

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 14/2007 vp

Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 6 päivänä marraskuuta 2007 lähettäessään hallituksen esityksen laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 147/2007 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- liikenneneuvos Risto Saari, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö

- professori Jyri Seppälä, Suomen ympäristökeskus
- erikoistutkija Hanna Kalenoja, Tampereen teknillinen yliopisto
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- ympäristönsuojelupäällikkö Jouni Nissinen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- toiminnanjohtaja Antti Rainio, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Lisäksi valiokunta on saanut seuraavien tahojen kirjalliset lausunnot:

- Lappeenrannan teknillinen yliopisto
- Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto
- Liikenneympäristöyhdistys ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan autoverolakia muutettavaksi siten, että henkilöautojen autoveroprosentin suuruus porrastetaan lineaarisesti auton ominaishiilidioksidipäästöjen perusteella. Samalla henkilöautojen autoveron keskimääräistä tasoa alennetaan noin kuudenneksella. Henkilöautojen autoverotuksessa sovellettavista kiinteistä vähennyksistä luovutaan.

Ehdotettavan veron suuruus on 10–40 prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta auton

hiilidioksidipäästöstä riippuen. Niistä henkilöautoista, joista ei ole päästötietoa, veroa ehdotetaan kannettavaksi auton kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen päästötiedon perusteella. Ehdotettavia veroprosentteja sovelletaan 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.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Valiokunta pitää autoveron rakenteellista uudistamista auton ominaishiilidioksidipäästöihin perustuvaksi kannatettavana ja oikeansuuntaisena toimenpiteenä, jotta ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi välttämätön kasvihuonekaasupäästöjen väheneminen saadaan toteutettua myös liikennesektorilla. Suomessakin liikenteen päästöt ovat kasvaneet, vaikka kehitys on ollut muuta EU:ta maltillisempaa.

Valiokunta huomauttaa, että hallitusten välisen ilmastopaneelin IPCC:n 17.11.2007 Valenciassa julkaistu yhteenvetoraportti vahvistaa edelleen näkemystä siitä, että kansainvälinen sopimus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on saatava aikaan mahdollisimman pian ja kaikissa maissa on ryhdyttävä pikaisesti kaikkia sektoreita koskevien päästövähennysten valmisteluun. EU on jo sitoutunut kasvihuonekaasupäästöjen vähintään 20 prosentin vähennystavoitteeseen vuoteen 2020 mennessä, mikä edellyttää päästöjen huomattavaa vähentämistä myös päästökauppasektorin ulkopuolisilla sektoreilla.

EU:n vuonna 1995 valmistuneen strategian¹ mukaan henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen perustuu kolmeen lähtökohtaan. Ensiksi on autonvalmistajien vapaaehtoisin sitoumuksin pyritty päästötavoitteeseen 140 g/km vuoteen 2009 mennessä. Toiseksi lähtökohtana on polttoainetehokkuutta koskevan kuluttajavaliituksen lisääminen ja kolmanneksi polttoainetehokkuuden edistäminen verotoimenpitein eli

hiilidioksidipäästöjen sisällyttäminen henkilöautoveroihin. Komission tavoitteena on edelleen saavuttaa taso 120 g/km vuoteen 2012 mennessä. Komissio viittaa ehdotukseensa direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta² ja kehottaa jäsenvaltioita hyväksymään ehdotuksen mahdollisimman pian ja muuttamaan autojen verotuskäytäntöjään niin, että polttoainetehokkaan auton hankkimista edistetään koko EU:n alueella ja valmistajien on helpompi noudattaa tulevia polttoainetehokkuutta koskevia vaatimuksia. Euroopan parlamentti on päätöslauselmassaan asiasta päättänyt 24.10.2007 kannakseen 125 g/km vuoteen 2015 mennessä³.

