
sa niitä kysymyksiä, joihin on viitattu edellä,
keskeisimpänä joukkoliikenteen aseman turvaa-
minen.

Valiokunta haluaa osaltaan saada seuranta-
tietoa lain vaikutuksista autokannassa tapah-
tuviin muutoksiin, päästömääriin, kuluttajien
tietoisuuteen ja asenteisiin sekä niistä tehtävistä
johtopäätöksistä. Valiokunta esittää sen vuoksi
tätä koskevaa lausumaa.

Lakialoite

Lakialoitteessa ehdotetaan, että laissa olevia in-
validivähennyksiä korotettaisiin.

Edellä on jo muuttoautojen yhteydessä todet-
tu, että kiinteän vähennyksen suhteellinen mer-

kitys kasvaa, koska autoveroa alennetaan. Valio-
kunta pitää perusteltuna sitä, ettei vähennyksiin
ole puututtu tässä yhteydessä. Vähennystä ei ole
tarvetta tarkistaa näissä oloissa myöskään ylös-
päin.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvalio-
kunta ehdottaa,

*että lakiehdotus hyväksytään muut-
tamattomana,*

*että lakialoite LA 73/2007 vp hylätään
ja*

että hyväksytään yksi lausuma.

Valiokunnan lausumaehdotus

*Eduskunta edellyttää, että hallitus seu-
raa autoveron muutosten vaikutuksia
autokannan uusiutumiseen, joukko-
liikenteen käyttöön ja liikenteen hiili-
dioksidipäästöihin sekä toimittaa tästä
selvityksen valtiovarainvaliokunnalle
alkuvuonna 2010.*

Helsingissä 29 päivänä marraskuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Hannes Manninen /kesk
vpj. Kari Rajamäki /sd
jäs. Christina Gestrin /r (osittain)
Kyösti Karjula /kesk
Esko Kiviranta /kesk
Jari Koskinen /kok
Mikko Kuoppa /vas
Olli Nepponen /kok
Tuija Nurmi /kok
Kirsi Ojansuu /vihr
Heli Paasio /sd

Markku Rossi /kesk
Matti Saarinen /sd
Minna Sirnö /vas
Pia Viitanen /sd
vjäs. Esko Ahonen /kesk
Inkeri Kerola /kesk
Lauri Kähkönen /sd
Reijo Paaajanen /kok
Eero Reijonen /kesk
Ulla-Maj Wideroos /r (osittain).

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

VASTALAUSE

Perustelut

Ilmaston muutoksen uhka on yleisesti tunnustettu. Kaikki ne toimet, joista tähän asti on kansainvälisesti tai vain EU:n puitteissa voitu sopia, ovat selvästi riittämättömiä. Tässä tilanteessa ei siksi pitäisi ryhtyä tietoisesti kasvattamaan maamme autokantaa yli sen, minkä jo ansiotason nousu sinänsä tuo mukanaan. Hallituksen esitys on kuitenkin kokonaisvaikutukseltaan mittava ympäristövihamielinen teko. Edellinen autoveron alennus vähensi joukkoliikenteen käyttöä, ja on selvää, että tämän mittaluokan vähennys heikentää edelleen joukkoliikenteen käyttöä varsinkin, kun hallitus samanaikaisesti nostaa dieselveroa.

Hallituksen esitys alentaa autoveron keskimääräistä tasoa noin kuudenneksella. Se suosii uuden henkilöauton hankintaa, vaikka jonkin verran veronalennuksen suoma hyötyä pienentääkin vaihdossa annettavan auton arvon alennus. Toisaalta käytetyn auton hinta laskee, mikä osaltaan lisää autokantamme kasvua.

Autoveron alentaminen hallituksen ehdottamalla tavalla lisää hiilidioksidipäästöjä seuraavista syistä:

- uuden auton valmistaminen lisää kasvihuonekaasujen määrää
- autokanta kasvaa, sillä uuden auton hankinta ei sinänsä johda pidemmänkään vaihtoketjun päässä vanhasta autosta luopumiseen
- ostohinnan lasku valtaosassa autoja mahdollistaa aikaisempaa kookkaampien ja moottoriteholtaan suurempien autojen hankinnan sekä autokannan kokonaiskasvun, jolloin moottorien polttoainetaloudellisuuden paranemisen tuoma hyöty kumoutuu
- julkisen liikenteen käyttö vähenee.

Myönteistä esityksessä on autoveroprosentin tason sitominen auton ominaishiilidioksidipäästön määrään. Vero on edelleen arvoperusteinen, mutta nyt veroprosentin suuruus määräytyy hiili-

lidioksidipäästöjen mukaan (grammoina kilometriä kohden).

