

KIRJALLINEN KYSYMYS 667/2014 vp

Autoveron ja ajoneuvoveron epäoikeudenmukaisuus pienituloisten kannalta

Eduskunnan puhemiehelle

Autovero ja ajoneuvovero muuttuivat kuusi vuotta sitten hiilidioksidipäästöperusteisiksi. Nyt voidaan havaita, etteivät edellisen hallituksen tekemät uudistukset ole tavoittaneet päämääräänsä. Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi verhotut päätökset ovat vähentäneet hyvätuloisten auton hankinnasta ja autoilusta aiheuttamia kustannuksia ja lisänneet pienituloisten tai ennen vuotta 2001 käyttöön otettujen autojen kustannuksia.

Voidaan jopa siis todeta autoverosta, että kalliin uuden auton ostajan veroprosentti voi olla pienempi kuin puolet halvemman uuden auton ostajan. Sekä ajoneuvovero että uudella isolla autolla ajavan vuosittainen vero voi olla puolet pienempi kuin vanhalla pienellä autolla ajavan.

Perustellusti voidaan arvioida noin kolmannuksen autoveron alennuksesta, joka siis on kohdistunut kalliisiin autoihin, siirtyneen katettavaksi vanhoilla autoilla ajavien ajoneuvoverosta. Eli pienituloiset, pienillä autoilla ajavat tai vanhoja autoja käyttävät ovat suurempia autoverojen maksajia kuin kuusi vuotta sitten.

Lisäksi jatkuvasti laskevat päästöt vähentävät luonnollisesti valtion verokertymää jatkuvasti. Samaan aikaan tapahtuva ajokortin omistajien määrän väheneminen niin ikään tullee lasemaan tuloennusteita. Koska Suomi on suurten etäisyyksien maa ja osin erittäin harvaan asuttu maa, tätä kehitystä ei voi pitää Suomen kansallisen edun mukaisena. Se ei ole myöskään hyväksi työvoiman liikkuvuudelle.

Tilastojen mukaan Suomessa on vanhin autokanta kautta aikojen. Uusien ja vähäpäästöisten

autojen hankkimisen kannustamiseksi tarkoitettu veromalli ei näytä toimivan käytännössä. Nykyinen malli ei myöskään ota uusien autojen kohdalla lainkaan huomioon ajoneuvon massan vaikutusta tiehen ja sen kunnossapidosta aiheutuviin kustannuksiin. Tiehen kohdistuvan kulutuksen ja rasituksen näkökulmasta kaikki henkilöautot ovat samalla viivalla.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Onko hallitus havainnut autoveron ja ajoneuvoveron epäoikeudenmukaisen kehityksen pienituloisia sekä harvaan asutuilla alueilla asuvia kohtaan,

onko hallituksen päämääränä vaikeuttaa pienituloisten ajokortin ja ajoneuvon hankintaa kiristämällä heidän prosentuaalista osuuttaan veronkannossa,

onko hallitus havainnut nykyisessä autojen verotuksessa logiikkavirheen, joka itse asiassa muuraa pienituloiset kansalaiset uuden ja vähäpäästöisemmän auton hankintahintamuurin taakse, mutta pakottaa toisaalta luopumaan vanhasta autosta, koska ajoneuvoveron kalleus on myös epäoikeudenmukainen,

onko hallitus pohtinut mahdollisuutta siirtyä Suomessa henkilöautojen vero-

KK 667/2014 vp — Suna Kymäläinen /sd

järjestelmään, joka on painoperusteinen niin autoveron kuin ajoneuvoveron osalta sekä samalla oikeudenmukaisempi ja

onko hallitus selvittänyt vaihtoehtoa, jossa päästöjen vähentämiseen tähtäävä politiikka hoidetaan muulla kuin verotuksella jakamatta eriperustaisesti kansalaisia rikkaisiin ja köyhiin rajoittamalla heidän liikkumistaan?

