

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 24/2007 vp

Hallituksen esitys laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 6 päivänä marraskuuta 2007 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta (HE 146/2007 vp).

Eduskunta-aloitteet

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavat aloitteet:

— LA 89/2007 vp — Bjarne Kallis /kd ym.:
Laki ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta (läh. 9.10.2007)

— TPA 11/2007 vp — Esa Lahtela/sd ym.:
Käyttövoimaveron poistaminen (läh. 24.5.2007)

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 15/2007 vp) ja ympäristövaliokunta (YmVL 13/2007 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 EDUSKUNTA-ALOITTEET

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia. Henkilöautoista kannettavan ajoneuvoveron perusvero ehdotetaan muutettavaksi auton ominaishiilidioksidipäästöihin perustavaksi. Niistä henkilöautoista, joista ei ole päästötietoa, veroa kannettaisiin auton kokonaismassan perusteella. Perusveron päiväkohtaisista määristä säädettäisiin lain liitteenä olevissa verotaulukoissa.

Ennen vuotta 1994 käyttöön otetuista paketti-autoista kannettavan perusveron päiväkohtainen määrä ehdotetaan nostettavaksi 35 senttiin. Pakettiautoluokkaan kuuluva ajoneuvo, joka on varustettu kuljettajan istuimen ja sen vieressä olevien istuinten lisäksi muilla istuinpaikoilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla,

ehdotetaan verotettavaksi kaksikäyttöautona kuten henkilöauto.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan asetuksella myöhemmin säädettävänä ajankohtana.

Eduskunta-aloitteet

LA 89/2007 vp. Lakialoitteessa esitetään diesel-autojen käyttövoimamaksun alentamista 10 prosentilla kaikissa ajoneuvoluokissa. Valtion verotulon menetys olisi noin 33 miljoonaa euroa.

TPA 11/2007 vp. Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyy välittömästi toimenpiteisiin nykyisestä käyttövoimaverosta luopumiseksi, jotta tieliikenteessä suositaan vähemmän hiilidioksidipäästöistä liikennettä.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä verotaulukkoon tehtävin teknisluonteisin täsmennyksin sekä matkailuautojen perusveron tasoa koskevin muutoksin.

Hallituksen esitys ajoneuvoverolain muuttamisesta on annettu yhtä aikaa autoverolain muuttamista koskevan esityksen (HE 147/2007 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 kuudenneksellä nykyisestä.

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

Uusi veromalli merkitsee sitä, että niin auto- kuin ajoneuvoveron perusvero porrastettaisiin jatkossa auton polttoaineen ominaiskulutusta 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 henkilö-autoja.

Esitykset liittyvät hallitusohjelman tavoitteisiin, joilla kehitetään liikenteen verotusta päästöjen vähentämiseksi, energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Vero-

muutoksilla 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 auton haitallisia pakokaasupäästöjä, kuten typen oksideja ja terveydelle haitallisia hiukkaspäästöjä.

Ajoneuvoverolain muutosesitys

Henkilöautoista vuosittain kannettava *ajoneuvoveron perusvero* on siis tarkoitus muuttaa auton hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi. Veroperusteet olisivat yhtenäiset kaikille henkilöautoille auton käyttöönottovuodesta riippumatta, ja ne ilmenisivät suoraan lain liitteenä olevista verotaulukoista.

Esitys ei koske sen sijaan käyttövoimaveroa, joka liittyy läheisesti polttoaineiden verotukseen vaikkakin sisältyy ajoneuvoverolakiin. Sillä ei ole myöskään tarkoitus ottaa kantaa verotuksen painopisteen mahdolliseen siirtoon auton hankinnan verotuksesta käytön verotukseen.

Veromuutos on valmisteltu tuottoneutraalisti eikä se siis aiheuttaisi merkittäviä muutoksia ajoneuvoveron vuotuisen tuottoon. Hallituksen tarkoituksena on kuitenkin seurata autokannan päästökehitystä ja tarkistaa tarvittaessa veroporrastusta ohjausvaikutuksen tehostamiseksi.