Ehdotettu veromalli perustuu auton arvoon, mutta veroprosentin suuruus vaihtelee sen mukaan, mikä on verotettavan auton hiilidioksidipäästöjen määrä grammoina kilometriä kohden. Samalla autoveron kokonaistasoa alennetaan noin kuudenneksella. Käytännössä veron taitepiste on 220g/km päästöjä tuottavien autojen kohdalla siten, että sitä enemmän päästävien autojen vero nousee. Kuten hallituksen esityksen perusteluista ilmenee⁴, tämä johtuu siitä, että veron valtiontaloudellinen merkitys on yksi uudistuksen lähtökohdista. Uudistuksen keskeinen tavoite on saada aikaan riittävän yksinkertainen ja hallinnollisesti toimiva hiilidioksidipäästöihin perustuva veromalli, joka sopeutuu EY-oikeuden vaatimuksiin. Korkea autovero ei ole edistänyt autokannan uusiutumista, vaikka se olisi päästökehityksen kannalta suotuisaa.

¹ Yhteisön strategia henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja polttoainetalouden parantamiseksi — KOM(95) 689.

² KOM(2005)261), ei vielä hyväksytty.

³ EP:n päätöslauselma 24.10.2007 yhteisön strategiasta henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (2007/2119(INI).

⁴ HE 147/2007 vp s. 11/I.

Valiokunta pitää hyvänä sitä rakenteellista lähtökohtaa, että veromalli suosii suhteellisesti enemmän pieniä ja pienipäästöisiä autoja. Hallituksen esitys perustuu tasoon, jolla henkilöautojen systemaattinen ominaispäästöjen alentuminen johtaisi pitemmällä aikavälillä merkittävään vähennykseen, ellei autokannan, ajoneuvojen koon tai liikennesuoritteiden kasvu syö päästövähennystä⁵. Esityksessä todetaan myös, että jos autokannassa tai sen ominaisuuksissa ei tapahdu tavoiteltuja muutoksia, vero-ohjausta voidaan myöhemmin lisätä ympäristöllisistä syistä⁶.

Valiokunta pitää esitettyä veromallia rakenteeltaan edistyskellisenä, koska jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaa veroprosentin suuruuteen ja veroprosentin suuruus muuttuu lineaarisesti päästömäärän mukaan siten, että se nousee prosentilla jokaista kymmentä hiilidioksidigrammaa kohden. Veron muuttaminen on helppoa, ja tavoitetasoa voidaan siten vaivattomasti muuttaa kiristyvien päästövähennystavoitteiden mukaan. Autokannan uudistaminen on keskeisessä asemassa liikenteen hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi, sillä elinkaarianalyysien mukaan ikääntyneet autot tulisi poistaa autokannasta huomattavasti aikaisemmin kuin niiden toimintakyvyn päättyminen tulee vastaan. Vanhimman autokannan poistamiseen tulisi siten kannustaa. Luonnonvaranäkökulmasta on pidettävä keskeisenä tavoitetta siitä, että autokanta ei enää kasvaisi. Edellä esitettyyn viitaten valiokunta on kuitenkin huolissaan siitä, että uudistus ei johtaisi tavoitteena olevaan päästöjen merkittävään vähennykseen. On hyvin mahdollista, että autokanta kasvaa edelleen ja johtaa samalla liikennesuoritteiden kasvuun ja joukkoliikenteen suosion vähenemiseen. Lisäksi kokonaisuuden kannalta se, että autoveron kokonaistason alentamisella sinänsä ei ole ympäristöohjaavuutta (muutoin kuin autokannan uudistumisen edistämisen kautta), voi vähentää myös uudistuksen ympäristövaikuttavuutta. Siksi tarvetta lisätoimiin päästökehityksen kääntämiseksi laskuun saattaa

ilmetä suhteellisen nopeasti. Edelliseen viitaten valiokunta esittää, että

valtiovarainvaliokunta edellyttää mietinnössään, että hallitus seuraa uudistuksen vaikutuksia tarkasti ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin autoveron ympäristöohjaavuuden lisäämiseksi, jos tavoitteet päästöjen kääntymisestä laskuun eivät näytä toteutuvan.