Helsingissä 12 päivänä syyskuuta 2014

Suna Kymäläinen /sd

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Suna Kymäläisen /sd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 667/2014 vp:

Onko hallitus havainnut autoveron ja ajoneuvoveron epäoikeudenmukaisen kehityksen pienituloisia sekä harvaan asutuilla alueilla asuvia kohtaan,

onko hallituksen päämääränä vaikeuttaa pienituloisten ajokortin ja ajoneuvon hankintaa kiristämällä heidän prosentuaalista osuuttaan veronkannossa,

onko hallitus havainnut nykyisessä autojen verotuksessa logiikkavirheen, joka itse asiassa muuraa pienituloiset kansalaiset uuden ja vähäpäästöisemmän auton hankintamuurin taakse, mutta pakottaa toisaalta luopumaan vanhasta autosta, koska ajoneuvoveron kalleus on myös epäoikeudenmukainen,

onko hallitus pohtinut mahdollisuutta siirtyä Suomessa henkilöautojen verojärjestelmään, joka on painoperusteinen niin autoveron kuin ajoneuvoveron osalta sekä samalla oikeudenmukaisempi ja

onko hallitus selvittänyt vaihtoehtoa, jossa päästöjen vähentämiseen tähtäävä politiikka hoidetaan muulla kuin verotuksella jakamatta eriperusteiseksi kansalaisia rikkaisiin ja köyhiin rajoittamalla heidän liikkumistaan?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Auton ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavan kertaluonteisen autoveron suuruuteen vaikuttaa auton ominaishiilidioksidipäästön perusteella määräytyvän veroprosentin lisäksi merkittävästi ajoneuvon verotusarvona käytettävä yleinen vähittäismyyntiarvo. Vähittäismyyntiarvoon luetaan kaikki tekijät, jotka vaikuttavat auton kulluttajahintaan. Mitä kalliimmasta ja paremmin varustellusta autosta on kysymys, sitä suurempi on sen verotusarvo ja suoritettavan veron määrä. Arvoperusteista autoveroa voidaan siten pitää oikeudenmukaisuuden kannalta arvioituna progressiivisena verona, joka ottaa huomioon auton liian veronmaksukyvyyn ja -halukkuuden.

Ajoneuvorekisterissä ja liikennekäytössä olevista autoista kannettava ajoneuvovero perustuu rekisteriin merkittyihin, auton valmistajan ilmoittamiin hiilidioksidipäästöihin. Ajoneuvoveron verotasot ovat kiinteitä eikä veroon siten ole mahdollista liittää tekijöitä, jotka ottaisivat huomioon esimerkiksi verovelvollisen tulotason tai muita vastaavia ominaisuuksia. Vero on kuitenkin pyritty pitämään tasoltaan maltillisena. Jos autolla ei ole ajoneuvoliikennerekisterissä päästötietoa, vero perustuu auton kokonaismassaan eli painoon. Kokonaismassaan perustuvan veron määrä on mitoitettu alemmaksi kuin päästöperusteisen veron, millä on haluttu välttää erityisesti vanhan autokannan korkeaksi nouseva veroraskaus.

Vaikka ajoneuvoveron päästöperusteisen verotaulukon ääripäissä on suuri euromääräinen ero, käytännössä autot sijoittuvat verotaulukossa melko kapealle vaihteluvälille, jolloin euromääräiset veroerot eivät ole kovinkaan suuria. Koko rekisterissä olevat henkilöajoneuvokannan keskimääräiset päästöt ovat alentuneet hiilidioksidi-

verojen käyttöönoton jälkeen 180 grammasta 168 grammaan. Ohjausvaikutus on toiminut ja keskimääräinen verorasitus on alentunut. Uudemmissa ajoneuvoissa on uudempaa teknologiaa, jonka takia niiden hiilidioksidipäästöt ovat yleensä alhaisempia kuin vastaavassa käytetyssä autossa.

Raskaan kaluston eli kuorma-autojen ajoneuvovero perustuu ajoneuvon painoon. Henkilö- ja pakettiautojen osalta päästöperusteinen vero korreloi itse asiassa hyvin auton painon kanssa, eli tässä mielessä kysymyksessä tarkoitettu näkökohta on otettu huomioon, vaikkei tienpidon kustannusten kattaminen olekaan veron tavoite.

Verotuksen päätehtävä on julkisten menojen rahoittaminen. Myös autovero ja ajoneuvovero ovat ensisijassa valtiontaloudellisia, joskin niillä on myös ympäristöohjaustavoite ohjata vähäpäästöisen auton hankintaan sekä uusissa että käytetyissä autoissa. Auto- ja ajoneuvoverojen tuotto on muiden verojen tapaan yleiskatteellinen. Niiden suuruus ei perustu esimerkiksi tienpidon kustannuksiin, jotka rahoitetaan valtion talousarviossa myönnettävien määrärahojen kautta.

