

Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 50 hallituksen esityksen johdosta laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunta on 20 päivänä syyskuuta 1988 lähettänyt valtiovarainvaliokunnan valmistele-
vasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o
119 laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun
lain 5 §:n muuttamisesta. Valiokunta on käsi-
telletty tämän esityksen yhteydessä eduskunnan
valiokuntaan 11 päivänä lokakuuta 1988 val-
mistelevasti käsiteltäväksi lähettämän ed.
Laaksosen ym. lakialoitteen n:o 87 laiksi
moottoriajoneuvoverosta annetun lain 5 ja
17 §:n muuttamisesta.

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain mu-
kaan moottoriajoneuvon käyttämisestä muulla
voimalla tai polttoaineella kuin sekoittamatto-
malla bensiinillä tai bensiinialkoholilla on suori-
tettava valtiolle kalenterivuositain moottori-
ajoneuvoveroa. Moottoriajoneuvoverona peri-
tään dieselöljyä, moottoripetrolia tai sähköä
käyttämään tarkoitettua taikka nestekaasua
käyttävästä moottoriajoneuvosta varsinaista
ajoneuvoveroa, jonka markkamääräinen suu-
ruus määräytyy ajoneuvon kokonaispainon ja
eräiden muiden ominaisuuksien perusteella.

Varsinaisen ajoneuvoveron määriä on vii-
meksi korotettu eräille ajoneuvoille kuluvan
vuoden alusta. Korotus kohdentui tuolloin lä-
hinnä raskaille ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdis-
telmille. Muiden ajoneuvojen veron määrä on
ollut nykyisen suuruinen vuoden 1986 alusta
lukiin.

Raskaiden ajoneuvojen suurimpia sallittuja
mittoja ja painoja korotettiin marraskuussa
1987 annetulla asetuksella ajoneuvoasetuksen
muuttamisesta. Ajoneuvoasetuksen muutoksen
yhteydessä valtioneuvosto katsoi, että akseli-,
teli- ja kokonaispainojen sekä leveyden koro-
tuksen tieverkolle aiheuttamaa rasitusta vastaa-
vasti olisi kuorma-autoliikenteen verotusta tar-
kistettava vuosien 1989 ja 1990 tulo- ja meno-
arvioesitysten yhteydessä.

Helsingissä 14 päivänä lokakuuta 1988

Hallitus ehdottaa, että sallittujen mittojen ja
painojen korotuksesta yhteiskunnalle aiheutu-
vien kustannusten kasvu katettaisiin osittain
ajoneuvoveron korotuksella. Muiden kuorma-
ja erikoisautojen kuin kaksiakselisten, joissa ei
käytetä perävaunua, ajoneuvoveron määrää
ehdotetaan siten korotettavaksi 3 markalla ajo-
neuvon kokonaispainon 100 kilogramman
määrältä tai sen osalta.

Samalla hallitus ehdottaa, että dieselkäyttöi-
set moottoripyörät vapautettaisiin ajoneuvo-
verosta.

Lakialoitteeseen n:o 87 sisältyvän lakiehdot-
uksen mukaan ajoneuvoveron korotus olisi
markan suurempi kuin hallituksen esityksessä
ja lisäksi lain 17 §:ään sisällytettäisiin säännös,
joka mukaan linja-autot olisivat vapaita
moottoriajoneuvoverosta annetun lain mukai-
sesta lisäverosta.

Valiokunta on käsitellyt asian ja todennut
hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuk-
sen tarkoituksenmukaiseksi. Hallituksen esi-
tyksen perusteluihin yhtyen valiokunta on
päättänyt asettua puoltamaan hallituksen esi-
tykseen sisältyvän lakiehdotuksen hyväksymis-
tä.

Käsittelemänsä aloitteen suhteen valiokunta
on asettunut kielteiselle kannalle.

