

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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, ve-

roa kannettaisiin auton kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen päästötiedon perusteella. Ehdotettavia veroprosentteja sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyinä verotettaviin 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.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö.....	3
Kansallinen lainsäädäntö.....	3
Yhteisön lainsäädäntö.....	4
1.2 Käytäntö.....	5
Henkilöautojen määrä.....	5
Henkilöautojen päästöt.....	5
Hiilidioksidipäästöjen mittaaminen.....	7
1.3 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö.....	8
1.4 Nykytilan arviointi.....	8
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
2.1 Tavoitteet.....	9
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	9
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	10
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	12
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	12
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	15
3.3 Ympäristövaikutukset.....	15
3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	16
4 ASIAN VALMISTELU.....	17
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	17
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	17
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	17
2 VOIMAANTULO.....	19
LAKIEHDOTUS.....	20
autoverolain muuttamisesta.....	20
LIITE.....	22
LIITE.....	27
RINNAKKAISTEKSTI.....	27
autoverolain muuttamisesta.....	27

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö

Kansallinen lainsäädäntö

Autovero on kertaluonteinen vero, jota kannetaan uudesta tai käytettynä maahan tuotavasta henkilöautosta (M₁-luokka), paketti-autosta (N₁-luokka) ja sellaisesta muusta autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L₃- ja L₄-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta, kun se rekisteröidään tai otetaan käyttöön Suomessa ensimmäistä kertaa. Verosta säädetään autoverolaissa (1482/1994), joka tuli voimaan vuoden 1995 alusta Suomen liittyessä Euroopan unioniin.

Autovero on suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Velvollinen suorittamaan autoveron on ensisijaisesti ajoneuvon maahantuoja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja.

Henkilöautot ja niihin rinnastettavat linja-autoluokkaan kuuluvat autot, joiden oma massa on alle 1 875 kilogrammaa sekä moottoripyörät ja muut L-luokkaan kuuluvat ajoneuvot verotetaan ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella. Yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitetaan hintaa, joka yhdestä samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myydessä se verollisena Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Verotusarvo on siis ajoneuvon yleinen kuluttajahinta verotushetkellä, kun taas verotettavasta ajoneuvosta maksettua hintaa ei käytetä verotusarvon perustana. Yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan verotukseen siirryttiin vuonna 2003 autoverolain muuttamisesta annetulla lailla (266/2003) aikaisemmin sovelletun ajoneuvon tuontiarvoon perustuvan verotuksen sijasta. Yleistä vähittäismyyntiarvoa käytetään verotusarvona verotettaessa sekä uusia että käytettynä maahan tuotavia henkilöautoja ja moottoripyöriä.

Henkilöauton veron määrä on 28 prosenttia verotusarvosta vähennettynä 650 eurolla muilta kuin dieselkäyttöisiltä autoilta ja 450 eurolla dieselkäyttöisiltä autoilta. Kiinteä perusvähennys merkitsee sitä, että halvempien autojen autoveron määrä on suhteellisestikin hieman pienempi kuin kalliimpien autojen. Vähennys huomioon ottaen autoveron osuudeksi muodostuu keskimäärin noin 26 prosenttia henkilöauton kuluttajahinnasta. Tätä verotaso on sovellettu vuodesta 2003, jolloin henkilöautojen autoveron tasoa alennettiin keskimäärin noin kuudenneksellä.

Moottoripyörien veroprosentti on moottorin iskuilavuudesta riippuen 8—20 prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta.

Ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettynä verotettavien ajoneuvojen veroprosentit määräytyvät eri tavalla kuin vuoden 2003 autoveromuutoksen jälkeen valmistettujen ajoneuvojen. Niiden veroprosentit määräytyvät sen mukaan, mitkä olivat veron osuudet samanlaisten ajoneuvojen yleisestä vähittäismyyntiarvosta silloin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veroprosentti määräytyy siten uudesta ajoneuvosta aikanaan kannetun autoveron ja silloisen kuluttajahinnan perusteella. Käytännössä tulli on vahvistanut ajoneuvoille merkikohtaisia yksilöllisiä veroprosentteja, jotka julkaistaan internet-sivuilla. Kun ajoneuvolle ei ole vahvistettu yksilöllistä veroprosenttia, käytetään laissa säädettyä yleistä veroprosenttia, joka on henkilöautoille käyttövoiman mukaan 29 tai 30 ja moottoripyörille 9—23 prosenttia.

Pakettiauton verotusarvo perustuu vähittäismyyntiarvon sijasta edelleen maahantuojan hankinta-arvoon. Pakettiautojen verokohtelu jakaantuu täyden ja alennetun veron pakettiautoihin. Alennettua veroa sovelletaan yksinomaan tavaran kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin, joiden vero on 35 prosenttia hankinta-arvosta. Uuden täyden veron pakettiauton verotusarvo on sen hankinta-arvo vähennettynä 770 eurolla. Veron osuus on 72 prosenttia verotusarvosta. Laskennallisesti verotaso vastaa keskimäärin uusien henkilöautojen verotaso. Käytettyjen paket-

tiautojen verotuksesta on laissa omat säännöksensä.

Henkilöauto, jonka oma massa on yli 4 500 kilogrammaa, verotetaan tarkoituksenmukaisuussyistä kuten alennetun veron pakettiauto. Tällainen auto on yleensä kuorma-auton tai raskaan pakettiauton alustalle rakennettu painava ja suurehko auto, jossa on henkilökuljettukseen soveltuvan jatkettun ohjaamon lisäksi lava tai muu varustus tavaroiden kuljettamista varten.

Eräät ajoneuvoryhmät ovat autoverosta vapaita. Lisäksi autoverosta myönnetään hakeuksesta palautusta taksikäyttöön hankittaville autoille samoin kuin invaliditeetin perusteella.

Autoveron määrälle kannetaan arvonlisäveron suuruinen vero autoverotuksen yhteydessä.

Yhteisön lainsäädäntö

Autovero on kansallinen välillinen vero, jota ei ole yhdenmukaistettu Euroopan unionissa, vaikka komissio on tätä eräiltä osin ehdottanut. Jäsenvaltiot voivat itsenäisesti päättää, millä perusteella ja kuinka paljon ne kantavat ajoneuvoista veroja. Jäsenvaltion on kuitenkin otettava huomioon EY:n perustamisoppimukseen sisältyvät verotusta koskevat määräykset, joista tärkein on 90 artiklaan sisältyvä syrjivien verojen kielto.

Syrjivien verojen kielto merkitsee, ettei tuontitavaroita saa kohdella verotuksessa ankarammin kuin samanlaisia kotimaisia tuotteita. Autoverojen osalta Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on useassa ratkaisussaan (muun muassa Suomen autoverotusta koskeva ratkaisu asiassa C-101/00 *Siilin*) katsonut tämän tarkoittavan sitä, ettei käytettynä maahan tuotavasta ajoneuvosta saa kantaa enempää veroa kuin sitä on jäljellä samanlaisen tuontimaan markkinoilla jo olevan käytetyn ajoneuvon arvossa. Ajoneuvon arvoon sisältyvän veron osuuden katsotaan alenevan samassa suhteessa kuin ajoneuvon arvonkin. Ajoneuvojen samanlaisuutta arvioitaessa yhtenä lähtökohtana on ajoneuvon ikä, jolloin käytettyä tuontiajoneuvoa verotettaessa vertailuajoneuvona on pidetty samanikäistä markkinoilla jo olevaa ajoneuvoa ja vertailuverona sen arvoon sisältyvää veron osuutta.

Suomessa ratkaisukäytäntö on ymmärretty siten, että käytettyä tuontiajoneuvoa verotettaessa on syrjimättömän verokohtelun varmistamiseksi aina selvitettävä, mikä on ollut samanlaisen ajoneuvon arvo ja siihen sisältyvä veron osuus silloin, kun samanlainen ajoneuvo verotettiin uutena. Ennen vuotta 2003 käyttöön otetusta käytetystä tuontiautosta kannetaan veroa tämän veron osuuden mukaisen veroprosentin verran. Koska Suomessa autoveron taso, rakenne ja verotusarvona käytetyt arvot ovat vaihdelleet, käytetystä tuontiajoneuvosta kannettava veroprosentti voi olla korkeampi tai matalampi kuin uusista ajoneuvoista kannettava veroprosentti. Syrjimättömyyskriteerin kannalta uusien ajoneuvojen verotukseen tehtävien muutosten ei ole siten katsottu vaikuttavan siihen veron määrään, joka sisältyy aikaisemmin verotettujen käytettyjen ajoneuvojen arvoon.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi 5 päivänä lokakuuta 2006 ratkaisunsa Unkarin autoveroa koskevissa yhdistetyissä asioissa C-290/05 *Nadasdi* ja C-333/05 *Nemeth*. Ratkaisussa otettiin uudelleen kanta verosyrjintäkiellon soveltamiseen käytettynä maahantuotaviin ajoneuvoihin tilanteessa, jossa jäsenvaltio ottaa käyttöön uuden veron tai muuttaa olemassa olevan veron verokantaa tai määrätymisperustetta. Ratkaisun mukaan veron mahdollista syrjivyyttä arvioitaessa on verrattava toisiinsa autoveroa, joka kannetaan vastikään muusta jäsenvaltiosta tuoduista käytetyistä ajoneuvoista, siihen autoverosta jäljellä olevaan määrään, joka rasittaa samanlaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka on rekisteröity Unkarissa ja joista on tästä syystä jo kannettu samaa veroa. Vertailulla käytettyihin ajoneuvoihin, jotka on otettu käyttöön Unkarissa ennen uuden autoveron voimaantuloa ja joista on kannettu aikaisemmin voimassa ollutta autoveroa, ei ole asian kannalta merkitystä. EY:n perustamisoppimuksen 90 artiklan tarkoituksena ei ole estää jäsenvaltiota ottamasta käyttöön uusia veroja tai muuttamasta olemassa olevien verojen verokantaa tai määrätymisperustetta.

Ratkaisun mukaan jäsenvaltioilla on sinänsä vapaus säätää veroperusteista esimerkiksi ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien perusteella, jotka on valittu objektiivisten perusteiden ja yhteisössä tavoiteltujen päämäärien,

kuten ympäristönsuojelutavoitteen, mukaisesti. Ratkaisussa todetaan tuomioistuimen jo vakiintuneen kannan mukaisesti, että käytettyjen ajoneuvojen veroa määrittäessä on kuitenkin aina otettava huomioon niiden arvon alentuminen siitäkkin huolimatta, että autoverolla on ympäristönsuojelullinen tavoite ja peruste. Unkarin autovero oli perustamissopimuksen 90 artiklan vastainen sen vuoksi, ettei tätä arvon alentumista otettu huomioon arvioitaessa kysymystä siitä, ylittääkö käytetystä tuontiautosta kannettava vero sen osuuden, joka sisältyy samanlaisten käytettyjen autojen, jotka on jo rekisteröity Unkarissa, jäljellä olevaan arvoon. Järjestelmä ei kuitenkaan ollut yhteisön oikeuden vastainen sen vuoksi, että käytetyt tuontiautot verotettiin tuontihetkellä voimassa olleen verokannan ja -perusteen mukaisesti.

1.2 Käytäntö

Henkilöautojen määrä

Vuosittain autoveroa kannetaan noin 175 000 henkilöautosta, joista uusia on noin 145 000 ja käytettyjä tuontiautoja noin 30 000. Vuonna 2006 autoveron kertymä oli 1 297 miljoonaa euroa, josta uusista ajoneuvoista kertyi 90 prosenttia. Sekä uusien että käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen verotuotosta valtaosa eli noin 90 prosenttia kertyi henkilöautoista loppuosan kertyessä pakettiautoista ja moottoripyöristä.

Vuonna 2006 uusien henkilöautojen keskimääräinen verotusarvo oli noin 28 000 euroa, jolloin keskimääräiseksi veroksi muodostui noin 7 500 euroa kuluttajahinnasta. Vuoden 2007 tammi-syyskuun aikana uusien henkilöautojen keskimääräinen verotusarvo on noussut noin 30 000 euroon. Käytettyinä verotettavien henkilöautojen keskimääräinen verotusarvo oli vuonna 2006 noin 16 000 euroa ja keskimääräinen veron määrä noin 4 400 euroa. Vuonna 2006 käytettyinä verotettavien henkilöautojen keskimääräinen ikä oli 8,5 vuotta. Lukumääräisesti eniten tuotiin 5—9 vuotta vanhoja autoja. Käytettyjen tuontiautojen moottoritulavuus oli keskimäärin 2 500 kuutiometriä. Tuonti painottui autokannan keskimääräistä kokoa hieman suurempiin autoihin.

