

## Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain sekä ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia ja ajoneuvoverolakia. Autoverolakia muutettaisiin siten, että pieni- ja keskipäästöisten autojen autoveroa alennettaisiin vaiheittain. Veronalennus painottuisi selvästi pienipäästöisiin autoihin. Autovero alenisi auton ominaishiilidioksidipäästöstä riippuen vuoteen 2019 mennessä 0 - 5,4 prosenttiyksikköä. Autojen ominaishiilidioksidipäästöjen oletettu aleneminen huomioon ottaen keskipäästöisen auton vero noin puolittuisi vuoteen 2020 mennessä. Ajoneuvoverolakia muutettaisiin korottamalla autoilta kannettavaa ajoneuvoveron perusveroa. Perusvero nousisi kaikilta autoilta 36,50 euroa vuodessa. Kokonaisuutena veromuutokset kuitenkin keventäisivät liikenteen verotusta vuodesta 2018 lähtien.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan autoverolakiin tehtäväksi Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisun edellyttämät muutokset käytettynä maahan tuotavien ajoneuvojen veron määräämisessä. Käytettynä maahan tuotavien ajoneuvojen verotuksessa sovellettaisiin vertailuveroa, jolla varmistettaisiin, että tuontiautosta ei kanneta veroa enemmän kuin vastaavan Suomessa jo aikaisemmin rekisteröidyn ajoneuvon arvossa on jäljellä autoveroa.

Esitys liittyy valtion vuoden 2016 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki autoverolain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2016 alusta. Veronalennukset toteutettaisiin asteittain siten, että ne tulisivat voimaan neljässä vaiheessa vuosien 2016, 2017, 2018 ja 2019 alusta. Käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen, joista on kannettu liikaa veroa, autoverotusta voitaisiin oikaista 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen tämän lain mukaiseksi.

Myös laki ajoneuvoverolain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2016 alusta. Korotettua ajoneuvoveron perusveroa sovellettaisiin kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2017 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

### YLEISPERUSTELUT

#### 1. Nykytila

##### 1. Lainsäädäntö

Kansallinen lainsäädäntö

#### *Autovero*

Autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994), joka tuli voimaan vuoden 1995 alusta Suomen liityessä Euroopan unioniin (EU). Autovero on ajoneuvon arvoon perustuva kertaluonteinen vero, jota kannetaan uudesta tai käytettynä maahan tuotavasta henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta muusta autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L3- ja L4-luokka) sekä eräistä nelipyöräisistä moottoriajoneuvoista (L7-luokka), kun se rekisteröidään tai otetaan käyttöön Suomessa ensimmäistä kertaa. Jos tavarankuljetukseen tarkoitettuna auton kokonaismassa on yli 3 500 kilogrammaa, kysymyksessä on kuorma-auto, joka ei ole autoveron alainen ajoneuvo.

Henkilöautosta ja pakettiautosta autoveroa kannetaan lain liitteenä olevan verotaulukon mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta. Veroprosentti määräytyy henkilöauton tai vuoden 2008 alun jälkeen ensi kertaa käyttöön otetun pakettiauton yhdistettyä kaupunki- ja maantieajon polttoaineen kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella. Jos tietoa ominaishiilidioksidipäästöstä ei ole merkitty auton teknisiin tietoihin, määräytyy veroprosentti auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön perusteella. Laskennallista päästötasoa käytetään verotettaessa vanhempia käytettyjä ajoneuvoja ja sellaisia uusia ajoneuvoja, joita eivät koske tyyppihyväksyntää ja päästöjen mittaamista koskevat EU:n säännökset. Laskennallinen veroprosentti korotetaan puolitoistakertaiseksi, jos auton kilowatteina ilmaistun tehon suhde

kilogrammoina ilmaistuun kokonaismassaan on vähintään 0,15. Laskennallisen veroprosentin sijasta verovelvollinen voi kuitenkin esittää selvityksen tyyppihyväksyntään perustuvasta ominaishiilidioksidipäästöstä tai muun EU:n lainsäädännön vaatimusten mukaan määritellystä ominaishiilidioksidipäästöstä. Pienin ominaishiilidioksidipäästöön tai laskennalliseen päästöön perustuva veroprosentti on viisi ja suurin viisikymmentä. Suurten pakettiautojen veroprosentista tehdään lisäksi kantavuuteen perustuva vähennys, joka on 9,8 – 21,7 prosenttiyksikköä.

Veronalaisten eli alle 1 875 kiloa painavien linja-autojen veroprosentti ei määräydy hiilidioksidipäästön perustella, vaan vero on kiinteä 31,7 prosenttia verotusarvosta. Moottoripyörien vero on moottorin iskutilavuudesta riippuen 9,8—24 prosenttia verotusarvosta. Sähkökäyttöisten L-luokan ajoneuvojen vero on 12,2 prosenttia.

Nykyisen autoverolain perusteella veroprosentti määräytyy samalla tavalla verotettaessa sekä uutena että käytettynä tuotuja ajoneuvoja. Ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä tai käytössä. Muut ajoneuvot katsotaan lakia sovellettaessa uusiksi ajoneuvoiksi.

Ajoneuvon autoverotusarvo on sen yleinen verollinen vähittäismyyntiarvo. Yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitetaan hintaa, joka samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytessä se verollisena Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Jos yleisiin myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritetään siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi, vähennettynä tavanomaisia alennuksia vastaavalla erällä. Verotusarvo on Suomen markkinoilta saatavien hintatietojen mukaan määriteltävä ajoneuvon kaikki verot sisältävä yleinen kuluttajahinta verotushetkellä. Verotusarvon perustana ei käytetä verotettavana olevan ajoneuvon konkreettista hintaa, kuten sen vähittäismyyntihintaa tai ulkomaista ostohintaa.

Yleiseen vähittäismyyntiarvoon katsotaan kuuluvan kaikki se, jonka ajoneuvon ostaja välittömästi tai välillisesti luovuttaa vastikkeeksi ajoneuvosta myyjälle tai kolmannelle osapuolelle. Tavanomaisia rahoituskuluja ja ajoneuvon asiakkaalle toimittamisesta aiheutuvia tavanomaisia, enintään 600 euron suuruisia kustannuksia ei kuitenkaan lueta ajoneuvon arvoon. Yleiseen vähittäismyyntiarvoon sisällytetään kaikki ajoneuvossa olevat varusteet, kun ajoneuvo myydään ostajalle. Ajoneuvon verotusarvoa määrättäessä ajoneuvon katsotaan kuuluvan toimintakuntoisina vähintään ne varusteet, jotka siinä tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän tai ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin. Uusien ajoneuvojen yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvien verotusarvojen määrittämisessä käytetään apuna niin sanottuja kaupallisia nimikkeitä. Markkinoille tulevan uuden ajoneuvomallin maahantuoja tai valmistaja, joka myy mallia liiketoiminnan muodossa, on ennen veroilmoituksen jättämistä velvollinen ilmoittamaan Tullille sen hinnan, jolla ajoneuvomallia yleisesti ilmoitetaan myytäväksi Suomessa. Tulli vahvistaa ilmoitusten perusteella uusien ajoneuvojen verotusarvot kullekin kaupalliselle nimikkeelle. Nimikkeet muodostetaan markkinaehtoisesti kaupallisilla perusteilla. Tulli vahvistaa verotusarvot myös muutoin kuin kaupallisesti maahan tuoduille uusille ajoneuvoille.

Käytettyjen ajoneuvojen yleiset vähittäismyyntiarvot määritetään markkinoilta saatavien hintatietojen perusteella. Määrittäminen tapahtuu yleisen hintatason perusteella, eikä esimerkiksi yksittäisen myyntitilanteen perusteella. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi. Arvon määräytymiseen vaikuttavat kuitenkin myös ajoneuvon yksilölliset ominaisuudet ja verovelvollisen esittämä selvitys ajoneuvon arvosta otetaan huomioon ajoneuvon arvonmäärittämisessä. Tulli arvioi ajoneuvon kunnan vaikutuksen arvoon.

Autoveron on velvollinen suorittamaan se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi. Osamaksukaupassa verovelvollinen on kuitenkin ostaja, joka merkitään ajoneuvorekisteriin haltijaksi. Jos auton tuo maahan tai valmistaa Tullin hyväksymä rekisteröity asiamies, tämä vastaa autoverosta omistajan tai haltijan puolesta. Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja on kuitenkin toissijaisessa vastuussa verosta, paitsi jos hän osoittaa maksaneensa autoveron määrän rekisteröidylle asiamiehelle tai tämän edustajalle.

Autoverotuksessa verotettavana tapahtumana on yleensä ajoneuvon rekisteröinti tai käyttöönotto. Ajoneuvosta suoritettavan veron perusteet määräytyvät verotettavan tapahtuman ajankohdan perusteella. Koska kuitenkin sellaisen verovelvollisen, jolla ei ole rekisteröidyn asiamiehen asemaa, on tehtävä autoveroilmoitus ja maksettava vero ennen kuin ajoneuvo merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin, autoveroilmoituksen antamisajankohdasta on käytännössä muodostunut näiden verovelvollisten osalta merkittävin veron perusteiden määräytymisajankohta.

Rekisteröidyksi asiamieheksi voidaan hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittava ajoneuvojen maahan-tuoja tai valmistaja, joka on luotettava ja joka voi antaa autoveroilmoitukset Tullille konekielisessä muodossa. Rekisteröidyn asiamiehen on asetettava Tullille tämän vaatima vakuus, jonka avulla voidaan riittävästi varmistaa veron kertyminen sekä mahdollistaa ajoneuvojen rekisteröinti ja käyttöönotto jo ennen verotuksen vireille saattamista ja veron maksua. Rekisteröity asiamies ilmoittaa kultakin Tullin määräämältä ilmoitus-jaksolta verotettaviksi ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään tai otetaan käyttöön. Tullin määrää-miä ilmoitusjaksoja on kolme kalenterikuukaudessa. Rekisteröidyn asiamiehen on annettava autoveroilmoi-tus konekielisenä kultakin jaksolta viimeistään kymmenentenä päivänä jakson päättymisestä. Tulli lähettää kustakin ajoneuvosta verovelvolliselle sähköisen verotuspäätöksen, joka on samalla lasku, minkä lisäksi verotusjaksolta tehdään jaksoerittely, joka toimitetaan asiamiehelle jakson päätyttyä. Lasku eräännyy makset-tavaksi 25 päivässä jakson päättymisestä.

Toimivaltaisena viranomaisena autoverotuksessa on pääsääntöisesti Tulli. Tullin tehtävänä on autoverotuk-sen toimittaminen ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa. Liikenteen turvallisuusvi-rasto kuitenkin huolehtii ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton jälkeen ajoneuvon raken-teen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksen vuoksi toimitettavasta autoverotuksesta.

#### *Ajoneuvovero*

Ajoneuvoverosta säädetään ajoneuvoverolaissa (1281/2003). Ajoneuvovero koostuu ajoneuvoveron perusve-rosta ja käyttövoimaverosta. Lisäksi ulkomailla rekisteröidyistä ajoneuvoista kannetaan eräissä tapauksissa kiinteää veroa ja kulutusveroa. Perusvero on henkilö- ja pakettiautoilta (M1-, N1, M1G- ja N1G-luokka) kannettava fiskaalinen vero. Vero kannetaan päiväkohtaisesti ja se määrätään 12 kuukauden pituisilta vero-kausilta ajoneuvoliikennerekisterissä olevien auton tietojen perusteella. Veroa ei kanneta niiltä päiviltä, joilta auto on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Vero voidaan maksaa kerralla tai verovelvollisen pyynnöstä kahdessa taikka neljässä erässä.

Perusvero on muutettu ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi ajoneuvoverolain muuttamisesta an-ne-tulla lailla (1311/2007) ja ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 10 §:n muuttamisesta annetulla lailla (943/2009), jotka tulivat voimaan 1 päivänä helmikuuta 2010. Perusvero määräytyy ensisijaisesti auton val-mistajan EU-tyyppihyväksynnän yhteydessä ilmoittaman, yhdistettyä kaupunki- ja maantieajon polttoaineen ominaiskulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella. Hiilidioksidipäästöihin perustuvaan verotukseen siirtymisen jälkeen perusveron tasoa on korotettu kahdesti. Ensimmäinen korotus tapahtui vuoden 2013 alus-sa ja jälkimäinen korotus koskee vuoden 2016 alusta lähtien kannettavaa perusveroa.

Perusvero määräytyy tyyppihyväksynnässä määritetyn hiilidioksidipäästön perusteella henkilöautolla, jonka kokonaisuudessa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, sekä henkilöautolla, jonka kokonaisuudessa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen. Pakettiauton perusvero määräytyy hiilidioksidipäästön perusteella, jos auto on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivänä tammi-kuuta 2008 tai sen jälkeen.