Valiokunta kunnioittaen ehdottaa,

*että Eduskunta päättäisi hyväksyä
hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen muuttamattomana.*

Samalla valiokunta, jonka käsittelyn pohja-
na on ollut hallituksen esitys, ehdottaa,

*että lakialoitteeseen n:o 87 sisältyvä
lakiehdotus hylättäisiin.*

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Mäki-Hakola, varapuheenjohtaja Luttinen, jäsenet E. Aho (osittain), Ajo (osittain), Ala-Kapee (osittain), Hokkanen, Järvenpää (osittain), Laaksonen, Lahti-Nuuttila, Majjala, Malm (osittain), Mattila, Mäkipää (osittain), Pekkarinen (osittain), Ranta (osittain), Rusanen, Sasi

(osittain), Savolainen (osittain), Tenhiälä (osittain), Viljanen (osittain) ja Vähäkangas (osittain) sekä varajäsenet Ahonen (osittain), Härmäläinen, Nyby (osittain), Paakkinen (osittain), Renlund (osittain), T. Roos (osittain), Seppänen (osittain), Tiuri (osittain), Valli (osittain) ja Vihriälä (osittain).

Vastalause

Hallitus ehdottaa eräistä kuorma- ja erikoisautoista kannettavan varsinaisen ajoneuvoveron määrää korotettavaksi. Dieselkäyttöiset moottoripyörät ehdotetaan vapautettavaksi ajoneuvoverosta.

Valiokunnassa ehdotimme lakialoitteemme mukaisesti hallituksen esittämää suurempia korotuksia kuorma- ja erikoisajoneuvojen ajoneuvoveroon. Täydensimme hallituksen ehdotusta toisella liikennepoliittisesti tarkoituksenmukaisella ehdotuksella eli linja-autoliikenteen vapauttamisella polttoaineverosta; lain 17 §:ään olisi lisätty uusi tätä tarkoittava 6 kohta, jolloin 4 ja 5 kohtaan tehtäisiin vain tästä lisäyksestä aiheutuva tarkistus. Valiokunnan enemmistö ei ehdotukseemme yhtynyt.

Verotusta tulee mielestämme käyttää raskaan maantieliikenteen siirtämiseksi kiskoille. Linja-autoliikennettä taas tulee tukea, jotta säilyisi olemassa joukkoliikennevaihtoehto. Kumpikin toimenpide on ilmansaastumisen huomioon ottaen erittäin perusteltu.

Hallitus esittää kumottavaksi polttoaineverosta annetun lain 7 §:ään sisältyvän dieselöljyn veron palauttamisen ja sen korvaamisen budjetista myönnettävällä palautusta selvästi pienemmällä avustuksella. Mikäli nykyhallitus saa jatkaa, on pelättävässä, että se tulevina vuosina varaa tähän avustukseen yhä pienemmän määrärahan.

Parhaimpana pidämme tukea linja-autoliikennettä siten, että se vapautuu jo alun perin polttoaineveron maksusta.

On valitettavaa, että maamme liikennepoliittikka perustuu luonnosta ja ihmisten elinympäristöstä piittaamattomalle, teollisuuden lyhytnäköisillä etuja palvelevalla politiikalla. Niin-

pä hallitus korotti asetuksella raskaiden ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja ja painoja. Tosin hallituksen esityksen perusteluissa väitetään, että painot eivät käytännössä nouse, kun maa- ja kiviainesten ja puutavaran tähänastisesta tilavuusmäärityksestä siirrytään painomäärityksiin. Silti luonnolle nurjamielinen liikennepoliittikka näkyy myös siinä, että toisaalta Pohjoismaissa kehitetään kuorma-autojen varaan Scanlink-yhteyttä Tanskan kautta manner-Eurooppaan ja toisaalta meillä Suomessa samantapaista nimenomaan maantieliikenteeseen perustuvaa SEV-link tai Baltic Link -yhteyttä Tallinnan kautta Itä- ja Keski-Eurooppaan. Kummankaan hankkeen kohdalla liikenneministeriö tai ympäristöministeriö ei ole aktiivisesti ohjaamassa hankkeita rautatieliikennepohjaisiksi, vaikka esimerkiksi Keski-Euroopassa ollaan havahtumassa välttämättömyyteen siirtää maantieliikennettä kiskoille.