Henkilöautoja on Suomen ajoneuvoliikennerekisterissä reilut 2,5 miljoonaa. Autokanta on kasvanut tasaisesti 1990-luvun alun taloudellisen taantuman jälkeen. Kasvun myötä myös tarjolla olevien autotyyppeiden määrä on kasvanut. Uutena myytäviä automalleja oli vuoden 2006 alussa yli 4 900, joista valtaosa eli 68 prosenttia oli bensiinimalleja. Dieselkäyttöisten autojen osuus henkilöautokannasta oli vuoden 2006 lopussa reilut 13 prosenttia. Niiden osuus autokannasta on kasvussa, sillä vuonna 2006 dieselmoottoreilla varustettujen autojen osuus uusien henkilöautojen myynnistä nousi 20 prosenttiin. Vuoden 2007 tammi-syyskuussa dieselhenkilöautojen osuus uusien henkilöautojen myynnistä oli lähes 28 prosenttia. Markkinoille on tullut myös kaasukäyttöisiä henkilöautoja sekä poltto- ja sähkömoottorin yhdistäviä hybridi-autoja.

Kookkaiden henkilöautojen myynti on kasvanut viime vuosina selvästi ja on kiihtynyt vuonna 2007. Heinäkuun loppuun mennessä ensirekisteröidyistä henkilöautoista 8,5 prosenttia oli nelivetoisia.

Henkilöautojen keski-ikä on tällä hetkellä 10,5 vuotta ja ne ovat käytössä keskimäärin hieman yli 18 vuotta.

Henkilöautojen päästöt

Tieliikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin viidesosa. Vuonna 2005 tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat noin 11,8 miljoonaa tonnia. Henkilöautojen aiheuttamat vuotuiset hiilidioksidipäästöt olivat noin seitsemän miljoonaa tonnia, mikä on lähes 60 prosenttia tieliikenteen kokonaispäästöistä ja noin 12 prosenttia Suomen hiilidioksidipäästöistä. Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt olivat noin 1,2 miljoonaa tonnia, linja-autojen noin 0,5 miljoonaa tonnia ja kuorma-autojen noin 2,9 miljoonaa tonnia.

Ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat suorassa suhteessa polttoaineen kulutukseen, johon vaikuttavat ajoneuvojen ominaiskulutus, ajotavat ja liikenteen määrä. Henkilöautot ovat selvästi tärkein ajoneuvoryhmä paitsi lukumääräisesti myös liikenteen määrää kuvaavan liikennesuorituksen kannalta. Henkilöautojen määrän lisäksi myös liikennesuorite on kasvanut tasaisesti lukuun ottamatta 1990-

lunun alun taloudellista taantumaa. Liikenteen määrän ennustetaan jatkossa kasvavan. Myös autokannassa odotetaan kasvua. Nämä johtavat liikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvuun, jollei ajoneuvotekniikassa, liikennesuoritteiden siirtymisessä polttoainetehokkaampiin autoihin ja ajotavoissa tapahdu merkittävää kehitystä.

Teknisen kehityksen myötä ajoneuvojen parantunut polttoainetehokkuus on vähentänyt niiden ominaiskulutusta ja sitä kautta ominaishiilidioksidipäästöjä. Liikennesuoritteiden, samoin kuin autojen keskimääräisen koon sekä rakenteiden vahvistumisen ja varustelutason lisääntymisen myötä tapahtunut autojen painon, samoin kuin moottoritehon kasvu on kuitenkin syönyt osan tekniikan kehittymisen kautta saatavasta hyödystä lisäämällä polttoaineiden kulutusta, joka aiheuttaa vakiomäärän hiilidioksidipäästöjä. Jokainen ajoneuvossa käytetty bensiinilitra tuottaa hiilidioksidia 2 350 grammaa ja dieselöljylitra vastaavasti 2 660 grammaa. Dieselöljyn suurempi päästötaso aiheutuu sen suuremmasta hiilisisällöstä verrattuna bensiiniin.

Autojen energiatehokkuuden parantumisen myötä myös Suomessa ensirekisteröityjen uusien bensiini- ja dieselkäyttöisten henkilöautojen keskimääräinen polttoaineen ominaiskulutus aleni 1990-luvulla. Aleneva kehitys ei kuitenkaan ole jatkunut kuluvan vuosituhanen puolella. Ajoneuvohallintokeskuksen, jäljempänä AKE, mukaan ensirekisteröityjen bensiinikäyttöisten henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen määrä ajokilometriä kohden oli vuonna 2000 keskimäärin 183 grammaa kilometrillä ja vuonna 2006 vastaavasti 180 grammaa. Viimeksi mainitut hiilidioksidipäästöt syntyvät henkilöautolla, jonka yhdistetty kaupunki- ja maantieajon polttoainekulutus on 7,7 litraa bensiiniä sadalla kilometrillä. Uusien dieselhenkilöautojen keskimääräinen polttoaineen kulutus on kasvanut tasaisesti koko 2000-luvun. Vuonna 2000 uusien dieselautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö oli 159 grammaa kilometrillä, kun se vuonna 2006 oli 176 grammaa, mikä vastaa noin 6,9 litran polttoainekulutusta sadalla kilometrillä. Vaikka dieselöljyn litra-kohtaiset päästöt ovat bensiiniä suuremmat, hiilidioksidipäästöjen kannalta dieselauto on bensiinautoa edullisempi paremman hyötysuhteensa

takia. Tämä etu toteutuu kuitenkin vain, jos verrataan kahta ominaisuuksiltaan toisiaan vastaavaa diesel- ja bensiinautoa. Uusien dieselkäyttöisten henkilöautojen keskimääräisen päästötason kasvu selittyy sillä, että kuluttajat ovat päätyneet aikaisempaa isompiin dieselautoihin uusia henkilöautoja valitessaan.

Koko henkilöautokannan ominaishiilidioksidipäästöjen määrä ei ole tiedossa, sillä päästötieto on kattavasti saatavilla vain uusimmasta henkilöautokannasta. Vuoden 2006 lopussa kaikkien niiden ajoneuvoliikennerekisterissä olleiden bensiinikäyttöisten henkilöautojen, joista tieto oli käytettävissä, keskimääräinen hiilidioksidipäästöjen määrä oli 182 grammaa kilometrillä. Dieselhenkilöautojen vastaava luku oli 169 grammaa kilometrillä. Bensiinautoista lukumääräisesti eniten sijoittuu päästövälille 151—200 ja dieselautoista välille 131—180 grammaa kilometrillä. Näitä päästömääriä vastaavat bensiinautot, jotka kuluttavat polttoainetta noin 6,4—8,5 litraa sadalla kilometrillä, ja dieselautot, joiden kulutus on noin 4,9—6,9 litraa sadalla kilometrillä.

Euroopan komission helmikuussa 2007 julkaisema tiedonanto (KOM(2007) 19) sisältää uuden yhteisötason strategian henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on, että vuonna 2012 Euroopassa myytävien uusien autojen keskimääräinen päästö olisi enintään 120 grammaa kilometriä kohden. Tavoitteiden saavuttaminen toteutettaisiin lainsäädännöllä, jota koskevan esityksen komissio on ilmoittanut antavansa viimeistään vuoden 2008 puoliväliin mennessä. Henkilöautojen keskimääräiset päästöt saataisiin vähintään 130 gramman tasolle moottoriteknologiaa parantamalla, minkä lisäksi päästöjä vähennettäisiin keskimäärin 10 grammalla muilla teknologioilla parannuksilla.

Suomessa uutena myytävistä henkilöautomalleista 2,8 prosenttia täyttää komission tavoitteeksi asettaman hiilidioksidipäästörajan 130 grammaa kilometriä kohden, mikä vastaa bensiinautoilla 5,5 litran polttoainekulutusta sataa kilometriä kohden ja dieselautoilla vastaavasti 4,9 litran kulutusta. Bensiiniä käytävistä henkilöautomalleista 1,2 prosenttia täyttää tämän vaatimuksen ja dieseliä käyttä-

vistä 6,4 prosenttia. Tavoiterajan 120 grammaa kilometriä kohden täyttää bensiiniautoista vain 0,5 prosenttia ja dieselautoista vajaa viisi prosenttia.

Hiilidioksidin lisäksi liikenteessä syntyy ilmanlaatua heikentäviä epäpuhtauksia ja haitallisia yhdisteitä, kuten typen oksideja, hiilimonoksidia eli häkää, hiilivetyjä ja hiukkasia, joista kooltaan pienimmät ovat terveydelle haitallisimpia. Liikenteen määrän kasvusta huolimatta henkilöautojen haitalliset pakokaasupäästöt ovat, toisin kuin hiilidioksidipäästöt, vähentyneet merkittävästi autokannan uudistumisen, sitovan EURO-päästönormituksen tiukentumisen, katalysaattoreiden yleistymisen sekä muun parantuneen moottori- ja polttoainetekniikan kehittymisen ansiosta. Vuonna 2009 sitovaksi tulevan EURO5-päästönormin myötä typen oksidien ja dieselautojen hiukkasten päästörajat tiukentuvat, mikä tulee vähentämään merkittävästi dieselautojen ympäristövaikutuksista ongelmallisimpina pidettyjä terveydelle haitallisia päästöjä. Muiden pakokaasupäästöjen osalta uusien tai uudehkojen automallien väliset erot ovat varsin pieniä. Haitallisten päästöjen määrä kasvaa huomattavasti mitä iäkkäämmästä autosta on kysymys. Vanhemman autokannan, erityisesti ilman katalysaattoria varustettujen ja muiden ei-vähäpäästöisten henkilöautojen määrän vähentäminen olisikin pakokaasujen kokonaispäästöjen vähentämisen kannalta merkityksellistä, sillä niiden osuus henkilöautokannasta on lähes neljäsosa. Vaikka katalysaattori on ollut henkilöautojen vakiovaruste jo vuodesta 1990 lähtien, katalysaattorittomia bensiinikäyttöisiä henkilöautoja on ajoneuvoliikennerekisterissä vielä yli 500 000. Vastaavan ikäisiä ei-vähäpäästöisiä dieselhenkilöautoja on rekisterissä noin 60 000. Näiden autojen suuri osuus osaltaan selittyy autokannan uudistumisen huomattavalla hidastumisella 1990-luvun alun taloudellisen taantumän aikana.

Hiilidioksidipäästöjen mittaaminen

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöt mitataan ajoneuvon valmistajan toimesta yhdenmukaistetulla menetelmällä, jota koskevat säännökset sisältyvät moottoriajoneuvojen

hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineen kuluksista annettuun neuvoston direktiiviin 80/1268/ETY siihen myöhemmin tehdyin muutoksin. Mainittu direktiivi on yksi moottoriajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista teknisistä direktiiveistä, joissa määritellään ajoneuvoihin sovellettavat yhdenmukaiset tekniset vaatimukset. Tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan kansainvälisesti tai kansallisesti tunnustettua menettelyä, jossa hyväksyntäviranomaisen varmentaa ajoneuvotyyppin täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset. Suomessa ajoneuvojen tyyppihyväksyntäviranomaisen on AKE. Tyyppihyväksyntää ja ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevat yhteisön säännökset on pantu täytäntöön autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1248/2002) muutoksineen.

Hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutus mitataan direktiiveissä säädetyin testauksin mukaisesti. Testaus suoritetaan laboratorioissa ajamalla ajoneuvoa alustadynamometrissä, jolloin autoa voidaan kuormittaa tarkoitettuna mittausyhteyksillä. Polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt mitataan kerräällä ja analysoimalla moottorin tuottamat pakokaasut, joista lasketaan, kuinka paljon polttoainetta on kulunut. Laskelmat perustuvat siihen, että polttoaineen palaminen tuottaa vakiomäärän hiilidioksidia litraa kohti. Tyyppihyväksynnän yhteydessä suoritettavan mittauksen tekeminen ei ole mahdollista esimerkiksi auton katsastuksessa, jossa mitataan ainoastaan auton pakokaasupäästöjen pitoisuuksia kuormittamattomassa tilassa ilman dynamometriä.

Vaikka ajoneuvojen polttoainekulutusta on mitattu jo 1980-luvun alusta, tyyppikirjallisuus ja puutteet tietokannoissa eivät anna mahdollisuuksia kattavasti ja luotettavasti selvittää autokohtaisia tunnuslukuja vanhoille autoille. Ongelmana on myös se, että yhteisön sääntöjen mukaiset kulutus- ja päästömittaukset ovat olleet eri aikoina sisällöllisesti erilaisia. Direktiiviä 80/1268/ETY on muutettu muun muassa komission direktiiveillä 93/116/EY ja 1999/100/EY, joiden mukaiset mittaukset perustuvat menetelmiin, jotka aikaisemmin voimassa olleissa direktiiveissä säädetyillä menetelmillä paremmin vastaavat auton todel-

lista käyttöä. Aikaisemmillä mittausmenetelmillä saadut kulutus- ja päästölukemat eivät ole uudemmilla testimenetelmillä saatujen tulosten kanssa yhteismitallisia, sillä mitaukset tehtiin vain lämpimällä moottorilla, kun taas uudemmissa menetelmissä koe alkaa niin sanotulla kylmäkäynnistyksellä. Myös testimenetelmän ajosykli on muuttunut simuloimaan aikaisempaa paremmin kaupunki- ja maantieajon vaihtelevia ajonopeuksia.

Moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annettu komission direktiivi 93/116/EY tuli voimaan asteittain vuoden 1996 alusta. Käytännössä sen mukaisia päästölukemia on mitattu vuoden 1997 alun jälkeen käyttöönotetuista henkilöautoista, mutta ei kattavasti. Moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annettu komission direktiivi 1999/100/EY tuli asteittain voimaan vuoden 2000 alusta. Direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan hiilidioksidipäästöä koskevat tiedot ovat kattavasti saatavissa pääsääntöisesti vuoden 2002 alun jälkeen käyttöönotetuilta henkilöautoilta. Kokonaisuutensa enintään 2 500 kilogrammaa painavista henkilöautoista tieto on käytettävissä jo vuoden 2001 alusta, jos ajoneuvo on otettu käyttöön sen jälkeen. Suomessa polttoaineen kulutus- ja hiilidioksidipäästölukemat merkitään AKE:n ylläpitämään ajoneuvoliikennerekisteriin auton teknisiin tietoihin tyyppihyväksyntäasiakirjojen perusteella. Tietojen merkitsemisestä säädetään ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) ja sen nojalla ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1116/2003). Aikaisemmin voimassa olleiden direktiivien mukaisia päästötietoja on rekisterissä vain satunnaisesti.

1.3 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö

Autoveron tyyppistä ajoneuvon hankintavaiheen veroa kannetaan osassa Euroopan unionin jäsenvaltioita. Joissakin maissa vero

on korkea, joissakin taas veron taso on alhainen. Myös autoverojen määräytymisperusteet vaihtelevat merkittävästi. Auton arvoon perustuva vero on käytössä Suomen lisäksi useissa muissa korkean autoveron maissa, kuten Tanskassa, Irlannissa ja Alankomaissa, joista sekä Tanskassa että Alankomaissa autoverotukseen on hiljattain sisällytetty hiilidioksiditekijä. Myös Irlannissa on valmisteilla autoveron porrastaminen auton hiilidioksidipäästöjen perusteella. Henkilöauton polttoaineen ominaiskulutus ja siten sen hiilidioksidipäästöt vaikuttavat auton hankinnan yhteydessä kannettavan autoveron määrään myös Itävallassa, Portugalissa ja Kyproksella. Myös Espanja on ilmoittanut ottavansa käyttöön autoveron, jonka suuruus määräytyy auton hiilidioksidipäästöjen perusteella.

Pohjoismaista Tanskan lisäksi Norja on hiljattain muuttanut autoveroaan siten, että se osaksi perustuu auton ominaishiilidioksidipäästöihin.

1.4 Nykytilan arviointi

Moottoreiden hyötysuhteiden kehittyessä henkilöautojen polttoainetaloudellisuus on parantunut, mikä on hillinnyt liikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvua. Kuitenkin ajoneuvojen massa ja keskimääräinen koko ovat kasvaneet, mikä on syönyt osan teknologisen kehityksen tuottamasta hyödystä. Uusien henkilöautojen polttoaineen ominaiskulutus ja hiilidioksidipäästöt eivät ole juurikaan laskeneet viime vuosina. Kehitys on itse asiassa mennyt väärään suuntaan, viime vuosina etenkin dieselhenkilöautoilla. Myöskään uusien bensiinikäyttöisten henkilöautojen hiilidioksidipäästöt eivät ole laskeneet. Suomessa uusien henkilöautojen ominaishiilidioksidipäästöt ovat Euroopan korkeimpia, eikä Suomi nykyisellä kehityksellä tule pääsemään Euroopan unionissa asetettuihin tavoitteisiin.

Auton valintaan vaikuttavat monet muut tekijät kuin auton polttoaineen ominaiskulutus ja ympäristövaikutukset. Suomessa kuluttajat ovat suosineet valinnoissaan isoja perheautoja, eivätkä pienet kaupunkiautot ole saavuttaneet vastaavaa suosiota kuin Keski-Euroopassa. Kookkaiden henkilöautojen myynti on kiihtynyt. Yleisen talouskehityk-

sen myötä autojen keskikoko on oletettavasti edelleen nousussa. Myös keskikokoisten ja kookkaiden käytettyjen autojen maahantuonti on vähentänyt autokannan positiivisia ympäristöominaisuuksia, vaikka autot ovatkin hieman Suomen henkilöautokannan keski-ikää nuorempia. Päästökehityksen kannalta yksi tärkeä kysymys on, millaisella autokalustolla korvautuvat 1990-luvun taloudellista taantumaa edeltäneet suuret automäärät, jotka ovat kuluvalle vuosikymmenellä poistumassa käytöstä.

Yhtenä syynä liikenteen toteutuneeseen kehitykseen on esitetty vero-ohjauksen puuttumista. Henkilöautojen verotus ei ohjaa kuluttajia valitsemaan vähemmän hiilidioksidia päästäviä autoja, jolloin osa päästöjä alentavasta teknisestä kehitysmahdollisuudesta jää hyödyntämättä. Kun autovero perustuu ajoneuvon kuluttajahintaan, se jossakin määrin korreloi auton koon, moottorin ja varustelun sekä sitä kautta myös polttoaineen ominaiskulutuksen kanssa. Verolla ei kuitenkaan ole suoraa yhteyttä hiilidioksidipäästöihin, joten kuluttajilta puuttuu autoverotuksessa selkeä taloudellinen peruste valita vähän polttoainetta kuluttava auto.

Korkea autovero on ollut omiaan hidastamaan autokannan kasvua, mitä voidaan pitää ympäristön kannalta etuna. Toisaalta on katsottu, ettei autovero ole edistänyt autokannan uusiutumista, mikä olisi päästökehityksen kannalta suotavaa. Suomessa henkilöautojen keski-ikä on yli kymmenen vuotta, kun se esimerkiksi Saksassa on seitsemän vuotta. Katalyysaattorittomien henkilöautojen osuus autokannasta on edelleen merkittävä, millä on merkitystä erityisesti haitallisten pakokaasupäästöjen kannalta.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman mukaisesti kehittää liikenteen verotusta päästöjen vähentämiseksi sekä energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Henkilöautoista kannettavan autoveron kehittämisen avulla ohjattaisiin kuluttajia valitsemaan

vähän polttoainetta kuluttavia automalleja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja energian säästämiseksi. Samalla nopeutettaisiin autokannan uusiutumista uusinta tekniikkaa edustaviin autoihin, millä olisi merkitystä myös haitallisten pakokaasupäästöjen vähentämisessä. Tavoitteena kuitenkin on, ettei ehdotettavan veromallin seurauksena autokanta kasvaisi hallitsemattoman voimakkaasti ja näin heikentäisi muiden tavoitteiden toteutumista.

Auto on hankintapäätöksen jälkeen vuosia liikenteessä, joten auton ominaisuuksilla on tärkeä merkitys ympäristön kannalta. Auton hankintavaiheessa kannettavaan autoveroon ehdotettavat muutokset täydentäisivät ja tehostaisivat autojen käytön aikaisen verotuksen ympäristötavoitteita ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Ympäristötekijän sisällyttäminen henkilöautojen verotukseen vastaa kehitystä useassa muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Se on myös henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan Euroopan yhteisön strategian mukainen. Strategian mukaan kuluttajien valintoja tuettaisiin muun muassa kannustamalla jäsenvaltioita kehittämään autoiluun kohdistuvaa verotustaan hiilidioksidipäästösidonnaiseksi.

Tavoitteena on saada aikaan riittävän yksinkertainen ja hallinnollisesti toimiva hiilidioksidipäästöihin perustuva veromalli EY-oikeudellisesti kestävässä puitteissa. Halutun ohjausvaikutuksen saavuttamiseksi veromallin tulisi olla kuluttajien kannalta selkeä ja ymmärrettävä sekä helposti viestittävässä.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Auton hiilidioksidipäästöjen määrän perusteella porrastettu autovero olisi periaatteessa otettavissa käyttöön siten, että vero perustuisi yksinomaan ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen määrään. Uusien ajoneuvojen verotusmenetelyssä ei tarvitsisi ottaa huomioon ajoneuvon arvoa, vaan vero määrättäisiin suoraan ajoneuvon päästömäärän perusteella. Tämän voidaan ajatella yksinkertaistavan autoverotusta. Käytettyjä tuontiajoneuvoja verotettaessa ajoneuvon arvon alentuminen olisi kuitenkin otettava huomioon syrjimättömän verokohtelun varmistamiseksi. Käytetystä ajoneuvosta ei voida kantaa yhtä suurta euro-

määräistä veroa kuin vastaavasta uudesta ajoneuvosta, vaan veroa on alennettava auton arvon alentumisen mukaisessa suhteessa. Jotta tällöin tiedettäisiin, mikä on käytetyn ajoneuvon arvon alentumisen suuruus, on seurattava myös uusien ajoneuvojen arvoja. Käytetystä ajoneuvosta kannettavan veron määrää voitaisiin tällöin alentaa laissa säädetyn ikäalennustaulukon tai muun vastaavan kaavamaisen menetelmän mukaisesti. Tämänkaltaisia kaavamaisia järjestelyjä on kuitenkin usein pidetty EY-oikeuden vastaisina, koska ne eivät riittävällä tarkkuudella vastaa ajoneuvojen todellista arvon alentumista. Arvojen määrittystä ja seurantaa koskeva vaatimus on pysyvä kaikissa autoveromalleissa EY-oikeudellisen verosyrjintäkiellon takia. Siirtyminen yksinomaan ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin perustuvaan autoverotukseen ei siten välttämättä yksinkertaistaisi autoverotusta nykyisestä.

Malli, jossa autovero perustuisi ajoneuvon arvon ohella ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen määrään tai muuhun vastaavaan tekniseen ominaisuuteen, olisi rakenteellisesti syrjimätön. Malli olisi toteutettavissa siten, että ajoneuvon verotusarvosta eli yleisestä vähittäismyyntiarvosta kannettavaa veroprosenttia porrastettaisiin ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen määrän perusteella. Malli olisi helposti sopeutettavissa nykyiseen autoverotusjärjestelmään ja otettavissa nopeasti käyttöön.

Useassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva vero on porrastettu muutamaan veroluokkaan tiettyjen päästöjen vaihteluvälien mukaan. Tämänkaltaisen jaottelu voi olla sisämarkkinoiden toiminnan kannalta ongelmallinen ja ohjata kuluttajia hankkimaan autonsa kunkin luokan suuripäästöisimmistä autoista. Vero, joka perustuisi suoraan auton hiilidioksidipäästötasoon siten, että jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaisi verotukseen, olisi sitä vastoin ongelmattomampi ja lisäksi talousteorian mukaan perusteltu päästöjen verottamisessa. Tällainen veromalli olisi myös ymmärrettävyytensä ja viestinnällisyytensä kannalta yksinkertaisempi kuin jossakin määrin satunnaisesti asetettu portaikkomalli, varsinkin jos veron laskukaava on riittävän yksinkertainen.

Viimeaikaisen EY-oikeuskäytännön valossa on sallittua soveltaa käytettyihin tuontiautoihin samaa ympäristöperusteista veroprosenttia kuin vastaaviin uusiin autoihin, jolloin nykyisin autoverotuksessa sovellettavista niin sanotuista historiallisista veroprosenteista voitaisiin luopua. Unkarin autoveroa koskevassa ratkaisussa on lähdetty siitä, että vertailulla käytettyihin autoihin, jotka on jo otettu liikenteeseen jäsenvaltiossa ennen muutetun autoveron käyttöönottoa, ei ole merkitystä. Tämä merkitsee sitä, että tilanteessa, jossa autoveron tasoa tai muuta veroperustetta muutetaan, on mahdollista kantaa uusien veroperusteiden mukaista veroa uusien autojen ohella kaikista käytetyistä tuontiautoista; myös niistä, joita vastaavista jo markkinoilla olevista on aikanaan kannettu tästä poikkeavan suuruista veroa.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Henkilöautoista kannettavaa autoveroa ehdotetaan muuttavaksi siten, että vero perustuisi auton yleisen vähittäismyyntiarvon ohella auton ominaishiilidioksidipäästöjen määrään. Vero olisi siten rakenteeltaan nykyisen kaltaisesti arvoperusteinen, mutta veroprosentin suuruus vaihtelisi sen mukaan, mikä on verotettavana olevan auton hiilidioksidipäästöjen määrä grammoina kilometriä kohden. Samalla autoveron kokonaistasoa ehdotetaan alennettavaksi noin kuudenneksellä. Keskimääräisen 180 grammaa kilometrillä päästävän henkilöauton vero alenisi nykyisestä noin 26 prosentista 22 prosenttiin auton vähittäismyyntihinnasta laskettuna.