Uusi veromalli perustuisi auton valmistajan ilmoittamiin hiilidioksidipäästöihin (g/km), jotka vastaavat auton yhdistetyn kaupunki- ja maantieajon polttoaineen ominaiskulutusta (l/100 km). Jos tällaista tietoa ei ole ajoneuvoliikennerekisterissä, vero määräytyisi toissijaisesti auton kokonaismassan perusteella. Kokonaismassa vaikuttaa auton polttoaineen kulutukseen ja on siten sekin ympäristöperusteinen kriteeri.

Muutosten seurauksena perusvero laskisi 51 prosentilla ja nousisi 49 prosentilla rekisterissä olevista henkilöautoista.

Hiilidioksidipäästöihin perustuvan veron vuotuinen määrä vaihtelisi 20 eurosta 605,90 euroon, kun vero on nyt kiinteä joko 94,90 euroa tai 127,75 euroa vuositasolla. Uuden mallin neutraali taitepiste eli nykyveron suuruinen vero

olisi tällä hetkellä keskimääräisellä 180 g/km hiilidioksidia päästävällä henkilöautolla¹. Polttoainekulutukseltaan näitä pienemmät autot saisivat siis verotuksellista etua nykyiseen verrattuna. Lisäksi dieselhenkilöautot hyötyisivät veromuutoksesta vastaavaan bensiinimalliin verrattuna. Esimerkiksi pienikokoisen dieselauton, jonka polttoainekulutus jää alle viiden litran ja päästöt 120—130 grammaan, vero alenisi 60—70 euroon vuodessa.

Henkilöauton kokonaismassaan perustuva vero vaihtelisi puolestaan 75,92 eurosta 485,45 euroon vuodessa. Yleisimpään painoluokkaan 1 501—1 600 kiloa kuuluvien henkilöautojen vero olisi 110,96 euroa vuodessa.

Veromalli on joustava siten, että verotasoa on helppo muuttaa esimerkiksi kiristyvien ympäristövaatimusten vuoksi. Päästöihin perustuva vero on määritelty jokaiselle grammakohtaiselle päästömäärälle, kun taas kokonaismassaan perustuva vero porrastuisi 100 kilon välein.

Esitys ei koske pakettiautoja, vaan niiden vero muutettaisiin päästöperusteiseksi myöhemmin, kun päästöjen yhdenmukainen mittausmenetelmä tulee pakolliseksi myös niille². Pakettiautoilla olisi kuitenkin jatkossa vain yksi verotaso eli 127,75 euroa nykyisen kahden sijasta. Muutos nostaa hieman ennen vuotta 1994 käyttöön otettujen pakettiautojen vuotuista veroa. — Lisäksi pakettiautoluokkaan kuuluva kaksikäyttöauto esitetään verotettavaksi kuten henkilöauto.

Ympäristövaliokunnan sekä liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnot

Molemmat valiokunnat kannattavat ajoneuvoveron rakenteellista uudistamista ehdotetuin tavoin ja pitävät sitä oikeansuuntaisena toimen-

¹ Tämän suuruiset päästöt syntyvät bensiiniautolla, joka kuluttaa polttoainetta 7,7 litraa sadalla kilometrillä, ja dieselautolla, jonka yhdistetty kulutus on 6,9 litraa sadalla kilometrillä.

² Pakettiautojen polttoainekulutuksen mittaus tulee voimaan asteittain vuosina 2005—2009. Vero-ohjausta koskeva esitys voidaan antaa hallituksen esityksen mukaan jo ennen kuin nyt ehdotettava veromalli tulee voimaan (HE 146/2007 vp, s. 23/I).

piteenä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi myös liikenteessä.

Ehdotettua veromallia on pidetty hyvänä ja rakenteeltaan edistyskellisenä, koska se suosii pieniä ja vähäpäästöisiä autoja ja koska jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaa veroprosentin suuruuteen. Lisäksi veron tavoitetasoa voidaan muuttaa helposti kiristyvien päästövähennystavoitteiden mukaan. Tällainen voi osoittautua ympäristövaliokunnan käsityksen mukaan pian tarpeelliseksi mm., koska valmistelussa noudatettu fiskaalisesti neutraali lähtökohta rajoittaa veron ohjausvaikutusta.