Jos ajoneuvo on otettu käyttöön ennen edellä mainittua ajankohtaa tai sille ei ole määritetty tyyppihyväksyn-nässä hiilidioksidipäästöä, perusvero määräytyy ajoneuvon kokonaisuudessaan perusteella. Kokonaisuudessaan voidaan pitää parhaana käytettävissä olevana hiilidioksidipäästöjä vastaavana teknisenä veroperusteena, joka on käytettävissä kaikista rekisterissä olevista ajoneuvoista.

Vuodesta 2016 lähtien ajoneuvoveron määrä on 70 euroa vuodessa, jos hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometrillä ja 618 euroa, kun päästö on 400 grammaa tai enemmän. Sähköautojen perusveron määrä on alin veron määrä, eli 70 euroa vuodessa. Enimmäis- ja vähimmäisveron välillä veron määrä on määritetty erikseen jokaiselle hiilidioksidigrammamäärälle. Kokonaismassan perusteella määräytyvä perusvero on 186—596 euroa vuodessa. Vero on 186 euroa, kun ajoneuvon kokonaismassa on enintään 1 300 kilogrammaa ja 596 euroa, kun kokonaismassa on 3 401 kilogrammaa tai enemmän. Kokonaismassaan perustuva vero on määritetty sadan kilogramman välein. Kokonaismassan mukaan määräytyvä vero on jonkin verran lievempi kuin todellisen hiilidioksidipäästön perusteella määräytyvä vero.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannetaan henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista, jotka käyttävät polttoainena muuta kuin moottoribensiiniä. Valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi käyttövoimaverolla tasoitetaan eri tavoin verotettuja polttoaineita käyttävien henkilöautojen erisuuruisia käyttökustannuksia autoilijoille. Henkilöautojen käyttövoimaveron taso on yhteydessä liikennepolttoaineiden verotasoon. Pakettiautojen ja kuorma-autojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa verotusta tasaavaa vaikutusta. Kuorma-autojen käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön EU:n lainsäädännössä edellytetty raskaiden ajoneuvojen vuotuinen vero. Kuorma-autojen käyttövoimaveroa määrättäessä otetaan kokonaismassan ja akseleiden lukumäärän lisäksi huomioon se, käytetäänkö autoa perävaunun vetoon.

Ajoneuvovero kannetaan etukäteen juoksevalta 12 kuukauden mittaiselta verokaudelta. Jos ajoneuvoveroa tai sen erääntynyttä osaa ei suoriteta määräajassa, ajoneuvo asetetaan käyttökieltoon. Käyttökiellon aikana ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin erääntynyt vero on kokonaan maksettu.

Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai rekisteriin merkitty haltija on velvollinen suorittamaan ajoneuvosta ajoneuvoveroa rekisteriin merkityltä omistus- tai haltijuusajaltaan. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistaja että haltija, haltija on verovelvollinen. Verovelvollisuus alkaa kun ajoneuvo ensi- tai uudelleenrekisteröidään tai otetaan liikennekäyttöön tai kun rekisteriin merkityn ajoneuvon omistaja- tai haltijatieto muuttuu siten, että vero on maksuunpantava uudelle verovelvolliselle. Verovelvollisuus voi myös alkaa silloin kun verosta vapaa ajoneuvo muutosrekisteröidään tai muutoskatsastetaan veronalaiseksi tai kun verovapautuksen edellytykset päättyvät. Verovelvollisuus päättyy kun ajoneuvon liikennekäytöstä poisto taikka lopullinen poisto merkitään rekisteriin tai kun ajoneuvon omistaja- tai haltijatieto muuttuu siten, että vero on maksuunpantava uudelle verovelvolliselle.

Ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto. Kiinteän veron ja kulutusveron veronkantoviranomaisena toimii kuitenkin Tulli. Ahvenanmaan maakunnassa veronkantoviranomaisena on Ahvenanmaan valtionvirasto. Veronkantoviranomaiset toimittavat veron maksuunpanon ja huolehtivat veron perimisestä ja muista verotukseen liittyvistä toimenpiteistä sekä käsittelevät ajoneuvoverotusta koskevat hakemus- ja muut asiat.

## 1.2 Euroopan unionin lainsäädäntö ja oikeuskäytäntö

### *Verojen syrjimättömyys*

Autovero ja ajoneuvovero ovat kansallisia veroja, jota ei ole yhdenmukaistettu EU:n lainsäädännössä lukuun ottamatta raskailta ajoneuvoilta kannettavaa vuotuista käyttöveroa. Jäsenvaltiot voivat siten itsenäisesti päättää, millä perusteella ja kuinka paljon ne kantavat ajoneuvoista tämän kaltaisia veroja. Verotuksessa on kuitenkin otettava huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen (jäljempänä SEUT) sisältyvät verotusta koskevat määräykset. Keskeisin säännös tältä osin on sopimuksen 110 artikla, johon sisältyy tuontitavaroita syrjivien verojen kieltö. SEUT 110 artiklan ja sitä edeltäneen, sisällöllisesti vastaavan, Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen (jäljempänä EY) 90 artiklan soveltamisesta etenkin käytettyjen tuontiajoneuvojen autoverotuksessa eri jäsenvaltioissa on annettu useita Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisuja.

Unionin tuomioistuin on oikeuskäytännössä katsonut syrjintäkiellon tarkoittavan, että EY 90 artiklalla on tarkoitus taata valtionsisäisen verotuksen täydellinen neutraalius, kun on kyse kotimaan markkinoilla jo olevien ja maahantuotavien tuotteiden välisestä kilpailusta (muun muassa asiat *C-47/88 komissio v. Tanska*, *C-*

101/00 *Tulliasiamies ja Siilin* ja C-387/01, *Weigel*). Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 90 artiklan ensimmäistä kohtaa rikotaan, jos maahantuotuun tuotteeseen ja samanlaiseen kotimaiseen tuotteeseen kohdistuva vero lasketaan eri tavalla ja erilaisten yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti niin, että maahantuotuun tuotteeseen vaikka vain joissain tapauksissa kohdistuu suurempi vero. Ajoneuvon arvoon sisältyvän veron osuuden katsotaan alenevan samassa suhteessa kuin ajoneuvon arvonkin. Tämän katsottiin tarkoittavan sitä, että käytettynä verotettavan ajoneuvon veroprosentti sai olla enintään samansuuruinen kuin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa ollut veroprosentti. Myös ajoneuvon hinta markkinoilla tuli selvittää.

Unionin tuomioistuin antoi vuonna 2006 Unkarin autoveroa koskevan ratkaisun (asiat C-290/05 *Nadasdi* ja C-333/05 *Nemeth*), jossa omaksuttiin uudenlainen kanta verosyrjintäkiellon soveltamiseen käytettynä maahantuotaviin ajoneuvoihin tilanteessa, jossa jäsenvaltio ottaa käyttöön uuden veron tai muuttaa olemassa olevan veron verokantaa tai määräytymisperustetta. Ratkaisun mukaan merkitystä ei ole niillä veroilla, jotka on otettu käyttöön ennen veromuutosta. Tuomioistuin totesi myös, ettei asian kannalta merkitystä ole sillä, että on olemassa aikaisemmin Unkarissa rekisteröityjä käytettyjä ajoneuvoja, joiden markkina-arvoon sisältyy aikaisemmin voimassa olleesta kulutusverosta jäljellä oleva määrä. Tämä tarkoitti sitä, että käytetyt tuontiajoneuvot voitiin verottaa niiden tuontihetkellä voimassa olevan verokannan ja -perusteen mukaisesti. Tuomion mukaan niiden perusteiden osalta, joita voidaan käyttää maksun määrän laskennassa, on muistutettava, että yhteisön oikeudessa ei sen nykyisessä kehitysvaiheessa rajoiteta jäsenvaltion vapautta säätää joidenkin tuotteiden osalta porrastettua verojärjestelmää objektiivisten perusteiden mukaisesti, vaikka nämä tuotteet olisivat EY 90 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettulla tavalla samanlaisia. Tällainen porrastaminen on kuitenkin yhteisön oikeuden mukaista ainoastaan, jos sillä tavoitellaan päämääriä, jotka myös ovat perustamissopimuksen ja johdetun oikeuden vaatimusten mukaisia, ja jos porrastamisen toteutus on sellainen, että sillä voidaan välttää kaikenlainen muista jäsenvaltioista tapahtuvan tuonnin suora tai välillinen syrjintä tai kilpailevan kotimaisen tuotannon suojeleminen. Rekisteröintiveroa koskevassa järjestelmässä sellaiset perusteet kuin moottorityyppi, sylinteritilavuus ja ympäristönäkökohtiin perustuva luokitus ovat objektiivisia perusteita. Niitä voidaan siis käyttää tällaisessa järjestelmässä. Edellytyksenä ei sitä vastoin ole se, että veron määrä on sidottu ajoneuvon hintaan. Muista jäsenvaltioista peräisin olevista tuotteista ei kuitenkaan saa kantaa korkeampaa rekisteröintiveroa kuin samanlaisista kotimaisista tuotteista.

Unionin tuomioistuin antoi vuonna 2011 uuden ratkaisun verosyrjinnän kiellosta (C-402/09, *Tatu*). Tapauksessa oli kyse Romaniassa moottoriajoneuvoilta rekisteröinnin yhteydessä kannettavasta ympäristöverosta. Vero oli otettu käyttöön vuonna 2008, mitä ennen Romaniassa ei kannettu ajoneuvoilta lainkaan rekisteröintiveroa. Uusi vero määräytyi ajoneuvon teknisen Euro-luokituksen mukaan siten, että eri luokkiin kuuluvilla ajoneuvoilla vero laskettiin eri tavoin ja eri perustein. Erityisesti vanhimpien ajoneuvojen verotaso oli korkea. Unionin tuomioistuin katsoi Romaniaa koskevassa tuomiossaan, että ympäristöveron käyttöönotto on syrjintäkiellon vastaista, jos verotus tekee muista jäsenvaltioista ostettujen käytettyjen ajoneuvojen liikenteeseen päästämisen kyseisessä jäsenvaltiossa vähemmän houkuttelevaksi, mutta ei tee saman ikäisten ja yhtä kuluneiden ajoneuvojen ostamista kotimaan markkinoilta vähemmän houkuttelevaksi. Tuomioistuimen tuomiossa ei todeta, että sillä olisi tarkoitus muuttaa tai kumota vuonna 2006 annetussa Unkaria koskeneessa tuomiossa omaksuttu tulkintalinja. Romaniaa koskevassa tuomiossaan tuomioistuin on todennut, että syrjintäkiellon tarkoituksena ei ole estää jäsenvaltioita ottamasta käyttöön uusia veroja tai muuttamasta olemassa olevien verojen verokantaa tai määräytymisperusteita. Tuomion mukaan jäsenvaltioilla ei ole kuitenkaan rajatonta oikeutta säätää uusista veroista, eikä verotus saa tehdä muista jäsenvaltioista peräisin olevien tuotteiden tuontia vähemmän houkuttelevaksi ja näin suosia kansallista tuotantoa. Tuomiossa on painotettu veron tosiasiallisia huomattavia vaikutuksia käytettyjen autojen tuontiin Romaninaan.