Henkilöautojen verotuksessa sovellettavista kiinteistä vähennyksistä ehdotetaan luovuttavaksi, mikä yksinkertaistaisi veron laskemista ja parantaisi sen läpinäkyvyyttä.

Jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaisi veroprosentin suuruuteen. Veroprosentin suuruus muuttuisi lineaarisesti päästömäärän mukaan siten, että se nousisi aina yhdellä prosentilla jokaista kymmentä hiilidioksidigrammaa kohden. Veroprosentti määräytyisi seuraavan kaavan mukaisesti: päästöjen määrä (grammaa kilometrillä) jaettuna luvulla 10 ja lisättyinä luvulla 4. Siten esimerkiksi, jos päästöjen määrä on 175 grammaa kilometrillä, veroprosentiksi muodostuisi 21,5. Vaikka

sinänsä veroprosentin suuruuden laskeminen olisi kaavan perusteella yksinkertaista, ehdotetaan selkeyden vuoksi ja laskutoimitusten välttämiseksi, että veroprosentit sisällytettäisiin lain liitteenä olevaan verotaulukkoon grammakohtaisten päästömäärien mukaisesti.

Ehdotettava muutos toteutettaisiin tekniikkariippumattomasti siten, että ratkaisevaa olisi ajoneuvon hiilidioksidipäästötaso riippumatta siitä ajoneuvo- tai polttoaineteknisestä ratkaisusta, jolla se saavutetaan. Suoraan hiilidioksidipäästöihin perustuvaa verosta tukee myös se, ettei uusikaan ajoneuvotekniikka välttämättä vähennä hiilidioksidipäästöjä, vaikkakin voi sinänsä olla perusteltua haitallisten pakokaasupäästöjen vähentämiseksi.

Veromalliin ehdotetaan sisällytettäväksi vähimmäis- ja enimmäistasot. Vähimmäistaso on perusteltua veron valtiontaloudellisen luonteen vuoksi ja enimmäistaso kohtuuttoman korkeiden verotasojen välttämiseksi. Veron vähimmäistasoksi ehdotetaan kymmentä prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Tämän suuruinen vero kannettaisiin autosta, jonka hiilidioksidipäästöjen määrä on enintään 60 grammaa kilometrillä. Tällä hetkellä markkinoilla olevien vähiten polttoainetta kuluttavien automallien päästöt ovat noin 80 grammaa kilometrillä. Päästömäärä 80 grammaa kilometrillä syntyy bensiiniautolla, jonka kulutus sadalla kilometrillä on noin 3,4 litraa ja dieselautolla vastaavasti noin 3,1 litraa.

Veron enimmäistasoksi ehdotetaan 40 prosenttia, joka tulisi kannettavaksi henkilöautosta, jonka päästötaso on vähintään 360 grammaa kilometrillä. Tämän suuruinen päästötaso on bensiiniautolla, joka kuluttaa polttoainetta yli 15 litraa sadalla kilometrillä. Dieselautolla vastaava kulutus on noin 13,5 litraa. Enimmäistason asettaminen olisi perusteltua, koska sen ylittävien autojen suhteellisen vähäisen lukumäärän takia vero-ohjauksella ei ole mainittavaa merkitystä kokonaishiilidioksidipäästöihin eikä myöskään verokertymään. Näiden autojen vähittäismyyntihinta on yleensä tuntuva, joten veron määrä nousee jo 40 prosentin verotasolla varsin korkeaksi. Lisäksi verotaso olisi huomattavasti nykyistä korkeampi.

Samaa autoveromallia ehdotetaan sovellettavaksi sekä uusiin että kaikkiin käytettyinä verotettaviin tuontiautoihin. Tämä merkitsee samalla luopumista ennen vuotta 2003 käyttöön otettujen henkilöautojen niin sanotuista historiallisista veroprosenteista, joiden selvittäminen on työlästä ja aikaa vievää usein muuttuneiden autoverosäännösten sekä ajoneuvojen vanhojen hankinta-arvojen ja hintatietojen vaikean saatavuuden takia.

EY-tyyppihyväksyntäsäännöksissä edellytetyllä tavalla auton valmistajan autolle ilmoittama yhdistettyä kaupunki- ja maatiekulutusta vastaava hiilidioksidipäästöjen määrä grammoina kilometriä kohden on vertailukelpoinen erotteleva tekijä eri autoyksilöiden välillä. Tätä päästötietoa ehdotetaan käytettäväksi autoveroprosenttia määrättäessä auton ensisijaisena päästötietona niissä tapauksissa, joissa se on merkitty tai tulisi merkitä Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin. Käytännössä tämä koskee auton kokonaismassasta riippuen vuoden 2001 tai 2002 alun jälkeen ensimmäistä kertaa käyttöön otettuja henkilöautoja, joiden päästöjen ilmoittaminen on pakollista direktiivin 1999/100/EY 2 artiklan 3 kohdan tai sitä korvaavan myöhemmin annettavan yhteisön lainsäädännön mukaan.

Niissä tapauksissa, joissa verotettavasta autosta ei ole saatavilla edellä tarkoitettua päästötietoa, sovellettaisiin laissa säädettäviä toissijaisia perusteita päästötason laskennalliseksi määrittämiseksi. Päästötaso ja autoon sovellettava veroprosentti määräytyisivät tällöin auton kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella verotaulukon mukaisesti. Tämä koskisi niiden käytettynä verotettavien henkilöautojen, jotka on valmistettu ennen edellä mainittuja ajankohtia, lisäksi uudempiakin henkilöautoja, joita eivät koske EY-tyyppihyväksyntämenettely ja yhteisötason säännökset päästöjen mittaamisesta, kuten pien-sarjatuotantona valmistettuja autoja ja Euroopan yhteisön ulkopuolella valmistettuja yksittäisiä autoja.

Käytettyjen autojen markkinoilla on lisäksi urheiluautotyyppisiä autoja, joiden teho ja polttoainekulutus ovat suuria verrattuna ajoneuvon kokonaismassaan. Ehdotettu toissijainen laskennallinen päästötason määrittäminen johtaisi niiden osalta liian alhaiseen vero-

tasoon todelliseen päästötasoon verrattuna. Näitä autoja varten lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi erityissäännös päästötason laskennalliseksi määrittämiseksi.

Verovelvollisella olisi mahdollisuus esittää selvitys verotettavana olevasta henkilöautosta EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä mitausta yhdistettyä kulutusta vastaavista hiilidioksidipäästöistä, jolloin niitä voitaisiin käyttää veroperusteena niissäkin tapauksissa, joissa tietoa ei ole lähtökohtaisesti saatavissa viranomaislähteistä. Tämä koskisi kuitenkin vain direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa uudemmassa yhteisön lainsäädännössä säädetyn mittausmenetelmän mukaisesti määriteltäviä päästöjä. Aikaisemmin voimassa olleessa yhteisön lainsäädännössä säädetyn mittausmenetelmän mukaisia kulutus- ja päästölukemia ei voitaisi käyttää veroperusteena mittausmenetelmien erojen takia.

Lisäksi verovelvollinen voisi mittaattaa verotettavana olevasta henkilöautosta verotus- ja sovellettavassa yhteisön lainsäädännössä edellytetyn uusimman mittaustavan mukaiset hiilidioksidipäästöt, jolloin niitä voitaisiin käyttää veroperusteena.

Sekä uuden että käytetyn tuontiauton vero määräytyisi edelleen verotettavana olevaa autoa vastaavan ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella verotusajankohtana. Tällä varmistettaisiin autoverotuksen EY-oikeudellinen syrjimättömyys käytettyä tuontiautoa verottaessa. Autojen yksittäisten arvojen sijasta on edelleen perusteltua käyttää veroperusteena yleistä arvoa esityksessä tavoitellun ympäristövaikutuksen saavuttamiseksi, koska sen avulla varmistettaisiin samanlaisten autojen yhdenvertainen verokohdeltu.

Vaikka autoveron taso keskimäärin alenisi, autoverosta myönnettäviin invalidi- ja taksipalautusten määriin ei ehdoteta tarkistuksia. Kiinteämääräisinä näiden palautusten edun suuruus siten keskimäärin hieman kasvaisi.

Uusi veromalli koskisi vain henkilöautoja, koska ainoastaan niistä on toistaiseksi kattavasti olemassa yhtenäinen menettely polttoaineen kulutuksen ja päästöjen määrittämiseksi.

Pakettiautojen ja moottoripyörien sekä niihin autoverolaissa rinnastettujen muiden ajoneuvojen verotukseen ei ehdoteta tässä vai-

heessa muutoksia. Pakettiautot, joiden polttoainekulutuksen mittausta tulee asteittain voimaan vuosina 2005—2009, voidaan ottaa vero-ohjauksen piiriin myöhemmin. Moottoripyöristä kannettava vero perustuu jo nykyisin moottorin iskuilavuuteen, joka jossakin määrin korreloi polttoainekulutuksen kanssa.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettujen muutosten taloudelliset vaikutukset jakautuvat välittömiin, lyhyen aikavälin ja pitkän aikavälin vaikutuksiin.

Esityksen antamisen ennustetaan vaikuttavan välittömästi autoveron tuottoon siten, että verotuloja siirtyy vuodelta 2007 vuodelle 2008. Verotulojen myöhentyminen ehdotettujen muutosten voimaantulon jälkeiseen aikaan johtuu siitä, että niiden autojen, joiden vero alenee, verotusta pyritään lykkäämään uusien veroperusteiden mukaan verotettavaksi. Toisaalta on oletettavaa, että niiden autojen, joiden vero nousee, myynti- ja verotusmäärät väliaikaisesti kasvavat esityksen antamisen ja lain voimaantulon välisenä aikana. Voimakkaasti eri suuntiin vaikuttavien tekijöiden takia on vaikea arvioida esityksen valtiontaloudellisia vaikutuksia vuonna 2007. Koska ehdotettu odotusaika on suhteellisen lyhyt, tuottoennusteen arvioidaan jäävän 132 miljoonaa euroa vuoden 2007 ennusteesta.

Lyhyellä aikavälillä päästöperusteinen veromalli ja verotason keskimääräinen alentaminen aiheuttaisivat merkittäviä muutoksia autoveron tuottoon verrattuna voimassa olevilla veroperusteilla kertyvään tuloon. Autoveron tuoton arvioidaan laskevan noin 18 prosenttia eli 216 miljoonaa euroa, minkä lisäksi autoverosta kannettavan arvonlisäveron tuotto laskisi 47 miljoonaa euroa. Vuonna 2008 verotulojen lasku jää kysynnän siirtymisen takia hieman edellä mainittua pienemmäksi, eli arviolta 104 miljoonaa euroon ja autoverolle kannettavan arvonlisäveron osalta 23 miljoonaa euroon. Vuonna 2008 autoveron tuotoksi ennustetaan siten 1 260 miljoonaa euroa. Ennusteeseen ei ole sisällytetty sitä vaikutusta, joka mahdollisella pitempiä aikavälillä kysynnän patoutumisen purkautumisella on henkilöautojen myynnin

kasvuun esityksen antamisen jälkeen. Arviossa oletetaan ehdotettujen veromuutosten siirtyvän täysimääräisesti autojen kuluttajahintoihin, mikä alentaisi veron tuottoa pelkkää verotason alennuksen määrää enemmän verotusarvojen alentumisen takia. Arviossa myös oletetaan kuluttajien siirtyvän hankkimaan vähemmän polttoainetta kuluttavia automalleja, mikä vähentäisi verotuottoa nykyiseen verrattuna.

Kysynnän siirtymisen lisäksi autojen teknisestä kehityksestä johtuva polttoaineen ominaiskulutuksen vähentyminen vähentää autoveron tuottoa. Jos autojen hiilidioksidipäästöt teknisen kehityksen kiihtyessä vähenevät ennakoitua nopeammin, pidemmällä aikavälillä verotulojen vähenemä voi olla edellä mainitua merkittävästi suurempikin. Verotasoa voidaan tällöin nostaa valtiontaloudellisista syistä.

Toisaalta ehdotettu autoveron keskimääräinen keventyminen oletettavasti johtaa uusien autojen myynnin kasvuun, mikä puolestaan vaikuttaa eri suuntaan eli kasvattaa autoveron kertymää.

Pitkällä aikavälillä ehdotetuilla muutoksilla voi olla vaikutusta myös polttoaineen tuottoon henkilöautojen polttoaineen ominaiskulutuksen vähentymisen myötä, jollei liikennesuorite samanaikaisesti kasva autokannan kasvaessa. Muutosten seurauksena on myös odotettavissa kysynnän siirtymistä dieselautoihin, mikä toisaalta jonkin verran lisää dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannettavan ajoneuvoveron käyttövoimaveron tuottoa.