EURO V -vaatimukset, jotka edellyttävät hiukkassuodattimen asentamista uusiin dieselautoihin, tulevat voimaan vuonna 2009. Uudistus johtaa siihen, että lisävarusteena ostettavasta hiukkassuodattimesta joutuu maksamaan täyden autoveron. Valiokunta katsoo, että valtiovarainvaliokunnan tulisi selvittää mahdollisuudet kannustaa kuluttajia hiukkassuodattimen hankkimiseen ennen kuin ne tulevat pakollisiksi, jotta vältetään hiukkaspäästöjen kannalta ongelmallisen ajoneuvokannan lisääntymiseltä seuraavan vuoden aikana.

Valiokunta kiinnittää lisäksi valtiovarainvaliokunnan huomiota siihen, että se selvittäisi mahdollisuudet estää sähköautojen ja monipolttoainekäyttöisten autojen suhteellisen aseman heikentymisen verotuksen kannalta.

Viestintä keskeistä tavoitteiden saavuttamiseksi

Tulevaisuuden kiristyvistä tavoitteista tulee informoida kuluttajia tehokkaasti, jotta he osaavat ottaa todennäköisen kehityskulun valinnoissaan huomioon. Viestintäkampanjaa tarvitaan myös kuluttajien asennemuutoksen aikaansaamiseksi. Autonhankinnassa painavat edelleen paljon monenlaiset mielikuvatekijät ympäristönäkökoh-
tien sijaan. Näihin on mahdollista ja tulee vaikuttaa ympäristöperusteiden painoarvon lisäämiseksi. Viestintää tarvitaan myös ekotehokkaan ajotavan omaksumiseksi ja yleensä kestävien arjen liikkumistottumusten edistämiseksi.

Valiokunta korostaa, että kuluttajille on annettava selkeä signaali siitä, että myös liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen kasvu on saatava pysähtymään ja kääntymään laskuun. Tämä merkinnee suhteellisen nopeaa tarkistustarvetta ve-

⁵ HE 147/2006 vp s. 16/I.

⁶ HE 147/2007 vp s. 16/I.

ron taitepisteeseen. Olennaista on siten se, että kuluttajat suosisivat pieniä autoja suurempien sijaan. Kuluttajia tulisi myös ohjata valitsemaan saman kokoluokan sisällä yksi vähäpäästöisimmistä autoista. Liikennetilastojen mukaan kaksi- ja jopa kolmiautoisten talouksien määrä on jo huomattavasti lisääntynyt. Koska talouden kakkosautolla ajetaan tutkimusten mukaan yhtä paljon kuin ensimmäiselläkin, olisi tärkeää, että se olisi mahdollisimman vähäpäästöinen. Kaiken kaikkiaan suurta tarvetta on viestinnälle, jonka tavoitteena on autoilun kokonaistaloudellisuuden sekä yleisen ympäristömerkityksen ymmärtäminen. Erityistä tarvetta viestinnälle on myös siksi, että ajoneuvovero tulee ehdotuksen mukaan teknisistä syistä johtuen voimaan vasta vuonna 2010. Edelliseen viitaten valiokunta esittää, että

valtiovarainvaliokunta mietinnössään korostaa tehokkaan viestinnän järjestämisen merkitystä uudistuksen ympäristötaavoitteiden saavuttamiseksi.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisäävä

Valiokunta on huolissaan esityksen vaikutuksesta joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Ajoneuvokannan uudistumisen ohella esitetty muutos saattaa johtaa ajoneuvokannan kasvuun ja liikenteen lisääntymiseen. Yksityisautoiluun siirtyminen merkitsee tutkimusten mukaan samanaikaisesti merkittävää vähennystä joukkoliikenteen käyttöön ja ajosuoritteiden yleistä kasvua. Valiokunta pitää siten tärkeänä panostamista joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseen, jotta uudistus ei johtaisi julkisen liikenteen käytön vähentymiseen. Liikennetutkimusten mukaan matkustajan päivittäisiä matkapäätöksiä ohjaavat eniten matkan hinta ja liikenteen sujuvuus. Näihin vaikuttamalla voidaan siis ohjata tehokkaimmin kansalaisten valintoja. Joukkoliikennetukea nostamalla voidaan vaikuttaa matkustamisen hintaan ja esimerkiksi bussikais-toja sekä raideliikennettä kehittämällä voidaan lisätä joukkoliikenteen sujuvuutta.