Myös Alankomaiden autoverotusta koskevassa asiassa (C-437/12, *X*), josta tuomioistuin antoi ratkaisunsa joulukuussa 2013, oli kysymys SEUT 110 artiklan soveltamisesta tilanteessa, jossa ajoneuvoista kannettavan rekisteröintiveron perustetta oli muutettu. Alankomaissa oli siirrytty niin sanottuun listahintaan perustuvasta verosta vaiheittain hiilidioksidipäästöihin perustuvaan veroon. Muutosten seurauksena samanlaisesta ajoneuvosta kannettavan veron määrä on voinut ajoneuvon ominaisuuksista riippuen nousta tai laskea aikaisempiin veroperusteisiin verrattuna. Ratkaisussa on viitattu sekä Unkarin että Romanian autoverotusta koskeneisiin tuomioihin. Unionin tuomioistuin on kuitenkin palannut noudattamaan käytettynä tuotujen ajoneuvojen syr-

jivyyssarvioinnissa sitä ratkaisulinjaa, joka oli vallitsevana ennen Unkarin autoveroa koskenutta tuomiota. Silloisen vakiintuneen tulkinnan mukaan käytetyn tuontiajoneuvon veroa ei saanut kantaa enempää kuin veroa sisältyi vastaavaan uutena verotetun ajoneuvon arvoon. Tuomiossa todetaan, että Alankomaiden veron laskentatapaan tehdystä muutoksesta huolimatta veron maksuvelvollisuuden synnyttävä tosiseikka eli ajoneuvon rekisteröinti ensimmäisen kerran Alankomaissa on ilmeisesti sama ennen veroperusteen muutosta ja sen jälkeen. Kyse on siten tuomioistuimen mukaan samasta verosta kuin aikaisemminkin. Siinäkin tapauksessa, että vero olisi uusi, verosyrjintäkieltoa on tuomion mukaan sovellettava aina, kun verotus on omiaan tekemään muista jäsenvaltioista peräisin olevien tuotteiden tuonnin vähemmän houkuttelevaksi ja näin suosimaan kotimaisia tuotteita. Tuomiossa todetaan, että syrjivyyssarvioinnissa merkityksellisiä samanlaisia ajoneuvoja ovat sellaiset Alankomaiden markkinoilla ennestään olevat ajoneuvot, jotka ovat ominaispiirteiltään mahdollisimman samanlaisia verotettavana olevan ajoneuvon kanssa. Verosyrjintäkielto on esteenä Alankomaiden veron kaltaiselle verolle sikäli ja siltä osin kuin maahantuoduista käytetyistä ajoneuvoista kannettavan veron määrä on suurempi kuin pienin jäljellä oleva kyseisen veron määrä, joka sisältyy Alankomaissa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon.

### *Euroopan unionin tavoitteet päästöjen vähentämiseksi*

Eurooppa-neuvosto hyväksyi lokakuussa 2014 unionin ilmasto- ja energiapolitiikan linjaukset vuoteen 2030. EU-tason tavoite päästökaupan ulkopuolisella sektorilla on 30 prosentin kasvihuonekaasujen vähennys vuoden 2005 tasosta. Tavoite kiristyi siten aikaisemmasta vuodelle 2020 asetetusta 16 prosentin vähennystavoitteesta. Liikenne on yksi suurimpia päästökaupan ulkopuolisia päästölähteitä.

EU-tason strategia henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöistä sisältyy komission helmikuussa 2007 julkaisemaan tiedonantoon (KOM(2007)19). Tavoitteisiin voidaan tiedonannon mukaan päästä kokonaisvaltaisella lähestymistavalla, jossa keinoina käytetään auton valmistajiin kohdistuvien vaatimusten lisäksi muun muassa kuluttajainformaatiota ja taloudellisia ohjaukeinoja, joilla ohjataan kuluttajia valitsemaan markkinoilla vähäpäästöisempiä ja energiatehokkaampia ajoneuvoja. Osana strategian toimeenpanoa EU:ssa on hyväksytty päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009. Asetuksen mukaan uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästö on vuoteen 2015 mennessä pudotettava keskimäärin 130 grammaan kilometrillä ja vuoteen 2020 mennessä 95 grammaan kilometrillä. Pakettiautojen päästöjen vähenemisestä säädetään asetuksen (EU) N:o 510/2011 muuttamisesta uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittelemiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 253/2014. Asetuksen mukaan uusien pakettiautojen hiilidioksidipäästö saa olla keskimäärin 147 grammaa kilometrillä vuonna 2020. Päästöjen vähentämisvelvoitteet kohdistuvat autojen valmistajiin siten, että jos valmistajan autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät asianomaisen vuoden päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle liikapäästömaksun.

### **1.3 Autovero ja ajoneuvovero eräissä muissa maissa**

Komission keräämien tietojen mukaan selvä enemmistö jäsenmaista kantaa ajoneuvoveron kaltaista vuotuis-ta veroa ajoneuvon omistamisesta tai liikennekäytössä pitämisestä. Veron perusteena on tyypillisesti moottorin koko tai teho, ajoneuvon polttoaineen kulutus tai haitallisuus ympäristölle. Korkeimmat verotasot ovat Tanskassa, Irlannissa ja Alankomaissa. Suomen ajoneuvoveron taso on jonkin verran keskimääräistä eurooppalaista tasoa korkeampi. Ajoneuvoveron osuus jäsenvaltioiden verotuloista on keskimäärin noin 0,9 prosenttia, kun Suomessa ajoneuvoveron osuus verotuloista oli noin prosentin vuonna 2014.

Komission tietojen perusteella rekisteröinnin yhteydessä kannetaan ajoneuvoista autoveron kaltaista veroa 21:ssä EU:n jäsenmaassa. Useimmissa jäsenmaissa rekisteröintiveron kantaminen pohjautuu nykyisin ajoneuvon aiheuttamia ympäristöhaittoja kuvaaviin ominaisuuksiin kuten hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen kulutukseen, moottorin tilavuuteen tai tehoon. Jäsenmaista korkein verotaso on Tanskassa. Suomen verotaso on toiseksi korkein, joskin rekisteröintiverojen erilainen rakenne vaikeuttaa verotasojen suoraa vertaamista

jäsenmaiden välillä. Useimmissa jäsenvaltioissa verotaso on suhteellisen matala. Suomen ja Tanskan lisäksi korkean verotason maita ovat kuitenkin myös Irlanti, Alankomaat, Malta, Portugali ja Itävalta. Rekisteröintiveron osuus jäsenvaltioiden verotuloista on keskimäärin noin 0,4 prosenttia, kun Suomessa vastaava osuus verotuloista oli noin prosentin vuonna 2014. Korkein rekisteröintiveron osuus oli Maltalla noin kaksi prosenttia verotuloista. Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvista valtioista Norjassa on huomattavan korkea autoveron taso.

## 1.4 Käytäntö

### Autokanta ja liikenteen päästöt

Henkilöautojen määrä ja liikennesuoritteet ovat kasvaneet Suomessa tasaisesti lukuun ottamatta 1990-luvun alun taloudellista taantumaa. Henkilöautojen yhteenlaskettu ajokilometrimäärä on noin kaksinkertaistunut 1980-luvun alkuun verrattuna. Tieliikenteen määrä asukasta kohti ja keskimääräinen ajosuorite henkilöautoa kohti ovat EU-maiden keskitasoa korkeampia. Liikenteen määrään vaikuttavat monet yhteiskunnan tekijät, kuten talouden kehitys, liikkumisen kustannukset, kotitalouksien varallisuus ja elämäntavat, maankäyttö- ja liikennejärjestelmäratkaisut, alue- ja yhdyskuntarakenne, työllisyys- ja asuntopolitiikka sekä eri liikenne- ja palvelutarjonta ja houkuttavuus. Nämä tekijät, jotka riippuvat usean eri tahon päätöksistä, vaikuttavat paitsi ajoneuvojen hankintaan myös siihen, paljonko yksittäisillä ajoneuvoilla ajetaan. Myös ihmisten arvostuksissa ja ajankäytössä tapahtuneet muutokset, kuten lisääntynyt vapaa-aika ja harrastukset, lisäävät liikenteen määrää.

Useimpien tieliikenteen päästöyhdisteiden määrät ovat vähentyneet selvästi 1980-luvun lopusta alkaen siitä huolimatta, että liikennemäärät ovat kasvaneet. Päästöjä ovat hillinneet muun muassa puhtaammin palavat polttoaineet ja pakokaasuja puhdistavat katalysaattorit. Katalysaattorit tulivat pakollisiksi uusiin autoihin vuoden 1992 alusta.

Toisin kuin muut tieliikenteen päästöt, hiilidioksidipäästöt jatkoivat pitkään kasvuaan liikennemäärien kasvaessa. Suurimmillaan ne olivat vuonna 2007. Tämän jälkeen myös hiilidioksidipäästöt ovat kääntyneet lievästi laskuun ja ovat nyt suurin piirtein 2000-luvun alkupuolta vastaavalla tasolla. Viime vuosina liikenteen hiilidioksidipäästöjä ovat vähentäneet etenkin biopolttoaineiden lisääntynyt käyttö ja uusien henkilöautojen entistä pienemmät ominaispäästöt.

Liikenteen osuus Suomen kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin viidesosa. Päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden päästöistä liikenteen osuus on noin 40 prosenttia. Noin 80 prosenttia liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä noin 60 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä, vähän alle 40 prosenttia paketti-, linja- ja kuorma-autoista ja noin prosentti moottoripyöristä ja mopoista. Vuonna 2012 tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat noin 11 miljoonaa tonnia. Ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat suorassa suhteessa polttoaineiden kulutukseen, johon vaikuttavat ajoneuvojen ominaiskulutus, ajotavat ja liikenteen määrä.

Vuoden 2015 alkupuolella Suomen ajoneuvoliikennerekisterissä oli 3,2 miljoonaa henkilöautoa, joista 2,6 miljoonaa autoa oli liikennekäytössä. Pakettiautoja oli rekisterissä noin 400 000, joista liikennekäytössä oli noin 300 000 autoa. Vuonna 2013 bensiinikäyttöisellä henkilöautoilla ajettiin keskimäärin 15 300 kilometriä ja dieseliä käyttävillä henkilöautoilla noin 25 900 kilometriä. Pakettiautojen keskimääräinen liikennesuorite on noin 11 600 kilometriä vuodessa. Vuonna 2014 liikennekäytössä olleiden henkilöautojen keski-ikä ilman museoautoja oli 11,1 vuotta.

Vuonna 2014 Suomessa verotettiin noin 121 700 uutta autoveron alaista ajoneuvoa. Uusia henkilöautoja verotettiin 101 000, pakettiautoja 10 600 ja moottoripyöriä 3 800. Lisäksi verotettiin 18 000 käytettynä maahantuotua henkilöautoa sekä 1 400 käytettynä tuotua pakettiautoa ja 2 000 moottoripyörää sekä 1 900 muutotavarana maahantuotavaa ajoneuvoa.

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on noin 167 grammaa kilometriltä ja pakettiautojen 199 grammaa. Uusien autojen päästöt ovat kuitenkin huomattavasti keskiarvoa alhaisemmat, sillä toukokuussa 2015 rekisteröityjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästö oli keskimäärin 124 grammaa kilometriltä. Uusien bensiinikäyttöisten autojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö 123,2 grammaa on vähän alempi kuin dieselikäyttöisten autojen keskimääräinen päästö, joka on 127,8 grammaa. Uusien pakettiautojen keskipäästö oli vuonna 2014 noin 183 grammaa.

#### Autoveron ja ajoneuvoveron määrä ja verotuotto

Autoveroa kannettiin 916 miljoonaa euroa vuonna 2014. Verosta 89 prosenttia kertyi uusista ajoneuvoista ja 11 prosenttia käytettynä maahantuoduista. Uusien henkilöautojen keskimääräinen verotusarvo oli noin 32 000 euroa ja autovero 7 200 euroa. Keskimääräinen veroprosentti oli tällöin 22,5. Käytettynä maahantuotujen autojen verotusarvo oli keskimäärin 18 200 ja autovero 5 700 euroa, veroprosentin ollessa 31,7. Uusien pakettiautojen verotusarvo oli 35 600 ja autovero 6 100 euroa. Uusien moottoripyörien verotusarvo oli keskimäärin 13 200 ja vero 2 900 euroa.

Ajoneuvoveroa kannettiin 877 miljoonaa euroa vuonna 2014. Tästä perusveron osuus noin 59 prosenttia ja käyttövoimaveron noin 39 prosenttia. Perusveron tuotosta 432 miljoonaa euroa kertyi henkilöautoista ja 87 miljoonaa euroa pakettiautoista. Keskimääräinen rekisterissä olevilta henkilöautoilta kannettava ajoneuvoveron perusvero vuodelta 2016 on noin 228 euroa vuodessa. Pakettiautojen keskimääräinen perusvero on noin 365 euroa vuodessa.

Vuonna 2015 käyttöön otettujen uusien henkilö- ja pakettiautojen keskimääräinen perusvero on huomattavasti alempi kuin rekisterissä olevien ajoneuvojen keskimääräinen vero. Toukokuussa 2015 rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräinen perusvero on noin 153 euroa vuodessa. Käytettynä tuotujen henkilöautojen keskimääräinen ajoneuvovero on nykyisin noin 252 euroa vuodessa. Uusien pakettiautojen keskimääräinen perusvero on noin 277 euroa vuodessa.

Myös matkailuautot ovat ajoneuvoveron alaisia ja niiden perusvero määräytyy samoin kuin henkilö- ja pakettiautojen vero. Matkailuautoille ei kuitenkaan tarvitse mitata EU-tyyppihyväksynnässä hiilidioksidipäästöjä, minkä vuoksi matkailuautojen vero määräytyy pääsääntöisesti kokonaismassan mukaan. Matkailuautojen keskimääräinen ajoneuvoveron perusvero on 531 euroa vuodessa. Käyttövoimaveroa matkailuautosta maksetaan pakettiauton verokannalla, joka on henkilöautojen verokantaa alempi.

