

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
neuvoston direktiiviksi (*henkilöautojen verotus*)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti ehdotus neuvoston direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta (KOM(2005) 261 lopullinen) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

lähetetään Eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 5 päivänä heinäkuuta 2005 tekemä

Helsingissä 13 päivänä lokakuuta 2005

Valtiovarainministeri *Eero Heinäluoma*

Neuvotteleva virkamies Merja Sandell

EHDOTUS NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI HENKILÖAUTOJEN VEROTUKSESTA**1. Yleistä ja ehdotuksen tavoitteet**

Euroopan yhteisöjen komissio on 5 päivänä heinäkuuta 2005 antanut ehdotuksen neuvoston direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta; KOM(2005) 261 lopullinen. Ehdotus sisältää komission vuonna 2002 henkilöautojen verotuksesta antaman tiedonannon KOM(2002) 431 toimintavaihtoehtoista ne, joita Euroopan parlamentti, autoteollisuuden ja kuluttajien järjestöt sekä yleisö ovat komission järjestämässä laajassa kuulemismenettelyssä kannattaneet.

Komission ehdotus koskee henkilöautojen eli M1 -luokkaan kuuluvien ajoneuvojen veroja. Näitä ovat autojen ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavat rekisteröintiverot, joiden suorittaminen on auton liikennekäytön edellytys (Suomessa autovero) sekä rekisterissä olevista henkilöautoista kannettavat erityiset tai aikaperusteiset verot, joita ehdotuksessa kutsutaan vuotuisiksi käyttöveroiksi (Suomessa ajoneuvovero).

Enemmistö Euroopan unionin jäsenvaltiosta kantaa rekisteröintiveroa. Vuotuisiksi käyttöveroksi luokiteltuja veroja kannetaan komission mukaan 21 jäsenvaltiossa. Verojen perusteet ja taso vaihtelevat huomattavasti jäsenvaltioiden välillä. Joissakin jäsenvaltioissa näihin veroihin myös sisältyy autojen päästöjen perusteella määräytyviä tekijöitä.

Ehdotuksellaan komissio tavoittelee verojen rakenteiden uudistamista niissä jäsenvaltioissa, joissa kyseisiä veroja kannetaan. Varsinaista verotasojen yhdenmukaistamista tai velvoitetta verojen käyttöönottamiseen ei kuitenkaan ehdoteta. Ehdotuksen mukaisilla uudistuksilla parannettaisiin sisämarkkinoiden toimintaa poistamalla tiettyjä verotuksellisia esteitä, jotka haittaavat henkilöautojen siirtämistä jäsenvaltiosta toiseen. Samalla vähennettäisiin verojärjestelmien kirjavuudesta aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia autoteollisuuden mahdollisuuksiin käyttää hyödyksi sisämarkkinoita. Osaltaan ehdotus siten toteuttaisi myös Lissabonin strategiaa. Lisäksi ehdotuksen tavoitteena on edistää kestävää

kehitystä ja osaltaan toteuttaa vuonna 1996 hyväksyttyä yhteisön strategiaa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja polttoainetehokkuuden parantamiseksi (KOM(1995) 689 lopullinen). Uudistamalla verotusta autojen hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi pyrittäisiin ohjaamaan kuluttajia hankkimaan vähemmän polttoainetta kuluttavia henkilöautoja.

