

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 10 §:n muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia. Pakettiautoista kannettavan ajoneuvoveron perusvero muutettaisiin auton ominaishiilidioksidipäästöön perustuvaksi yhdenmukaisesti henkilöautojen vastaavan veron kanssa. Niistä pakettiautoista, joiden päästöistä ei ole tietoa, veroa kannettaisiin auton kokonaismassan perusteella saman verotaulukon perusteella kuin henkilöautoista.

Matkailuautot ja ennen vuotta 1993 rekisteröidyt erikoisautot verotettaisiin samojen pe-

rusteiden mukaan kuin henkilö- ja pakettiautot.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan asetuksella myöhemmin säädettävänä ajankohdantana samanaikaisesti henkilöautojen vastaavan veromuutoksen kanssa. Tavoitteena on, että laki tulee voimaan maaliskuussa 2010.

Esitys liittyy valtion vuoden 2010 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

**YLEISPERUSTELUT**

**1 Nykytila**

**1.1 Pakettiautojen ja matkailuautojen ajoneuvoveroa koskevat säännökset**

Ajoneuvoverolaissa (1281/2003) säädettyä ajoneuvoveron perusveroa kannetaan henkilö- ja pakettiautoista. Perusvero on päiväkohmainen vero, joka määrätään 12 kuukauden pituisilta verokausilta auton ajoneuvoliikennerekisterissä, jäljempänä *rekisteri*, olevien tietojen perusteella. Veroa ei kanneta niiltä päiviltä, joilta auto on ilmoitettu poistetuksi liikennekäytöstä. Vero voidaan maksaa kerralla tai verovelvollisen pyynnöstä kahdessa taikka neljässä erässä. Perusvero on fiskaalinen vero, joka on porrastettu kahteen veroluokkaan auton iän perusteella siten, että ennen vuotta 1994 käyttöön otettujen autojen verotaso on alempi eli 26 senttiä päivältä kuin sitä uudempien autojen vero, joka on 35 senttiä päivältä. Vuositasolla nämä veromäärät ovat 94,90 euroa ja 127,75 euroa. Vuonna 2008 ajoneuvoveron perusveroa kertyi laskennallisesti henkilöautoista noin 315 miljoonaa euroa ja pakettiautoista noin 37 miljoonaa euroa. Ajoneuvoveron kantaa Ajoneuvohallintokeskus.

Ajoneuvoverolain muuttamisesta annetulla lailla 1311/2007 henkilöautojen perusvero on

muutettu auton ominaishiilidioksidipäästöön perustuvaksi. Samassa yhteydessä pakettiautojen veroperusteita on muutettu siten, että vero on 35 senttiä päivältä auton iästä riippumatta. Pakettiautojen vero on kuitenkin edelleen kiinteä, eikä sillä ole yhteyttä päästöihin. Erikoisautot ja ajoneuvoluokaltaan henkilöautoihin kuuluvat matkailuautot verotetaan kuten pakettiautot, kun taas ajoneuvoluokaltaan pakettiautoihin kuuluvat, mutta käyttöominaisuuksiltaan henkilöautoa vastaavat kaksikäyttöautot verotetaan henkilöautojen veroperusteiden mukaan.

Viimeksi mainittu laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana sen jälkeen kun verotusta varten tarvittavat Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmämuutokset ovat valmiit. Tavoitteena on, että laki tulee voimaan maaliskuussa 2010.

Dieselkäyttöisistä pakettiautoista kannetaan perusveron lisäksi auton kokonaispainon perusteella määräytyvää ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, joka on lievempi kuin henkilöautoilla. Pakettiauton vero on 0,9 senttiä päivältä kokonaismassan alkavaa sataa kilogrammaa kohti, kun henkilöauton vero on 6,7 senttiä. Pakettiauton, jonka kokonaismassa on 3 000 kilogrammaa, käyttövoimavero on vuodessa noin sata euroa, kun 2 000 kilo-

grammaa painavan dieselhenkilöauton vero on noin 500 euroa vuodessa. Matkailuautot verotetaan käyttövoimaverossa pakettiauton veroperusteiden mukaan ja kaksikäyttöautot henkilöauton veroperusteiden mukaan.

## 1.2 Pakettiautokanta

Autokannasta valtaosa eli 86 prosenttia on henkilöautoja. Pakettiautojen osuus on noin 10 prosenttia. Tilastokeskuksen mukaan rekisterissä oli vuoden 2008 lopussa pakettiautoja 318 797. Pakettiautoja ensirekisteröitiin 15 601 kappaletta vuonna 2008, mikä oli noin kahdeksan prosenttia edellisvuotta vähemmän. Vuonna 2008 rekisterissä olevien pakettiautojen keski-ikä oli 10,5 vuotta ja keskimääräinen romutusikä 18 vuotta. Valtaosa pakettiautoista on dieselkäyttöisiä.