Valiokunnat ovat viitanneet myös siihen, että esitys saattaa johtaa yhdessä autoverolain muutosten kanssa autokannan ja liikennesuoritteiden kasvuun, mikä heikentäisi muutoin tavoiteltavia ympäristövaikutuksia. Autokannan uudistaminen on kuitenkin toisaalta tärkeää. Ympäristövaliokunta on viitannut elinkaarianalyysiin, joiden mukaan ikääntyneet autot tulisi poistaa autokannasta huomattavasti aikaisemmin kuin niiden toimintakyky edellyttäisi. Vanhimman autokannan poistamiseen tulisi siten nimenomaisesti kannustaa. — Liikenne- ja viestintävaliokunta on todennut puolestaan, että uudistuva autokanta parantaa osaltaan liikenneturvallisuutta.

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

Ympäristövaliokunta on korostanut lisäksi tehokkaan viestinnän merkitystä. Viestintäkampanjaa tarvitaan kuluttajien asennemuutoksen aikaansaamiseksi. Kuluttajille tulee antaa sen vuoksi selkeä signaali siitä, että myös liikenteen 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 kilpailukyvyn parantamiseksi. Ne ovat viitanneet useiden konkreettisten keinojen lisäksi myös suurten kaupunkien joukkoliikennetukeen ja pitäneet tuen aikaistamista koskevaa päätöstä oikeasuuntaisena.

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

Valtiovarainvaliokunnan kanta

Valtiovarainvaliokunnan näkemys hallituksen esityksestä on hyvin samansuuntainen kuin lausuntovaliokuntien³. Olennaista on tarkastella esitysten muodostamaa kokonaisuutta ja sen tarjoamaa mahdollisuutta vaikuttaa kuluttajien asenteisiin ja valintoihin tehokkaalla ja helposti ymmärrettävällä tavalla.

Esitykset antavat poikkeuksellisen selvän signaalin siitä, että henkilöautojen — ja jatkossa myös ainakin pakettiautojen — hiilidioksidipäästötaso vaikuttaa ratkaisevasti auton verokustannuksiin. Tämä koskee niin auton hankintaa kuin käyttöä. Suunta on jatkossa pikemmin kiristyvä kuin kevenevä alati tiukentuvien päästövähennysvaatimusten vuoksi. Myös tämän tiedon voidaan olettaa vaikuttavan kuluttajien asenteisiin ja valintoihin.

³ Valtiovarainvaliokunta huomauttaa kuitenkin ympäristövaliokunnan lausunnossa olevasta maininnasta, joka koskee työsuhteautoja. Lausunnosta voi saada käsityksen, että työsuhteautot jäisivät autoverouudistuksen ulkopuolelle. Näin ei kuitenkaan ole, vaan verotus toimitettaisiin yhtäläisin perustein myös työsuhteautoista. — Eri asia on, kuten hallituksen esityksessä on todettu (HE 146/2007 vp, s. 23/I), että veron ohjausvaikutus on yksityisautoja vähäisempi, koska yrityksillä on oikeus vähentää ajoneuvokuluja muussa verotuksessaan.

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 vuoden 2005 direktiiviehdotuksessa⁴ alun perin edellytettiin.

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

Veromallin tärkein piirre on se, että veron määrä on suoraan verrannollinen hiilidioksidipäästöihin ja että jokainen päästögramma vaikuttaa verotasoon. Malli sisältää siten selvän taloudellisen kannustimen valita vähäpäästöinen henkilöauto. Sen vuoksi myöskään veron taiteipisteellä 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 auto- ja ajoneuvoverotuksen kaltaisessa, lähes kaikkia kosketavassa, varsin teknisessä veromuodossa. Lisäksi se on välttämätön edellytys sille, että ympäristöohjaus voi toimia toivotulla tavalla ja vaikuttaa kuluttajien asenteisiin ja valintoihin.

Veromalli on valiokunnan mielestä ansiokas myös siksi, että verotasoa on helppo muuttaa tarpeen mukaan aivan niin kuin lausuntovaliokunnat ovat todenneet. Vero-ohjaus voidaan myös kohdentaa asteikkoa porrastamalla halutulla tavalla, mikä sekin puoltaa nyt omaksutun ns. *muuttuvan kertoimen mallin* käyttöä yhtenä

vaihtoehtona olleen ns. vakiokerroinmallin sijasta. Veron rakenne mahdollistaa suuretkin verotasomuutokset ilman, että se menettää mitään yksinkertaisuudestaan ja läpinäkyvyydestään.