2. Pääasiallinen sisältö

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden olisi luovuttava henkilöautojen rekisteröintiverojen kantamisesta vuoden 2016 alkuun mennessä. Ehdotetun siirtymäajan kuluessa jäsenvaltiolla olisi mahdollisuus poistaa vero sitä vaiheittain alentamalla, jolloin voitaisiin välttyä niiden autojen äkilliseltä kaupallisen arvon alentumiselta, joista vero on kannettu. Rekisteröintiverosta luopuminen ei välttämättä alentaisi valtion verotuloja, sillä jäsenvaltio voisi siirtymäaikana toisaalta nostaa kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröitävistä autoista kannettavia vuotuisia käyttöveroja ja tarvittaessa muitakin liikenteeseen kohdistuvia veroja. Verotuksen painopisteen asteittaisella siirtämisellä rekisteröintiverosta vuotuisen käyttöveroon vältettäisiin niiden autojen korkea vuotuinen verotus, joista on jo maksettu korkea rekisteröintivero auton hankinnan yhteydessä. Vuotuiset käyttöverot myös muodostaisivat rekisteröintiveroja vakinaisemman veropohjan. Jäsenvaltiota ei kuitenkaan veloitettaisi vuotuisten käyttöverojen tai muiden verojen korotuksiin eikä myöskään uusien verojen käyttöönottoon. Vuotuisten käyttöverojen tasoa ei myöskään sinänsä ehdoteta yhdenmukaistettavaksi.

Siirtymäaikana jäsenvaltion olisi viipymättä luotava rekisteröintiveron palautusjärjestelmä niille kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyille ja verotetuille autoille, jotka sittemmin viedään tai siirretään pysyvästi yhteisön ulkopuolelle tai toiseen jäsenvaltioon. Palautusjärjestelmän tarkoituksena on estää kahdenkertainen rekisteröintiveron kantami-

nen samasta autosta eri jäsenvaltioissa. Samalla se edistäisi tavoitetta verottaa auto sen kulloisessakin todellisessa käyttövaltiossa.

Palautettavan veron määrä olisi käytetyn auton arvossa jäljellä olevan veron määrä. Käytetyn auton arvo olisi määriteltävä samanlaisen uuden henkilöauton arvosta ottamalla huomioon kyseessä olevan käytetyn auton arvon todellinen alentuminen. Samanlaisella uudella autolla tarkoitettaisiin autoa, joka merkiltään, malliltaan, ajokilometreiltään, käyttövoimaltaan ja mekaaniselta kunnoiltaan vastaa käytettyä autoa. Uudella autolla tarkoitettaisiin autoa, joka ei ole aikaisemmin ollut rekisteröitynä. Verotettaessa käytettyä tuontiautoa sen arvo olisi määriteltävä vastaavien perusteiden kuin määriteltäessä auton arvo veron palautusta varten. Käytetyn auton tuonti ja vienti olisivat tällöin verotuksessa toistensa peilikuvia.

Myös vuotuiselle käyttöverolle, jos jäsenvaltio sellaista kantaa, olisi luotava vastaava palautusjärjestelmä. Vaihtoehtoisesti vero voisi perustua suoraan auton käyttöaikaan jäsenvaltiossa, jolloin palautusjärjestelmää ei tarvittaisi. Vuotuista käyttöveroa saisi kantaa kerrallaan kustakin autosta vain yhdessä jäsenvaltiossa eli auton rekisteröintivaltiossa. Tällä tarkoitettaisiin sitä jäsenvaltiota, jossa autoa käytetään pysyvästi, toisin sanoen sitä jäsenvaltiota, jossa on auton omistajan vakinaisen asuinpaikka tai jossa autoa käytetään yli 185 päivän ajan kahdentoista kuukauden jakson aikana.

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian mukaan tavoitteena on vähentää uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt keskimäärin 120 grammaan kilometriä kohden viimeistään vuonna 2012. Tämä tarkoittaa bensiinikäyttöisillä moottoreilla viiden litran suuruista polttoainekulutusta sadalla kilometrillä ja dieselikäyttöisillä vastaavasti 4,5 litran kulutusta. Strategian mukaan päästöjen vähentämisessä käytetään ohjauskeinoina autoteollisuuden kanssa tehtyjen sopimusten ja kuluttajien informoimisen ohella verotuksellisia toimenpiteitä. Komissio ehdottaa, että vuotuisen käyttöveron ja siirtymäaikana myös rekisteröintiveron perusteena olisi ainakin osaksi käytettävä kunkin auton hiilidioksidipäästöjen grammamäärää kilometriä kohden. Veron suuruutta ei ehdoteta yhdenmukaistet-

tavaksi, mutta automarkkinoiden eriytymisen jatkumisen estämiseksi päästöön perustuvan veron osalle ehdotetaan vähimmäisosuutta, joka laskettaisiin kummankin veron kokonaistuotosta. Sekä rekisteröintiveron että vuotuisen käyttöveron tuotosta vähintään 25 prosenttia olisi kerryttävä hiilidioksidiperusteisesta osasta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2008. Vuoden 2010 loppuun mennessä tämän osuuden olisi oltava 50 prosenttia kummankin veron tuotosta.