Perusveron alaisista henkilöautoista vero määräytyy mitattujen ominaishiilidioksidipäästöjen perusteella noin 68 prosentilla autoista ja kokonaismassan perusteella noin 32 prosentilla autoista. Kokonaismassan perusteella määräytyvä keskimääräinen perusvero on henkilöautoilla 249 euroa ja pakettiautoilla 398 euroa vuodessa. Kokonaismassan perusteella verotettavien ajoneuvojen määrä laskee hitaasti ajoneuvokannan uusiutuessa, mutta toistaiseksi niiden osuus on vielä melko suuri. Hiilidioksidipäästöjen perusteella määräytyvä keskimääräinen perusvero on henkilöautoilla noin 219 euroa vuodessa ja pakettiautoilla noin 288 euroa vuodessa.

#### Oikeus- ja verotuskäytäntö Suomessa

Korkein hallinto-oikeus antoi vuoden 2014 joulukuussa kaksi vuosikirjaratkaisua, jotka koskivat käytetyn auton verotusta ja jotka täsmentävät edellä mainitun unionin tuomioistuimen ratkaisun C-437/12, X soveltamista Suomessa. Ensimmäinen tapaus (KHO:2014:182) koski Suomeen Saksasta tuotua vuonna 1998 käyttöön otettua autoa. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön viitaten korkein hallinto-oikeus katsoi, että autoverolain voimassa oleva järjestelmä ei ole rakenteeltaan sellainen, ettei se missään olosuhteissa mahdollista sitä, että toisesta jäsenvaltiosta tuotavalle autolle määrättävä autovero on suurempi kuin vastaavassa Suomessa jo rekisteröidyssä autossa on veroa jäljellä. Tämän vuoksi verotus ilman syrjivyyssarviointin tekemistä katsottiin Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 90 artiklan (nykyisen SEUT 110 artiklan) vastaiseksi. Arvioitaessa Suomessa jo rekisteröidyssä vastaavassa autossa jäljellä olevan veron määrää autoverolle aikanaan määrättyä arvonlisäveroa (elv) ei tullut ottaa huomioon. Koska verovelvollinen ei ollut valit-



tanut hallinto-oikeuden päätöksestä eikä tulliasiamies ollut valituksessaan väittänyt, että hallinto-oikeuden tekemä syrjivyyssarviointi olisi muutoin kuin elv:n osalta virheellinen, hallinto-oikeuden tekemän syrjivätömyyssarvioinnin unionin oikeuden mukaisuus ei ollut korkeimmassa hallinto-oikeudessa ratkaistavana. Hallinto-oikeus katsoi verovelvollisen valituksen johdosta antamassaan päätöksessä, että autoverolain 5 a §:n (1292/2007) mukaisen hiilidioksidipäästöön perustuvan veroprosentin käyttäminen voi johtaa siihen, että Suomeen tuotavasta ajoneuvosta kannetaan autoveroa enemmän kuin mitä on jäljellä vastaavassa Suomessa ensirekisteröidyssä ajoneuvossa.

Toinen ratkaisu (KHO:2014:183) koski käytettynä tuodun auton verotuspäätöksen purkuhakemusta. Myös tämä auto oli vastaavalla tavalla verotettu EU-oikeuden vastaisesti siltä osin kuin verotusta toimitettaessa ei syrjivyyssarvioinnilla ollut varmistettu sitä, ettei autosta kannettu enemmän veroa kuin Suomessa jo rekisteröidyssä vastaavassa autossa oli veroa jäljellä. Auton maahantuoja ei ollut hakenut verotukseen muutosta säädettyssä yli kolmen vuoden pituisessa määräajassa. Lainvoiman saaneen päätöksen purkamista koskevien edellytysten arvioiminen perustui korkeimman hallinto-oikeuden kokonaisharkintaan. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi purkuhakemuksen, ottaen huomioon hallintolainkäyttölain päätöksen purkua koskevien säännösten soveltamisedellytykset ja sen seikan, ettei unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö lähtökohtaisesti edellytä lainvoimaisen hallintopäätöksen purkamista siinäkään tapauksessa, että sen on katsottava rikkoneen unionin oikeutta.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu tapauksessa KHO:2014:183 noudattaa tuomioistuimen jo aikaisemmin omaksumaa ratkaisulinjaa. Myös vuosina 2010 ja 2013 antamissaan ratkaisuissa (KHO:2010:44 ja KHO:2013:199) korkein hallinto-oikeus päätyi hylkäämään lainvoimaisten päätösten purkuhakemukset, vaikka päätökset oli todettu EU -oikeuden vastaisiksi siltä osin kuin niillä oli kannettu elviä. Toisaalta korkein oikeus on valtion vahingonkorvausvelvollisuutta koskevassa asiassa vuonna 2013 antamassaan ratkaisussa (KKO 2013:58) todennut, että elv:n periminen on ollut siinä määrin ilmeisellä tavalla verotuksen syrjivyyden kieltoa rikkovaa, että valtio oli velvoitettu korvaamaan toiselle käytetyn ajoneuvon maahantuojalle unionin oikeuden rikkomisella aiheutettu vahinko. Yleisissä tuomioistuimissa on yhä vireillä myöhemmässä vaiheessa nostettuja kanteita, joissa keskeisenä kysymyksenä on sen ratkaiseminen, milloin oikeus tällaiseen vahingonkorvaukseen katsotaan vanhentuneen. Tällä vahingonkorvauksen vanhentumiskysymykseen muodostuvalla oikeuskäytännöllä voi myös olla merkitystä arvioitaessa EU:n tuomioistuimen ja korkeimman hallinto-oikeuden uusimman käytännön takautuvia ajallisia vaikutuksia.

Tulli muutti käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen autoverotuskäytäntöä korkeimman hallinto-oikeuden joulukuussa 2014 antaman ratkaisun (KHO:2014:182) jälkeen. Ratkaisun johdosta Tulli varmistaa EU- tai ETA-valtiosta Suomeen tuodun käytetyn ajoneuvon ensiverotuksen yhteydessä, ettei verotushetkellä voimassa olevan autoverokannan mukaisesti kannettavan autoveron määrä ylitä sitä autoveron määrää, joka sisältyy samanlaisten Suomessa uutena rekisteröityjen ajoneuvojen yleiseen vähittäismyyntiarvoon Suomessa. Tämä varmistetaan lähtökohtaisesti käytetyn ajoneuvon ensiverotuksessa vertailulaskelman avulla. Vertailulaskelmalla lasketaan, kuinka paljon autoveroa samanlaisten Suomessa jo rekisteröityjen ajoneuvojen arvossa on jäljellä. Tulli vahvistaa kannettavan autoveron määrän sen laskelman pohjalta, jonka mukainen veron määrä on pienempi. Uudet ajoneuvot verotetaan verotushetkellä voimassa olevan autoverolain mukaisesti.

Tulliin on jätetty noin 15 000 käytettyjen ajoneuvojen veroprosentteja koskevaa oikaisuvaatimusta. Näiden käsittelyn arvioidaan kestävän vuoden 2016 puolelle. Keskimääräinen palautettava vero on vähän yli 1 300 euroa. Autoverolain muutoksenhakuajan puitteissa voi vuoden 2015 aikana yhä vaatia oikaisua vuonna 2012 ja sen jälkeen tehdyistä verotuspäätöksistä.

### 1.3 Nykytilan arviointi

Liikenteen verotuksen tavoitteet ja ohjausvaikutus

Liikenteen verotus kohdistuu ajoneuvon hankintaan, liikennekäytössä pitämiseen sekä todelliseen käyttömäärään. Liikenneverotuksen ensisijainen tavoite on fiskaalinen. Vuonna 2015 liikenneverojen tuotoksi ar-

vioidaan noin 4,6 miljardia euroa, mikä on 11,5 prosenttia valtion verotuloista. Tämä osuus on säilynyt melko samana 2000-luvulla. Lisäksi liikenteeseen kohdistuu eräitä muita yleisiä veroja, kuten arvonlisäveroa. Viimeisen kymmenen vuoden aikana verotus on painottunut entistä enemmän ajoneuvojen käyttöön. Liikenneverojen tuotosta lähes 60 prosenttia kertyy auton käyttöön kohdistuvasta polttoaineverosta. Ajoneuvojen liikennekäytössä pitämiseen kohdistuvan ajoneuvoveron osuus on noin viidennes liikenneverojen tuotosta, samoin kuin hankintaan kohdistuvan autoveron osuus.

Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi liikenneverotuksella toteutetaan ympäristöohjausta hiilidioksidipäästöjen sekä terveydelle haitallisten hiukkaspäästöjen vähentämiseksi. Hiilidioksidipäästön määrä on suorassa suhteessa käytetyn polttoaineen määrään ja laatuun. Siksi fossiilisen polttoaineen kulutuksen vähentäminen on keskeinen keino liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

Taloudellisista ohjauskeinoista liikennepolttoaineista kannettavan polttoaineveron voidaan katsoa välittömmin liittyvän liikennesuorituksen määrään. Polttoaineiden laatu ja elinkaaren aikaiset päästöt on otettu huomioon nestemäisten polttoaineiden valmisteverossa. Uusiutuvien polttoaineiden houkuttelevuutta on Suomessa parannettu verotuksen kautta. Energiaverotus uudistui vuoden 2011 alussa, jolloin vero muuttui siten, että se koostuu eri polttoainekomponenttien energiasisältöverosta ja hiilidioksidiverosta. Liikenteen polttoaineille laadittiin laatuporrastus, joka ottaa myös huomioon polttoaineiden terveydelle haitalliset lähipäästöt. Energiaverouudistus laskee erityisesti kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden verotasoa.

Verotuksen ulkopuolisista toimenpiteistä liikenteen hiilidioksidipäästöihin vaikutetaan erityisesti biopolttoaineiden jakeluvelvoitteella. Biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) mukaan polttoaineiden jakelijoiden tulee toimittaa biopolttoaineita kulutukseen kuusi prosenttia liikennepolttoaineiden energiasisällöstä vuosina 2011–2014. Sen jälkeen jakeluvelvoite nousee tasaisesti ja on 20 prosenttia vuonna 2020. Kaikki Suomessa jakelussa olevat liikenteen polttonesteet sisältävät nykyisin biokomponentteja. Pelkästään biopolttoaineita lisäämällä päästään hyvin lähelle liikenteen kasvihuonekaasupäästöille asetettuja vähennystavoitteita.

Ajosuoritteiden vähentämisen lisäksi myös autokannan polttoainetehokkuuden parantuminen on tärkeää päästöjen vähentämiseksi. Autovero samoin kuin ajoneuvoveron perusvero on porrastettu auton polttoaineen ominaiskulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella. Näiden verojen yhteys päästöihin on johdonmukainen siten, että jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaa suoraan ja läpinäkyvästi autoveroprosenttiin tai ajoneuvoveron perusveron määrään.

Sekä autovero että ajoneuvovero suosivat tekniikasta riippumatta kaikkia pienipäästöisiä autoja. Erityisesti sähkö- ja hybridi-autot sekä kaasumaisia polttoaineita käyttävät autot saavat merkittävää etua autoverotuksessa ja ajoneuvoverotuksessa vähäisten ajoneuvosta mitattujen päästöjen takia. Esimerkiksi verrattaessa samanhintaiseen bensiinikäyttöiseen autoon saa sähköauto noin 11 000 euron veroedun polttoaineveron, ajoneuvoveron perusveron ja autoveron yhteismäärässä 10 vuoden käyttöajalla ja 17 000 kilometrin vuotuisella ajosuoritteella.

Teknologian tutkimuskeskus VTT:n ja Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen VATT:in yhteistutkimuksen (Nylund ym. (2015): Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Käyttövoimavaihtoehdot ja niiden kansantaloudelliset vaikutukset) mukaan sähköautojen laajamittaisempi lisääminen ja ohjauskeinojen valinta on ajankohtaista vasta vuoden 2020 jälkeen. Sähköautojen kalliin hinnan takia laajamittainen käyttöönotto kannattaa kun kustannustaso on teknologiakehityksen myötä alentunut merkittävästi. Tutkimuksen mukaan kansantalouden kannalta kustannustehokkain tapa vähentää päästöjä on investoiminen sellaisten kotimaisten biopolttoaineiden tuotantoon ja käytön lisäämiseen, jotka soveltuvat käytettäväksi nykyisessä ajoneuvokalustossa.