Hallituksen esitys on valmisteltu huolellisesti, ja se sisältää paljon arvokasta tietoa esimerkiksi ajoneuvojen määrän ja laadun muutoksista, ajoneuvosuoritteiden ja päästöjen kehityksestä sekä tulevaisuuden näkymistä meillä ja muualla. Johtopäätös on varsin selvä: muutosta tarvitaan kaikilla tahoilla. Valiokunta pitää sen vuoksi tärkeänä, että tämä viesti välittyisi kuluttajille mahdollisimman tehokkaasti, jotta muutos olisi alusta asti systemaattinen ja mahdollisimman vaikuttava.

Kuluttajille suunnattavassa viestinnässä on syytä korostaa myös taloudellisen ajotavan merkitystä ja esimerkiksi sitä, miten teknisillä seikoilla — auton ja renkaiden kunnolla ja jopa rengaspaineilla — voidaan vaikuttaa polttoainekustannuksiin. Säästävällä ajotavalla voidaan saada aikaan jopa 10 prosentin säästö auton polttoaineen kulutuksessa. Tämä puolestaan vähentää suoraan auton hiilidioksidipäästöjä.

Seuraavassa käsitellään autokantaan ja joukkoliikenteen asemaan liittyviä näkökohtia. Lopuksi tarkastellaan eräitä yksittäiskysymyksiä.

Autokanta

Asiantuntijakuulemisessa 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 kuitenkaan 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

⁴ Komission ehdotus direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta (KOM(2005) 261).

pitkälti uuden veromallin käyttöönotosta ja hyväksyttävyydestä.

Korkealla autoverotuksella on ollut kaikkiaan kahtalainen vaikutus autokantaan; se on hidastanut osaltaan autokannan kasvua mutta samalla estänyt autokannan uudistumista. Uudistaminen on kuitenkin tarpeen, kuten ympäristövaliokunta on lausunnossaan todennut. 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 kuluvalla 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 liikenneturvallisuusnäkökohta. 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 kunnon lisäksi kuljettajan asenteella, ajotavalla ja kokemuksella.

Henkilöautojen ja liikennesuoritteiden 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 kulluttavia henkilöautoja. Lakiesitysten 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 yhteis-

kunnalla ei ole aikaa eikä varaa kasvattaa keskimääräistä kuljetussuoritetta.

Näkemyksensä 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 kilpailukyvyistä. Tämä näkyy myös lausuntovaliokuntien kannanotoissa.

Valtiovarainvaliokunta tukee lausunnoissa olevia näkemyksiä riittävän tasokkaan joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamisesta. Kysymys on kuitenkin omasta, erillisestä asiatekijäkokonaisuudesta, 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 piirissä. 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

Tila-autot. Uusi veromalli koskee yhtä lailla kaikkia henkilöautoja. Yleensä isokokoisien 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.

Matkailuautot. Matkailuautot kuuluvat niin ajoneuvolaissa kuin autoverotuksessa M₁-luokkaan eli ne on luokiteltu henkilöautoiksi. Niille on kuitenkin säädetty eräitä poikkeuksia henkilöautoihin nähden: ne on vapautettu autoverosta ja lisäksi niiden käyttövoimavero määräytyy samojen perusteiden mukaan kuin pakettiautojen. Verotaso on tällöin 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, kun henkilöautojen vastaava verotaso on 6,7 senttiä. Perusvero on sama kuin henkilöautoilla eli vuositasolla joko 94,90 tai 127,75 euroa käyttöönottovuodesta riippuen.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että matkailuautojen perusvero määräytyisi edelleen samalla tavoin kuin henkilöautoilla. Koska nimenomaan henkilöautojen veron peruste muuttuu kiinteästä liukuvaksi, on ilmeistä, että matkailuautojen perusveron määrä nousee moninkertaiseksi nykyisestä.

Valiokunta pitää perusteltuna, että matkailuautot rinnastetaan vastaisuudessa myös perusveron osalta pakettiautoihin. Ne tulisivat ympäristöperusteisen vero-ohjauksen piiriin siten aikaan pakettiautojen myötä.

Valiokunta ehdottaa, että ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 10 §:n 3 momenttiin lisätään pakettiautojen ja erikoisautojen lisäksi myös matkailuautot. Silloin niiden perusvero olisi toistaiseksi kiinteä 35 senttiä päivää kohden eli 127,75 euroa vuodessa.