Jäsenvaltion olisi ilmoitettava vuosittain komissiolle rekisteröintiveron ja vuotuisen käyttöveron perusteet ja tasot sellaisina, kuin niitä sovelletaan kunkin kalenterivuoden alussa. Lisäksi olisi ilmoitettava verojen muutoksista.

Direktiivi olisi pantava täytäntöön jäsenvaltioissa vuoden 2006 loppuun mennessä.

3. Asian käsittely Euroopan unionin toimielimissä

Ehdotuksen oikeusperustana on EY:n perustamissopimuksen 93 artikla. Ehdotuksen hyväksyminen edellyttää siten kaikkien jäsenvaltioiden yksimielisyyttä.

Ehdotuksesta ei ole vielä saatu Euroopan parlamentin eikä talous- ja sosiaalikomitean lausuntoa.

Ehdotusta ei ole toistaiseksi käsitelty neuvostossa. Muiden jäsenvaltioiden kannoista ehdotukseen ei ole tässä vaiheessa tietoa. Aikaisemmin aihepiiriä on käsitelty neuvoston verotyöryhmässä komission annettua vuonna 2002 tiedonannon henkilöautojen verotuksen mahdollisista kehittämislinjoista, johon käsillä oleva ehdotus komission mukaan perustuu. Osa jäsenvaltioista suhtautui alustavan myönteisesti kaavailuihin selvittää yhteisötasolla rekisteröintiveron vientipalautuksen käyttöönottoa sekä keinoja autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi henkilöautojen verotuksen avulla. Verotuksen perusteiden yhdenmukaistamista direktiivin avulla ei kuitenkaan varsinaisesti puollettu. Komission keskustelualoite henkilöautojen verotuksen painopisteen siirtämisestä rekisteröintiveroista vuotuisiin veroihin ja polttoaineveroihin ei saanut kannatusta varsinkaan niissä jäsenvaltioissa, joissa on käytössä kaikki kyseiset verot.

4. Ehdotuksen vaikutukset

Suomessa henkilöautoista kannetaan sekä ehdotuksessa tarkoitettua rekisteröintiveroa (autovero) että vuotuista käyttöveroa (ajoneuvovero).

Autovero on kertaluonteinen vero, jota kannetaan uusista ja käytettyinä maahan tuotavista autoista, kun ne rekisteröidään Suomessa ensimmäistä kertaa. Sekä uusien että käytettyjen henkilöautojen autovero perustuu samanlaisen auton yleiseen vähittäismyyntiarvoon Suomen markkinoilla. Tällä hetkellä autoveron osuus yleisestä vähittäismyyntiarvosta on noin neljännes.

Ajoneuvovero on auton rekisterissäoloajalta kannettava päiväkohtainen vero, joka kannetaan 12 kuukauden pituisilta verokausilta. Ajoneuvoveron perusvero on puhtaasti valtiontaloudellinen. Se on porrastettu kahteen veroluokkaan auton iän perusteella siten, että ennen vuotta 1994 käyttöön otettujen autojen verotaso on alempi (26 senttiä päivältä) kuin sitä uudempien (35 senttiä päivältä). Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa suoritetaan autoista, jotka käyttävät polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä, esimerkiksi dieselöljyä. Käyttövoimaverolla tasoitetaan eri tavoin verotettujen polttoaineiden eri suuruisia käyttökustannuksia autoilijoille. Komission ehdotuksessa vuotuisella käyttöverolla tarkoitettaneen vain ajoneuvoveron perusveroa.