Vuodesta 2007 vuoden 2015 toukokuuhun ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on alentunut 177 grammasta 124 grammaan kilometriltä, eli noin 30 prosenttia. Päästöjen merkittävän vähenemisen on mahdollistanut ajoneuvotekniikan nopea kehitys ja lisäksi EU:n valmistajille asettamat pääs-

tötavoitteet vaikuttavat pienipäästöisten autojen tarjonnan lisäämiseen. Myös autoverolla on ollut merkittävä vaikutus vähäpäästöisten henkilöautojen hankintaan ohjaamisessa.

Uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen nopea aleneminen viime vuosina ei ole johtanut tieliikenteen kokonaispäästöjen merkittävään vähenemiseen. Tieliikenteen päästöjen noin kuuden prosentin vähenemä on melko vähäinen, etenkin kun otetaan huomioon biopolttoaineiden jakeluvaiheen vaikutus päästöjen vähenemisessä vuodesta 2008 eteenpäin. Tärkein syy tähän lienee liikennemäärän kasvu. Myös autokannan hidas uusiutuminen näkyy tieliikenteen päästöjen vähäisessä alenemisessä.

Liikenneverojen ohjausvaikutus on tehonnut melko heikosti käytettynä tuotujen autojen päästöihin. Lisäksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen KHO:2014:182 edellyttämä verotuskäytäntö voi edelleen heikentää jonkin verran käytettyjen tuontiautojen verotuksen ympäristöohjaavuutta. Päätöksen mukaan päästöperusteisen veroprosentin soveltaminen on EU-oikeudellisen verosyrjintäkiellon vastaista, jos se johtaa siihen, että ajoneuvosta peritään veroa enemmän kuin sitä on jäljellä samanlaisessa Suomessa jo rekisteröidyssä ajoneuvossa. Päätös tarkoittaa siten sitä, että joidenkin käytettynä tuotavien autojen verotukseen ei sovelleta voimassa olevan verotaulukon hiilidioksidipäästöön perustuvaa veroprosenttia, vaan sen sijaan samanlaisista markkinoilla jo olevista autoista kannettua veroprosenttia, jos se on voimassa olevaa päästöperusteista veroprosenttia pienempi. Koska autoveron taso on ennen päästöperusteista verotusta ollut pääosin korkeampi, ohjausvaikutuksen heikkeneminen koskee kuitenkin lähinnä rajallista määrää suuripäästöisiä automalleja, joiden päästöperusteiset veroprosentit voivat nykyisin olla merkittävästi korkeampia kuin aikaisemmin voimassa olleet veroprosentit.

Ajoneuvokannan uudistumista voidaan pitää tavoiteltavana päämääränä erityisesti uusien autojen paremman liikenneturvallisuuden ja polttoainetehokkuuden kannalta. Ajoneuvoveron perusvero yhdessä polttoaineveron kanssa kannustaa kuluttajia vaihtamaan uudempaan ja polttoainetehokkaampaan autoon, hinnoitteleamalla vanhempaa tekniikka edustavien, yleensä suuripäästöisten autojen pitämisen ja käyttämisen kalliimmaksi. Tämän ohjauskeinon merkitys kasvaa uusista autoista kannettavan autoveron vähitellen aletessa autojen ominaishiilidioksidipäästöjä vastaavasti. Muutokset ajoneuvokannassa ovat kuitenkin olleet hitaita ja ajoneuvokannan keski-ikä on kääntynyt vuodesta 2008 lievästi kasvuun. Ajoneuvoveron vaikutus ajoneuvokannan uusiutumiseen on todennäköisesti jäänyt melko vähäiseksi. Merkittävin syy ajoneuvokannan heikkoon uudistumiseen on yleisessä talouskehityksessä, sillä uusien autojen myyntimäärät reagoivat pääosin samansuuntaisesti, mutta voimakkaammin kuin yleistä taloustilannetta kuvaavat indikaattorit. Myös 1990-luvun alun lama näkyi selvästi autokannan keski-ikänsä selvänä kohoamisena.

Auto on hankintapäätöksen jälkeen vuosia liikenteessä, joten auton ominaisuuksilla on tärkeä merkitys ympäristön kannalta. Tämän takia päästöperusteinen autovero on keskeinen ohjauskeino pienipäästöisten autojen suosimiseksi. Autovero kannetaan ajoneuvon hankinnan yhteydessä ja se vaikuttaa suoraan ajoneuvon hintaan, joten se ohjaa kuluttajien valintoja tehokkaasti. Selvitysten mukaan ajoneuvon hankintahinta on kuluttajille tärkein ajoneuvon valintaan vaikuttava ominaisuus. Tällöin suoraan hankintahintaan vaikuttava päästöperusteinen vero on toimiva ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan autoilun ohjauskeino.

### *Verotaso*

Henkilöautojen autoveron keskimääräistä tasoa alennettiin noin kuudenneksellä vuoden 2008 alussa samalla kun autovero muutettiin päästöperusteiseksi. Seuraava rakennemuutos verotuottojen lisäämiseksi ja ympäristöohjauksen tehostamiseksi tuli voimaan huhtikuussa 2012. Siinä veron osuus laski autoilla, joiden hiilidioksidipäästö on alle 110 grammaa kilometriltä ja nousi autoilla, joiden päästö ylittää tämän. Keskipäästöisellä uudella henkilöautolla vero nousi noin kaksi prosenttiyksikköä. Vuoden 2012 autoveron korotuksesta huolimatta on veron tosiasiallinen taso silti alentunut ajoneuvojen vähentyneiden päästöjen takia. Myös pidemmällä aikavälillä autoveron keskimääräinen taso on laskenut selvästi. Vuoden 2007 keskimääräisen hiilidioksidipäästön mukaan laskettu veroprosentti olisi ollut 26,5, kun vuoden 2015 toukokuun keskimääräisen hiilidioksidipäästön mukainen veroprosentti on enää 20,8. Autoveron tason alentumisesta huolimatta on Suomen nykyinen verotaso kansainvälisesti vertaillen korkea. Käytettyinä maahantuoduilla henkilöautoilla keskimääräinen veron osuus on pysynyt noin 30 prosentissa.

Verotason lisäksi autoveron tuottoon vaikuttavat rekisteröintien määrä, autojen kuluttajahinnan kehitys sekä uusien tai käytettyinä maahantuotujen autojen hiilidioksidipäästöt. Myös autoveron verotuotto on pienentynyt päästöperusteisen autoveron käyttöönoton jälkeen. Verotuoton alentumiseen on vaikuttanut taloudellisesta taantumasta seurannut ajoneuvokaupan lasku. Autoveron tuotto oli vuonna 2007 noin 1,2 miljardia euroa, mistä se laski alimmilleen vuonna 2009, jolloin verotuotto oli noin 0,7 miljardia. Vuonna 2010 autoveron tuotto oli noin 0,9 miljardia euroa ja vuosina 2011 - 2012 noin miljardi euroa. Tähän jälkeen verotuotto on ollut vähän yli 0,9 miljardia euroa vuosina 2013 - 2014.

Yleisesti voidaan arvioida, että yhden hiilidioksidigramman vähenemä keskimääräisissä päästöissä alentaa verotuottoja noin 5—6 miljoonaa euroa, jos autoveron tuotto on noin miljardi euroa. Jos keskimääräinen päästö alenee vuodessa viisi grammaa, mitä voidaan pitää realistisena kehityksenä, autoveron tuotto alenee vuosittain noin 25—30 miljoonaa euroa ilman verotason muutoksia.

Ajoneuvoveron taso on kohonnut viime vuosien aikana nopeasti. Perusveron muuttaminen vuonna 2010 päästöperusteiseksi toteutettiin henkilöautoilla verotuottoneutraalisti siten, että niiden keskimääräinen verorasitus pyrittiin pitämään ennallaan. Päästöperusteiseen veroon siirryttäessä pakettiautojen keskimääräinen veron määrä nousi yli kaksinkertaiseksi. Tämän jälkeen ajoneuvoveron perusveroa on korotettu kaikilta autoilta vuodesta 2013 sekä vuodesta 2016 lähtien. Näiden korotusten jälkeen henkilöautojen keskimääräinen perusvero on noussut noin 80 prosenttia ja pakettiautojen vero noin 130 prosenttia verrattuna vuoteen 2010.

Ajoneuvoveron tuotto on huomattavasti vakaampaa kuin suhdanneherkän autoveron. Ajoneuvoveron tuotto on noussut viimeisen kymmenen vuoden aikana tasaisesti veronkorotusten sekä kasvaneen autokannan takia. Vuonna 2005 ajoneuvoveron tuotto oli 536 miljoonaa euroa kun se vuonna 2014 oli 878 miljoonaa euroa. Verotuoton ennustetaan nousevan 957 miljoonaan euroon vuonna 2015 ja 1 060 miljoonaan euroon vuonna 2016. Luvuissa on mukana sekä perus- että käyttövoimaveron osuus.

Uusien autojen hiilidioksidipäästöjen väheneminen vaikuttaa ajoneuvoveron perusveron tuoton alenemiseen melko hitaasti johtuen suuren autokannan hitaasta uusiutumisesta. Ajoneuvoveron perusveron veropohja tulee siten säilymään pidempään kuin autoveron ja ajoneuvoveron fiskaalinen merkitys tulee edelleen kasvamaan. Jos myös autoveron fiskaalinen merkitys halutaan säilyttää pitkällä aikavälillä, on jossain vaiheessa harkittava veron rakenteen muuttamista siten, että vero pohjautuu muihin seikkoihin kuin ajoneuvon hiilidioksidipäästöön. Lähitulevaisuudessa autoverotuoton aleneminen on kuitenkin varsin maltillista ja taloudellisen tilanteen kehitys vaikuttaa verotuottoon huomattavasti voimakkaammin kuin oletettu ominaispäästöjen aleneminen 4 - 5 grammalla vuosittain.

#### *Käytettyinä maahantuotujen ajoneuvojen verotus*

Suomessa vuoden 2008 alussa voimaan tullut päästöperusteinen autoverouudistus toteutettiin erityisesti unionin tuomioistuimen vuonna 2006 Unkaria koskeneesta tuomiosta ilmenevän oikeusohjeen ja komission virkamiesten kanssa käydyn yhteydenpidon perusteella. Ratkaisun katsottiin mahdollistavan verojärjestelmän, jossa käytettyinä maahantuoduista ajoneuvoista kannetaan autovero vastaavin perustein kuin Suomessa uutena rekisteröitävistä ajoneuvoista. Hiilidioksidipäästöön perustuva veroprosentti voi nykyisen lainsäädännön mukaan olla ajoneuvon ominaisuuksista riippuen korkeampi tai matalampi kuin vastaavan kotimaan markkinoilla jo olevaan ja aikaisempien veroperusteiden mukaan uutena verotetun ajoneuvon arvoon sisältyvä veron osuus. Samalla autoverouudistuksen yhteydessä luovuttiin käytettyjen tuontiautojen verotuksessa aikaisemmin sovelletuista mallikohtaisista veroprosenteista.

Unionin tuomioistuimen joulukuussa 2013 antaman Alankomaita koskeneen ratkaisun perusteella Suomen nykyisiä käytettyjen autojen verosäännöksiä ei kuitenkaan enää voida pitää SEUT 110 artiklan syrjimättömyysvaatimuksen mukaisina. Unionin tuomioistuimen viimeisimmän tulkinnan mukaan syrjivät vaikutukset ovat vältettävissä vain silloin, jos on mahdollista valita pienin jäljellä oleva rekisteröintiveron määrä, joka vielä sisältyy valtion alueella jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon. Korkeimman

hallinto-oikeuden joulukuussa 2014 antama päätös täsmensi tätä ottamalla kantaa siihen, miten syrjivyyssvertailu on tehtävä sovellettaessa kansallista autoverolakia. Vaikka Tullin verotuskäytännössä jo sovelletaan syrjimättömyysvertailua, tulisi myös autoverolain säännökset muuttaa vastaamaan oikeuskäytäntöä.

## 2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

### 2.1 Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on pääministeri Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti laskea autoveroa pienipäästöisiä autoja suosien hallituskauden aikana niin, että verotuottovaikutus vuoden 2019 tasolla on noin 200 miljoonaa euroa. Samalla hallitusohjelman mukaisesti ajoneuvoveron perusveroa korotettaisiin siten, että korotus lisäisi verotuottoa 100 miljoonalla eurolla vuodesta 2017 lähtien. Ajoneuvoveron korotus tehtäisiin valtiontaloudellisista syistä. Kokonaisuutena liikenteen verotusta kuitenkin kevennettäisiin vuodesta 2018 lähtien. Toimenpiteiden tavoitteena on uudistaa autokantaa pienipäästöisempään suuntaan sekä siirtää liikenneverotuksen painopistettä edelleen autojen hankinnasta niiden liikennekäytössä pitämiseen.