Valiokunta toteaa, että hallitus on autoverotusta koskevat esitykset antaessaan samalla päät-

tänyt suurten kaupunkien joukkoliikennetuen aikaistamisesta vuodelle 2009. Valiokunta pitää tätä oikeansuuntaisena toimenpiteenä korostuen, että autokannan kasvua ja yhä lisääntyvää ruuhkautumista erityisesti pääkaupunkiseudulla ja muutamissa suurissa kaupungeissa voidaan estää julkisen liikenteen ja keyen liikenteen toimivuutta parantamalla. Keskeistä on panostaa joukkoliikenteen sujuvuuden ja mukavuuden edistämiseen muistaen, että myös raideliikenteen palvelujen ääreen tullaan usein autolla. Matkustamisen hinnan ohella raide- ja linja-autojen liityntäliikenteen paikoitusalueiden toimivuus ja odotusaikojen lyhentäminen ovat tärkeitä tavoitteita, jotta yksityisauton valitseminen kulkutavaksi ei muodostuisi julkista liikennettä houkuttelevammaksi. Valiokunta korostaa, että seutuliikenteen liityntäliikenteen paikoitusalueiden kehittäminen edellyttää metropolipolitiikan ratkaisuja eli yksittäistä kuntaa laajempaa aluetta käsittävää kaavoituksen ja rakentamisen ohjausta. Valiokunta esittää, että

valtiovarainvaliokunta mietinnössään edellyttää joukkoliikenteen tuen ja toimintaedellytysten kehittämistä joukkoliikenteen kilpailukyvyyn edistämiseksi suhteessa henkilöautoliikenteeseen.

Kokonaisnäkemys tieliikenteen päästöjen hallintaan

Valiokunta on tarkastellut ajoneuvoverolain muuttamista koskevaa esitystä kokonaisuutena yhdessä ajoneuvoverolain muutosta koskevan esityksen kanssa (HE 146/2007 vp). Myös polttoaineiden valmisteverotusta koskeva lainmuutos, josta valiokunta on jo antanut lausuntonsa YmVL 10/2007 vp, kuuluu samaan kokonaisuuteen, jolla liikenteen päästöihin on mahdollista vaikuttaa. Valiokunta pitää tarpeellisenä sitä, että tulevaisuudessa myös käyttövoimaveroa sekä työsuhdeautojen verotusta tarkastellaan osana liikenteen päästöihin vaikuttavaa kokonaisuutta ja myös niiden muuttamista ympäristö- tai hiilidioksidiperusteiseksi harkitaan. Työsuhdeautojen melkein neljänneksen osuus ensirekisteröitävistä uusista autoista on niin huomattava, että

tava, että on harkittava, onko niiden jättäminen sääntelyn ulkopuolelle perusteltua pelkästään siksi, että ohjauksen käyttöönotto monimutkais-taisi verotusta kuten hallituksen esityksessä to-detaan⁷. Valiokunta rohkaisee myös älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämiseen esimerkiksi kokeilemalla sähköisiä tiemaksuja, joissa kilo-metriviron keruu perustuu satelliittipaikannuk-seen ja langattomaan tiedonsiirtoon. Kilometri-vero voi olla alhaisempi tai sitä ei peritä lain-kaan alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelut puuttuvat tai ovat vaatimattomat, joten myös so-siaalisten näkökohtien huomioon ottaminen oli-si mahdollista. Hyvien joukkoliikennepalvelu-

jen piirissä vastaavasti kilometriverso voi yksi-tyisautoilta olla korkeampi, mikä osaltaan kan-nustaisi joukkoliikennepalvelujen käyttöön.

Valiokunta katsoo, että liikenteen päästö-kehityksen ohjauskeinoja on tarpeen tar-kastella kokonaisuutena ja liikennepoliit-tinen selonteko, ilmasto- ja energiasstrate-gia sekä ilmasto- ja energiapoliittinen se-lonteko tarjoavat tähän hyvän välineen.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huo-mioon, mitä edellä on esitetty.

⁷ HE 146/2007 vp s. 23/I.

