

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 10/2011 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 13 päivänä lokakuuta 2011 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta (HE 56/2011 vp).

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- ylitarkastaja Hanne-Riikka Nalli, valtiovarainministeriö
- tulliylitarkastaja Tapio Rouhiainen, Tullihallitus

- toimitusjohtaja Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- viestintäpäällikkö Jukka Tolvanen, Autoliitto ry
- asiantuntija Harri Kallberg, Autotuojat ry
- osastonjohtaja Janne Huhtamäki, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- toiminnajohtaja Timo Piilonen, SF-Caravan ry
- ilmastovastaava Venla Virkamäki, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto.

Kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Liikenneympäristöyhdistys ry
- valtiovarainministeriö
- Veronmaksajain Keskusliitto
- ympäristöministeriö

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveron perusveron tasoa korotettaisiin verotuottojen lisäämiseksi ja veron ohjausvaikutuksen parantamiseksi. Ajoneuvokannan keskipäästöisellä autolla vero nousisi noin 50 euroa vuodessa. Ohjausvaikutusta parannettaisiin muuttamalla hiilidioksidipäästöön perustuvaa verotaulukkoa siten, että taulukko alkaisi 0 grammasta kilometrillä nykyisen 66 gramman sijasta.

Lakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan sähköautojen vero olisi alin lain liitteen taulukossa säädetty päiväkohtaisen veron määrä.

Ajoneuvoverotusta koskeva muutoksenhaku-aika yhtenäistettäisiin muun välillisen verotuksen kanssa lyhentämällä se viidestä vuodesta kolmeen vuoteen.

Valko-Venäjällä rekisteröidyt ajoneuvot vapautettaisiin kiinteästä verosta ja kulutusverosta vastavuoroisuuden perusteella.

Esitykseen sisältyy lisäksi eräitä muita lähinnä teknisluontoisia ajoneuvoverolain muutoksia.

Esitys liittyy valtion vuoden 2012 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lain on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2012 alusta. Korotettua veroa sovellettaisiin 12 kuu-

kauden siirtymäajan vuoksi veroon, joka kohdistuisi 1 päivästä tammikuuta 2013 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon. Valko-Venäjällä rekisteröityjen ajoneuvojen verovapautta sovellettaisiin 1 päivästä toukokuuta 2011 alkaen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Esityksen taustaa

Esitys kuuluu eduskunnan käsiteltävänä olevaan kokonaisuuteen, jolla liikenteen verotusta kehitetään hallitusohjelmassa sovituin tavoin. Ajoneuvoverolain ohella ovat vireillä myös autoverotusta ja liikenteen polttonesteiden valmisteverotusta koskevat muutosesitykset. Niillä kaikilla pyritään fiskaalisten vaikutusten lisäksi tehostamaan ympäristöohjausta liikenteessä. Tämä on välttämätöntä, jotta päästökaupan ulkopuolisia aloja koskeva vaativa kansallinen päästövähennystavoite voidaan saavuttaa.

Liikenne on keskeinen päästökaupan ulkopuolinen ohjauskohde, koska sen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin viidennes. Tieliikenteen osuus tästä on taas noin 80 prosenttia ja henkilöautoilun osuus siitä yli puolet. Lisäksi henkilöautojen määrä ja liikennesuoritteet ovat kasvaneet tasaisesti 1990-luvun alun talouden taantumaa lukuun ottamatta. Autoiluun kohdistuvilla ohjaustoimilla on siten kaikkiaan suuri merkitys.

Valiokunta pitää esityksen lähtökohtia näistä syistä perusteltuina. Esitys tukee myös nimenomaista tavoitetta siirtää autoilun verotuksen painopistettä hankinnan verotuksesta käytön verotukseen korottamalla ajoneuvoveron perusveroa.