Sekä autovero että ajoneuvovero ovat valtiontaloudellisesti suhteellisen merkittäviä. Vuositasolla autoveron tuotto on noin 1200 miljoonaa euroa, josta valtaosa eli yli 90 prosenttia kertyy henkilöautoista. Lisäksi autoverolle kannetaan autoverolain 5 §:ssä tarkoitettua arvonlisäverokannan suuruista veroa noin 260 miljoonaa euroa vuosittain. Henkilöautoja on rekisterissä hieman yli 2 370 000 kappaletta. Niistä kannetaan vuosittain ajoneuvoveron perusveroa noin 285 miljoonaa euroa ja käyttövoimaveroa noin 125 miljoonaa euroa. Liikenteen veroihin niin ikään luettavaa liikennepolttoaineiden valmisteveroa kertyy vuosittain pääosin henkilöautoliikenteessä käytettävästä moottoribensiinistä noin 1 400 miljoonaa euroa ja dieselöljystä, joka tosin käytetään pääasiassa muussa kuin henkilöautoliikenteessä, noin 750 miljoonaa euroa.

Ehdotuksen mukainen luopuminen autove-

ron kantamisesta vastaa yli 1 400 miljoonan euron suuruista autoveron ja sille kannettavan arvonlisäveron vuotuista tuottoa. Verotuksen painopisteen siirtäminen autoverosta ajoneuvoveroon nykytasoisten verotulojen säilyttämiseksi edellyttäisi ajoneuvoveron perusveron nostamista nykyisestä 94,90 euron (ennen 1 päivää tammikuuta 1994 käyttöön otetut autot) tai 127,75 euron (sanotun ajankohdan jälkeen käyttöön otetut autot) vuotuisesta tasosta keskimäärin vajaan 700 euron vuotuisen tasoon, jos autoveron ja sille kannettavan arvonlisäveron tuotto jaettaisiin tasan nykyiselle henkilö- ja pakettiautojen määrälle. Laskelmassa on perusteltua ottaa huomioon myös autoverolle kannettava arvonlisävero, koska siirtymä vuotuisen veroon ei periaatteessa tarkoittaisi vastaavan rahamäärän vapautumista autoverosta muihin arvonlisäverolliseen kysyntään. Laskelmassa ei ole otettu huomioon mahdollisten muutosten vaikutusta autokantaan pitemmällä aikavälillä, joten laskelmaa on pidettävä lähinnä suuntaa antavana.

Henkilöautojen taloudellisen ohjauksen keskeisenä pyrkimyksenä voidaan ajatella olevan uusien energiatehokkaampien autojen hankinnan edistäminen ja liikennesuoritteiden kasvun hillitseminen. Polttoainetalouden parantaminen ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen koko autokannassa tapahtuu uudistumisen kautta pitkällä aikavälillä. Autokannan polttoainetalouden kannalta on tavoiteltavaa saada kuluttajat valitsemaan markkinoilla olevista automalleista vähäkulutuksellisemat autot tai luopumaan vanhoista enemmän kuluttavista autoista. Suotuisten ympäristövaikutusten edellytyksenä on kuitenkin, ettei autokannan uusiutuminen samalla johda liikennesuoritteiden kasvuun.

Ei ole mahdollista arvioida, miten autoverosta luopuminen vaikuttaisi uusien ja käytettyjen autojen maahantuonnin määriin, nykyisen autokannan poistumaan tai tuonnin kohdistumiseen eri tyyppisiin ajoneuvoihin. Autoveron poistaminen tai alentaminen oletettavasti lisäisi autojen myyntiä. Muutos todennäköisesti kasvattaisi autokantaa ja siten oletettavasti myös liikennesuoritetta ja hiilidioksidipäästöjä. Vaikka ehdotuksen mukainen siirtymäkausi on suhteellisen pitkä, sen aikaiset vaikutukset autokantaan ja liikennesuoritteeseen ovat vaikeasti arvioitavissa.

Ehdotetusta, suhteellisen pitkästä siirtymäkaudesta huolimatta sitoutuminen autoveron poistamiseen voisi myös vaikuttaa kuluttajien hankintapäätöksiin ja siten vaikuttaa automarkkinoiden toimintaan.