Ehdotetun autoveron osuus auton vähittäismyyntiarvosta vaihtelisi 10 ja 40 prosentin välillä auton vähittäismyyntiarvosta. Nykyiseen verrattuna verotaso lähtisi nousuun yli 220 hiilidioksidigrammaa kilometrillä päästävien autojen kohdalla, mikä on selvästi nykyistä uusien henkilöautojen keskimääräistä päästötasoa korkeampi. Tämä päästömäärä syntyy bensiinikäyttöisellä henkilöautolla, joka kuluttaa polttoainetta noin 9,4 litraa sadalla kilometrillä ja dieselkäyttöisellä henkilöautolla, jonka kulutus on noin 8,5 litraa sadalla kilometrillä.

Päästöiltään edellä sanottua pienempien autojen autovero kevenisi nykyiseen verrattuna. Käytännössä veromuutoksen seurauksena au-

toveron määrä alenisi reilulla 80 prosentilla markkinoilla olevista henkilöautomalleista. Noin kaksi kolmannesta markkinoilla olevista henkilöautoista sijoittuu päästövälille 150—200 grammaa. Uusien veroperusteiden mukaan laskettuna niiden vero alenisi 19—24 prosenttiin yleisestä vähittäismyyntiarvosta nykyisin sovellettavan noin 26 prosentin sijasta. Jos veromuutosten vaikutuksia arvioidaan tarkastelemalla pelkästään vuosina 2006—2007 verotettuja uusia henkilöautoja, vero alenisi noin 90 prosentilla verotetuista autoyksilöistä. Lähes kaikki automerkit hyötyisivät alennuksesta, joskin merkin sisällä syntyisi mallikohtaisia eroja. Ehdotetut muutokset kannustaisivat lähes kaikissa kokoluokissa ja merkeissä kuluttajia hankkimaan uusinta tekniikkaa sisältäviä ja polttoaineteokkaampia autoja.

Veromalli suosisi pienipäästöisiä henkilöautoja. Dieselkäyttöiset henkilöautot hyötyisivät päästöperusteisesta verosta vastaavaan bensiinimalliin verrattuna. Erityisesti pienten, vähän polttoainetta kuluttavien dieselhenkilöautojen autovero kevenisi huomattavasti. Esimerkiksi polttoainetta vähän kuluttavista dieselautoista, joiden päästöt ovat 120—130 grammaa kilometrillä ja polttoaineen kulutus vastaavasti noin 4,6—4,9 litraa sadalla kilometrillä, suoritettavan veron osuus auton vähittäismyyntihinnasta alenisi noin 16—17 prosenttiin.

Samoin maakaasun perinteisiä liikennepolttonesteitä alhaisempi hiilipitoisuus merkitsisi, että maakaasua pääasiallisena polttoaineenaan käyttävien ajoneuvojen päästöt ja siten myös verotasot olisivat bensiinikäyttöisiä jonkin verran alempia.

Ehdotettujen veromuutosten seurauksena henkilöautojen hinnat pääosin alenisivat, olettaen, että veromuutos otetaan huomioon autokaupan hinnoitteluperusteissa. Jos veromuutokset siirtyvät autojen kuluttajahintoihin, hinnat voisivat laskennallisesti alentua sadoilla, enimmillään jopa tuhansilla euroilla. Pienikokoisen ja -päästöisen henkilöauton hinnan alennus voisi olla jopa 15 prosentin luokkaa. Veromuutosten vaikutusta henkilöautojen kuluttajahintoihin on tarkoitus seurata sen varmistamiseksi, että esityksellä tavoiteltu ohjausvaikutus ulotetaan tavoitteiden mukaisesti kuluttajiin.

Seuraavaan taulukkoon on koottu 20 myydyimmän automallin pieni- ja suuripäästöisimpiä versioita, niiden ehdotetut veroprosentit ja arviot veromuutosten vaikutuksista niiden hintoihin. Hintoja koskevat muutokset on arvioitu laskennallisesti olettaen, että ve-

romuutokset menevät täysimääräisinä kuluttajahintoihin ja että muut hintatekijät, kuten tehdashinnat ja katteet, säilyvät ennallaan. Hintatiedot on taulukossa esitetty hinnastotietoina, jotka eivät välttämättä ole samoja kuin toteutuvat myyntihinnat.

CO₂-perusteinen autoverotus 20 suosituimman automallin pieni- ja suuripäästöisimmille versioille

	Automerkki ja -malli		CO₂-päästö g/km	Uusi veroprosentti	Nykyhint, euroa	Uusi hinta, laskennallinen, euroa	Hinnanero, laskennallinen, euroa
1	Toyota Corolla	*	127	16,7	24 870	21 336	-3 534
	Toyota Corolla		190	23,0	25 970	24 943	-1 027
2	Skoda Octavia	*	143	18,3	27 790	24 340	-3 450
	Skoda Octavia		214	25,4	34 240	33 878	-362
3	Volkswagen Golf	*	137	17,7	29 170	25 274	-3 896
	Volkswagen Golf		259	29,9	48 230	51 279	3 049
4	Ford Focus	*	125	16,5	25 370	21 684	-3 686
	Ford Focus		224	26,4	38 750	38 862	112
5	Toyota Avensis	*	146	18,6	33 100	28 976	-4 124
	Toyota Avensis		228	26,8	41 450	41 783	333
6	Volkswagen Passat	*	148	18,8	32 160	28 264	-3 896
	Volkswagen Passat		242	28,2	52 530	53 984	1 454
7	Volvo V70	*	153	19,3	45 300	39 802	-5 498
	Volvo V70		272	31,2	65 500	70 943	5 443
8	Mazda 6	*	165	20,5	31 210	28 203	-3 007
	Mazda 6		246	28,6	43 600	45 355	1 755
9	Honda CR-V	*	173	21,3	37 815	34 446	-3 369
	Honda CR-V		195	23,5	53 750	50 795	-2 955
10	Ford Mondeo	*	151	19,1	33 140	29 238	-3 902
	Ford Mondeo		223	26,3	38 500	38 550	50
11	Toyota Auris	*	131	17,1	26 930	23 180	-3 750
	Toyota Auris		166	20,6	25 450	23 522	-1 928
12	Opel Astra	*	130	17,0	26 000	22 372	-3 628
	Opel Astra		226	26,6	32 900	33 299	399
13	Nissan Primera		173	21,3	21 390	20 178	-1 212
	Nissan Primera		192	23,2	30 360	29 058	-1 302
14	Peugeot 307	*	129	16,9	24 840	21 376	-3 464
	Peugeot 307		210	25,0	43 900	42 793	-1 107
15	Kia Cee'd	*	125	16,5	21 390	18 404	-2 986
	Kia Cee'd		184	22,4	25 190	23 988	-1 202
16	Toyota Yaris	*	119	15,9	18 850	16 164	-2 686
	Toyota Yaris		170	21,0	24 340	22 692	-1 648

17	Honda Civic	**	109	14,9	33 701	28 189	-5 512
	Honda Civic		215	25,5	37 250	36 814	-436
18	Volkswagen Jetta	*	137	17,7	28 890	25 039	-3 851
	Volkswagen Jetta		202	24,2	27 820	27 183	-637
19	Volkswagen Touran	*	158	19,8	31 960	28 540	-3 420
	Volkswagen Touran		193	23,3	25 990	25 087	-903
20	Citroën C4	*	120	16,0	25 700	21 792	-3 908
	Citroën C4		193	23,3	23 700	22 980	-720

* bensiinikäyttöinen
 * dieselikäyttöinen
 ** hybridi

Lähde: Tulli 22.10.2007

Esityksen toteuttaminen edellyttää autoverotuksen tietojärjestelmän muuttamista tullissa. Muutosten arvioidaan maksavan noin 55 000 euroa.

Autoverotuksen lisääntyvän neuvonnan arvioidaan aiheuttavan tullille noin 100 000 euron suuruiset vuotuiset lisäkustannukset.

Autoilijoihin kohdistuva viestintä ehdoteista veromuutoksista aloitettaisiin esityksen tultua hyväksytyksi. Tästä arvioidaan aiheutuvan noin 50 000 euron suuruiset kustannukset.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Autoverotuksen kantojärjestelmää on muutettava, jotta veroperusteiden muutokset mahdollistuvat esityksessä ehdotetulla tavalla. Tullin uudessa autoveron kantojärjestelmässä on varauduttu veroprosenttien mahdollisiin muutoksiin.

Esitys lisäisi autoveroneuvonnan tarvetta tullissa. Tämän arvioidaan sitovan voimavoimaa kahden henkilötyövuoden verran vuodessa.

3.3 Ympäristövaikutukset

Hiilidioksidipäästöt ovat suorassa suhteessa polttoainekulutuksen määrään, joten päästöjen vähentäminen onnistuu vain polttoaineen määrää vähentämällä. Kokonaisuutena merkittäviä päästövähennyksiä on saavutettavissa yhdistämällä useita keinoja, joista kulluttajien valintoihin ja tottumuksiin vaikut-

taminen taloudellisen ohjauksen avulla on yksi. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään vaikuttamaan kuluttajiin auton hankintapäätöstä tehtäessä siten, että uusimman tekniikan henkilöautojen osuus autokannassa kasvaisi ja samalla kysyntä ohjautuisi autoihin, joiden hiilidioksidipäästöt ovat nykyistä pienempiä. Esitys täydentäisi auton käytön aikaisten verojen eli vuotuisen ajoneuvoveron ja polttoaineveron avulla tavoiteltua ohjausvaikutusta liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja energian säästämiseksi.

Ehdotettujen muutosten vaikutukset kuluttajien hankintapäätöksiin ja sitä kautta henkilöautojen ominaispäästöjen kehitykseen ovat vaikeasti arvioitavissa. Muutosten seurauksena vähän polttoainetta kuluttavat automallit tulisivat nykyistä selvästi houkuttelevimmiksi vaihtoehdoiksi, joten on oletettavaa, että esityksen vaikutus olisi vähintään henkilöautojen ominaispäästöjen viimeaikaista kasvukehitystä hillitsevä. Jos auton hankinta kohdistuisi nykyisen keskimäärin 180 grammaa kilometrillä hiilidioksidia tuottavan bensiinikäyttöisen auton sijasta viisi prosenttia vähemmän päästöjä tuottavaan autoon, keskimääräisellä vuotuisella 18 000 kilometrin ajomäärällä päästöt vähenisivät 162 kilogrammalla vuodessa, jolloin auton eliniän aikaisella keskimääräisellä 240 000 kilometrin ajomäärällä sen päästöt alenisivat 2,16 tonnilta.

Ajoneuvokannan joka tapauksessa varsin hitaan uudistumisen vuoksi ominaispäästöjen vähenemistä on saavutettavissa vain pidemmällä aikavälillä. Jos vuosittain vuodesta 2008 alkaen myytäisiin esimerkiksi 150 000

nykyistä energiatehokkaampaa autoa, olisi vuonna 2014 runsaan 2,5 miljoonan suuruisesta henkilöautokannasta 900 000 nykyistä vähemmän polttoainetta kuluttavia.

Pidemmällä aikavälillä henkilöautojen systemaattinen ominaispäästöjen alentuminen johtaisi merkittävään vähennykseen, ellei autokannan, ajoneuvojen koon tai liikennesuorituksen kasvu syö päästöjen vähennystä. Esityksessä on pyritty veromalliin, jonka seurauksena autokanta ei kasvaisi merkittävästi ja heikentäisi mallin positiivisia ympäristövaikutuksia. Jos autokannassa tai sen ominaisuuksissa ei tapahdu tavoiteltuja muutoksia, vero-ohjausta voidaan myöhemmin lisätä ympäristöllisistä syistä.

Liikenteen kokonaishiilidioksidipäästöihin vaikuttavat ajoneuvojen ominaispäästöjen ja ajoneuvokannan koon ohella se, kuinka paljon ja miten yksittäisillä ajoneuvoilla ajetaan. Ehdotettu veroporrastus perustuu ajoneuvon polttoaineen ominaiskulutukseen, eikä siinä oteta huomioon ajoneuvolla ajettuja kilometrejä eikä myöskään todellista polttoaineen kulutusta, mikä voi poiketa standardin mukaisesti mitatusta kulutuksesta muun muassa ajotavasta, auton kuormasta ja huoltohistoriasta riippuen.

On mahdollista, että kuluttajien asenteissa samoin kuin yritysten ja julkisen hallinnon hankintapolitiikassa tapahtuu muutoksia siten, että ympäristönäkökohdat vaikuttavat auton hankintapäätöksiin nykyistä selvästi enemmän. Päästöihin perustuva verotus voi osaltaan tukea tätä kehitystä. Kuluttajiin kohdistettava tehokas viestintä auton polttoainekulutuksen ympäristövaikutuksista sekä polttoainekulutuksen vaikutuksesta autoveron määrään, samoin kuin auton käytön aikaisiin veroihin ja kustannuksiin on ohjausvaikutuksen kannalta tärkeää.