Muutostarve

Päästöperusteiseen ajoneuvoverotukseen siirryttiin hieman myöhemmin kuin auton hankintaan kohdistuvassa autoverotuksessa. Ajoneuvoveron perusvero muuttui täysin päästöperusteiseksi vasta 1.3.2011 lukien vuoden mittaisen siirtymäajan jälkeen, kun muutokset autoverotuksessa toteutettiin jo vuosina 2008 (henkilöautot) ja 2009 (pakettiautot). Viive ajoneuvoverotuksessa johtui tietojärjestelmäsyistä.

Vaikka voimassa oleva veroasteikko on ollut käytössä vain lyhyen ajan, se valmisteltiin ja vahvistettiin kuitenkin jo vuonna 2007. Ajoneuvojen tekninen kehitys on ollut sen jälkeen nopeaa, ja tasoltaan alhaisen veron ohjausvaikutus on jäänyt vähäiseksi. Ehdotettu tasokorotus on siten tarpeellinen.

Taloudellinen ohjaus ylipäänsä on osoittautunut käytännössä välttämättömäksi, koska hinta on tärkein ajoneuvon valintaan vaikuttava peruste kuluttajalle. Ilman taloudellista ohjausta pelkillä ympäristönäkökohdilla on sen sijaan selvitysten mukaan vain vähän merkitystä¹. Valistus tai muut vastaavat toimet eivät siis riittäisi yksinään ohjauksen keinoiksi.

Muutosehdotuksista

Valiokunta pitää perusteltuna laajentaa nykyistä *päästöperusteista* verotaulukkoa niin, että se alkaa tasosta 0 g/km nykyisen 66 g/km sijasta. Markkinoilla on jo nyt uusia polttomoottoriauto-

¹ Trafif: Ympäristöystävällinen autoilu, Tutkimuksia ja selvityksiä 5/2009 ja Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta, Trafifin julkaisuja 17/2011.

ja, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 90 g/km. Nykyinen alaraja voidaan siis saavuttaa jo lähi-vuosina. Vero-ohjaus on tarpeen kuitenkin mata-lillakin päästötasoilla järjestelmän selkeyden ja johdonmukaisuuden sekä perusveron fiskaali-sen luonteen vuoksi. Vero alarajan kohdalla oli-si kuitenkin maltillinen, 43 euroa vuodessa, kun se on nykyisin 19 euroa vuodessa.

Vero-ohjaus perustuisi edelleen periaatteelle, jonka mukaan jokainen hiilidioksidigramma vai-kuttaa veron määrään. Valiokunta pitää tätä sel-keänä ja ohjaavana lähtökohtana. Verotaso nou-sisi nykyisestä 24—92 euroa vuositasolla pääs-tön määrän mukaan. Keskimääräinen korotus olisi noin 50 euroa vuodessa (päästön määrä 180 g/km). Muutokset ovat valiokunnan mielestä kaikkiaan kohtuullisia.

Ajoneuvon *kokonaismassaan* perustuvaan ve-roon ehdotetut muutokset vastaavat keskimää-rin päästöperusteiseen taulukkoon ehdotettuja muutoksia ja ovat siten perusteltuja. Verotaulu-kon alarajaa nostettaisiin siten 75 eurosta 125 euroon ja verotasoa korotettaisiin kaikissa pai-noluokissa 50 euroa. Autokannan uusimiseen liittyvät hallituksen tavoitteet puoltavat osal-taan sitä, että tarkistus tehdään ehdotetuina ta-voin myös painoperusteisen taulukon yläpää-hän. Ylin vero nousisi siten 485 eurosta 535 eu-roon. Kokonaismassaan perustuva verotus on ja jää kaikkiaan kuitenkin hieman kevyemmäksi kuin päästöperusteinen verotus syrjimättömän verokohtelun varmistamiseksi. Linjaukset ovat hyväksyttäviä.