Suomen pakettiautokanta poikkeaa keskieurooppalaisesta. Pieniä kaupunkiolosuhteisiin soveltuvia jakeluautoja ja henkilöautoihin rinnastettavia N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoja on kannasta vain noin 10 prosenttia. Näiden pakettiautojen kokonaismassa on alle 2 000 kilogrammaa ja kantavuus eli kokonaismassan ja oman massan välinen erotus on 500—600 kilogrammaa. Suurin osa rekisterissä olevista pakettiautoista sijoittuu painovälille 2 500—3 000 kilogrammaa. Noin viidennes kaikista pakettiautoista kuuluu kokonaismassaltaan painoluokkaan 2 700—2 800 kilogrammaa ja niiden kantavuus on noin 1 000 kilogrammaa.

## 1.3 Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt

Vuonna 2007 liikenne tuotti noin 13,3 miljoonaa tonnia hiilidioksidia, mikä on noin viidesosa Suomen kokonaishiilidioksidipäästöistä. Valtaosa eli noin 90 prosenttia liikenteen päästöistä aiheutui tieliikenteestä, josta noin 60 prosenttia eli noin seitsemän miljoonaa tonnia aiheutui henkilöautoista. Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt olivat noin 1,2 miljoonaa tonnia eli noin kymmenesosa tieliikenteen päästöistä.

Ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat suorassa suhteessa polttoaineen kulutukseen, johon vaikuttavat ajoneuvojen ominaiskulutus, ajotavat ja liikenteen määrä. Autojen parantunut polttoainetehokkuus on vähentänyt nii-

den ominaiskulutusta ja sitä kautta hiilidioksidipäästöjä. Liikennesuoritteiden kasvu on kuitenkin syönyt osan tekniikan kehittymisen kautta saatavasta hyödystä lisäämällä polttoaineiden kulutusta, joka aiheuttaa vakiomäärän hiilidioksidipäästöjä. Jokainen ajoneuvossa käytetty dieselöljylitra tuottaa hiilidioksidia 2 660 grammaa ja bensiinilitra vastaavasti 2 350 grammaa.

Pakettiauton ominaishiilidioksidipäästö mitataan ajoneuvon valmistajan toimesta yhdenmukaistetulla menetelmällä, jota koskevat säännökset sisältyvät neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2004/3/EY, jäljempänä *päästödirektiivi*. Hiilidioksidipäästö ja polttoaineen kulutus mitataan säädetyn testaustavan mukaisesti, joka on sama kuin henkilöautoilla. Mittaustapa ei ota huomioon ajoneuvon todellisen kuorman eikä ajotavan vaikutusta päästöihin. Säädetyn mittaamenetelmän mukainen päästötieto on kuitenkin objektiivinen ja vertailukelpoinen erottelva tekijä eri ajoneuvoyksilöiden välillä.

Päästödirektiivin mukaan ensimmäinen pakottava vaatimus käyttöön otettavien N<sub>1</sub>-luokkaan kuuluvien pakettiautojen päästöjen mittaamisesta tuli voimaan vuoden 2006 alusta, mutta se koski vain pientä osaa N<sub>1</sub>-luokan kevyistä, alaluokkaan I kuuluvista pakettiautoista. Käytännössä suurin osa pakettiautoista tuli direktiivin piiriin vuoden 2008 alusta, kun hiilidioksidipäästötieto tuli pakolliseksi sanotun ajankohdan jälkeen käyttöön otetuille N<sub>1</sub>-luokan alaluokkaan II ja III kuuluville pakettiautoille. Direktiivin mukaan uusien pakettiautotyyppien hiilidioksidipäästöt on tullut mitata jo vuotta aikaisemmasta ajankohdasta lukien. Toisaalta direktiivissä on säännöksiä myöhennetystä voimaantulosta, joka koskee monivaiheisesti valmistettuja pakettiautoja. Päästötieto on kuitenkin oltava kaikista vuoden 2009 alun jälkeen käyttöön otettavista pakettiautoista.

Vaikka pakettiautot ovat tulleet vasta kevästä 2009 alkaen koko ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän piiriin, valmistajien on tullut antaa niiden päästöistä vastaavat tiedot kuin henkilöautoista päästödirektiivissä edel-

lytetyssä laajuudessa. Suomessa pakettiautojen hiilidioksidipäästöistä on vaadittu tieto valmistajan antamalla vaatimuksenmukaisuustodistuksella kansallisen tyyppi hyväksynnän yhteydessä. Polttoaineen kulutus- ja hiilidioksidipäästölukemat merkitään rekisteriin auton teknisiin tietoihin tyyppi hyväksyntäasiakirjojen perusteella.

Tiedot pakettiautojen ominaishiilidioksidipäästöistä ovat saatavissa vain uusimmasta autokannasta. Vuonna 2008 rekisteriin merkittyjen pakettiautojen päästötasojen keskiarvo oli 212,5 grammaa kilometrillä. Todellisuudessa päästöjen keskiarvo on tätä korkeampi, sillä suuri osa mitatuista pakettiautoista on pienemmän kokoluokan pakettiautoja. Pienten kaupunkipakettiautojen hiilidioksidipäästöt vaihtelevat 160—180 gramman välillä kilometriä kohden, mikä vastaa noin 6,2—6,9 litran dieselöljyn ominaiskulutusta sadalla kilometrillä. Tyypillisen tavarankuljetuksiin tarkoitetun pakettiauton, jonka kokonaismassa on noin 2 700—2 800 kilogrammaa ja kantavuus on noin tuhat kilogrammaa, päästöt ovat 220—240 grammaa kilometriä kohden. Viimeksi mainitut hiilidioksidipäästöt syntyvät pakettiautolla, jonka yhdistetty kaupunki- ja maantieajon polttoainekulutus on 8,5—9,2 litraa dieselöljyä sadalla kilometrillä.