Tavoitteena on myös muuttaa käytettynä tuotujen autojen verosäännöksiä unionin oikeuden vaatimusten mukaisesti siten, että kaikissa tilanteissa varmistetaan käytettyjen tuontiautojen syrjimätön verokohtelu.

### 2.2 Keskeiset ehdotukset

#### *Autovero*

Autoverolain liitteen verotaulukkoa 1 ehdotetaan muutettavaksi vaiheittain niin, että autoveron määrä alenee autoilla, joiden ominaishiilidioksidipäästö on enintään 140 grammaa kilometriltä. Autoveron ympäristöohjauksen tehostamiseksi veronalennus painottuisi selvästi pienipäästöisten autojen eduksi. Veronalennukset toteutettaisiin autoveron nykyistä tekniikkaneutraalia rakennetta noudattaen siten, että auton veroprosentti määräytyy yksinomaan ominaishiilidioksidipäästön perusteella ajoneuvon teknologiasta riippumatta.

Vaiheittaisen alennuksen toteuduttua auton, jonka päästö vastaisi uusien autojen nykyistä keskipäästöä, eli noin 124 hiilidioksidigrammaa kilometriltä, vero olisi alentunut 2,7 prosenttiyksikköä, eli suhteellisesti 13 prosenttia. Auton, jonka päästö vastaisi EU:n vuodelle 2020 asettamaa tavoitetta henkilöautojen keskimääräiseksi hiilidioksidipäästöjen tasoksi, eli 95 grammaa kilometriltä, vero laskisi suhteellisesti 32 prosenttia. Keskiahintaisella, eli alun perin noin 32 000 euroa maksavalla autolla tämä tarkoittaisi vähän yli 1 800 euron veronalennusta. Verrattuna vuoden 2015 keskipäästöisen auton veroon, vero olisi tällöin alentunut noin puoleen.

Kevennys kohdentuisi suhteellisesti voimakkaimmin autoihin, joiden hiilidioksidipäästö on alle 50 grammaa kilometriltä, joita käytännössä ovat nykyisin sähköautot ja sähköllä ladattavat hybridautot. Vuoteen 2019 mennessä näiden autojen vero alenisi suhteellisesti enimmillään 52 prosenttia. Veronkevennys loivenisi hie-man nollapäästöisiä autoja kohti, jotta autoveron fiskaalinen peruste säilyisi myös sähköautoilla. Autoilla, joiden mitattu päästö on 0 grammaa kilometriltä, eli käytännössä täyssähköautoilla, autovero alenisi tämän hetkisestä 5 prosenttiyksiköstä 2,7 prosenttiyksikköön eli suhteellisesti 46 prosenttia nykytasosta. Sähköautojen kuluttaman sähkön tuotannosta aiheutuneita päästöjä ei oteta huomioon autoverotuksessa.

Vero ei alenisi niillä autoilla, joiden päästöt ylittävät 140 grammaa kilometriltä. Noin puolella uusista henkilöautoista ominaishiilidioksidipäästö sijoittuu nykyisin välille 100 - 135 grammaa kilometriltä ja veronalennus koskisi siten myös keskipäästöisiä autoja. Alennuksen jakaminen on perusteltua autoverotuoton turvaamiseksi pitemmällä aikavälillä, sillä jos veronalennus kohdistettaisiin yksinomaan pienipäästöisiin autoihin, putoaisi autoveron tuotto merkittävästi nopeammin tulevina vuosina uusien autojen alenevan päästökehityk-

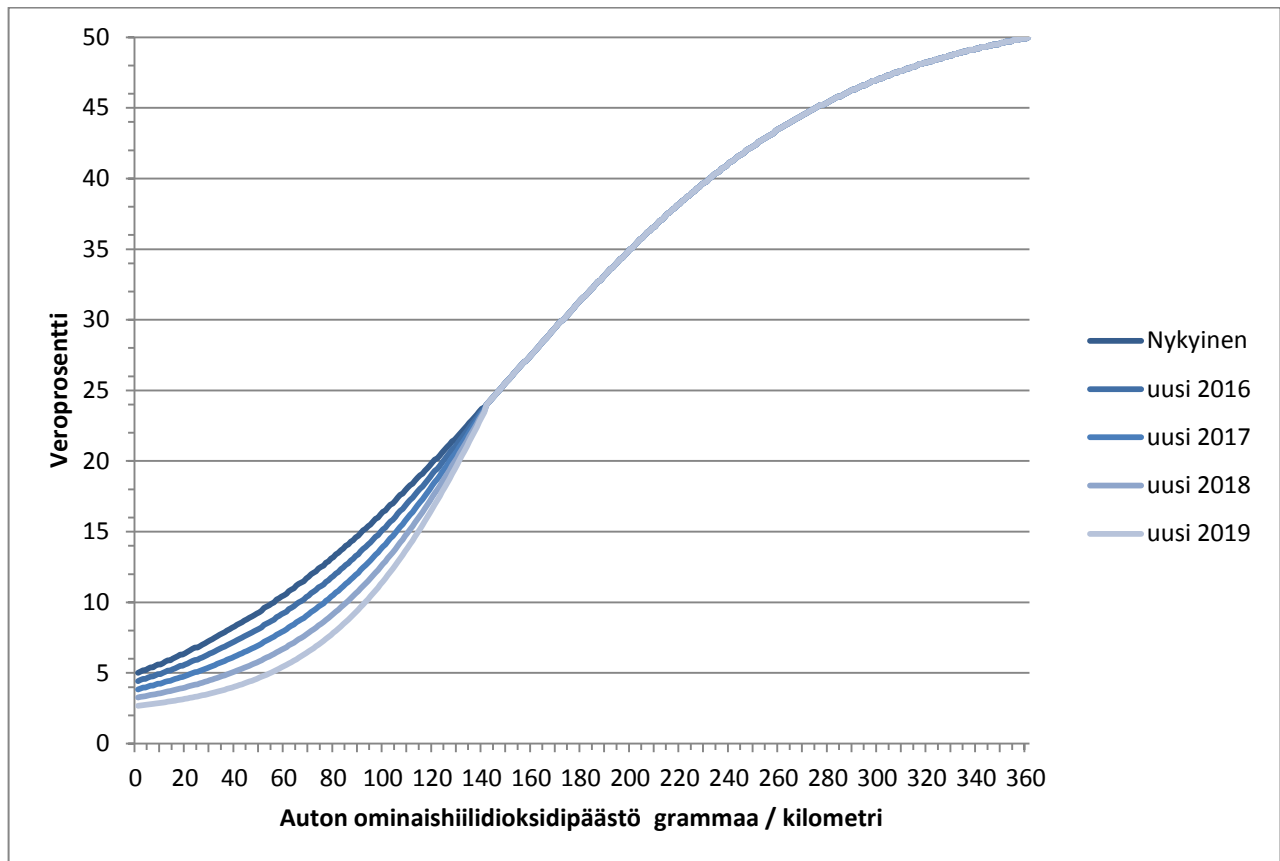
sen johdosta. Veronalennus keskipäästön ylittävillä, eli 125 - 140 gramman päästöisillä autoilla, olisi kuitenkin vaimea, suhteellisesti 1 - 12 prosenttia.

Veroalennus ei koskisi moottoripyöriä eikä veronalaisia linja-autoja. Moottoripyöriltä puuttuvat nykyisin päästötiedot. Nykyisen verotasojen porrastuksen moottorilavuuden mukaan voi katsoa heijastavan karkeasti erikokoisten moottoripyörien polttoaineenkulutusta, vaikka verotus ei perustu suoraan hiilidioksidipäästöihin. Moottoripyörien kohdalla vero-ohjauksen tehostamisen merkitys jäisi tieliikenteen kokonaispäästöjen kannalta kuitenkin hyvin vähäiseksi. Moottoripyörien hankinta ja käyttö painottuu enemmän vapaa-ajan harrastukseen kuin välttämättömän liikkumisen tarpeisiin ja siten niiden verotasot on perusteltua pitää korkeampana tai vähintään samana kuin tyyppillisten henkilöautojen.

Veronalaisten kevyiden L-luokan sähkökäyttöisten ajoneuvojen veroa kuitenkin alennettaisiin johdonmukaisuuden vuoksi siten, että niiden vero vastaisi moottoripyörien ja kevyiden ajoneuvojen alinta veroa, eli 9,8 prosenttia. Tällöin sähkökäyttöisten kevyiden ajoneuvojen vero määräytyisi samoin kuin sähkökäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen, joista myös kannetaan vastaavien ajoneuvojen verotaulukon alin verotaso.

Veronalennus toteutettaisiin neljässä samansuuruisessa vaiheessa vuosina 2016–2019. Alennuksen vaiheittaisen voimaantulon tarkoituksena olisi se, että kuluttajat ja autoalan toimijat voisivat sopeuttaa toimintansa veromuutokseen. Tavoitteena olisi välttää yksittäisen suuren veromuutoksen aiheuttamia autokaupan markkinahäiriöitä ja varastoarvojen äkillistä alenemista sekä kuluttajien kannalta epäoikeudenmukaisia vaikutuksia. Keskihintaisilla eli alun perin 32 000 euroa maksavilla autoilla vero alenisi päästömäärästä riippuen vuosittain 0 - 470 euroa. Euromääräinen veronalennus olisi suurimmillaan 82 gramman päästötasolla. Samanhintaisen mutta nykyistä keskipäästöä, eli 124 gramman päästötasoa, vastaavien autojen vero alenisi noin 210 euroa vuosittain. Suhteutettuna uusien autojen hintaan yksittäinen vuoden alussa voimaan tuleva veronalennus jäisi sen verran vähäiseksi, että kuluttajilla ei olisi merkittävää kannustinta lykätä auton hankintaa veromuutosten takia. Vertailukohtana voidaan pitää esimerkiksi uuden auton arvonalenemista, joka on tyyppillisesti ensimmäisenä vuonna noin 12–16 prosenttia eli keskihintaisella autolla noin 4 000 - 5 000 euroa. Myös valtiontalouden kannalta veronalennuksen toteuttaminen asteittain vuoteen 2019 mennessä olisi perusteltu ratkaisu, jotta välttyttäisiin äkillisiltä suurilta verotulojen menetyksiltä, mutta saavutettaisiin hallituskauden aikana matalampi autoverotuksen taso. Veronalennuksen kohdentaminen pienipäästöisiin autoihin tarkoittaa myös pitkällä aikavälillä kevenevää autoverotusta, kun uusien autojen hiilidioksidipäästöt laskevat. Veronalennuksen odotetaan kiihdyttävän tätä ilmiötä.

Autoveron ehdotettu muutos esitetään havainnekuvana seuraavassa kaaviossa. Vaaka-akselilla on hiilidioksidipäästön määrä grammoina kilometriä kohden ja pystyakselilla veroprosentti. Ylin viiva kuvaa veron nykyistä tasoa ja alin viiva vuodelle 2019 ehdotettua verotasoa. Vaiheittaiset alennukset on kuvattu näiden välissä olevilla viivoilla.

