

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 6/2006 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (henkilöautojen verotus)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 14 päivänä lokakuuta 2005 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (henkilöautojen verotus) (U 29/2005 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- erikoistutkija Juhani Laurikko, VTT Prosessit
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- energia-asiantuntija Tuuli Kaskinen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on luovutettava henkilöautojen rekisteröintiverojen (Suomessa autovero) kantamisesta vuoden 2016 alkuun mennessä. Verotulojen menettämisen välttämiseksi jäsenvaltio voi samalla siirtää verotuksen painopistettä autojen vuotuisiin käyttöveroihin (Suomessa ajoneuvovero) ja tarvittaessa muihinkin liikenteeseen kohdistuviin veroihin. Jäsenvaltiota ei kuitenkaan velvoitettaisi verojen korotuksiin eikä uusien verojen käyttöönottoon. Rekisteröintiverojen poistamiseen asti jäsenvaltioiden olisi viipymättä luotava rekisteröintiveron palautusjärjestelmä niille kyseisessä jäsenvaltiossa käytössä olleille autoille, jotka viedään tai siirretään pysyvästi yhteisön ulko-

puolelle tai toiseen jäsenvaltioon. Palautettavan veron määrä olisi käytetyn auton arvossa jäljellä olevan veron määrä.

Lisäksi ehdotetaan, että vuotuisen käyttöveron ja siirtymäaikana myös rekisteröintiveron perusteena on ainakin osaksi käytettävä kunkin auton hiilidioksidipäästöjen grammamäärää kilometriä kohden. Veron suuruutta ei ehdoteta yhdenmukaistettavaksi, mutta automarkkinoiden eriytymisen jatkumisen estämiseksi päästöön perustuvan veron osalle ehdotetaan vähimmäisosuutta, joka lasketaan kummankin veron kokonaistuotosta. Sekä rekisteröintiveron että vuotuisen käyttöveron tuotosta vähintään 25 prosenttia olisi kerryttävä hiilidioksidiperusteisesta osasta viimeistään 31.12.2008. Vuoden

2010 loppuun mennessä tämän osuuden olisi oltava 50 prosenttia kummankin veron tuotosta. Veroasiana ehdotuksen hyväksyminen edellyttää kaikkien jäsenvaltioiden yksimielisyyttä.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää ehdotuksen perusteena olevia tavoitteita sisämarkkinoiden toimivuuden parantamiseksi samoin kuin henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tärkeinä. Kansainvälisten ilmastopoliittisten sitoumusten kannalta on tärkeää, että kehitetään tehokkaita ohjauskeinoja liikenteen päästökehityksen hillitsemiseksi.

Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin varauksellisesti ehdotettuun päästöperusteisen veron toteuttamistapaan. Päästöperusteisen veron ulottaminen autoveron kaltaiseen rekisteröintiveroon voi olla ongelmallinen EY-oikeudellisen verosyrjintäkiellon kannalta erityisesti käytettyjä tuontiautoja verotettaessa. Tämän takia valtioneuvosto pitää tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisempaan kehittää vuotuista ajoneuvoverotusta autojen hiilidioksidipäästöt huomioon ottaeksi. Tätä käsitystä tukevat myös kotimaassa tehdyt selvitykset. Päästöihin perustuvan veron vähimmäistuotto-osuuteen sidotulla vaatimuksella ei turvata ympäristöohjaavuutta, vaan rajoitetaan tarpeettomasti verojärjestelmän kehittämistä.

Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioilla tulee olla mahdollisuus kehittää verojärjestelmäänsä ehdotettua vapaammin. Velvoittavat ehdotukset päästöperusteisen veron vähimmäis- osuudesta ja veron ulottamisesta autoveron kaltaiseen rekisteröintiveroon eivät ole ehdotetussa muodossaan hyväksyttävissä. Valtioneuvosto

pitää tärkeänä, että autojen hiilidioksidipäästöihin perustuvan verotuksen yksityiskohtainen rakenne jätetään kansallisen päätöksenteon varaan.

Yhdenmukaistettujen verosäännösten puuttuminen ei estä kansallisella tasolla ryhtymistä toimenpiteisiin ympäristönäkökohtien huomioon ottamiseksi liikenteen verotuksessa kullekin jäsenvaltiolle tarkoituksenmukaisella tavalla, kunhan yleisiä EY-oikeudellisia määräyksiä noudatetaan. Valtioneuvosto katsoo, että on tärkeää jatkaa vuotuisen ajoneuvoverotuksen kehittämistä henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä vähentävään suuntaan.

Sitoutuminen autoverosta luopumiseen on valtioneuvoston mielestä ongelmallista erityisesti valtionaloudellisista syistä. Veron mahdollisesta poistamisesta tai alentamisesta samoin kuin mahdollisesta verotuksen painopisteen siirtämisestä autoverosta liikenteen muuhun verotukseen tulee voida päättää kansallisesti.

Valtioneuvosto suhtautuu alustavan myönteisesti ehdotukseen käytetyn auton arvossa jäljellä olevan autoveron palauttamisesta maasta pysyvästi vietävistä autoista. Lopullisen kannan muodostaminen vaatii kuitenkin vielä muutoksen vaikutusten selvittämistä. Vuotuisen ajoneuvoveron vientipalautusta koskeva ehdotus on Suomessa jo toteutettu ja näin ollen hyväksyttävissä.