Uusille henkilöautoille ollaan hyväksymässä yhteisötasolla sitovat raja-arvot hiilidioksidipäästöille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Pakettiautoille ei ole annettu vastaavaa ehdotusta. Uusille pakettiautoille on kuitenkin yhteisötasolla asetettu keskimääräinen hiilidioksidipäästö tavoite, joka on enintään 175 grammaa kilometrillä vuonna 2012.

## **2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

Esityksen tavoitteena on laajentaa ajoneuvoveron ympäristöohjaus pakettiautoihin siten, että niiden nykyinen kiinteä perusvero muutettaisiin hiilidioksidipäästöön perustavaksi henkilöautojen tavoin. Muutoksen avulla täydennettäisiin pakettiautojen hankinnan yhteydessä kannettavan autoveron ve-

ro-ohjausta, jonka avulla tuetaan pyrkimystä vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä ohjaamalla autoilijoita hankkimaan vähemmän polttoainetta kuluttavia ajoneuvomalleja. Näin hyödynnettäisiin nykyistä paremmin päästöjä alentavaa teknistä kehitysmahdollisuutta. Veromalli olisi mukautettavissa ajoneuvo- ja polttoainetekniikan kehittämiseen sekä tarpeeseen tehostaa ohjausta ajan myötä.

Tavoitteena on toteuttaa vero-ohjaus siten, että pakettiautojen perusveron perusteet olisivat yhdenmukaiset henkilöautojen veroperusteiden kanssa. Ajoneuvojen luokittelu henkilö- tai pakettiautoksi perustuu tyyppi hyväksyntää koskevien direktiivien määritelmiin ja ajoneuvon valmistajan tekemään luokitteluun. Useat yleensä henkilöautoiksi luokiteltavat autot voidaan luokitella vaihtoehtoisesti myös pakettiautoiksi joko ilman muutoksia tai vähäisin muutoksin, esimerkiksi poistamalla takapenkit ja muuttamalla takatila tavarankuljetukseen sopivaksi. Yhdenmukaisten veroperusteiden avulla vältettäisiin ajoneuvojen luokittelusta aiheutuvat verotukselliset epäkohdat ja ajoneuvojen muutoskatsastaminen verotuksellisesti kulloinkin edullisimpaan luokkaan, mikä on ajoneuvoja koskevien säännösten mukaan eräiltä osin mahdollista.

Päästöjen haitallisuuden yhtäläisyyden takia perusvero määräytyisi pakettiauton ominaishiilidioksidipäästön perusteella saman verotaulukon mukaan kuin henkilöautojen. Siten vero kasvaisi progressiivisesti päästöjen mukaan. Veron määrät ilmoitettaisiin grammakohtaisessa verotaulukossa, josta veron määrät käyvät selvästi ilmi ja eri automallien verotasot ovat vertailtavissa. Veromalli suosisi tekniikkariippumattomasti vähän polttoainetta kuluttavia pakettiautomalleja kaikissa kokoluokissa.

Henkilöautojen tavoin on tärkeää ulottaa vero myös olemassa olevaan pakettiautokantaan, jotta vältettäisiin kysynnän ohjautuminen veromallin ulkopuolelle jääviin suuripäästöisiin ajoneuvoihin. Niissä tapauksissa, joissa pakettiauton hiilidioksidipäästöistä ei ole saatavilla tietoa, vero määrättäisiin ajoneuvon kokonaismassan perusteella sadan kilogramman välein saman verotaulukon mukaan kuin henkilöautoilla. Tämä koskisi tois- taiseksi valtaosaa pakettiautokannasta.

Kokonaismassalla tarkoitetaan auton omaa massaa lisättyä kantavuudella. Sinänsä voidaan pitää epäjohdonmukaisena käyttää auton kantavuuden sisältävää kokonaismassaa veroperusteena, kun päästöperusteinen vero määräytyy päästöä koskevan mittaustavan perusteella ilman kuormaa. Auton omaa massaa voitaisiin pitää paremmin rinnastettavissa päästöjen mittaustapaan. Ajoneuvon kokonaismassa on kuitenkin valmistajan ilmoittama tarkka ja yksiselitteinen luku, joka käy ilmi pakettiauton hyväksyntäasiakirjoista ja sellaisenaan soveltuu veroperusteeksi rekisteritietona, joka on olemassa kaikille pakettiautoille. Omaa massaa koskevaa tietoa ei puolestaan ole kaikista pakettiautoista. Siten hallinnolliset syyt puoltavat kokonaismassan käyttämistä veroperusteena. Ajoneuvojen suuren lukumäärän vuoksi veroperusteet on valittava niin, että ne ovat kattavasti ja luotettavissa saatavissa suoraan rekisteristä kaikista verotettavista autoista. Kokonaismassa myös korreloi riittävästi päästöjen kanssa, joskin yksittäisten automallien välillä voi syntyä huomattaviakin eroja. Kuten henkilöautojen osalta on jo tehty, virhemarginaalin vähentämiseksi kokonaismassaan perustuva verotaulukko on mitoitettu päästöperusteista veroa matalammalle tasolle.