Helsingissä 6 päivänä lokakuuta 2014

Valtiovarainministeri Antti Rinne

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 667/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Suna Kymäläinen /sd:

Har regeringen observerat att bilskatten och fordonsskatten utvecklas i en riktning som är orättvis mot låginkomsttagare och mot dem som bor i glesbygden,

är regeringens mål att göra det svårt för låginkomsttagare att skaffa körkort och bil genom att skärpa deras procentuella andel av skatteuppbörden,

har regeringen uppmärksammat det logiska fel i den nuvarande bilbeskattningen, som i själva verket utesluter medborgare med låga inkomster från att skaffa en ny, utsläppssnålare bil, men å andra sidan tvingar dem att slopa sin gamla bil, eftersom fordonsskatten också är orättvist dyr,

har regeringen övervägt möjligheten att man i Finland ska övergå till ett rättvisare skattesystem för personbilar, som baserar sig på vikt såväl när det gäller bilskatten som när det gäller fordonsskatten och

har regeringen utrett alternativet att låta den politik som syftar till att minska på utsläppen skötas på något annat sätt än genom beskattningen för att inte på olika grunder dela in medborgarna i rika och fattiga genom att begränsa deras rörlighet?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Storleken på den bilskatt av engångsnatur som uppbärs i samband med den första registreringen av en bil påverkas förutom av den skatteprocent som fastställs på basis av bilens specifika koldioxidutsläpp även märkbart av fordonets allmänna värde i detaljhandeln, vilket används som beskattningsvärde för fordonet. I fordonets allmänna värde i detaljhandeln ingår alla de faktorer som påverkar bilens konsumentpris. Ju dyrare och bättre utrustad bil det är fråga om, desto högre är dess beskattningsvärde och det skattebelopp som ska betalas. Värdebaserad bilskatt kan därmed ur rättvisesynpunkt anses vara en uppskattad, progressiv skatt, som tar hänsyn till vad bilisten förmår och vill betala i skatt.

Den fordonsskatt som uppbärs på bilar som finns i fordonstrafikregistret och används i trafik baserar sig på de i registret införda koldioxidutsläpp som biltillverkaren meddelat. Fordonsskattens skattenivåer är fasta och det är därför inte möjligt att i beskattningen ta hänsyn till sådana faktorer som t.ex. skulle beakta den skattskyldiges inkomstnivå eller andra motsvarande egenskaper. Man har dock strävat efter att hålla skatten på en måttfull nivå. Om det inte finns information om en bils utsläppsnivåer i fordonstrafikregistret, baserar sig skatten på fordonets totalmassa, dvs. vikten. Det skattebelopp som baserar sig på totalmassan har anpassats till en lägre nivå än den på utsläpp baserade skatten. Man har på detta sätt velat undvika att skattebelastningen på i synnerhet det gamla bilbeståndet ska stiga alltför högt.

Trots att skillnaden mellan den högsta och lägsta nivån i skattetabellen för den utsläppsbase-
rade fordonsskatten är stor i euro, så placerar sig bilarna i praktiken inom ett ganska smalt in-

tervall i skattetabellen. Då är skatteskillnaderna i euro inte så värst stora. De genomsnittliga utsläppen från det personbilsbestånd som finns i registret har sjunkit efter att koldioxidskatterna togs i bruk från 180 gram till 168 gram. Styrningseffekten har fungerat och den genomsnittliga skattebelastningen har sjunkit. I nyare fordon finns nyare teknik och därför är koldioxidutsläppen från dem i allmänhet lägre än från motsvarande begagnade bilar.

Fordonsskatten på tunga fordon, dvs. lastbilar, baserar sig på fordonets vikt. När det gäller person- och paketbilar korrelerar i själva verket den utsläppsbaserade skatten väl med bilens vikt.

Med tanke på detta har synpunkten i spørsmålet beaktats, fastän syftet med skatten inte är att täcka kostnaderna för väghållningen.

Beskattningens huvuduppgift är att finansiera offentliga kostnader. Också bilskatten och fordonsskatten är i första hand statsfinansiella, även om de också har ett miljöstyrningsmål att styra anskaffningen mot utsläppssnåla bilar när det gäller både nya och begagnade bilar. Inkomsten från bil- och fordonsskatterna är på samma sätt som de övriga skatterna allmänt täckande. Storleken på dem baserar sig inte t.ex. på kostnaderna för väghållningen, som finansieras genom anslag som beviljas i statsbudgeten.

Helsingfors den 6 oktober 2014

Finansminister Antti Rinne