Ehdotettu autoveron tason keskimääräinen keventyminen oletettavasti jossakin määrin uudistaisi autokantaa, mikä olisi terveydelle haitallisten pakokaasupäästöjen vähentymisen kannalta positiivista etenkin, jos se nopeuttaisi runsaasti häkä- ja hiilivetypäästöjä sekä typen oksideja tuottavien ei-katalysaattoriautojen poistumista käytöstä.

Esityksen arvioidaan lisäävään uusien dieselhenkilöautojen myyntiä, millä olisi suotuisa vaikutus ominaishiilidioksidipäästöihin,

erityisesti, jos kysyntä kohdistuu pienipäästöisiin malleihin. Dieselautojen bensiiniautoja suurempien hiukkaspäästöjen kannalta tärkeää olisi, että kysyntä samalla ohjautuisi uusiin EURO5-normin täyttäviin hiukkas-suodattimella varustettuihin malleihin.

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotettu muutos suosisi erityisesti vähän polttoainetta kuluttavia automalleja. Kuluttajilla olisi autoa hankkiessaan mahdollisuus hyötyä alemmasta verotasosta siirtymällä kokoluokkaa pienempään autoon taikka valitsemalla saman kokoluokan autoista esimerkiksi dieselkäyttöinen versio tai mallisarjan vaihtoehtoista vähemmän polttoainetta kuluttava auto. Myös saman kokoluokan autojen välillä on selkeitä polttoainekulutus- ja päästöeroja muun muassa auton käyttövoimasta, moottorilavuudesta, tehosta ja varustelutasosta riippuen. Auton hankinnan kustannusten lisäksi valinnoilla on merkitystä auton käytön aikaisiin veroihin ja polttoainekustannuksiin. Järkeviä valintoja tekevillä kuluttajilla olisi mahdollisuus suunnata kuluustaan uudella tavalla. Erityisesti tästä hyötyisivät ne kotitaloudet, joiden kulutusrakenteessa autoilulla on suuri osuus.

Ehdotettujen muutosten seurauksena joidenkin henkilöautomallien vero nousisi nykyiseen verotasoon verrattuna. Tämä ja siitä aiheutuva hinnan nousu koskisivat lähinnä urheiluautoja sekä kookkaita ja paljon polttoainetta kuluttavia henkilöautoja. Myös kookkaista autoista on kuitenkin mahdollisuus valita vähemmän polttoainetta kuluttava malli tarvitsematta tinkiä auton kuljetuskyvystä. Esimerkiksi niin sanotuissa tila-autoissa, joissa on kuljettajan lisäksi paikka seitsemälle matkustajalle, on useissa automerkeissä mahdollisuus valita malli, jonka vero olisi paitsi merkin suurempitehoisten automallien veroa alempi, myös nykyistä verotasoa matalampi.

Tavoitteena on, että ehdotetut veromuutokset ohjaisivat kysyntää vähemmän polttoainetta kuluttaviin henkilöautomalleihin. Toitutuessaan tämä vaikuttaisi myös autojen maahantuonti- ja jälleenmyyntiyritysten toimintaedellytyksiin, joiden on kuitenkin muutenkin sopeutettava toimintaansa EU:ssa ki-

ristyviin ilmastopoliittisiin toimiin, joten vaikutusten oletetaan jäävän vähäisiksi.

Ehdotetut muutokset koskisivat vain niitä uusia tai käytettyinä maahantuotavia autoja, jotka verotetaan ehdotetun lain voimaantulon jälkeen, joten jo tehtyihin auton hankintoihin esityksellä ei olisi suoranaista vaikutusta. Vä-lillisesti verotasojen muutoksilla oletetaan kuitenkin olevan vaikutusta markkinoilla olevien käytettyjen autojen hintatasoon ja vaihtoautojen arvoon.

4 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeri-össä yhteistyössä Tullihallituksen kanssa.

Esitys liittyy pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelmaan, jonka mukaan pääs-töjen vähentämiseksi sekä energian säästämi-seksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi liikenteen verotusta kehitetään.

Eduskunta on useassa lausumassaan edel-lyttänyt, että autojen hiilidioksidipäästöt ote-taan autoverotuksessa huomioon. Esitys täyt-tää nämä tavoitteet.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2008 talousar-vioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

5 a § ja verotaulukko. Uudessa 5 a §:ssä ja lain liitteenä olevassa verotaulukossa sää-detäisiin henkilöautojen veroprosenteista.

Verotaulukossa hiilidioksidipäästöjen mää-rällä tarkoitettaisiin auton ominaishiilidioksi-dipäästöjä grammoina kilometriä kohden. Veroprosentti on määritelty jokaiselle gram-makohtaiselle päästölukemalle.

Pykälän 1 momentin mukaan päästötietona käytettäisiin ensisijaisesti EY-tyyppihväk-synnän yhteydessä auton valmistajan autolle ilmoittamia yhteisön lainsäädännössä sääde-tyn mittaustavan mukaan määriteltyjä yhdis-tettyä kaupunki- ja maatiekulutusta vastaavia hiilidioksidipäästöjä, joita koskeva lukema on merkitty tai joka tulisi merkitä Suomen ajo-neuvoliikennerekisteriin. Käytännössä tämä koskisi henkilöautoja, joiden yhdistettyä ku-lutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen il-moittaminen on pakollista direktiivin 1999/100/EY 2 artiklan 3 kohdan tai sitä korvaavan myöhemmin annettavan yhteisö-lainsäädännön mukaan. Mainitun direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan rekisteriin on merkittävä päästötieto, jos kysymyksessä on henkilöauto, jonka kokonaismassa on enin-tään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensim-mäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammi-kuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogram-maa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa

käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen.

Pykälän 2 momentin mukaan muiden hen-kilöautojen veroprosentti määräytyisi auton kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella. Niitä koskevat tiedot ovat saatavissa kaikista henkilöautoista. Kokonaismassan ja käyttö-voiman perusteella verotaulukosta olisi näh-tävillä niitä vastaavat laskennalliset hiilidiok-sidipäästöt ja autoon sovellettava veropro-sentti. Verotaulukon mukaan esimerkiksi 1 600 kilogrammaa painavan dieselhenkilö-auton päästöiksi katsottaisiin 128 grammaa kilometrillä, jolloin sen veroprosentti olisi 16,8.

Verotaulukon mukainen kokonaismassan ja käyttövoiman vastaavuus hiilidioksidipäästö-jen kanssa on saatu analysoimalla ajoneuvo-liikennerekisteriin vuosina 2000—2007 mer-kittyjen henkilöautojen ominaisuuksia tilas-tollisilla menetelmillä tavoitteena pyrkiä löy-tämään mahdollisimman hyvä korrelaatio mainittujen ominaisuuksien kesken.

Kokonaismassalla tarkoitetaan auton oma-massaa lisättynä kantavuudella. Vaikka auton kokonaismassa ei täysin korreloi auton hiili-dioksidipäästöjen kanssa, sen vastaavuus on paras käytettävissä olevista teknisistä verope-rusteista. Suuremman massan liikuttamiseen vaaditaan enemmän energiaa. Myös auton moottorikoko kasvaa yleensä auton painon kasvaessa.

Henkilöautojen painot ovat ajan myötä kasvaneet, moottoritekniikka kehittynyt ja energiatehokkuus parantunut. Teknisesti uudistuneiden moottoreiden ansiosta samalla energiamäärällä liikutetaan suurempaa massaa kuin aikaisemmin. Nykyisin yhden hiilidioksidigramman päästöllä kulkee keskimäärin noin 10 kilogrammaa bensiinikäyttöistä autoa, kun aikaisemmin vastaava määrä oli kahdeksan kilogrammaa. Dieselhenkilöautolla vastaavat luvut ovat 12 ja 10 kilogrammaa. Yksinomaan kokonaisuudessaan perustuva veroprosentti voisi siten suosia kevyitä autoja, jotka eivät kuitenkaan ole energiatehokkaita teknisesti vanhanaikaisen moottorinsa takia. Koska kokonaisuudessaan perustuva veromalli koskisi pääsääntöisesti ennen vuotta 2001 ensimmäistä kertaa käyttöön otettuja henkilöautoja, tekninen kehitys on otettu huomioon veromallissa siten, että autojen kokonaisuudessaan ja päästöjen välinen korrelaatio on määritelty vuonna 2000 tai sen jälkeen käyttöön otettuja autoja koskevien tietojen perusteella. Veromallia sovellettaisiin sellaisenaan myös vuosimallia 2000 vanhempiin autoihin, vaikka voidaan olettaa niiden energiatehokkuuden olevan huonompi, jolloin kokonaisuudessaan perustuvan veron tulisi olla niiden osalta suurempi kuin sitä uudempien autojen.

Dieselmoottori on yleensä hieman painavampi kuin bensiinimoottori. Toisaalta dieselmoottorilla varustetuilla autoilla on parempi hyötysuhde ja siten pienempi polttoaineen kulutus kuin vastaavalla bensiiniautolla. Pienemmän polttoainekulutuksensa takia dieselautojen laskennalliset hiilidioksidipäästöt olisivat siten bensiiniautoja hieman alempia.

Edellä mainitun analysoinnin perusteella on verotaulukkoon bensiiniauton laskennalliset hiilidioksidipäästöt laskettu kertomalla kokonaisuudessaan osoittava kilogrammamäärä luvulla 0,1109 ja vähentämällä näin saadusta tulosta luku 5,1164. Dieselauton päästöt on laskettu kertomalla kokonaisuudessaan samalla luvulla ja vähentämällä näin saadusta tulosta luku 49,8028. Laskennassa hiilidioksidipäästöt on pyöristetty täysiin grammoihin. Muuta käyttövoimaa käyttävät autot rinnastettaisiin verotaulukon mukaan bensiiniautoihin.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin lisäksi erityissäännös laskennallisten päästöjen korottamisesta niissä tapauksissa, joissa au-

ton tehon (kilowattia) suhde kokonaisuudessaan (kilogrammaa) on poikkeuksellisen suuri eli tuottaa osamääräksi vähintään luvun 0,15. Pienin havaittu hiilidioksidipäästö tällaisella autolla on lähes 280 grammaa kilometrillä keskiarvon ollessa huomattavasti sitä korkeampi, kun taas kokonaisuudessaan voi jäädä jopa 1 600 kilogrammaan. Yksinomaan kokonaisuudessaan perustuva vero johtaisi liian matalaan verotasoon päästöihin nähden, minkä vuoksi kokonaisuudessaan perusteella saatavia laskennallisia hiilidioksidipäästöjä korjattaisiin kertomalla ne luvulla 1,5. Siten esimerkiksi 1 600 kilogrammaa painavan bensiiniauton, jonka tehon ja kokonaisuudessaan suhde on vähintään 0,15, laskennalliset hiilidioksidipäästöt olisivat 258 grammaa kilometrillä täysiin grammoihin pyöristettynä, jolloin sen veroprosentti olisi 29,8.

Päästötaaso määriteltäisiin kokonaisuudessaan ja käyttövoiman perusteella laskennallisesti myös niissä tapauksissa, joissa autosta ei ole lainkaan yhteisön säännösten mukaan määriteltyä päästötietoa. Tämä koskisi esimerkiksi piensarjatuotantona valmistettuja uusia autoja ja Euroopan yhteisön ulkopuolella valmistettuja yksittäisiä autoja, joita eivät koske EY-tyyppihyväksyntämenettely ja yhteisötason säännökset päästöjen mittaamisesta.

Pykälän 3 momentin mukaan verovelvollisella olisi mahdollisuus esittää selvitys verotettavana olevan henkilöauton yhdistettyä kulutusta vastaavista hiilidioksidipäästöistä, jotka auton valmistaja on ilmoittanut auton EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä. Tämä mahdollisuus rajoitettaisiin kuitenkin koskemaan vain päästöjä, jotka on määritelty direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa uudemmassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen mittausvaatimusten mukaisesti. Direktiivi 93/116/EY tuli voimaan portaittain vuoden 1996 alusta, joten käytännössä säännös voisi koskea aikaisintaan sen jälkeen EY-tyyppihyväksytyjä autoja. Mainittua direktiiviä aikaisemmin voimassa olleiden direktiivien mukaiset mittausmenetelmät eivät ole yhdenvertaisia uudempien menetelmien kanssa, joten niiden mukaisesti mitattuja kulutus- tai päästölukemia ei voitaisi käyttää verotuksen perusteena.

Verovelvollisen tulisi esittää selvitys päästöistä auton valmistajan antamalla vaatimuk-

senmukaisuustodistuksella tai vastaavalla valmistajan edustajan antamalla todistuksella. Esimerkiksi lehtitiedot tai vastaavat eivät kelpaisi näytöksi päästöistä.