Henkilöautojen ja erityisesti kookkaiden pakettiautojen kokonaismassan erilaisuuden takia voisi myös olla perusteltua säätää pakettiautoille oma kokonaismassaan perustuva verotaulukkonsa tai säätää niille henkilöautoja matalampi enimmäisveron taso, jolloin kokonaismassan kasvu ei lisäisi veron määrää. Tätä ei kuitenkaan tässä yhteydessä ehdoteta ohjausvaikutuksen säilyttämisen takia ja myös siitä syystä, että kokonaismassaan perustuva verotaulukko on varsin maltillinen. On myös huomattava, että kookkaat pakettiautot saavat verotuksellista etua auton hankinnan yhteydessä kannettavassa autoverossa.

Kokonaismassan käyttämisestä pakettiautojen veroperusteena voidaan esittää samoja näkökohtia kuin henkilöautojen osalta on tehty. Moottoreiden energiatehokkuuden kehittymisen myötä kokonaismassaan perustuva vero voi suosia kevyitä autoja, jotka eivät kuitenkaan ole energiatehokkaita teknisesti vanhanaikaisen moottorinsa takia. Koko-

naismassaan perustuva veron tulisi myös teoriassa olla dieselautoille matalampi kuin bensiinautoille. Vaikka dieselmoottori on yleensä bensiinimoottoria hieman painavampi, sen hyötysuhde ja polttoaineen kulutus ovat vastaavaa bensiinimoottoria edullisempia. Henkilöautojen veromallissa omaksutun linjan mukaisesti bensiini- ja dieselautoille ehdotetaan yhdenmukaista kokonaismassaan perustuvaa kerroinmallia yksinkertaisuuden vuoksi. Dieselmoottorilla varustettuja autoja ei ole perusteltua suosia verotuksessa myöskään sen takia, että etenkin vanhempien dieselautojen tyyppien oksidi- ja hiukkaspäästöt ovat huomattavan korkeita.

Edellä selostettujen syiden vuoksi hiilidioksidipäästöön ja kokonaismassaan sidottujen veroperusteiden käyttö ei välttämättä kaikissa tapauksissa johda yhdenvertaiseen kohteluun kahden saman painoisen mutta päästöiltään erilaisen taikka kahden samanlaisen, mutta eri vuosimallia olevan pakettiauton välillä. Autokannan uudistumisen myötä ongelma olisi kuitenkin väistyvä, joskin hitaasti.

Samoja päästö- ja kokonaismassaperusteisia verotaulukkoja sovellettaisiin kaikkiin perusveron alaisiin ajoneuvoluokkiin, jolloin eräiden ajoneuvoryhmien erityissäännöksistä voitaisiin luopua. Matkailuauto, joka on ajoneuvoluokaltaan henkilöauto, sekä ennen vuotta 1993 rekisteröity erikoisauto verotetaisiin samalla perusteella kuin muutkin henkilö- ja pakettiautot, mutta niiden vero perustuisi käytännössä kokonaismassaan päästö-tiedon puuttumisen takia.

### 3 Esityksen vaikutukset

#### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettu pakettiautojen veromuutos merkitsisi, että niiden perusveron tuotto nousisi arviolta 87 miljoonaan euroon, kun tuotto nykyisillä veroperusteilla on noin 37 miljoonaa euroa. Matkailuautojen osalta tuotto kasvaisi nykyisestä noin neljästä miljoonasta eurosta noin 14 miljoonaan euroon. Arviot on tehty nykyisellä autokannalla.

Päästöperusteisen veron määrä vaihtelisi 20 euron vuotuisesta tasosta 605,90 euron vuo-

tuiheen tasoon pakettiauton ominaishiilidioksidipäästön määrästä riippuen. Nykyisen autokannan perusteella pienin vuotuinen vero olisi noin 52 euroa (päästö 113 grammaa kilometrillä) ja suurin noin 420 euroa (päästö 332 grammaa kilometrillä). Yleisimpiin päästöluokkiin kuuluvien pakettiautojen vero olisi noin 195 euroa (224 grammaa kilometrillä) ja 234 euroa vuodessa (246 grammaa kilometrillä).

Pakettiauton kokonaismassaan perustuvan veron määrä vaihtelisi 75,92 euron vuotuisesta tasosta 485,45 euroon. Tyypillisen tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen, jonka kokonaismassa on 2 700—2 800 kilogrammaa, vero olisi noin 317 euroa vuodessa.

Keskimäärin pakettiauton vero nousisi noin 280 euroon vuodessa, jos lähtökohdaksi otetaan nykyinen autokanta. Voimassa olevan lain mukaan veron määrä on 94,90 tai 127,75 euroa vuodessa auton iästä riippuen. Ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 1311/2007 mukaan kaikkien pakettiautojen veron määrä on 127,75 euroa vuodessa.

Veromalli suosisi pienipäästöisiä pakettiautoja. Dieselkäyttöisinä pakettiautot hyötyisivät energiatehokkuutensa takia päästöperusteisesta verosta, mutta kokonaismassaan perustuvassa verossa niiden paino lisäisi verorasitusta.