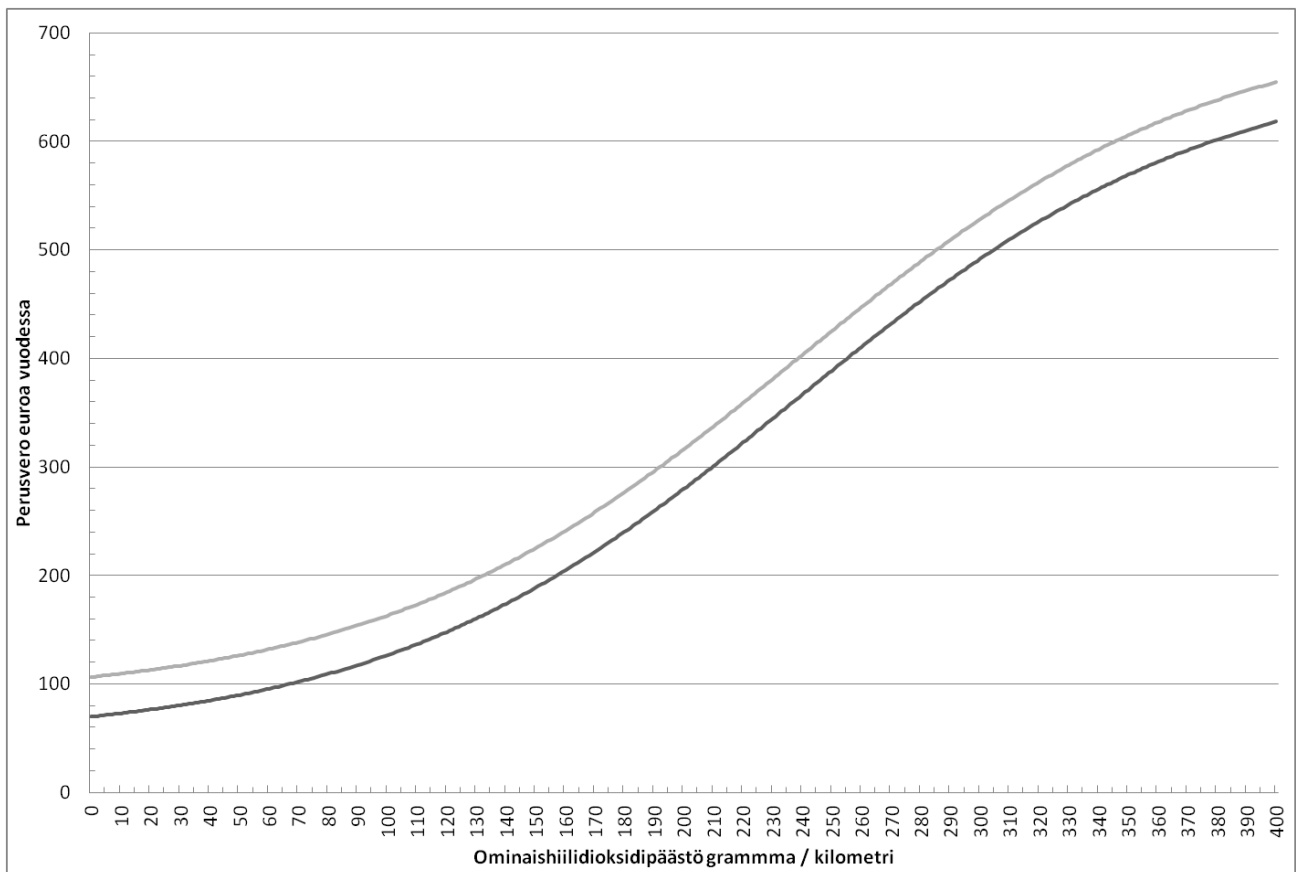


Käytettynä tuotavien autojen verosäännöksiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että veron syrjimättömyys pyrittäisiin turvaamaan kaikissa tilanteissa. Käytettyjen ajoneuvojen veroprosentti määräytyisi samanlaisen jo aikaisemmin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon verotason mukaan. EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti käytettynä maahantuotavan ajoneuvon vero olisi siis se pienin jäljellä oleva määrä, joka sisältyy samanlaisen Suomessa jo rekisteröidyn ajoneuvon arvoon. Käytetyn tuontiajoneuvon verotuksessa ei siten enää sovellettaisi verotushetkellä voimassa olevaa uuden ajoneuvon veroprosenttia, vaikka se olisi alempi kuin samanikäisen ja muiltakin ominaisuuksiltaan samanlaisena pidettävän Suomen markkinoilla jo olevan ajoneuvon arvoon sisältyvän veron osuus. Ratkaisu olisi johdonmukainen seuraus EU-tuomioistuimen ratkaisukäytännöstä. EU -tuomioistuimen ratkaisulla ei ole välitöntä oikeudellista vaikutusta niiden ajoneuvojen verotukseen, jotka tuodaan Suomeen ETA – alueen ulkopuolelta. Koska autovero kuitenkin on rekisteröintivero, eikä tuontivero, lähtökohtana on se, että samat periaatteet, joita sovelletaan ETA- alueelta Suomeen tuotavien ajoneuvojen verotukseen, koskisivat myös kolmansista maista tuotavia ajoneuvoja.

### Ajoneuvovero

Ajoneuvoveron perusveroa ehdotetaan korotettavaksi 36,50 eurolla vuodessa. Ajoneuvoveron korotus toteutettaisiin koko veronalaista autokantaa koskevana tasakorotuksena, koska tällöin korotus turvaisi verotulojen kertymistä myös autokannan hiilidioksidipäästöjen laskiessa. Ehdotetusta tasakorotuksesta huolimatta ajoneuvoveron perusveron nykyisen ohjausvaikutus kuitenkin säilyisi, sillä veron määrä olisi yhä suoraan riippuvainen auton ominaishiilidioksidipäästöstä. Kokonaisuudessaan perustuvaa veroa korotettaisiin yhtä paljon kuin päästöperusteista veroa.

Ajoneuvoveron perusveron ehdotettu tasomuutos esitetään havainnekuvana seuraavassa kuviossa. Vaaka-akselilla on hiilidioksidipäästön määrä grammoin kilometrillä ja pystyakselilla veron määrä euroina laskettuna 365 päivän pituiselta jaksolta. Alempi viiva kuvaa veron nykyistä tasoa ja ylempi ehdotuksen mukaista tasoa.



### 3 Esityksen vaikutukset

#### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

Yhteenlaskettuna esitetyt autoveron ja ajoneuvoveron muutokset kasvattaisivat vuoden 2016 tasolla verotuloja noin 24 miljoonaa euroa sekä vuoden 2017 tasolla noin 32 miljoonaa euroa nykytilaan verrattuna. Vuoden 2018 tasolla verotulot laskisivat nykytilaan verrattuna noin 17 miljoonalla eurolla ja vastaavasti vuoden 2019 tasolla verotulot laskisivat noin 82 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan muutosten liikenteen verotusta keventävän vaikutuksen odotetaan kasvavan pitkällä aikavälillä ympäristöohjausvaikutuksen ja ominaispäästöihin perustuvan verotuksen johdosta.

Autoveron alennus vähentäisi uusien henkilöautojen verotuloa staattisen arvion mukaan vuonna 2019 noin 150 miljoonalla eurolla. Staattinen arvio ei kuitenkaan kuvaa muutoksen todellista vaikutusta verotuloon, sillä veronalennuksella arvioidaan olevan vaikutusta kuluttajien autojen hankintaa koskevaan käyttäytymiseen. Ohjausvaikutuksen arvioidaan pudottavan uusien henkilöautojen keskimääräistä ominaishiilidioksidipäästöä noin kymmenellä grammalla verrattuna ominaispäästöjen odotettuun kehitykseen ilman veromuutosta. Kun otetaan huomioon veromuutoksen arvioitu lisävaikutus hiilidioksidipäästöjen alenemiseen, verotulo vähenee vuoteen 2020 mennessä noin 208 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi veronalennus vähentää noin viidellä miljoonalla eurolla verotuloja käytettynä maahantuoduista henkilöautoista sekä uusista pakettiautoista. Hiilidioksidipäästöjen kehityksen muutoksen huomioiva vaikutus olisi siis kokonaisuudessaan noin 213 miljoonaa euroa. Yhteensä vuoden 2019 verotulon arvioidaan vähenevän noin 182 miljoonaa euroa, kun muutoksen kysyntää väliaikaisesti kasvattava vaikutus on huomioitu.

Esitys alentaisi joidenkin käytettyjen tuontiajoneuvojen osalta verotuloa voimassa olevaan lakiin verrattuna vuoden 2019 tasolla arvioituna noin kolmella miljoonalla eurolla. Lisäksi esitys alentaisi pakettiautojen verotuloa vuoden 2019 tasolla arvioituna noin kahdella miljoonalla eurolla. Näiden vaikutusten voidaan olettaa



voimistuvan pidemmällä aikavälillä, kun tuontiautojen sekä pakettiautojen hiilidioksidipäästökehitys saavuttaa laajemmin veromuutoksen kohdentumisaluutta.

Laskelmissa on sovellettu Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen aiempaan veromuutokseen liittyvän tutkimuksen (Perrels, A & Tuovinen, T (2012): The Effectiveness of Differentiation of the Finnish Car Purchase Tax according to Carbon Dioxide Emission Performance. VATT research reports 168/2012) tuloksia ominaispäästöjen kehitykseen liittyvän vaikutuksen osalta. Kysynnän hintajouston osalta on sovellettu ruotsalaisesta reformista tehtyä tutkimusta (Huse, C, & Lucinda, C (2014): The Market Impact and the Cost of Environmental Policy: Evidence from the Swedish Green Car Rebate. The economic journal, 124/2014, s. F393-F419) sekä kotimaisen autoalan omia arvioita. Kysynnän hintajouston arviona on sovellettu Ruotsin reformista tehdyn tutkimuksen tulosten alapäähän sijoittuvaa lukua 2,5, joka on hieman korkeampi kuin autoalan lyhyen aikavälin arvio 2,3, mutta toisaalta hieman matalampi kuin kansainvälisessä tutkimuksessa tavallisesti saadut arviot.

Odotettavaa on, että lyhyen aikavälin hintavaikutukset ovat pidemmän aikavälin hintavaikutuksia voimakkaampia. Tästä johtuen verotuotto voi alentua edelleen vuoden 2019 jälkeen. Pidemmällä aikavälillä autoveron tuoton voidaan arvioida alentuvan nykyiseen lainsäädäntöön verrattuna myös uusien autojen ominaispäästöjen kehittyessä kohti veronkevennyksen painopistealueita. Pitkällä aikavälillä ehdotettu autoveron alentaminen vaikuttaa alentavasti myös ajoneuvoveron perusveron sekä polttoaineveron tuottoon henkilöautojen polttoaineen ominaiskulutuksen vähentymisen takia.

Autoveromuutoksen arvioidaan kokonaisuudessaan vähentävän verotuottoja vuonna 2016 noin 31 miljoonalla eurolla, vuonna 2017 noin 67 miljoonalla eurolla, vuonna 2018 noin 117 miljoonalla eurolla, sekä vuonna 2019 noin 182 miljoonalla eurolla, huomioiden ohjaus- sekä kysyntävaikutukset.

Ajoneuvoveron perusveron korotus lisääisi valtion verotuloja vuoden 2017 alusta vuosittain noin 100 miljoonaa euroa. Ajoneuvoveron perusveron korotuksen taloudelliset vaikutukset toteutuvat veron laskutusjaksojen vuoksi täysimääräisinä vasta vuonna 2017. Vuonna 2016 korotuksen ennustetaan lisäävän verotuottoa noin 55 miljoonaa euroa. Staattisesti arvioituna vuotuinen verotuottovaikutus on noin 102 miljoonaa euroa, mutta vaikutuksen voidaan aiempien muutosten perusteella arvioida hieman vaimenevan voimaantulovuoteen mennessä autokannan keskipäästöjen laskiessa.

### 3.2 Yritysvaikutukset

Autojen tukku- ja vähittäiskauppa työllistää noin 8 000 henkilöä. Viimeisten vuosien aikana uusia ajoneuvoja on myyty vuosittain 172 – 216 000, joista henkilöautojen osuus on vaihdellut 103 000 – 126 000 välillä ja pakettiautojen 10 000 – 14 000 sekä moottoripyörien osuus 3 000 – 6 000 välillä. Viimeisten vuosien aikana autokaupan keskimääräinen kannattavuus on heikentynyt. Taloudellinen suhdanne ja kuluttajien odotukset vaikuttavat voimakkaasti uusien autojen kauppaan ja myyntimäärien vaihtelut ovat siten suuria. Uusien autojen myynti 2000–luvulla oli korkeammillaan vuonna 2003, jolloin uusia henkilöautoja rekisteröitiin 147 000 ja matalimmillaan vuonna 2009, jolloin rekisteröitiin 91 000 henkilöautoa. Vuosittain tehdään noin 550 000–600 000 käytetyn auton kauppaa. Näistä kaupoista noin neljäsosa tapahtuu kuluttajien välillä.

Useimmat automerkit hyötyisivät alennuksesta, joskin eri merkkien välillä samoin kuin saman merkin eri mallien kohdalla syntyisi eroja. Lähes 80 prosenttia toukokuussa 2015 rekisteröidyistä uusista henkilöautoista alitti veronalennuksen rajana olevan 140 gramman ominaishiilidioksidipäästön. Lähivuosina veronalennuksen piiriin tulee yhä suurempi osa uusia henkilöautoja päästöjen edelleen vähetessä. Vähintään 20 prosentin suuruisen suhteellisen autoveron alennuksen saavia, korkeintaan 114 gramman ominaishiilidioksidipäästön henkilöautoja verotettiin Suomessa vuonna 2014 noin 29 000 kappaletta. Alle 100 gramman ominaispäästöjen henkilöautoja verotettiin noin 10 000 kappaletta. Näiden määrien odotetaan kasvavan merkittävästi lähivuosina.