Hallituksen esityksessä uusilla autoilla veron taitepiste on 220 hiilidioksidigrammaa kilometrillä päästävien autojen kohdalla, tätä enemmän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien autojen autovero nousee nykyisestä. Tämä taso on selvästi nykyistä henkilöautojen keskimääräistä päästötasoa korkeampi. Se vastaa bensiinikäyttöisellä henkilöautolla noin 9,4 litran kulutusta sadalla kilometrillä ja dieselkäyttöisellä henkilöautolla noin 8,5 litran kulutusta sadalla kilometrillä. Hallituksen esitys alentaa autoveroa 80 prosentilla markkinoilla olevista henkilöautomalleista, noin 2/3 markkinoilla olevista henkilöautoista sijoittuu päästövälille 150—200 grammaa, joten niiden vero laskisi 26 prosentista noin 16—17 prosenttiin.

Toisin kuin hallitus me tunnustamme ilmaston muutosuhkan vakavuuden ja katsomme, että myös liikennepolitiikassa se tulee ottaa vakavasti. Liikenne on yksi suurimmista kasvihuonekaasulähteistä, ja sen osuus kasvihuonekaasupäästöistä kasvaa edelleen. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2005 noin 12 Mt, mikä oli 70 prosenttia liikennesektorin kokonaispäästöistä (17 Mt) ja noin 17 prosenttia kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Henkilö- ja pakettiautojen osuus tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä oli yli 8 Mt ja kuorma-autojen hieman alle 3 Mt. Siten on välttämätöntä etsiä tarkoituksenmukaisia ja toimivia tapoja liikenteen päästöjen rajoittamiseksi.

Lähtökohta vasemmistoliiton vaihtoehdolle on se, että 180 gramman ominaispäästö on niin korkea, että uusissa autoissa ei sen ylittävistä päästöistä tulisi antaa veronhuojennusta. Toisaalta 140 grammaa on lähellä EU:n hyväksymää autojen keskimääräistä hiilidioksidimäärän tavoitetta, ja se on myös autonvalmistajien vapaaehtoisesti sopima päästötavoite.

Vaihtoehdossamme vero olisi sama kuin hallituksen esityksessä 140 grammaan saakka.

Verotaso nostetaan tätä enemmän päästävistä autoista asteittain siten, että 141 hiilidioksidigramman kohdalla se on 0,1 prosenttiyksikköä hallituksen ehdottamaa korkeampi, 142 gramman kohdalla 0,2 prosenttiyksikköä korkeampi, 143 gramman kohdalla 0,3 prosenttiyksikköä korkeampi, 144 gramman kohdalla 0,4 prosenttiyksikköä korkeampi jne.

Tällöin 180 gramman ominaispäästön kohdalla vasemmistoliiton vaihtoehdossa päästään likimain nykyiseen verotasoon ja veroprosentti on hallituksen esityksen 22,0 prosentin asemasta 26,0 prosenttia. Siinä vero saavuttaa 40 prosentin tason 250 gramman kohdalla, kun hallituksen esityksessä vasta 360 gramman kohdalla. Hallituksen esityksen korkein veroprosentti on 40 (siis 360 gramman kohdalla), kun taas tässä korkein veroprosentti on 46 prosenttia ja se saavutetaan 280 gramman kohdalla.

Sen lisäksi, mitä nyt tässä ehdotamme, katsoimme, että tarvitaan myös niitä toimia, jotka sisältyivät aikaisempaan valiokunnan mietin-

töön (VaVM 17/2007 vp) liittämämme vastalauseen kahteen ponteen.

Pidämme tärkeänä, että hallitus toimii aktiivisesti Euroopan unionin puitteissa maantieliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Hiilidioksidiperusteinen veroprosentti on omiaan suosimaan dieselautoja. Siksi on tarpeen paikallisten haittojen vähentämiseksi puuttua dieselmoottorien hiukkaspäästöihin. Muutoinkin ennen pitkää autoverotusta joudutaan kehittämään niin, että siinä otetaan huomioon muutkin näkökohdat kuin vain hiilidioksidipäästöt.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi lakiehdotuksen liitteenä oleva verotaulukko muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset).

Vastalauseen muutosehdotukset

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 6 ja 6 a §, sellaisina kuin ne ovat laissa 266/2003, sekä
lisätään lakiin uusi 5 a § ja liite seuraavasti:

5 a, 6 ja 6 a §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

*Liite***VEROTAULUKKO**

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
				773-781	1175-1183	81	12,1
enintään 591	enintään 994	enin- tään 60	10,0	782-790	1184-1192	82	12,2
592-600	995-1003	61	10,1	791-799	1193-1202	83	12,3
601-609	1004-1012	62	10,2	800-808	1203-1211	84	12,4
610-618	1013-1021	63	10,3	809-817	1212-1220	85	12,5
619-627	1022-1030	64	10,4	818-826	1221-1229	86	12,6
628-636	1031-1039	65	10,5	827-835	1230-1238	87	12,7
637-645	1040-1048	66	10,6	836-844	1239-1247	88	12,8
646-654	1049-1057	67	10,7	845-853	1248-1256	89	12,9
655-663	1058-1066	68	10,8	854-862	1257-1265	90	13,0
664-672	1067-1075	69	10,9	863-871	1266-1274	91	13,1
673-681	1076-1084	70	11,0	872-880	1275-1283	92	13,2
682-690	1085-1093	71	11,1	881-889	1284-1292	93	13,3
691-699	1094-1102	72	11,2	890-898	1293-1301	94	13,4
700-708	1103-1111	73	11,3	899-907	1302-1310	95	13,5
709-717	1112-1120	74	11,4	908-916	1311-1319	96	13,6
718-726	1121-1129	75	11,5	917-925	1320-1328	97	13,7
727-735	1130-1138	76	11,6	926-934	1329-1337	98	13,8
736-744	1139-1147	77	11,7	935-943	1338-1346	99	13,9
745-753	1148-1156	78	11,8	944-952	1347-1355	100	14,0
754-762	1157-1165	79	11,9	953-961	1356-1364	101	14,1
763-772	1166-1174	80	12,0	962-970	1365-1373	102	14,2

Vastalause
VaVM 23/2007 vp — HE 147/2007 vp

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
971-979	1374-1382	103	14,3	1187-1195	1590-1598	127	16,7
980-988	1383-1391	104	14,4	1196-1204	1599-1607	128	16,8
989-997	1392-1400	105	14,5	1205-1213	1608-1616	129	16,9
998-1006	1401-1409	106	14,6	1214-1222	1617-1625	130	17,0
1007-1015	1410-1418	107	14,7	1223-1231	1626-1634	131	17,1
1016-1024	1419-1427	108	14,8	1232-1240	1635-1643	132	17,2
1025-1033	1428-1436	109	14,9	1241-1249	1644-1652	133	17,3
1034-1042	1437-1445	110	15,0	1250-1258	1653-1661	134	17,4
1043-1051	1446-1454	111	15,1	1259-1267	1662-1670	135	17,5
1052-1060	1455-1463	112	15,2	1268-1276	1671-1679	136	17,6
1061-1069	1464-1472	113	15,3	1277-1285	1680-1688	137	17,7
1070-1078	1473-1481	114	15,4	1286-1295	1689-1697	138	17,8
1079-1087	1482-1490	115	15,5	1296-1304	1698-1706	139	17,9
1088-1096	1491-1499	116	15,6	1305-1313	1707-1715	140	18,0
1097-1105	1500-1508	117	15,7	1314-1322	1716-1725	141	18,2
1106-1114	1509-1517	118	15,8	1323-1331	1726-1734	142	18,4
1115-1123	1518-1526	119	15,9	1332-1340	1735-1743	143	18,6
1124-1132	1527-1535	120	16,0	1341-1349	1744-1752	144	18,8
1133-1141	1536-1544	121	16,1	1350-1358	1753-1761	145	19,0
1142-1150	1545-1553	122	16,2	1359-1367	1762-1770	146	19,2
1151-1159	1554-1562	123	16,3	1368-1376	1771-1779	147	19,4
1160-1168	1563-1571	124	16,4	1377-1385	1780-1788	148	19,6
1169-1177	1572-1580	125	16,5	1386-1394	1789-1797	149	19,8
1178-1186	1581-1589	126	16,6	1395-1403	1798-1806	150	20,0

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1404-1412	1807-1815	151	20,2	1620-1628	2023-2031	175	25,0
1413-1421	1816-1824	152	20,4	1629-1637	2032-2040	176	25,2
1422-1430	1825-1833	153	20,6	1638-1646	2041-2049	177	25,4
1431-1439	1834-1842	154	20,8	1647-1655	2050-2058	178	25,6
1440-1448	1843-1851	155	21,0	1656-1664	2059-2067	179	25,8
1449-1457	1852-1860	156	21,2	1665-1673	2068-2076	180	26,0
1458-1466	1861-1869	157	21,4	1674-1682	2077-2085	181	26,2
1467-1475	1870-1878	158	21,6	1683-1691	2086-2094	182	26,4
1476-1484	1879-1887	159	21,8	1692-1700	2095-2103	183	26,6
1485-1493	1888-1896	160	22,0	1701-1709	2104-2112	184	26,8
1494-1502	1897-1905	161	22,2	1710-1718	2113-2121	185	27,0
1503-1511	1906-1914	162	22,4	1719-1727	2122-2130	186	27,2
1512-1520	1915-1923	163	22,6	1728-1736	2131-2139	187	27,4
1521-1529	1924-1932	164	22,8	1737-1745	2140-2148	188	27,6
1530-1538	1933-1941	165	23,0	1746-1754	2149-2157	189	27,8
1539-1547	1942-1950	166	23,2	1755-1763	2158-2166	190	28,0
1548-1556	1951-1959	167	23,4	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1557-1565	1960-1968	168	23,6	1773-1781	2176-2184	192	28,4
1566-1574	1969-1977	169	23,8	1782-1790	2185-2193	193	28,6
1575-1583	1978-1986	170	24,0	1791-1799	2194-2202	194	28,8
1584-1592	1987-1995	171	24,2	1800-1808	2203-2211	195	29,0
1593-1601	1996-2004	172	24,4	1809-1818	2212-2220	196	29,2
1602-1610	2005-2013	173	24,6	1819-1827	2221-2229	197	29,4
1611-1619	2014-2022	174	24,8	1828-1836	2230-2238	198	29,6