Tavoitteena on, että veromuutokset siirtäisivät kysyntää vähemmän polttoainetta kuluttaviin autoihin. Toteutuessaan tämä vaikuttaisi jossain määrin myös autojen maahan- tuonti- ja jälleenmyyntiyritysten toiminta- edellytyksiin, joiden on muutenkin sopeutettava toimintaansa EU:ssa kiristyviin ilmasto- poliittisiin toimiin.

Verotason nousu koskisi suurta määrää pakettiautoja. Veron korotus kohdistuisi lähinnä taloudellisiin toimijoihin, joiden käytössä pääosa pakettiautokannasta on. Korotuksen määrä ei kuitenkaan voida pitää niin merkittävä, että sillä olisi vaikutusta näiden toiminta- edellytyksiin.

Matkailuautojen vero nousisi nykyisestä siirryttäessä kiinteämääräisestä verosta uuteen veromalliin. Koska matkailuautot ovat painavia, niiden vero nousisi 300—485 euroon vuodessa. Matkailuauto on kuitenkin tyypillisesti käytössä vain osan vuodesta, jol-

loin se on mahdollista pitää loppuajan liikennekäytöstä poistettuna, miltä ajalta veroa ei makseta.

### 3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksen toteuttaminen edellyttää Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmien muuttamista. Ajoneuvohallintokeskuksen tieto- ja veronkantojärjestelmiä luotaessa on varauduttu mahdollisiin veroperusteiden muutoksiin. Henkilöautojen veromuutosten takia tietojärjestelmiä on ryhdytty muuttamaan siten, että veron määrän ja veroperusteiden muutokset mahdollistuvat. Tämä on toteutettu rakentamalla järjestelmään joustavuutta, joka mahdollistaa kahden eri veroperusteen voimassaolon samalla verokaudella ja veron määrän muutokset helpommin myös tulevaisuudessa. Tietojärjestelmämuutokset valmistuvat alkuvuodesta 2010. Pakettiautojen veroperusteen muuttaminen päästöperusteiseksi ehdotuksen mukaisessa tavoiteaikataulussa on mahdollista, jos veron määrätymisperusteet noudattavat rakenteeltaan henkilöautojen veroperusteita.

Myös rekisteröintitodistuksen tietosisältöä on muutettava, jotta autokohtainen hiilidioksidipäästö-tieto saadaan sisällytettyä todistukseen myös pakettiautojen osalta. Henkilöautojen rekisteröintitodistukselle tieto on tulos- tettu elokuusta 2008 lähtien.

Esityksen arvioidaan lisäävän veroneuvonnan tarvetta, koska veroperusteet monimutkaistuvat nykyisiin verrattuna. Erityisesti tämä koskee aikaa, jona siirrytään uusiin veroperusteisiin ja veroliput sisältävät kahden eri veroperusteen mukaan määrättäviä veroja. Esityksen ei kuitenkaan neuvonnan osalta arvioida lisäävän verotustehtävien hoitamiseen tarvittavien henkilöiden lukumäärää.

Liikenne- ja viestintäministeriön tekemän Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista koskevan päätöksen perusteella ajoneuvoverotuksen tehtäväkokonaisuus alueellistetaan Rovaniemelle. Ehdotettujen muutosten onnistunut käyttöönotto ja ajoneuvoverotuksen palvelutason ylläpito lisäävät ajoneuvoverotustoiminnan henkilöresurssien tarvetta määrällisesti alueellistamisen takarajaan vuoden 2015 loppuun asti.

### 3.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä arvioidaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia.

Ehdotetuilla muutoksilla pyritään vaikuttamaan pakettiautojen hankintapäätöksiin siten, että kysyntä ohjautuisi kuljetustarpeeseen nähden tarkoituksenmukaisiin autoihin, joiden hiilidioksidipäästöt ovat mahdollisimman vähäiset. Pakettiautojen ajoneuvoveron muuttaminen ympäristöperusteiseksi tehostaisi auton hankinnan yhteydessä kannettavan päästöperusteisen autoveron ympäristöohjausta. Pakettiautojen autovero muuttui päästöperusteiseksi 1 päivänä huhtikuuta 2009, joten sen vaikutuksia ei ole vielä luotettavasti esitettävissä. Ehdotettujen muutosten välittömiä ympäristövaikutuksia on vaikea määrällisesti arvioida. Molempien verojen ohjauksen vaikuttavuutta arvioitaessa on otettava huomioon, että hiilidioksidipäästöihin vaikuttavat ajoneuvojen ominaispäästöjen ohella ajoneuvokannan koko, liikenteen määrä ja ajotavat. Lisäksi ajoneuvokannan hitaan uudistumisen vuoksi ominaispäästöjen muutoksia on saavutettavissa vain pidemmällä aikavälillä.

Erilaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin perustuvien veromallien vaikuttavuutta on arvioitu tanskalaisen laskentamallin avulla, joka kuvaa kuluttajien käyttäytymistä uusia autoja valittaessa. Vaikka malli koskee henkilöautoja, voidaan sen tuloksia käyttää suunta-antavina myös pakettiautojen vero-ohjauksessa. Vero-ohjauksen tehokkuuden kannalta on oleellista, miten jyrkästi vero muuttuu suhteellisen vähäisillä hiilidioksidipäästötason muutoksilla. Mitä suuremmat erot veromäärissä ovat, sitä suurempi ohjauksivaikutus verolla on. Tämä on tärkeämpää kuin se, miten suuria eroja verotuksessa syntyy päästöasteikon ääripäiden välillä. Tämä puoltaa aloitetun, progressiiviseen verotaulukkoon perustuvan vero-ohjauksen laajentamista myös pakettiautoihin. Tarvittaessa veromallin muuttaminen ohjauksen tehostamiseksi on toteutettavissa suhteellisen helposti.

Ehdotettu vero perustuu ajoneuvon polttoaineen ominaiskulutukseen, eikä siinä oteta huomioon ajoneuvolla ajettuja kilometrejä. Voidaan siten arvioida, ettei ehdotuksella ole

välitöntä vaikutusta liikennesuoritteen kokonaismäärään. Veron perustuessa standardin mukaisesti mitattuun polttoaineen ominaiskulutukseen on lisäksi todettava, että sen ja ajoneuvon todellisen hiilidioksidipäästön välillä voi olla merkittäviäkin eroja muun muassa ajotavasta, kuormasta ja ajoneuvon huoltohistoriasta riippuen. Muut keinot, kuten esimerkiksi taloudellisen ajotavan edistäminen ja asenteisiin vaikuttaminen, voivat olla ehdotettua vero-ohjausta tehokkaampia keinoja liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Yritysten laatujärjestelmien kautta toteutettava politiikka vähän kuluttavien autojen ja taloudellisen ajotavan suosimiseksi edistänee osaltaan tavoitetta autoilun hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Myös julkisissa hankinnoissa tehtävillä valintaperusteilla on merkitystä ympäristöperusteisen autoilun painoarvon lisäämisessä.

Ehdotettu massaperusteinen vero suosisi pieniä autoja verrattuna kiinteämääräiseen ajoneuvoveroon. Autojen polttoainetehokkuuden paranemisen vuoksi vero myös käytännössä suosisi vanhempia autoja, joiden todelliseen polttoainekulutukseen nähden massaperusteista veroa voidaan pitää jossakin määrin liian alhaisena. Tämän ei kuitenkaan merkittävästi arvioida suuntaavan kysyntää näihin autoihin. Ongelma on muutoinkin autokannan uudistumisen myötä väistyvä.

### 3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotettujen muutosten seurauksena pakettiautojen vero nousisi tai laskisi nykyisestä auton ominaispäästön tai kokonaismassan perusteella. Rekisterissä olevien pakettiautojen vero pääosin nousisi.

Ennen vuotta 2008 käyttöön otettuun pakettiautokantaan sovellettava massaperusteinen vero suosisi jonkin verran pieniä autoja, kun taas isojen ja painavien autojen vero nousisi selvästi nykyiseen kiinteämääräiseen veroon verrattuna.

Veromuutosten vaikutukset pakettiautojen eri käyttäjiin esimerkiksi auton käyttötarkoituksen perusteella eivät ole arvioitavissa, sillä käytettävissä olevista rekisteritiedoista nämä seikat eivät käy selville. Suurin osa pakettiautoista on kuitenkin taloudellista toi-

mintaa harjoittavien yritysten tai yksityisten elinkeinonharjoittajien käytössä. Vaikutusten ei arvioida olevan kohtuuttomia millekään käyttäjäryhmälle.

Matkailuautojen massaperusteinen verotus kiristyisi nykyisestä kiinteämääräisestä verosta. Vaikutusta kuitenkin lieventää se, että matkailuauto saisi käyttövoimaverossa edelleen huomattavan veroedun, sillä käyttövoimaveron määräytyisi edelleen pakettiauton veroperusteiden mukaan. Matkailuauto on lisäksi tyypillisesti ajoneuvo, joka voidaan poistaa liikennekäytöstä osaksi vuotta, jolloin siitä ei kanneta ajoneuvoveroa.

Autoilijoihin kohdistuva viestintä ehdoteuista veromuutoksista toteutettaisiin samassa yhteydessä kun henkilöautojen veromuutoksista tiedotetaan.

#### 4 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa.

Esitys liittyy pääministeri Matti Vanhasen toisen hallituksen ohjelmaan, jonka mukaan päästöjen vähentämiseksi sekä energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi liikenteen verotusta kehitetään. Esitys on myös hallituksen marraskuussa 2008 hyväksymän pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian mukainen.

#### 5 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2010 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

### YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

#### 1 Lakiehdotuksen perustelut

**10 §. Perusvero.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin perusveron alaisista ajoneuvoluokista. Kuten nykyisinkin, henkilö- ja pakettiautojen lisäksi perusveroa määrättäisiin erikoisautosta, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Erikoisautojen luokka, joka ajoneuvosääntösten mukaan ei enää vuoden 1993 alun jälkeen ole ollut mahdollinen uusille autoille, on tarpeen mainita laissa, koska aikaisemmin rekisteriin merkityt erikoisautot ovat edelleen rekisterissä mainittuun luokkaan kuuluvina.