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 asiantuntijakuulemisissa. — Näistä syistä on siis perusteltua, ettei esimerkiksi sähkö-, kaasu- tai ns. bi-fuel-autoille ole säädetty lähtökohtaisesti mitään erityiskohtelua. Niiden verotaso sijoittuu useimmiten joka tapauksessa verotaulukoiden alapäähän pienien päästöominaisuuksien vuoksi. — Todettakoon selvyyden vuoksi, että ajoneuvoliikennerekisteriin on tarkoitus merkitä maakaasulla mitatut arvot ainakin niistä autoista, joissa maakaasu on pääasiallinen polttoaine.

Valiokunta ei pidä tarpeellisenä 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.

Tarkennus verotaulukkoon. Ajoneuvon veron määrä lain liitteenä olevassa verotaulukko 1:ssä on tarkoitus säätää kolmen desimaalin tarkkuudella. Valiokunta ehdottaa, että myös alin vero 20,000 euroa 365 päivän jaksolta vahvistetaan samalla tavalla johdonmukaisuuden vuoksi. Veron määräksi tulisi siten vahvistaa 19,345 euroa.

Eduskunta-aloitteet

Valiokunta on päätenyt kielteiselle kannalle käsittelemiensä eduskunta-aloitteiden suhteen.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin hallituksen esityksen mukaisena paitsi

10 §:n 3 momentti ja verotaulukko 1 muutettuina (Valiokunnan muutosehdotukset),

että lakialoite LA 89/2007 vp hylätään ja

että toimenpidealoite TPA 11/2007 vp hylätään.

Valiokunnan muutosehdotukset

10 §

Perusvero

(1 ja 2 mom. kuten HE)

Pakettiauton (N₁- ja N₁G -luokka), *matkailuauton* ja erikoisauton perusveron määrä päivää kohden on 35 senttiä.

Liite

VEROTAULUKKO 1

VEROTAULUKKO 1			Ajoneuvon hiili- dioksidipäästöjen määrä		Veron määrä	
Ajoneuvon hiili- dioksidipäästöjen määrä	Veron määrä			senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää	
g/km	senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää	g/km			
enintään 66			97	10,9	39,785	
			98	11,1	40,515	
			99	11,3	41,245	
67	5,3	19,345	100	11,5	41,975	
68	5,6	20,440	101	11,7	42,705	
69	5,8	21,170	102	11,9	43,435	
70	6,0	21,900	103	12,2	44,530	
71	6,1	22,265	104	12,4	45,260	
72	6,3	22,995	105	12,6	45,990	
73	6,4	23,360	106	12,8	46,720	
74	6,6	24,090	107	13,1	47,815	
75	6,8	24,820	108	13,3	48,545	
76	6,9	25,185	109	13,5	49,275	
77	7,1	25,915	110	13,8	50,370	
78	7,3	26,645	111	14,0	51,100	
79	7,4	27,010	112	14,2	51,830	
80	7,6	27,740	113	14,5	52,925	
81	7,8	28,470	114	14,7	53,655	
82	8,0	29,200	115	15,0	54,750	
83	8,1	29,565	116	15,2	55,480	
84	8,3	30,295	117	15,4	56,210	
85	8,5	31,025	118	15,7	57,305	
86	8,7	31,755	119	15,9	58,035	
87	8,9	32,485	120	16,2	59,130	
88	9,1	33,215	121	16,5	60,225	
89	9,3	33,945	122	16,7	60,955	
90	9,5	34,675	123	17,0	62,050	
91	9,6	35,040	124	17,2	62,780	
92	9,8	35,770	125	17,5	63,875	
93	10,0	36,500	126	17,8	64,970	
94	10,2	37,230	127	18,0	65,700	
95	10,5	38,325	128	18,3	66,795	
96	10,7	39,055				