Autovero ja ajoneuvovero eivät nykyisellään perustu auton polttoainekulutukseen tai hiilidioksidipäästöihin.

Hiilidioksiditekijän sisällyttäminen autoveron kaltaiseen rekisteröintiveroon komission ehdottamalla tavalla voi olla ongelmallinen EY-oikeudellisen verosyrjintäkiellon kannalta käytettyjen autojen verotuksessa. Syrjintätön verokohtelu edellyttää, että myös päästöperusteista autoveroa olisi alennettava suhteessa käytetyn tuontiauton arvon alentumiseen. Näin ollen veron ohjausmahdollisuus kapenisi käytettyjä tuontiautoja verotettaessa.

Suomessa onkin alustavien selvitysten perusteella päädytty selvittämään mahdollisuuksia sisällyttää auton hiilidioksidipäästöön perustuva tekijä henkilöautojen vuotuisen ajoneuvoverotukseen. Selvitys on parhaillaan käynnissä valtiovarainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä ympäristöministeriön yhteistyönä. Selvityksessä kartoitetaan erilaisia veromalleja ja niiden vaikutuksia. Työssä on myös otettava huomioon ajoneuvorekisterin tietopohjan rajallisuuteen ja tietojärjestelmien muuttamiseen liittyviä näkökohtia.

Komissio ehdottaa hiilidioksidipäästöön perustuvalla verolla tiettyä, asteittain nousevaa osuutta sekä rekisteröintiveron että vuotuisen käyttöveron kokonaistuotoista. Jos veron ajateltu ohjaus toimii ja kuluttajat hankkivat vähempipäästöisiä autoja, päästöperusteisen veron osuutta jouduttaisiin kiristämään seuraavassa vaiheessa edellytettävän tuottoosuuden saavuttamiseksi. Toisaalta ehdotettu laskentatapa voi tarpeettomasti rajoittaa vero-ohjauksen käyttöä, esimerkiksi jos verotuksen avulla haluttaisiin palkita normaalia vähäpäästöisempiä autoja eikä vain asettaa verosanktiota suuripäästöisille autoille.

Hiilidioksidiperusteisen veron tulisi lähtökohtaisesti koskea kaikkia autoja, koska se voisi muutoin suunnata kuluttajia hankkimaan tai tuomaan maahan taikka pitämään liikenteessä keinotekoisien pitkäikäisiä autoja, joita vero-ohjaus ei koskisi ja siten olla kokonaisuuden kannalta ympäristötavoitteiden vastaista. Ehdotus sallisi verotuksen vain

auton päästötiedon perusteella. Tällä hetkellä Suomen ajoneuvorekisterissä on vuoden 2003 maaliskuusta lähtien ensirekisteröidystä henkilöautoista kattavat tiedot autokohtaisista hiilidioksidipäästöistä. Tämän lisäksi rekisterissä on päästötieto vuoden 1999 lokausta alkaen tyyppihyväksytyistä autoista. Tietopohjan puutteiden vuoksi päästöihin perustuva verotus ei sellaisenaan olisi ulotettavissa koko autokantaan. Jäsenvaltiin tehtäväksi jäisi tällöin muun korvaavan verotusmenettelyn kehittäminen.

Ehdotukseen sisältyvät autoverotuksessa sovellettavat käytettyjen autojen arvonmäärittämisestä koskevat säännökset näyttäisivät lähtökohtaisesti sisältävän Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen antamiin ratkaisuihin sisältyvät periaatteet, joita jäsenvaltioiden on sinänsä jo nyt noudatettava. Kuitenkin kysymys siitä, onko arvonmäärittämisessä käytettävä kunkin käytetyn auton omaa yksilöllistä arvoa vai ko Suomi sovelletulla tavalla samanlaisen auton yleistä arvoa, on esityksessä epäselvä. Vientipalautuksessa sovellettava arvonmäärittäminen ei myöskään ole kirjoitettu peilikuvaksi käytettyjen autojen tuonnissa tapahtuvan arvonmäärittämisestä, vaikka tätä on perustelujen mukaan ilmeisesti tarkoitettu.