Koska henkilö- ja pakettiautojen perusveron perusteet olisivat yhdenmukaisia, pykälässä ei olisi enää tarpeen säätää siitä, että kaksikäyttöautosta (N<sub>1</sub>-luokka) perusveroa määrätään samoin perustein kuin henkilöautosta (M<sub>1</sub>-luokka). Käyttövoimaveron osalta tätä koskeva säännös sisältyisi edelleen lain 11 §:n 2 momenttiin.

Perusveron määrästä säädettäisiin lain liitteen verotaulukoissa sellaisina kuin ne ovat ajoneuvoverolain muuttamisesta annetussa laissa 1311/2007. Taulukkoihin ei ehdoteta muutoksia.

Pykälän 2 momentin mukaan hiilidioksidipäästöön perustuvaa taulukkoa 1 sovellettaisiin henkilöautoihin, jotka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön vuoden 2001 tai 2002

alun jälkeen auton kokonaismassasta riippuen ja joista on mitattu päästö auton ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleessa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Rajaus vastaisi ajoneuvoverolain muuttamisesta annetussa laissa 1311/2007 omaksuttua linjaa. Päästöperusteinen vero koskisi siten aikaisintaan niitä henkilöautoja, joista on direktiivin 1999/100/EY mukaisesti tyyppihyväksynnän yhteydessä vahvistettu tieto ajoneuvon hiilidioksidipäästöstä. Ennen direktiivin 1999/100/EY voimaantuloa mahdollisesti tehdyt päästöjen mittaukset eivät ole vertailukelpoisia direktiivin voimaantulon jälkeen suoritettuihin mittauksiin, eikä niitä voitaisi käyttää veroperusteena.

Lisäksi taulukkoa 1 sovellettaisiin pakettiautoihin, jotka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön vuoden 2008 alun jälkeen ja joiden päästö on mitattu yhteisösäännöksissä edellytetyllä tavalla.

Pakettiautoluokkaan kuuluvien kaksikäyttöautojen hiilidioksidipäästön mittaus on aloitettu päästädirektiivin mukaan pääosin jo vuoden 2006 alusta. Siten taulukkoa 1 sovellettaisiin sanotun ajankohdan jälkeen ensimmäistä kertaa käyttöön vuoden 2001 tai 2002

mäistä kertaa käyttöön otettuihin kaksikäyttöautoihin, joiden päästöt on mitattu direktiivissä edellytetyllä tavalla.

Kokonaismassaan perustuvaa taulukkoa 2 sovellettaisiin muihin kuin 2 momentissa mainittuihin autoihin. Vanhempien henkilöautojen lisäksi taulukkoa 2 sovellettaisiin henkilöautoluokkaan kuuluviin matkailuautoihin, koska niistä ei yleensä kaksivaiheisesti valmistettuina autoina toistaiseksi mitata päästöä. Kokonaismassaan perustuva taulukko tulisi sovellettavaksi toistaiseksi valtaosaan pakettiautoista ja kaksikäyttöautoista, koska ne ovat olleet päästömittauksen piirissä vasta vähän aikaa. Massataulukkoa sovellettaisiin käytännössä myös erikoisautoina rekisterissä oleviin autoihin, koska ne eivät ole olleet ikänsä puolesta päästömittauksen piirissä.

Vaikka rekisterissä olisi tietoja 2 momentissa tarkoitettuja ikäryhmiä vanhempien autojen päästöistä, kyseisiä tietoja ei voitaisi käyttää veroperusteena vaan nämä autot verotettaisiin verotaulukon 2 mukaan.

Taulukkoa 2 sovellettaisiin myös niissä tapauksissa, joissa rekisterissä ei ole merkintää auton tyyppihyväksynnän yhteydessä vahvistetusta hiilidioksidipäästöstä. Jos kysymyksessä on päästömittauksen piiriin kuuluva auto, josta tieto puuttuu maahantuojan virheellisen ilmoituksen takia, tyyppihyväksyntävaiheessa puuttumaan jäänyt tieto voitaisiin ottaa huomioon verotuksessa. Tällöin verovelvollisen tulisi esittää pyyntö tiedon korjaamisesta katsastustoimipaikalle, jossa tieto lisättäisiin rekisteriin ajoneuvon valmistajan laatimasta vaatimuksenmukaisuustodistuksesta.

Jos ajoneuvo ei ole EY-tyyppihyväksytty tai jos ajoneuvolta puuttuu kysymyksessä oleva päästötieto muusta syystä kuin virheellisen ilmoituksen takia, auto verotettaisiin verotaulukon 2 mukaan massaperusteisesti. Verovelvollisella ei olisi mahdollisuutta edes halutessaan vedota selvityttämäänsä ajoneuvon ominaispäästöön.

Ehdotettujen ajoneuvoluokkakokoisten rajausten vaikuttaessa siihen, määräytyykö vero hiilidioksidipäästön vai kokonaismassan perusteella, voi tulla esiin tapauksia, joissa yritetään saavuttaa verohyötyä esimerkiksi

muuttamalla pakettiauto henkilöautoksi tai päinvastoin. Hallinnollisista syistä ajoneuvo kuitenkin verotettaisiin kulloinkin sen luokan veroperusteiden mukaan, johon se rekisterin mukaan kuuluu. Ajoneuvojen muuttamista vähentäisi kuitenkin merkittävästi se, että kaikkiin veron alaisiin ajoneuvoluokkiin sovellettaisiin samoja verotaulukkoja.