Ajoneuvon hiili- dioksidipäästöjen määrä			Ajoneuvon hiili- dioksidipäästöjen määrä		
g/km	Veron määrä		g/km	Veron määrä	
	senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää		senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää
129	18,6	67,890	164	29,4	107,310
130	18,9	68,985	165	29,7	108,405
131	19,1	69,715	166	30,0	109,500
132	19,4	70,810	167	30,4	110,960
133	19,7	71,905	168	30,7	112,055
134	20,0	73,000	169	31,1	113,515
135	20,3	74,095	170	31,5	114,975
136	20,5	74,825	171	31,8	116,070
137	20,8	75,920	172	32,2	117,530
138	21,1	77,015	173	32,5	118,625
139	21,4	78,110	174	32,9	120,085
140	21,7	79,205	175	33,3	121,545
141	22,0	80,300	176	33,6	122,640
142	22,3	81,395	177	34,0	124,100
143	22,6	82,490	178	34,4	125,560
144	22,9	83,585	179	34,7	126,655
145	23,2	84,680	180	35,1	128,115
146	23,5	85,775	181	35,5	129,575
147	23,8	86,870	182	35,9	131,035
148	24,1	87,965	183	36,2	132,130
149	24,4	89,060	184	36,6	133,590
150	24,8	90,520	185	37,0	135,050
151	25,1	91,615	186	37,4	136,510
152	25,4	92,710	187	37,8	137,970
153	25,7	93,805	188	38,2	139,430
154	26,0	94,900	189	38,6	140,890
155	26,4	96,360	190	39,0	142,350
156	26,7	97,455	191	39,3	143,445
157	27,0	98,550	192	39,7	144,905
158	27,3	99,645	193	40,1	146,365
159	27,7	101,105	194	40,5	147,825
160	28,0	102,200	195	41,0	149,650
161	28,3	103,295	196	41,4	151,110
162	28,7	104,755	197	41,8	152,570
163	29,0	105,850	198	42,2	154,030

Ajoneuvon hiili-
dioksidipäästöjen
määräVeron määrä
senttiä/
päivä euroa/
365 päivää

g/km

199	42,6	155,490
200	43,0	156,950
201	43,4	158,410
202	43,8	159,870
203	44,3	161,695
204	44,7	163,155
205	45,1	164,615
206	45,5	166,075
207	46,0	167,900
208	46,4	169,360
209	46,8	170,820
210	47,3	172,645
211	47,7	174,105
212	48,1	175,565
213	48,6	177,390
214	49,0	178,850
215	49,5	180,675
216	49,9	182,135
217	50,3	183,595
218	50,8	185,420
219	51,2	186,880
220	51,7	188,705
221	52,2	190,530
222	52,6	191,990
223	53,1	193,815
224	53,5	195,275
225	54,0	197,100
226	54,5	198,925
227	54,9	200,385
228	55,4	202,210
229	55,9	204,035
230	56,4	205,860
231	56,8	207,320
232	57,3	209,145
233	57,8	210,970

Ajoneuvon hiili-
dioksidipäästöjen
määräVeron määrä
senttiä/
päivä euroa/
365 päivää

g/km

234	58,3	212,795
235	58,8	214,620
236	59,2	216,080
237	59,7	217,905
238	60,2	219,730
239	60,7	221,555
240	61,2	223,380
241	61,7	225,205
242	62,2	227,030
243	62,7	228,855
244	63,2	230,680
245	63,7	232,505
246	64,2	234,330
247	64,7	236,155
248	65,2	237,980
249	65,7	239,805
250	66,3	241,995
251	66,8	243,820
252	67,3	245,645
253	67,8	247,470
254	68,3	249,295
255	68,9	251,485
256	69,4	253,310
257	69,9	255,135
258	70,4	256,960
259	71,0	259,150
260	71,5	260,975
261	72,0	262,800
262	72,6	264,990
263	73,1	266,815
264	73,7	269,005
265	74,2	270,830
266	74,7	272,655
267	75,3	274,845
268	75,8	276,670