Autovero on kertaluonteinen vero, jota ei palauteta, vaikka auto poistetaan Suomen rekisteristä ja viedään käytettäväksi toiseen maahan. Veroa ei palauteta muissakaan tilanteissa, joissa auton käyttäminen liikenteeseen Suomessa päättyy. Toteutuessaan ehdotus edellyttäisi veron palautusjärjestelmän luomista ja autoverolain muuttamista. Ehdotuksen valtionaloudelliset ja ympäristövaikutukset ovat vaikeasti arvioitavissa. Oletettavasti palautuksia haettaisiin esimerkiksi viettäessä auto maasta muuton yhteydessä. Vienti kaupallisissa tarkoituksissa voisi lisääntyä niihin maihin, joissa Suomessa käytetyille autoille on kysyntää. Vientipalautuksen ohella harkittavaksi tulisi autoveron palauttaminen myös muissa tilanteissa, joissa auto poistetaan rekisteristä ennen sen keskimääräisen käyttöajan päättymistä. Hallinnollisesti palautusjärjestelmä olisi luotavissa osaksi tullilaitoksen autoverojärjestelmää.

Ajoneuvoveron vientipalautus on Suomessa jo toteutettu ehdotetulla tavalla, joten ehdotuksen toteutuminen ei tältä osin edellyt-

taisi muutoksia. Ajoneuvovero kannetaan Suomen ajoneuvorekisteriin merkityistä autoista 12 kuukauden pituisilta verokausilta. Veroperuste on kuitenkin päiväkohtainen, joten veroa ei suoriteta autosta, joka on poistettu Suomen rekisteristä esimerkiksi sen vuoksi, että auto on siirretty pysyvästi käytettäväksi toiseen maahan. Tarvittaessa jo maksettua veroa palautetaan verovelvolliselle.

Vuotuisen ajoneuvoveron perusteita ja verotuspaikkaa koskeva ehdotus vastaisi Suomen näkemystä siitä, että ajoneuvot rekisteröidään ja verotetaan niiden pääasiallisessa käyttömaassa. Ehdotuksen mukaan käyttömaaksi katsottaisiin se jäsenvaltio, jossa on auton omistajan vakinainen asuinpaikka taikka jossa autoa käytetään yli 185 päivää kahdentoista kuukauden pituisen jakson aikana. Suomen lainsäädännön mukaan ratkaisevaa on auton käyttäjän eikä omistajan vakinainen asuinpaikka. Toteutuessaan ehdotus voisi johtaa hankaliin näyttökysymyksiin siitä, mikä on auton todellinen käyttömaa.

5. Valtioneuvoston kanta

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

Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin varauksellisesti ehdotettuun päästöperusteisen veron toteuttamistapaan.

Päästöperusteisen veron ulottaminen autoveron kaltaiseen rekisteröintiveroon voi olla ongelmallinen EY-oikeudellisen verosyrjintäkiellon kannalta erityisesti käytettyjä tuontiautoja verotettaessa. Tämän takia valtioneuvosto pitää tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisempaan kehittää vuotuista ajoneuvoverotusta autojen hiilidioksidipäästöt huomioon ottavaksi. Tätä käsitystä tukevat myös kotimaassa tehdyt selvitykset.

Päästöihin perustuvan veron vähimmäis-

tuotto-osuuteen sidotulla vaatimuksella ei turvata ympäristöohjaavuutta, vaan rajoitetaan tarpeettomasti verojärjestelmän kehittämistä.

Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioilla tulee olla mahdollisuus kehittää verojärjestelmäänsä ehdotettua vapaammin. Velvoittavat ehdotukset päästöperusteisen veron vähimmäisosuudesta ja veron ulottamisesta autoveron kaltaiseen rekisteröintiveroon eivät ole ehdotetussa muodossaan hyväksyttävissä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että autojen hiilidioksidipäästöihin perustuvan verotuksen yksityiskohtainen rakenne jätetään kansallisen päätöksenteon varaan.

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

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

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

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