Jos auton tehoa tai varustelua muutetaan, myös auton päästöt muuttuvat. Tehon muuttaminen ei suoranaisesti muuta ajoneuvon polttoainekulutusta, vaan usein ajoneuvon pakokaasupäästöt ylittyvät. Ajoneuvon viritämisellä ei välttämättä saavuteta vain tehon nousua, vaan ajoneuvon muutkin ominaisuudet voivat muuttua. Ajoneuvon tyyppihyväksynnän jälkeen tehty ajoneuvon ominaisuuksien muuttaminen ei vaikuttaisi ajoneuvon veroperusteena käytettävään hiilidioksidipäästötietoon, vaan verotus tapahtuisi alkuperäisen päästötiedon mukaan.

## 2 Voimaantulo

Veromalli ehdotetaan otettavaksi käyttöön mahdollisimman pian. Veron käyttöönotto vaatii Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmien muuttamista. Muutosten edellyttämä aikataulu täsmentyy myöhemmin. Koska ajoneuvovero on päiväkohtainen ja se kannetaan juoksevalta 12 kuukauden pituiselta verokaudelta etukäteen lähetettävillä verolipuilta, uusien veroperusteiden sisäänajo vaatii lisäksi 12 kuukauden pituisen siirtymäajan, jotta uudet veroperusteet voidaan saattaa verokaudesta riippumatta voimaan kaikille verovelvollisille samasta ajankohdasta lukien. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenmukaisten kohtelun takia. Koska tässä vaiheessa ei tarkasti pystytä arvioimaan lain voimaantulon ajankohtaa, ehdotetaan, että laki tulisi voimaan myöhemmin asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tavoitteena kuitenkin on, että laki tulisi voimaan maaliskuussa 2010. Ensimmäinen päivä, jolta vero kannettaisiin uusien veroperusteiden mukaan, olisi siten maaliskuussa 2011.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:



*Lakiehdotus***Laki****ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 10 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvoverolain muuttamisesta 21 päivänä joulukuuta 2007 annetun lain (1311/2007) 10 § seuraavasti:

## 10 §

*Perusvero*

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, M<sub>1</sub>G- ja N<sub>1</sub>G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Perusveron päiväkohtaisesta määrästä säädetään liitteen verotaulukoissa.

Taulukkoa 1 sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty auton ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleessa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti, jos kysymyksessä on:

1) henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tam-

mikuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen;

2) kaksikäyttöauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen; taikka

3) pakettiauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen.

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos ajoneuvo- liikennerekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2009

**Tasavallan Presidentti****TARJA HALONEN***Valtiovarainministeri Jyrki Katainen*

**Laki****ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 10 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajoneuvoverolain muuttamisesta 21 päivänä joulukuuta 2007 annetun lain (1311/2007) 10 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

10 §

10 §

*Perusvero**Perusvero*

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, M<sub>1</sub>G- ja N<sub>1</sub>G -luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaisuudessa on enintään 3 500 kilogrammaa. Lain 11 §:n 2 momentissa tarkoitettu kaksikäyttöauto (N<sub>1</sub>-luokka) määrätään perusveroa samoin perustein kuin henkilöautosta (M<sub>1</sub>-luokka).

Henkilöauton (M<sub>1</sub>- ja M<sub>1</sub>G -luokka) ja 11 §:n 2 momentissa tarkoitetun kaksikäyttöauton (N<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>G -luokka) perusveron päiväkohtaisesta määrästä säädetään liitteenä olevissa verotaulukoissa. Taulukkoa 1 sovelletaan autoihin, joiden yhdistettyä kulutusta vastaavat hiilidioksidipäästöt on määritelty auton ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleessa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti, jos kysymyksessä on henkilöauto, jonka kokonaisuudessa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaisuudessa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen, taikka kaksikäyttöauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen. Taulukkoa 2 sovelletaan muihin autoihin. Taulukkoa 2 sovelletaan myös silloin, kun ajoneuvoliikennerekisterissä ei ole edellä mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöistä.

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, M<sub>1</sub>G- ja N<sub>1</sub>G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaisuudessa on enintään 3 500 kilogrammaa. *Perusveron päiväkohtaisesta määrästä säädetään liitteen verotaulukoissa.*

*Taulukkoa 1 sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty auton ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleessa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti, jos kysymyksessä on:*

*1) henkilöauto, jonka kokonaisuudessa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, tai henkilöauto, jonka kokonaisuudessa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen;*

*2) kaksikäyttöauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen; taikka*

*3) pakettiauto, joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen.*

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos ajoneuvoliikennerekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöistä.

*Voimassa oleva laki*

*Pakettiauton (N<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>G -luokka), matkailuauton ja erikoisauton perusveron määrä päivää kohden on 35 senttiä.*

—————  
*Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston  
asetuksella säädettävänä ajankohtana.*  
—————