Vastalause

VaVM 23/2007 vp — HE 147/2007 vp

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1837-1845	2239-2247	199	29,8	2053-2061	2456-2464	223	34,6
1846-1854	2248-2257	200	30,0	2062-2070	2465-2473	224	34,8
1855-1863	2258-2266	201	30,2	2071-2079	2474-2482	225	35,0
1864-1872	2267-2275	202	30,4	2080-2088	2483-2491	226	35,2
1873-1881	2276-2284	203	30,6	2089-2097	2492-2500	227	35,4
1882-1890	2285-2293	204	30,8	2098-2106	2501-2509	228	35,6
1891-1899	2294-2302	205	31,0	2107-2115	2510-2518	229	35,8
1900-1908	2303-2311	206	31,2	2116-2124	2519-2527	230	36,0
1909-1917	2312-2320	207	31,4	2125-2133	2528-2536	231	36,2
1918-1926	2321-2329	208	31,6	2134-2142	2537-2545	232	36,4
1927-1935	2330-2338	209	31,8	2143-2151	2546-2554	233	36,6
1936-1944	2339-2347	210	32,0	2152-2160	2555-2563	234	36,8
1945-1953	2348-2356	211	32,2	2161-2169	2564-2572	235	37,0
1954-1962	2357-2365	212	32,4	2170-2178	2573-2581	236	37,2
1963-1971	2366-2374	213	32,6	2179-2187	2582-2590	237	37,4
1972-1980	2375-2383	214	32,8	2188-2196	2591-2599	238	37,6
1981-1989	2384-2392	215	33,0	2197-2205	2600-2608	239	37,8
1990-1998	2393-2401	216	33,2	2206-2214	2609-2617	240	38,0
1999-2007	2402-2410	217	33,4	2215-2223	2618-2626	241	38,2
2008-2016	2411-2419	218	33,6	2224-2232	2627-2635	242	38,4
2017-2025	2420-2428	219	33,8	2233-2241	2636-2644	243	38,6
2026-2034	2429-2437	220	34,0	2242-2250	2645-2653	244	38,8
2035-2043	2438-2446	221	34,2	2251-2259	2654-2662	245	39,0
2044-2052	2447-2455	222	34,4	2260-2268	2663-2671	246	39,2

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2269-2277	2672-2680	247	39,4	2486-2494	2889-2897	271	44,2
2278-2286	2681-2689	248	39,6	2495-2503	2898-2906	272	44,4
2287-2295	2690-2698	249	39,8	2504-2512	2907-2915	273	44,6
2296-2304	2699-2707	250	40,0	2513-2521	2916-2924	274	44,8
2305-2313	2708-2716	251	40,2	2522-2530	2925-2933	275	45,0
2314-2322	2717-2725	252	40,4	2531-2539	2934-2942	276	45,2
2323-2331	2726-2734	253	40,6	2540-2548	2943-2951	277	45,4
2332-2340	2735-2743	254	40,8	2549-2557	2952-2960	278	45,6
2341-2350	2744-2752	255	41,0	2558-2566	2961-2969	279	45,8
2351-2359	2753-2761	256	41,2	2567 tai enemmän	2970 tai enemmän	280 tai enem- män	46,0
2360-2368	2762-2770	257	41,4				
2369-2377	2771-2780	258	41,6				
2378-2386	2781-2789	259	41,8				
2387-2395	2790-2798	260	42,0				
2396-2404	2799-2807	261	42,2				
2405-2413	2808-2816	262	42,4				
2414-2422	2817-2825	263	42,6				
2423-2431	2826-2834	264	42,8				
2432-2440	2835-2843	265	43,0				
2441-2449	2844-2852	266	43,2				
2450-2458	2853-2861	267	43,4				
2459-2467	2862-2870	268	43,6				
2468-2476	2871-2879	269	43,8				
2477-2485	2880-2888	270	44,0				

Helsingissä 29 päivänä marraskuuta 2007

Mikko Kuoppa /vas
Minna Sirnö /vas