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

vpj. Pentti Tiusanen /vas
jäs. Christina Gestrin /r
Susanna Haapoja /kesk
Rakel Hiltunen /sd
Timo Kaunisto /kesk
Merja Kuusisto /sd
Tapani Mäkinen /kok

Sanna Perkiö /kok
Tanja Saarela /kesk
Janne Seurujärvi /kesk
Tarja Tallqvist /kd
Oras Tynkkynen /vihr
Pauliina Viitamies /sd
Henna Virkkunen /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Ilmastonmuutoksen torjunta on suurin haasteemme. Siihen vastaaminen vaatii nopeita ja vaikuttavia toimia. Nämä toimet on kohdistettava myös päästökauppasektorin ulkopuolelle, kuten liikenteen päästöjen kasvun pysäyttämiseen ja niiden kääntämiseen laskuun. Suomen hiilidioksidipäästöistä on 14—15 prosenttia peräisin henkilöautoliikenteestä.

Hallituksen esitys merkitsee sitä, että autoveron keskimääräistä tasoa alennetaan noin kuudenneksella. Se suosii uuden henkilöauton hankintaa, vaikka jonkin verran veronalennuksen suomaa hyötyä alentaa vaihdossa annettavan auton arvon alennus. Samalla käytetyn auton hinta laskee, mikä osaltaan lisää autokantamme kasvua.

Autoveron lasku lisää hiilidioksidipäästöjä seuraavista syistä:

- uuden auton valmistaminen lisää kasvi-huonekaasujen määrää

- autokanta kasvaa, sillä uuden auton hankinta ei sinänsä johda pidemmänkään vaihtoketjun päässä vanhasta autosta luopumiseen

- ostohinnan lasku mahdollistaa aikaisempaa kookkaampien ja moottoriteholtaan suurempien autojen hankinnan sekä autokannan kokonaiskasvun, mistä syystä moottorien polttoainetaloudellisuuden paranemisen tuoma hyöty kumoutuu

- julkisen liikenteen käyttö vähenee.

Myönteistä esityksessä on autoveroprosentin porrastaminen lineaarisesti auton ominaishiilidioksidipäästöjen perusteella ilman porrastusta. Vero on edelleen arvoperusteinen, mutta nyt veroprosentin suuruus määräytyy hiilidioksidipäästöjen mukaan (grammoina kilometriä kohden).

Hallituksen esityksessä veron taitepiste on 220 hiilidioksidigrammaa kilometrillä päästävien autojen kohdalla, tätä enemmän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien autojen autovero nousee nykyisestä. Tämä taso on selvästi nykyistä hen-

kilöautojen keskimääräistä päästötasoa korkeampi. Se vastaa bensiinikäyttöisellä henkilöautolla noin 9,4 litran kulutusta sadalla kilometrillä ja dieselikäyttöisellä henkilöautolla noin 8,5 litran kulutusta sadalla kilometrillä. Hallituksen esitys alentaa autoveroa 80 prosentilla markkinoilla olevista henkilöautomalleista, noin 2/3 markkinoilla olevista henkilöautoista sijoittuu päästövälille 150—200 grammaa, joten niiden vero laskisi 26 %:sta noin 16—17 %:iin.

Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen esityksen ohjausvoima on riittämätön. Hallituksen esitys on käytännössä 250 miljoonan euron autoveron alennus. Luonnonvarojen käytön kannalta on oleellista, että autokantamme ei enää kasva.

Mielipide

Edellä olevan perustella katsomme, että valiokunnan lausunnossa olisi tullut hyväksyä lausuma:

Ympäristövaliokunta pitää myönteisenä autoveron rakenteellista uudistamista päästö pohjaiseksi ja veron lineaarisesta toteuttamista hiilidioksidipäästöjen mukaan. Asiantuntijalausuntoihin pohjautuen valiokunta kuitenkin toteaa, että tällaisena esitys kasvattaa voimakkaasti autokantaa ja lisää hiilidioksidipäästöjä. Tästä syystä valiokunta pitää veron alennuksen loppumisen rajaa, 220 g hiilidioksidia kilometriä kohden, liian korkeana ja katsoo, että autoveron tulisi kiristyä alkaen huomattavasti alemmasta grammamäärästä hiilidioksidia kilometriä kohden. Tällainen kohta on 140 grammaa, mikä on lähellä EU:n hyväksymää autojen keskimääräistä hiilidioksidimäärän tavoitetta ja on autonvalmistajien vapaaehtoisesti sopima päästötavoite. Valiokunta esittää, että eduskunta hyväksyy autoveron