Valiokunta pitää tärkeänä myös sitä, että ajo-neuvojen vuotuinen verotus säilyy edelleen tek-niikkaneutraalina. Se tukee autoverotuksessa omaksuttua vastaavaa periaatetta eikä aseta tur-hia rajoitteita kehityksen tielle. Verojärjestel-män ympäristöohjaava perusajatus pysyy myös selkeänä, kun huomioon otettavana on vain ajo-neuvon päästötaso tai paino. Koska ajoneuvove-rotus on päiväkohtaista, verotasoa voi säätää jos-sain määrin myös ajoneuvon liikennekäytön mu-kaan. Nämä kaikki edistävät järjestelmän jousta-vuutta.

Edellä olevan kanssa ei ole ristiriidassa se, että yksinomaan sähköllä käyvien ajoneuvojen

perusvero olisi aina päästöperusteisen verotau-lukon alin veron määrä. Tämä on perusteltua, koska sähköautoista ei aiheudu ajon aikana lain-kaan hiilidioksidipäästöjä. Sähköautot tulisi kui-tenkin verottaa ilman eri sääntelyä painon perus-teella, koska niille ei tarvitse ilmoittaa EU:n tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön mu-kaan hiilidioksidipäästöjä. Se taas johtaisi pe-rusteettomaan yliverotukseen, minkä vuoksi nyt ehdotettu säännös on tarpeen. Esitys vastaa myös nykyistä käytäntöä.

Ehdotettujen muutosten arvioidaan lisäävän valtion verotuloja noin 140 milj. euroa vuodessa ja ensi vuonna noin 70 milj. euroa. Esitys on siis fiskaalisesti merkittävä. Sen painoarvoa lisää myös se, että ympäristöohjaus kohdistuu koko ajoneuvokantaan, ei vain uusiin autoihin. Lisäk-si vuotuinen vero takaa melko vakaan veropoh-jan, eikä se ole samalla lailla herkkä suhdanteil-le kuin autovero. Valiokunta puoltaa esitystä näillä perusteilla.

Valiokunta pitää esitystä perusteltuna myös siltä osin kuin siinä ehdotetaan muutoksenhaku-ajan lyhentämistä kolmeen vuoteen, joka on yleisesti noudatettu muutoksenhaku aika välilli-nessä verotuksessa. Valiokunnalla ei ole huo-mautettavaa muihin, pitkälti teknisluonteisiin ehdotuksiin.

Asian valiokuntakäsittelyssä on noussut esiin myös matkailuautojen verokohtelu. Valiokunta käsittelee aihetta seuraavassa vielä lyhyesti erik-seen.

Matkailuautojen verotus

Matkailuautot kuuluvat henkilöautojen tavoin luokkaan M1, ja niiden perusvero määräytyy sa-mojen perusteiden mukaan kuin henkilö- ja pa-kettiautojen. Ehdotettu veromuutos koskisi si-ten myös niitä.

Koska matkailuautoille ei tarvitse mitata EU-tyyppihyväksynnässä hiilidioksidipäästöjä, pe-rusvero määräytyy yleensä kokonaismassan pe-rusteella. Ehdotettu tasokorotus olisi keskimää-rin 50 euroa vuositasolla. Kun matkailuautojen keskimääräinen perusvero on nyt 430 euroa vuo-dessa, se nousisi siis keskimäärin 480 euroon vuodessa.

Alan edustajat ovat huomauttaneet siitä, että verotaso on epäsuhteessa matkailuautojen todellisiin hiilidioksidipäästöihin ja johtaa ylikireään verotukseen. Tähän vaikuttaa verotaulukon linjauksen lisäksi se, että matkailuautoilla ajetaan keskimäärin vain 7 000—10 000 kilometriä vuositain.

Esitetty peruste kuvaa varmasti monin osin todellista tilannetta. Uudenlaisen poikkeuksen säätäminen on kuitenkin aina ongelmallista mm. yhdenvertaisuuden, verotuksen toimeenpanon tehokkuuden ja autojen luokitukseen liittyvän mahdollisen keinottelun vuoksi.