Pykälän 3 momentin mukaan verovelvollinen voisi myös halutessaan mittaattaa verotettavana olevasta henkilöautosta verotushetkellä sovellettavan yhteisön lainsäädännössä edellytetyn mittaustavan mukaisen päästölueman, jolloin sitä voitaisiin käyttää veroperusteena. Käytännössä mittausten menetelmien mukaiset päästöt on mahdollista mitata vain laboratorio-olosuhteissa.

Oikeus 3 momentissa tarkoitettua päästötiedon käyttöön koskisi vain verotettavana olevaa autoyksilöä ja auton ensiverotusta verotuksen oikaisujen välttämiseksi. Selvitys tai mittaustulos olisi siten esitettävä silloin, kun ajoneuvo ilmoitetaan verotettavaksi.

6 §. Autoverolain alaisen linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, verotus säilytettäisiin yksinomaan arvoperusteisena, koska näille ajoneuvoille ei toistaiseksi ole olemassa yhteismitallista hiilidioksidipäästöjen mittausten menetelmää. Käytännössä näin kevyet, autoveron alaiset linja-autot ovat harvinaisia. Niiden verotusta yksinkertaistettaisiin poistamalla verotuksessa sovellettavat kiinteät vähennykset, jolloin sovellettavaksi jäisi yksi veroprosentti auton käyttövoimasta riippumatta. Veroprosentti 26 vastaisi näiden ajoneuvojen nykyistä verotasoja laskennallisesti. Muutoksen seurauksena pykälässä ei olisi enää tarpeen säätää kiinteän perusvähennyksen alentamisesta auton iän perusteella käytettyä tuontiautoa verotettaessa. Eri-

tyissäännökset ennen vuotta 2003 valmistettuna käytettynä maahantuotavan vastaavan auton verotuksesta sisältyisivät edelleen 6 a §:ään.

Moottoripyörien verotusta koskevat säännökset säilyisivät muuttamattomina.

6 a §. Pykälästä poistettaisiin tarpeettomina ennen vuotta 2003 valmistettujen, käytettyinä verotettavien M₁-luokkaan kuuluvien henkilöautojen verotusta koskevat säännökset. Pykälän 3 momenttiin sisältyvää säännöstä autoveron alaisesta linja-autosta suoritettavasta verosta tarkistettaisiin yhdenmukaiseksi 6 §:ään ehdotettavien muutosten kanssa. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008. Lakia sovellettaisiin niihin ajoneuvojen verotuksiin, jotka tulevat vireille lain tultua voimaan. Ennen lain voimaantuloa vireille tulleen verotuksen peruuttaminen olisi mahdollista autoverolain 35 a ja 43 §:ssä säädetyllä tavalla. Ehdotettavan voimaantulosäännöksen mukaan ennen esityksen antamista vireille tulleet ajoneuvojen verotukset olisi mahdollista peruuttaa ilman mainituissa lainkohdissa tarkoitettua maksua ja veron korotusta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

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:

3 luku

Veron määrä

5 a §

Henkilöautosta, jonka oma massa on alle 4 500 kilogrammaa, suoritettava vero on liitteenä olevan verotaulukon mukainen prosentiosuus auton verotusarvosta. Veroprosentti määräytyy niiden auton yhdistettyä kulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella, jotka on merkitty tai pitäisi merkitä ajoneuvoliikennerekisteriin auton teknisiin tietoihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettua tietoa hiilidioksidipäästöistä ei ole, veroprosentti määräytyy auton kokonaisuudessa ja käyttövoimaa vastaavien laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella verotaulukon mukaisesti. Jos auton tehon (kilowatteina) ja kokonaisuudessaan (kilogrammoina) osamäärä on 0,15 tai suurempi, laskennallisia hiilidioksidipäästöjä korotetaan kertomalla ne luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästöjen määrä pyöristetään täysiin grammoihin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen laskennallisten hiilidioksidipäästöjen sijasta veroprosentti määräytyy verotettavana olevan henkilöauton yhdistettyä kulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella, jos verovelvollinen ensiverotuksen yhteydessä esittää niistä selvityksen ja jos ne on:

1) vahvistettu EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä määriteltynä moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetussa komission direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti tai

2) määritelty verotusajankohtana voimassa olevassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

6 §

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun, käytettynä verotettavan linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, vero on 26 prosenttia auton verotusarvosta.

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun, käytettynä verotettavan moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	8
131–255 cm ³	10
256–355 cm ³	13
356–505 cm ³	16
506–755 cm ³	18
756 cm ³ tai enemmän	20
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	10

6 a §

Ennen vuotta 2003 valmistetun, käytettynä verotettavan linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus lasketaan niiden yleisten veroperusteiden mukaan, joista säädetään siinä autoveroa koskevassa laissa, joka oli voimassa, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvomallin yleisiin vähittäismyyntiarvoihin sisältyvien veron osuukien perusteel-

la huomioon ottaen samaa automerkkiä koskevat verotustiedot ja hinnoittelu.

Tullihallitus vahvistaa veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Taulukon mukaista veron osuutta sovelletaan verotuksiin, jotka tulevat vireille sen jälkeen, kun 14 päivää on kulunut taulukon julkaisemisesta. Taulukon mukaista veron osuutta voidaan kuitenkin soveltaa sen julkaisemispäivästä lukien, jos taulukon mukainen veron osuus on pienempi kuin 3 momentin mukaan laskettavan veron osuus.

Jos veron osuutta ei ole julkaistu taulukossa tai taulukon julkaisemisesta on kulunut vähemmän kuin 14 päivää, veron osuus on:

1) linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, osalta 26 prosenttia auton verotusarvosta;

2) moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon osalta iskuilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	9
131–255 cm ³	12
256–355 cm ³	15
356–505 cm ³	19
506–755 cm ³	21
756 cm ³ tai enemmän	23
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12

Jos 3 momentin mukaan kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lakia sovelletaan niihin ajoneuvojen verotuksiin, jotka tulevat vireille lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Jos ennen 2 päivää marraskuuta 2007 vireille tullut ajoneuvon verotus peruutetaan 43 §:n 1 momentin perusteella, verovelvolliselta ei peritä 35 a §:n 2 momentissa ja 43 §:n 2 momentissa tarkoitettuja maksuja. Jos ennen 2 päivää marraskuuta 2007 vireille tullut ajoneuvon verotus peruutetaan 43 §:n 3 momentissa säädetyllä tavalla, veroa ei koroteta mainitussa lainkohdassa tarkoitettulla tavalla, jos ajoneuvo verotetaan hakemuksesta tämän lain mukaisesti lain voimaantulon jälkeen. Hakemus on tehtävä kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 2 päivänä marraskuuta 2007

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Hallinto- ja kuntaministeri *Mari Kiviniemi*

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		
enintään 591	enintään 994	enintään 60	10,0	872-880	1275-1283	92	13,2
592-600	995-1003	61	10,1	881-889	1284-1292	93	13,3
601-609	1004-1012	62	10,2	890-898	1293-1301	94	13,4
610-618	1013-1021	63	10,3	899-907	1302-1310	95	13,5
619-627	1022-1030	64	10,4	908-916	1311-1319	96	13,6
628-636	1031-1039	65	10,5	917-925	1320-1328	97	13,7
637-645	1040-1048	66	10,6	926-934	1329-1337	98	13,8
646-654	1049-1057	67	10,7	935-943	1338-1346	99	13,9
655-663	1058-1066	68	10,8	944-952	1347-1355	100	14,0
664-672	1067-1075	69	10,9	953-961	1356-1364	101	14,1
673-681	1076-1084	70	11,0	962-970	1365-1373	102	14,2
682-690	1085-1093	71	11,1	971-979	1374-1382	103	14,3
691-699	1094-1102	72	11,2	980-988	1383-1391	104	14,4
700-708	1103-1111	73	11,3	989-997	1392-1400	105	14,5
709-717	1112-1120	74	11,4	998-1006	1401-1409	106	14,6
718-726	1121-1129	75	11,5	1007-1015	1410-1418	107	14,7
727-735	1130-1138	76	11,6	1016-1024	1419-1427	108	14,8
736-744	1139-1147	77	11,7	1025-1033	1428-1436	109	14,9
745-753	1148-1156	78	11,8	1034-1042	1437-1445	110	15,0
754-762	1157-1165	79	11,9	1043-1051	1446-1454	111	15,1
763-772	1166-1174	80	12,0	1052-1060	1455-1463	112	15,2
773-781	1175-1183	81	12,1	1061-1069	1464-1472	113	15,3
782-790	1184-1192	82	12,2	1070-1078	1473-1481	114	15,4
791-799	1193-1202	83	12,3	1079-1087	1482-1490	115	15,5
800-808	1203-1211	84	12,4	1088-1096	1491-1499	116	15,6
809-817	1212-1220	85	12,5	1097-1105	1500-1508	117	15,7
818-826	1221-1229	86	12,6	1106-1114	1509-1517	118	15,8
827-835	1230-1238	87	12,7	1115-1123	1518-1526	119	15,9
836-844	1239-1247	88	12,8	1124-1132	1527-1535	120	16,0
845-853	1248-1256	89	12,9	1133-1141	1536-1544	121	16,1
854-862	1257-1265	90	13,0	1142-1150	1545-1553	122	16,2
863-871	1266-1274	91	13,1	1151-1159	1554-1562	123	16,3

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		
1160-1168	1563-1571	124	16,4	1485-1493	1888-1896	160	20,0
1169-1177	1572-1580	125	16,5	1494-1502	1897-1905	161	20,1
1178-1186	1581-1589	126	16,6	1503-1511	1906-1914	162	20,2
1187-1195	1590-1598	127	16,7	1512-1520	1915-1923	163	20,3
1196-1204	1599-1607	128	16,8	1521-1529	1924-1932	164	20,4
1205-1213	1608-1616	129	16,9	1530-1538	1933-1941	165	20,5
1214-1222	1617-1625	130	17,0	1539-1547	1942-1950	166	20,6
1223-1231	1626-1634	131	17,1	1548-1556	1951-1959	167	20,7
1232-1240	1635-1643	132	17,2	1557-1565	1960-1968	168	20,8
1241-1249	1644-1652	133	17,3	1566-1574	1969-1977	169	20,9
1250-1258	1653-1661	134	17,4	1575-1583	1978-1986	170	21,0
1259-1267	1662-1670	135	17,5	1584-1592	1987-1995	171	21,1
1268-1276	1671-1679	136	17,6	1593-1601	1996-2004	172	21,2
1277-1285	1680-1688	137	17,7	1602-1610	2005-2013	173	21,3
1286-1295	1689-1697	138	17,8	1611-1619	2014-2022	174	21,4
1296-1304	1698-1706	139	17,9	1620-1628	2023-2031	175	21,5
1305-1313	1707-1715	140	18,0	1629-1637	2032-2040	176	21,6
1314-1322	1716-1725	141	18,1	1638-1646	2041-2049	177	21,7
1323-1331	1726-1734	142	18,2	1647-1655	2050-2058	178	21,8
1332-1340	1735-1743	143	18,3	1656-1664	2059-2067	179	21,9
1341-1349	1744-1752	144	18,4	1665-1673	2068-2076	180	22,0
1350-1358	1753-1761	145	18,5	1674-1682	2077-2085	181	22,1
1359-1367	1762-1770	146	18,6	1683-1691	2086-2094	182	22,2
1368-1376	1771-1779	147	18,7	1692-1700	2095-2103	183	22,3
1377-1385	1780-1788	148	18,8	1701-1709	2104-2112	184	22,4
1386-1394	1789-1797	149	18,9	1710-1718	2113-2121	185	22,5
1395-1403	1798-1806	150	19,0	1719-1727	2122-2130	186	22,6
1404-1412	1807-1815	151	19,1	1728-1736	2131-2139	187	22,7
1413-1421	1816-1824	152	19,2	1737-1745	2140-2148	188	22,8
1422-1430	1825-1833	153	19,3	1746-1754	2149-2157	189	22,9
1431-1439	1834-1842	154	19,4	1755-1763	2158-2166	190	23,0
1440-1448	1843-1851	155	19,5	1764-1772	2167-2175	191	23,1
1449-1457	1852-1860	156	19,6	1773-1781	2176-2184	192	23,2
1458-1466	1861-1869	157	19,7	1782-1790	2185-2193	193	23,3
1467-1475	1870-1878	158	19,8	1791-1799	2194-2202	194	23,4
1476-1484	1879-1887	159	19,9	1800-1808	2203-2211	195	23,5