*määräytymisen taitepisteeksi 220 g/km
hiilidioksidin sijasta 140 g/km hiilidiok-
sidia.*

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2007

Pentti Tiusanen /vas
Tarja Tallqvist /kd

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Valiokunta on tarkastellut autoverolain muuttamista koskevaa esitystä kokonaisuutena yhdessä ajoneuvoverolain muutosta koskevan esityksen kanssa (HE 146/2007 vp). Autovero on kertaluonteinen vero, joka kannetaan uusista ja käytettyinä maahan tuotavista autoista. Nyt käsillä olevan esityksen tavoitteena on muuttaa autoveroproosentin suuruus porrastuvaksi lineaarisesti auton ominaishiilidioksidipäästöihin perustuen.

Liikenteen määrässä ja sen seurauksena myös hiilidioksidipäästöissä odotetaan kasvua, jollei ajoneuvotekniikassa ja siirtymisessä energiatehokkaampiin autoihin tapahdu kehitystä. Lakiehdotuksesta antamassaan lausunnossa valiokunta on korostanut, että hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi on kannustettava kuluttajia valitsemaan pienempiä ja vähäpäästöisempiä autoja. Valiokunnan mielestä tämä merkitsisi suhteellisen nopeaa tarkistustarvetta ehdotettavan veron taitepisteeseen.

Valiokunta on katsonut, että lakiehdotuksen sisältämä veromalli suosii pieniä ja vähäpäästöisiä autoja. Veroproosentti vaihtelee sen mukaan, mikä on verotettavan auton hiilidioksidipäästöjen määrä grammoina kilometriä kohden. Käytännössä veron taitepiste on 220 grammaa kilometriä kohden siten, että sitä enemmän päästävien autojen vero nousee. Valiokunta toteaa vielä, että koska veron muuttaminen on helppoa, tavoitetasoa voidaan siten myöhemmin vaivattomasti päivittää vastaamaan kiristuvia päästövähennystavoitetasoja. Tosiasiassa kuitenkin, kun

lähiaikoina on odotettavissa merkittävä autokannan uusiutuminen, ei nyt säädettävillä raja-arvoilla ole riittävästi vaikutusta ympäristöön. Kun nyt hankittavat autot säilyvät liikenteessä vuosikausia, olisi ratkaisevan tärkeää saada ympäristövaikutus riittävän tehokkaaksi säätämällä jo tässä vaiheessa riittävän tiukka raja-arvo. Jokainen gramma raja-arvon siirtämisessä on ympäristön kannalta vaikuttava.

Koska autoveron kokonaistasoa alennetaan samalla noin kuudenneksella, on olemassa vaara, että autokanta alennuksen seurauksena kasvaa. Kun samalla vähäpäästöisyydelle ei ole asetettu riittävän korkeaa kannustinta, seurauksena olisikin liikenteen hiilidioksidipäästöjen lisääntyminen niiden tavoitellun vähentymisen sijasta.

Kun Suomen uusien henkilöautojen ominaishiilidioksidipäästöt ovat viime vuosina vakiintuneet tasolle 180 grammaa kilometriä kohden, ei nyt ehdotettu veron taitepiste ole mielestämme ympäristöohjaavuudeltaan riittävä eikä tarpeeksi ohjaa kuluttajia valitsemaan riittävän vähäpäästöisiä autoja. Näin ollen katsomme, että oikean ostokäyttäytymisen ohjaamiseksi hiilidioksidipäästöjen raja-arvoa tulisi vähintäänkin laskea tasolle 180 grammaa kilometriä kohden.

Mielipide

Edellä olevan perustella ehdotamme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2007

Rakel Hiltunen /sd
Merja Kuusisto /sd
Pauliina Viitamies /sd