Matkailuautojen erityisasema on otettu verotuksessa huomioon toistaiseksi siten, että autot ovat vapaita autoverosta ja niiden käyttövoimaveron on merkittävästi pienempi kuin muiden henkilöautoluokkaan kuuluvien ajoneuvojen.

Verorasitusta voi keventää lisäksi poistamalla auto käyttökatojen ajaksi liikennekäytöstä, jolloin siitä ei peritä myöskään ajoneuvoveroa. Tämä on myös käytetty keino, sillä matkailuautot ovat ajoneuvoliikennerekisteristä saatujen tietojen mukaan liikennekäytössä yleensä noin kuusi kuukautta vuodesta. Niiden ajoneuvovero on siten vastaavasti puolet vuotuisesta määrästä. Nyt ehdotettu korotus merkitsisi siis tyypillisesti 25 euron lisärasitusta autoa kohden.

Valiokunta puoltaa valtiovarainministeriön näkemystä, jonka mukaan matkailuautojen verotusta tarkastellaan omana kokonaisuutenaan. Arvioinnissa on mahdollista ottaa silloin huomioon mahdollisiin muutoksiin liittyvät eri näkökohdat. Tarkoitus on, että ministeriön verosasto tekee tältä osin erillisen selvityksen ensi

vuoden aikana. Sen perusteella voidaan tehdä asianmukaiset ja kestävät ratkaisut.

Voimaantulo ja seuranta

Lain on tarkoitus tulla voimaan ensi vuoden alusta. Uusia veroperusteita sovellettaisiin kuitenkin 12 kuukauden pituiseen siirtymäajan vuoksi vasta vuoteen 2013 ja sen jälkeiseen aikaan. Koska ajoneuvovero on päiväkohtainen ja se kannetaan etukäteen vuoden pituiselta ajalta, uusien veroperusteiden mukaisia verolippuja alettaisiin lähettää jo ensi vuoden aikana. Muutoksen verovaikutukset näkyisivät näin liukuvasti eri verovelvollisilla.

Auto- ja ajoneuvoverotukseen on tehty viime vuosina isoja periaatteellisia muutoksia. Esitys jatkaa niitä johdonmukaisesti. Jotta verotusta voidaan kehittää edelleen ohjaus- ja fiskaalisten tavoitteiden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla, ajoneuvokannassa, ajosuoritteissa ja muussa liikennekulttuurissa tapahtuvia muutoksia on syytä seurata myös vastaisuudessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on korostanut mm. sen tärkeyttä, että autokanta nimenomaan uusiutuisi, ei niinkään kasvaisi. Vastavasti liikennesuoritteet eivät saisi lähteä nopeaan kasvuun autokannan kasvun kautta ja/tai joukkoliikenteen kustannuksella. Valiokunta pitää näitä näkökohtia tärkeinä seurannassa.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana.

Helsingissä 11 päivänä marraskuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Kimmo Sasi /kok	Osmo Soininvaara /vihr (osittain)
vpj.	Pentti Kettunen /ps	Astrid Thors /r
jäs.	Leena Harkimo /kok	Kauko Tuupainen /ps
	Pertti Hemmilä /kok (osittain)	Kari Uotila /vas
	Jouko Jääskeläinen /kd	Pia Viitanen /sd
	Timo Kalli /kesk	vjäs. Pietari Jääskeläinen /ps (osittain)
	Esko Kiviranta /kesk	Johanna Karimäki /vihr (osittain)
	Mika Lintilä /kesk	Esko Kurvinen /kok
	Heli Paasio /sd	Marjo Matikainen-Kallström /kok (osittain)
	Kari Rajamäki /sd	Riitta Myller /sd (osittain)
	Sari Sarkomaa /kok	Ismo Soukola /ps (osittain).
	Jouko Skinnari /sd	

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.