Autoverotuksessa sovellettavat käytettyjen autojen arvonmääritystä koskevat ehdotukset ovat joiltakin osin epäselviä ja vaatisivat täsmennystä. Lisäksi tulisi tarkentaa ehdotettua säännöstä siitä, missä maassa autosta kannetaan vuotuista ajoneuvoveroa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta yhtyen valtioneuvoston kantaan korostaa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen merkitystä. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat Suomessa noin 11 Mt/a. Liikenteen

osuus Kioton pöytäkirjan tavoitteen mukaisesta kokonaispäästömäärästä 70,5 Mt/a on siten merkittävä ja erityiset toimet päästöjen vähentämiseksi tarpeen. EU-tasolla liikenteen päästöt kasvavat nopeasti ja on todennäköistä, ettei tavoit-

tetta hiilidioksidipäästöjen alentamisesta tasolle 120 g/km vuoteen 2010 mennessä saavuteta ilman lisätoimia. Siksi komission direktiiviehdotusta on pidettävä merkittävänä aloitteena, jonka tavoitteita tulee tukea. Suomessa päästöjen kasvu on ollut maltillisempaa, mutta päästövähennystoimet ovat meilläkin tarpeen.

Valiokunta pitää tärkeänä määrätietoista pyrkimystä painopisteen siirtämiseksi auton hankinnan ja omistuksen verottamisesta auton käytön verottamiseen. Suomen tulee toimia aktiivisesti tämän tavoitteen hyväksymiseksi EU:ssa, vaikka veron toteutustapaa ehdotetulla tavalla ei hyväksyttäisikään. Valiokunta toteaa, että selvitysten mukaan Suomessa kannattaisi EY-oikeudellisista ja hallinnollisista syistä muuttaa vuotuinen ajoneuvovero hiilidioksidiperusteiseksi hankintaveron sijaan. Hankintaverosta luopuminen on ongelmallista lähinnä valtiontalouden kannalta, mutta siihen liittyy myös uhka ympäristön kannalta, jos autokanta verosta luopumisen seurauksena kasvaa ja päästötkin siten lisääntyvät. Myös autoveron porrastamista päästötason mukaan tulee harkita.

Ympäristönäkökulmasta hiilidioksidikomponentin sisällyttäminen vuotuiseseen ajoneuvoveroon olisi huomattava edistysaskel, sillä nykyiseen käyttöveromalliin ei sisälly ympäristöohjausta lainkaan. Ympäristöohjauksen lisäämisellä on myös laaja yleinen tuki. Valiokunta kiirehtii uudistuksen toteuttamista.

Komission autoteollisuuden kanssa solmimat sopimukset autojen hiilidioksidipäästötason alentamiseksi eivät ole johtaneet myönteiseen kehitykseen. Autonvalmistajilla ei ole tehokkaita keinoja ohjata myyntiä, ja hiilidioksidipäästötason on todettu vaikuttavan kuluttajien ostopäätöksiin vain vähäisessä määrin.

Suomessa ainoa ohjaava vaikutus on polttoaineen sisältämällä verolla, mutta ero suuri- ja pienikulutuksisen auton välillä ei ole niin suuri, että ohjauksella olisi suuri merkitys. Ohjausvaikutus

tehostuisi huomattavasti, jos myös muut verot ja maksut porrastuisivat hiilidioksidipäästötason mukaan. Ohjaus kannustaisi energiatehokkaiden autojen hankintaan myös niitä, joilla vuotuinen ajomäärä jää pieneksi. Suotuisten ympäristövaikutusten edellytyksenä on kuitenkin se, ettei autokannan uusiutuminen samalla johda liikennesuoritteiden kasvuun. Lisäksi hiilidioksidiperusteinen verotus tulee ulottaa koko autokantaan. Jos verotuksen piiriin otetaan vain uudet autot, voi ohjausvaikutus jäädä pieneksi ja syntyä jopa kannustimia pitää vanhoja autoja käytössä entistä pidempään.

Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota myös siihen, että veroratkaisun harkinnassa tulee ottaa huomioon myös aluepoliittiset ja sosiaaliset näkökohdat. Huomioon tulee ottaa esimerkiksi se, että auton käyttäminen on välttämätöntä alueilla, joilla joukkoliikennettä ei ole ja kulkuyhteydet ovat hankalat. Vähän ajavilla myös auton vuosittainen kilometrimäärä on teknisesti mahdollista ottaa huomioon yhtenä veroon vaikuttavana tekijänä. Niin ikään tulisi harkita mahdollisuuksia ottaa välttämättömästä auton käyttämisestä aiheutuvat kustannukset huomioon muussa, sosiaaliperusteisessa tukijärjestelmässä, jottei muutos kohtuuttomasti vaikeuttaisi vähävaraisten asemaa. Valiokunta kiirehtii myös biopolttoaineiden osuuden lisäämistä liikennepolttoaineissa.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan kiirehtien samalla lainsäädännön uudistamista direktiiviehdotuksesta riippumatta mahdollisimman pian siten, että ajoneuvo- ja polttoaineverotusta kehitetään hiilidioksidipäästöt huomioon ottavaksi.

YmVL 6/2006 vp — U 29/2005 vp

Helsingissä 15 päivänä maaliskuuta 2006

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Pentti Tiusanen /vas	Kari Kärkkäinen /kd
vpj.	Heidi Hautala /vihr	Eero Reijonen /kesk
jäs.	Christina Gestrin /r	Säde Tahvanainen /sd
	Susanna Haapoja /kesk	Satu Taiveaho /sd
	Antti Kaikkonen /kesk	Ahti Vielma /kok
	Inkeri Kerola /kesk	vjäs. Oras Tynkkynen /vihr.
	Miapetra Kumpula-Natri /sd	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.