Ajoneuvon hiili- dioksidipäästöjen määrä			Ajoneuvon hiili- dioksidipäästöjen määrä		
g/km	Veron määrä		g/km	Veron määrä	
	senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää		senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää
269	76,4	278,860	304	97,0	354,050
270	77,0	281,050	305	97,6	356,240
271	77,5	282,875	306	98,2	358,430
272	78,1	285,065	307	98,9	360,985
273	78,6	286,890	308	99,5	363,175
274	79,2	289,080	309	100,1	365,365
275	79,8	291,270	310	100,8	367,920
276	80,3	293,095	311	101,4	370,110
277	80,9	295,285	312	102,0	372,300
278	81,5	297,475	313	102,7	374,855
279	82,0	299,300	314	103,3	377,045
280	82,6	301,490	315	104,0	379,600
281	83,2	303,680	316	104,6	381,790
282	83,8	305,870	317	105,2	383,980
283	84,3	307,695	318	105,9	386,535
284	84,9	309,885	319	106,5	388,725
285	85,5	312,075	320	107,2	391,280
286	86,1	314,265	321	107,9	393,835
287	86,7	316,455	322	108,5	396,025
288	87,3	318,645	323	109,2	398,580
289	87,9	320,835	324	109,8	400,770
290	88,5	323,025	325	110,5	403,325
291	89,0	324,850	326	111,2	405,880
292	89,6	327,040	327	111,8	408,070
293	90,2	329,230	328	112,5	410,625
294	90,8	331,420	329	113,2	413,180
295	91,5	333,975	330	113,9	415,735
296	92,1	336,165	331	114,5	417,925
297	92,7	338,355	332	115,2	420,480
298	93,3	340,545	333	115,9	423,035
299	93,9	342,735	334	116,6	425,590
300	94,5	344,925	335	117,3	428,145
301	95,1	347,115	336	117,9	430,335
302	95,7	349,305	337	118,6	432,890
303	96,4	351,860	338	119,3	435,445

Ajoneuvon hiili-
dioksidipäästöjen
määräVeron määrä
senttiä/
päivä euroa/
365 päivää

g/km

339	120,0	438,000
340	120,7	440,555
341	121,4	443,110
342	122,1	445,665
343	122,8	448,220
344	123,5	450,775
345	124,2	453,330
346	124,9	455,885
347	125,6	458,440
348	126,3	460,995
349	127,0	463,550
350	127,8	466,470
351	128,5	469,025
352	129,2	471,580
353	129,9	474,135
354	130,6	476,690
355	131,4	479,610
356	132,1	482,165
357	132,8	484,720
358	133,5	487,275
359	134,3	490,195
360	135,0	492,750
361	135,7	495,436
362	136,5	498,130
363	137,2	500,831
364	138,0	503,539
365	138,7	506,255
366	139,4	508,978
367	140,2	511,708
368	140,9	514,446
369	141,7	517,190
370	142,5	519,943
371	143,2	522,702
372	144,0	525,469
373	144,7	528,243

Ajoneuvon hiili-
dioksidipäästöjen
määräVeron määrä
senttiä/
päivä euroa/
365 päivää

g/km

374	145,5	531,024
375	146,3	533,813
376	147,0	536,608
377	147,8	539,412
378	148,6	542,222
379	149,3	545,040
380	150,1	547,865
381	150,9	550,697
382	151,7	553,537
383	152,4	556,384
384	153,2	559,238
385	154,0	562,100
386	154,8	564,969
387	155,6	567,845
388	156,4	570,729
389	157,2	573,619
390	158,0	576,518
391	158,7	579,423
392	159,5	582,336
393	160,3	585,256
394	161,1	588,183
395	162,0	591,118
396	162,8	594,059
397	163,6	597,009
398	164,4	599,965
399	165,2	602,929
400 tai enemmän	166,0	605,900

VaVM 24/2007 vp — HE 146/2007 vp

Helsingissä 30 päivänä marraskuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Hannes Manninen /kesk		Heli Paasio /sd
vpj.	Kari Rajamäki /sd		Markku Rossi /kesk
jäs.	Christina Gestrin /r		Matti Saarinen /sd (osittain)
	Pertti Hemmilä /kok		Petri Salo /kok
	Bjarne Kallis /kd		Minna Sirnö /vas
	Kyösti Karjula /kesk		Pia Viitanen /sd (osittain)
	Esko Kiviranta /kesk	vjäs.	Reijo Kallio /sd (osittain)
	Jari Koskinen /kok		Miapetra Kumpula-Natri /sd (osit- tain)
	Mikko Kuoppa /vas		Lauri Kähkönen /sd
	Mika Lintilä /kesk		Reijo Paajanen /kok
	Olli Nepponen /kok		Jutta Urpilainen /sd (osittain).
	Tuija Nurmi /kok		
	Kirsi Ojansuu /vihr (osittain)		

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.