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		
1809-1818	2212-2220	196	23,6	2134-2142	2537-2545	232	27,2
1819-1827	2221-2229	197	23,7	2143-2151	2546-2554	233	27,3
1828-1836	2230-2238	198	23,8	2152-2160	2555-2563	234	27,4
1837-1845	2239-2247	199	23,9	2161-2169	2564-2572	235	27,5
1846-1854	2248-2257	200	24,0	2170-2178	2573-2581	236	27,6
1855-1863	2258-2266	201	24,1	2179-2187	2582-2590	237	27,7
1864-1872	2267-2275	202	24,2	2188-2196	2591-2599	238	27,8
1873-1881	2276-2284	203	24,3	2197-2205	2600-2608	239	27,9
1882-1890	2285-2293	204	24,4	2206-2214	2609-2617	240	28,0
1891-1899	2294-2302	205	24,5	2215-2223	2618-2626	241	28,1
1900-1908	2303-2311	206	24,6	2224-2232	2627-2635	242	28,2
1909-1917	2312-2320	207	24,7	2233-2241	2636-2644	243	28,3
1918-1926	2321-2329	208	24,8	2242-2250	2645-2653	244	28,4
1927-1935	2330-2338	209	24,9	2251-2259	2654-2662	245	28,5
1936-1944	2339-2347	210	25,0	2260-2268	2663-2671	246	28,6
1945-1953	2348-2356	211	25,1	2269-2277	2672-2680	247	28,7
1954-1962	2357-2365	212	25,2	2278-2286	2681-2689	248	28,8
1963-1971	2366-2374	213	25,3	2287-2295	2690-2698	249	28,9
1972-1980	2375-2383	214	25,4	2296-2304	2699-2707	250	29,0
1981-1989	2384-2392	215	25,5	2305-2313	2708-2716	251	29,1
1990-1998	2393-2401	216	25,6	2314-2322	2717-2725	252	29,2
1999-2007	2402-2410	217	25,7	2323-2331	2726-2734	253	29,3
2008-2016	2411-2419	218	25,8	2332-2340	2735-2743	254	29,4
2017-2025	2420-2428	219	25,9	2341-2350	2744-2752	255	29,5
2026-2034	2429-2437	220	26,0	2351-2359	2753-2761	256	29,6
2035-2043	2438-2446	221	26,1	2360-2368	2762-2770	257	29,7
2044-2052	2447-2455	222	26,2	2369-2377	2771-2780	258	29,8
2053-2061	2456-2464	223	26,3	2378-2386	2781-2789	259	29,9
2062-2070	2465-2473	224	26,4	2387-2395	2790-2798	260	30,0
2071-2079	2474-2482	225	26,5	2396-2404	2799-2807	261	30,1
2080-2088	2483-2491	226	26,6	2405-2413	2808-2816	262	30,2
2089-2097	2492-2500	227	26,7	2414-2422	2817-2825	263	30,3
2098-2106	2501-2509	228	26,8	2423-2431	2826-2834	264	30,4
2107-2115	2510-2518	229	26,9	2432-2440	2835-2843	265	30,5
2116-2124	2519-2527	230	27,0	2441-2449	2844-2852	266	30,6
2125-2133	2528-2536	231	27,1	2450-2458	2853-2861	267	30,7

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		
2459-2467	2862-2870	268	30,8	2783-2791	3186-3194	304	34,4
2468-2476	2871-2879	269	30,9	2792-2800	3195-3203	305	34,5
2477-2485	2880-2888	270	31,0	2801-2809	3204-3212	306	34,6
2486-2494	2889-2897	271	31,1	2810-2818	3213-3221	307	34,7
2495-2503	2898-2906	272	31,2	2819-2827	3222-3230	308	34,8
2504-2512	2907-2915	273	31,3	2828-2836	3231-3239	309	34,9
2513-2521	2916-2924	274	31,4	2837-2845	3240-3248	310	35,0
2522-2530	2925-2933	275	31,5	2846-2854	3249-3257	311	35,1
2531-2539	2934-2942	276	31,6	2855-2863	3258-3266	312	35,2
2540-2548	2943-2951	277	31,7	2864-2873	3267-3275	313	35,3
2549-2557	2952-2960	278	31,8	2874-2882	3276-3284	314	35,4
2558-2566	2961-2969	279	31,9	2883-2891	3285-3293	315	35,5
2567-2575	2970-2978	280	32,0	2892-2900	3294-3302	316	35,6
2576-2584	2979-2987	281	32,1	2901-2909	3303-3312	317	35,7
2585-2593	2988-2996	282	32,2	2910-2918	3313-3321	318	35,8
2594-2602	2997-3005	283	32,3	2919-2927	3322-3330	319	35,9
2603-2611	3006-3014	284	32,4	2928-2936	3331-3339	320	36,0
2612-2620	3015-3023	285	32,5	2937-2945	3340-3348	321	36,1
2621-2629	3024-3032	286	32,6	2946-2954	3349-3357	322	36,2
2630-2638	3033-3041	287	32,7	2955-2963	3358-3366	323	36,3
2639-2647	3042-3050	288	32,8	2964-2972	3367-3375	324	36,4
2648-2656	3051-3059	289	32,9	2973-2981	3376-3384	325	36,5
2657-2665	3060-3068	290	33,0	2982-2990	3385-3393	326	36,6
2666-2674	3069-3077	291	33,1	2991-2999	3394-3402	327	36,7
2675-2683	3078-3086	292	33,2	3000-3008	3403-3411	328	36,8
2684-2692	3087-3095	293	33,3	3009-3017	3412-3420	329	36,9
2693-2701	3096-3104	294	33,4	3018-3026	3421-3429	330	37,0
2702-2710	3105-3113	295	33,5	3027-3035	3430-3438	331	37,1
2711-2719	3114-3122	296	33,6	3036-3044	3439-3447	332	37,2
2720-2728	3123-3131	297	33,7	3045-3053	3448-3456	333	37,3
2729-2737	3132-3140	298	33,8	3054-3062	3457-3465	334	37,4
2738-2746	3141-3149	299	33,9	3063-3071	3466-3474	335	37,5
2747-2755	3150-3158	300	34,0	3072-3080	3475-3483	336	37,6
2756-2764	3159-3167	301	34,1	3081-3089	3484-3492	337	37,7
2765-2773	3168-3176	302	34,2	3090-3098	3493-3501	338	37,8
2774-2782	3177-3185	303	34,3	3099-3107	3502-3510	339	37,9

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		
3108-3116	3511-3519	340	38,0	3207-3215	3610-3618	351	39,1
3117-3125	3520-3528	341	38,1	3216-3224	3619-3627	352	39,2
3126-3134	3529-3537	342	38,2	3225-3233	3628-3636	353	39,3
3135-3143	3538-3546	343	38,3	3234-3242	3637-3645	354	39,4
3144-3152	3547-3555	344	38,4	3243-3251	3646-3654	355	39,5
3153-3161	3556-3564	345	38,5	3252-3260	3655-3663	356	39,6
3162-3170	3565-3573	346	38,6	3261-3269	3664-3672	357	39,7
3171-3179	3574-3582	347	38,7	3270-3278	3673-3681	358	39,8
3180-3188	3583-3591	348	38,8	3279-3287	3682-3690	359	39,9
3189-3197	3592-3600	349	38,9	3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 tai enemmän	40,0
3198-3206	3601-3609	350	39,0				

Liite
Rinnakkaisteksti

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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 luku

Veron määrä

5 a §

Henkilöautosta, jonka oma massa on alle 4 500 kilogrammaa, suoritettava vero on liitteenä olevan verotaulukon mukainen prosenttiosuus auton verotusarvosta. Veroprosentti määräytyy niiden auton yhdistettyä kulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella, jotka on merkitty tai pitäisi merkitä ajoneuvoliikennerekisteriin auton teknisiin tietoihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettua tietoa hiilidioksidipäästöistä ei ole, veroprosentti määräytyy auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavien laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella verotaulukon mukaisesti. Jos auton tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammina) osamäärä on 0,15 tai suurempi, laskennallisia hiilidioksidipäästöjä korotetaan kertomalla ne luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästöjen määrä pyöristetään täysiin grammoihin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen laskennallisten hiilidioksidipäästöjen sijasta veroprosentti määräytyy verotettavana olevan henkilöauton yhdistettyä kulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella, jos verovelvollinen ensiverotuksen yhteydessä esittää niistä selvityksen ja jos ne on:

1) vahvistettu EY-tyyppihväksynnän yhteydessä määriteltynä moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetussa komission direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa

yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti tai

2) määritelty verotusajankohtana voimassa olevassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

6 §

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun käytettynä verotettavan

1) henkilöauton ja muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton vero on 28 prosenttia auton verotusarvosta vähennettynä 650 eurola, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, tai 28 prosenttia vähennettynä 450 eurolla, jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy;

2) moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	8
131–255 cm ³	10
256–355 cm ³	13
356–505 cm ³	16
506–755 cm ³	18
756 cm ³ tai enemmän	20
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	10

Edellä 1 momentin 1 kohtaa sovellettaessa käytettynä verotettavan auton verosta vähennettävää määrää alennetaan auton iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun laskettuna jäännösarvosta.

6 a §

Ennen vuotta 2003 valmistetun, käytettynä verotettavan henkilöauton, muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton, moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus lasketaan niiden yleisten veroperusteiden mukaan, joista säädetään siinä autoveroa koskevassa laissa, joka oli voimassa, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus voidaan määrittää useamman kuin yhden

6 §

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun, käytettynä verotettavan linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, vero on 26 prosenttia auton verotusarvosta.

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun, käytettynä verotettavan moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	8
131–255 cm ³	10
256–355 cm ³	13
356–505 cm ³	16
506–755 cm ³	18
756 cm ³ tai enemmän	20
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	10

6 a §

Ennen vuotta 2003 valmistetun, käytettynä verotettavan linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus lasketaan niiden yleisten veroperusteiden mukaan, joista säädetään siinä autoveroa koskevassa laissa, joka oli voimassa, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus voidaan määrittää useamman kuin yhden

den ajoneuvomallin yleisiin vähittäismyyntiarvoihin sisältyvien veron osuuksien perusteella huomioon ottaen samaa automerkkiä koskevat verotustiedot ja hinnoittelu.

Tullihallitus vahvistaa veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Taulukon mukaista veron osuutta sovelletaan verotuksiin, jotka tulevat vireille sen jälkeen, kun 14 päivää on kulunut taulukon julkaisemisesta. Taulukon mukaista veron osuutta voidaan kuitenkin soveltaa sen julkaisemispäivästä lukien, jos taulukon mukainen veron osuus on pienempi kuin 3 momentin mukaan laskettavan veron osuus.

Jos veron osuutta ei ole julkaistu taulukossa tai taulukon julkaisemisesta on kulunut vähemmän kuin 14 päivää, veron osuus on

1) henkilöauton ja muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton osalta 29 prosenttia auton verotusarvosta, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, tai 30 prosenttia, jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy;

2) moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon osalta iskuutilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	9
131–255 cm ³	12
256–355 cm ³	15
356–505 cm ³	19
506–755 cm ³	21
756 cm ³ tai enemmän	23
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12

Jos 3 momentissa kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta.

ajoneuvomallin yleisiin vähittäismyyntiarvoihin sisältyvien veron osuuksien perusteella huomioon ottaen samaa automerkkiä koskevat verotustiedot ja hinnoittelu.

Tullihallitus vahvistaa veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Taulukon mukaista veron osuutta sovelletaan verotuksiin, jotka tulevat vireille sen jälkeen, kun 14 päivää on kulunut taulukon julkaisemisesta. Taulukon mukaista veron osuutta voidaan kuitenkin soveltaa sen julkaisemispäivästä lukien, jos taulukon mukainen veron osuus on pienempi kuin 3 momentin mukaan laskettavan veron osuus.

Jos veron osuutta ei ole julkaistu taulukossa tai taulukon julkaisemisesta on kulunut vähemmän kuin 14 päivää, veron osuus on:

1) linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, osalta 26 prosenttia auton verotusarvosta;

2) moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon osalta iskuutilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	9
131–255 cm ³	12
256–355 cm ³	15
356–505 cm ³	19
506–755 cm ³	21
756 cm ³ tai enemmän	23
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12

Jos 3 momentin mukaan kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lakia sovelletaan niihin ajoneuvojen verotuksiin, jotka tulevat vireille lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Jos ennen 2 päivää marraskuuta 2007 vireille tullut ajoneuvon verotus peruutetaan 43 §:n 1 momentin perusteella, verovelvolliselta ei peritä 35 a §:n 2 momentissa ja 43 §:n 2 momentissa tarkoi-

*tettuja maksuja. Jos ennen 2 päivää marras-
kuuta 2007 vireille tullut ajoneuvon verotus
peruutetaan 43 §:n 3 momentissa säädetyllä
tavalla, veroa ei koroteta mainitussa lain-
kohdassa tarkoitetulla tavalla, jos ajoneuvo
verotetaan hakemuksesta tämän lain mukai-
sesti lain voimaantulon jälkeen. Hakemus on
tehtävä kuukauden kuluessa tämän lain voi-
maantulosta.*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä
lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpi-
teisiin.*