Kaikista typen oksidien päästöistä, joilla on kielteisiä vaikutuksia luontoon, tieliikenteen osuus on noin 45 %. Yksinomaan dieselajoneuvoista, pääasiassa kuorma- ja linja-autoista, aiheutuu 27 % kaikista typen oksidien päästöistä (se on noin 60 % tieliikenteen päästöistä). Raskaiden dieselajoneuvojen ominaispäästöt ovat yli 20-kertaiset henkilöautoon verrattuna eikä puhdistustekniikkaa ole toistaiseksi näköpiirissä.

Dieselmoottori tuottaa myös nokea, jonka on todettu aiheuttavan syöpää. Ruotsin hallitus aikoo edellyttää hiukkaskeräimiä, joita tosin ei vielä ole edes kehitetty.

Raskaiden dieselajoneuvojen typpipäästöjä voidaan vähentää ohjaamalla liikennettä rautateille erityisesti yökuljetuksiin, mikä tasaisi

myös energiankulutusta. Tämä on mahdollista käytännössä vain lisäämällä raskaan ajoneuvoliikenteen verotusta ja kehittämällä vastaavasti rautateitä.

Ehdotammekin,

että Eduskunta hyväksyisi hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen asemesta seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

moottoriajoneuvoverosta annetun lain 5 ja 17 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan moottoriajoneuvoverosta 30 päivänä joulukuuta 1966 annetun lain 5 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on 13 päivänä joulukuuta 1985 annetussa laissa (947/85), ja *muutetaan* (poist.) lain 5 §:n 1 momentin 3—5 kohta ja 17 §:n 4 ja 5 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 1 momentin 3—5 kohta 20 päivänä marraskuuta 1987 annetussa laissa (859/87) ja 17 §:n 4 kohta 3 päivänä joulukuuta 1982 annetussa laissa (872/82), sekä

lisätään lain 17 §:ään uusi 6 kohta seuraavasti:

5 §

Varsinainen ajoneuvovero on dieselöljyä, moottoripetrolia tai sähköä käyttämään tarkoitettua taikka nestekaasua käyttävästä moottoriajoneuvosta:

— — — — —
3) kaksiakselisesta kuorma-autosta, joka on hyväksytty ja jota käytetään puoliperävaunun vetoon, kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 49 markkaa ja kaksiakselisesta kuorma-autosta, joka on hyväksytty ja jota käytetään varsinaisen perävaunun vetoon, kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 52 markkaa;

4) muusta kuin 5 kohdassa tarkoitettusta telirakenteisesta kuorma- tai erikoisautosta ja kolme- tai useampiakselisesta kuorma- ja erikoisautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 34 markkaa 19 000 kilogramman kokonaispainoon saakka ja kultakin tämän ylittävältä 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 61 markkaa;

5) telirakenteisesta kuorma-autosta, joka on hyväksytty ja jota käytetään puoliperävaunun

vetoon, kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 46 markkaa ja telirakenteisesta kuorma-autosta samoin kuin kolme- tai useampiakselisesta kuorma-autosta, joka on hyväksytty ja jota käytetään varsinaisen perävaunun vetoon, kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 52 markkaa.

17 §

Lisäverosta ovat vapaat:

— — — — —
4) mopot;

5) *vastavuoroisuuden ehdolla moottoriajoneuvot, joita käyttää vieraan valtion Suomessa oleva lähetystö tai konsulinvirasto, jonka päällikkönä on lähetetty konsuli tahi niihin kuuluva henkilö, joka ei ole Suomen kansalainen; sekä*

6) *linja- tai tilausliikenteessä oleva linja-auto.*

Voimaantulo- ja soveltamissäännös
(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Helsingissä 14 päivänä lokakuuta 1988

Timo Laaksonen

Juhani Vähäkangas