Autoveron alentaminen johtaisi autojen kysynnän kasvuun. Kysynnän hintajoustolla -2,5 arvioituna kysynnän lisäys olisi perusuraan verrattuna vuonna 2016 noin 2 000 autoa, vuonna 2017 noin 4 600 autoa, vuonna 2018 noin 7 600 autoa, ja vuonna 2019 noin 11 000 autoa. Autoveron alennus parantaisi autokaupan sekä autojen maahantuojien toiminnan kannattavuutta Suomessa. Veron alenemisen siirtyminen hintoihin pienentäisi autojen kuluttajahintoja, ja näin kasvattaisi autojen kysyntää. Kysynnän kasvu näkyisi autokaupan tuotosten paranemisena. Vuoden 2019 tasossa veronmuutoksen odotetaan kasvattavan uusiin henkilöautoihin käytettävää rahamäärää noin 7,5 prosenttia. Verojen osuuden alentuessa samanaikaisesti voidaan autojen myynnin verottoman arvon olettaa kasvavan noin 450 miljoonaa euroa. Koska autot ovat tuontipainotteisia hyödykkeitä, joiden myynnin arvonlisästä merkittävä osa tapahtuu valmistusvaiheessa, autoveron kevennyksestä hyötyisivät merkittäväällä tavalla myös autojen valmistajat.

Yritykset hyötyisivät autoveron alennuksesta myös autoveroa maksavina tahoina. Taloudellisesta tilanteesta riippuen hieman alle puolet uusista henkilöautoista rekisteröidään yrityksille. Yritysten rekisteröimät autot ovat tavallisesti hieman muita autoja kalliimpia. Vuoden 2019 tasolla yrityssektorin osuuden autoveron alennuksesta arvioidaan olevan noin 90 miljoonaa euroa.

Liikennekäytössä on noin 184 000 henkilöautoa, joiden verovelvollisena ajoneuvoverosta on yritys. Lisäksi yksityisten haltijoiden käytössä olevista henkilöautoista noin 270 000 on rekisteröity yritysten omistamiksi. Näiden autojen yrityskäytön osuudeksi voi arvioida noin 70 prosenttia. Yritysautojen maksama ajoneuvoveron perusvero on keskimäärin 218 euroa. Yrityskäytössä olevia pakettiautoja on noin 142 000 ja niiden keskimääräinen perusvero on 373 euroa vuodessa. Ehdotettu ajoneuvoveron korotus tarkoittaisi yritysautolle 36,50 euron vuotuisia lisäkustannusta, mikä yhteensä aiheuttaisi noin 6,7 miljoonan euron kustannusten kasvun yrityssektorille.

### 3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Verotusmuutoksista ei aiheutuisi Tullille tai Liikenteen turvallisuusvirastolle merkittäviä työllistäviä vaikutuksia, vaikka asiakkaiden yhteydenotot voisivat lisääntyä. Verotuksen tietojärjestelmiä olisi muutettava, mutta kertaluonteisten muutostöiden resurssivaikutukset olisivat vähäiset. Ajoneuvoverojärjestelmään tehtävät tietojärjestelmämuutokset maksavat noin xx euroa. Rahoitus järjestettäisiin tältä osin Tullin ja Liikenteen turvallisuusviraston sisäisin toimin.

Autoveron syrjimättömyyden varmistaminen edellyttää Tullissa kertaluonteista selvitystyötä ja autoverotusjärjestelmään tehtäviä muutoksia, jotka maksaisivat arviolta 100 000 euroa. Veroilmoitusten käsittelyssä myös manuaalisen työn määrä lisääntyisi jatkossa noin 2-3 henkilötyövuoden verran. Lisäksi syrjimättömyysperusteella jo tehtyjen sekä uusien oikaisuvaatimusten käsittelyyn tarvitaan arviolta 20–30 henkilötyövuoden resurssi. Vuoden 2015 ensimmäisessä lisätalousarviossa Tullille myönnettiin 315 000 euron lisämääräraha oikaisujen käsittelyyn. Lisämäärärahaa autoverotusten oikaisutehtäviin rekrytoitiin kuusi henkilöä.

### 3.4 Ympäristövaikutukset

Autoveron alennus voimistaisi autoveron ympäristöohjaavuutta. Veronalennusten jälkeen autoveroprosentti alenisi selvästi nykyistä jyrkemmin ominaishiilidioksidipäästöjen mukaan. Autokannan uudistuminen olisi kuitenkin hidasta, koska autokanta on suuri ja koska iäkkämpiä autoja ei tyypillisesti vaihdeta uusiin, vaan toisiin vähemmän käytettyihin. Noin 2,6 miljoonan henkilöauton vaihtuminen kannassa 110 000 – 120 000 henkilöauton vuotuisilla myyntimäärillä veisi yli 20 vuotta. Autokannan uusiutumisen näkökulmasta merkittävin tekijä onkin autojen hinnan sijaan yleinen taloustilanne, jonka kehitys vaikuttaa merkittävästi autojen kysyntään.

Ohjauksivaikutuksen arvioidaan pudottavan uusien henkilöautojen keskimääräistä ominaishiilidioksidipäästöä vuoden 2019 tasolla noin kymmenellä grammalla verrattuna ominaispäästöjen kehitykseen ilman veromuut-

tosta. Liikenteen päästöjä vähentävä vaikutus on kuitenkin kokonaisuudessaan vaikea autokannan koon ja hitaan uusiutumisen takia. Liikennekäytössä on noin 2,6 miljoonaa autoa, ja 120 000 vuotuisilla myyntitasoilla vuoden myyntien osuus, olettaen että kannasta poistuisi saman verran vanhoja autoja, uusisi kantaa vain noin viiden prosentin verran. Uusien henkilöautojen kymmenen prosentin ominaispäästöjen pudotus tarkoittaisi siis puolen prosentin vuotuista pudotusta ajoneuvokannan keskimääräisissä päästöissä nykytilaan verrattuna. Henkilöautojen kokonaispäästöissä vaikutus olisi hieman tätä korkeampi, johtuen uusien autojen korkeammista ajosuoritemääristä.

### 3.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Vuonna 2014 tieliikenteessä kuoli 226 ja loukkaantui noin 7 000 ihmistä, joista vakavasti loukkaantuneita oli 911. Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut ja vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Suurimmassa osassa tieliikenteen onnettomuuksista on myötävaikuttavana tekijänä kuljettajan inhimillinen toiminta. Yleisimmät ajoneuvon kuljettajaan liittyvät turvallisuustekijät ovat päihteen käyttö, liian suuri ajonopeus, turvalaitteiden käytön laiminlyönti sekä väsymys. Ajoneuvojen ikä on merkittävä tekijä turvallisuuden kannalta, sillä turvatekniikan kehittyminen auttaa ehkäisemään liikenneonnettomuuksia ja vähentämään aiheutuneiden vahinkojen vakavuutta. Autoveron alentaminen kannustaisi vaihtamaan autoja uudempaan ja alennuksella olisi siten myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta. Autojen kysynnän oletetaan kasvavan veronalennuksen johdosta vuonna 2019 noin 11 000 uudella henkilöautolla. Suhteutettuna 2,6 miljoonan liikennekäytössä olevan henkilöauton autokantaan muutos jäisi kuitenkin melko vähäiseksi. Veronalennuksesta huolimatta ajoneuvokannan uudistuminen on hidasta ja siten muilla kuin verotuksellisilla toimenpiteillä on suurempi merkitys liikenneturvallisuuden kannalta.

Vuonna 2012 noin 75 prosentilla kotitalouksista oli käytössä vähintään yksi auto ja noin neljäsosalla kotitalouksista oli kaksi tai useampia autoja. Erityisesti yli 65 -vuotiaiden talouksissa sekä yksinhuoltajatalouksissa auton omistaminen on lisääntynyt.

Kuluttajilla olisi mahdollisuus hyötyä veronalennuksesta autoa hankkiessaan siirtymällä kokoluokkaa pienempään autoon taikka valitsemalla mallisarjan vaihtoehtoista vähemmän polttoainetta kuluttava auto. Myös saman kokoluokan autojen välillä on selkeitä polttoainekulutus- ja päästöeroja muun muassa auton käyttövoimasta, moottoritilavuudesta, tehosta ja varustelutasosta riippuen. Auton hankinnan kustannusten lisäksi valinnoilla on merkitystä auton käytön aikaisiin veroihin ja polttoainekustannuksiin.

Autoveron alennus koskisi vain niitä uusia autoja, jotka verotetaan ehdotetun lain voimaantulon jälkeen, joten jo tehtyihin auton hankintoihin esityksellä ei olisi suoranaista vaikutusta. Välillisesti verotasojen muutoksilla oletetaan kuitenkin olevan vaikutusta markkinoilla olevien käytettyjen autojen hintatasoon ja vaihtautojen arvoon. Uudempien autojen hinnanalennus olisi euromääräisesti yleensä suurempi kuin vanhempien autojen, jolloin useimmat kotitaloudet hyötyisivät veronalennuksesta jonkin verran vaihtaessaan auton uudempaan. Useimmat autoa vaihtavat kotitaloudet eivät kuitenkaan saisi täyttä hyötyä veronalennuksesta lyhyellä aikavälillä, sillä väliraha uudemman auton hankkimiseen ei muuttuisi merkittävästi. Veronalennuksen hyöty muodostuisi suuremmaksi niillä kuluttajilla, jotka vaihtavat autoa usein.

Ensimmäistä autoaan ostavat hyötyisivät eniten siitä, että uusien ja käytettyjen autojen hinnat laskevat veromuutoksen myötä. Tämä saattaa jossain määrin kasvattaa autoilun suosiota erityisesti nuorten aikuisten joukossa. Autojen hinnan alentuminen saattaa myös kannustaa perheitä hankkimaan käyttöönsä toisen auton. Veronalennuksesta johtuva autokannan kasvu jäisi todennäköisesti melko vähäiseksi, mutta tältä osin yksityisautoilun lisääntymisellä olisi kielteistä vaikutusta liikenteen päästöihin, liikenneturvallisuuteen ja esimerkiksi joukkoliikenteen suosioon.

Ajoneuvoveron korotus 36,50 eurolla nostaisi tuloerojen laskemiseen käytettävän Gini-kertoimen arvoa arviolta alle 0,01 prosenttiyksikköä. Mitä suuremman arvon Gini-kerroin saa, sitä epätasaisemmin tulot ovat jakautuneet. Autoveron alennuksesta ei voida laskea Gini-kertoimen muutosta aineistoon liittyvien epävar-

muuksien takia. Kolmeen suurituloisimpaan tulokymmenyksen kuuluvien kotitalouksien käyttäessä yli puolet uusiin autoihin kulutetusta rahamäärästä autoveron alennuksen voidaan kuitenkin arvioida olevan korkeampituloisia kotitalouksia suosiva, eli Gini-kertoimen arvolla positiivinen. Näin ollen sekä ehdotettu autoveron alennus että ajoneuvoveron korotus olisivat lievästi regressiivisiä eli korkeampituloisia kotitalouksia suosivia muutoksia.

#### **4 Asian valmistelu**

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Tullin ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Käytettyjen autojen verotukseen ehdotettavista muutoksista on keskusteltu komission verotuksen ja tulliliiton pääosaston oikeudellisen yksikön virkamiesten kanssa. Komission virkamiesten näkemyksen mukaan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö huomioon ottaen on johdonmukaista, että käytettyjen autojen verotus perustuu aina vertailuun samanlaisten kotimaassa jo rekisteröityjen ajoneuvojen arvoon sisältyvästä verosta.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunto liikenne- ja viestintäministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä (yrittäjävaikutusarviointi), ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan valtionvirastolta, Autoliitto ry:ltä, Autotuojat ry:ltä, Autoalan keskusliitto ry:ltä, Greenpeace ry:ltä, Kuluttajaliitto ry:ltä, Veronmaksajain Keskusliitto ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä ja Suomen luonnonsuojeluliitto ry:ltä ja Teknisen kaupan liitto ry:ltä. Lausunnoissa...

#### **5 Riippuvuus muista esityksistä**

Esitys liittyy valtion vuoden 2016 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

### **YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

#### **1 Lakiehdotusten perustelut**

##### **1.1 Autoverolaki**

6 §. Pykälässä säädetään henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöihin perustuvasta verosta. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että se koskisi vain uusien henkilö- ja pakettiautojen verotusta. Käytettyjen ajoneuvojen vero määräytyisi aina 8 a §:n mukaisesti.

Muilta osin pykälään tehtäisiin lähinnä teknisluontoisia muutoksia. Pykälän 1 momenttia selkeytettäisiin siten, että veroprosentti määräytyisi auton yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty auton käyttöönoton tai verotuksen ajankohtana voimassa olleessa unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Päästötietona käytettäisiin tavallisesti auton valmistajan autolle ilmoittamaa, EU:n lainsäädännössä säädetyn mittaustavan mukaan määriteltyä polttoaineen yhdistettyä kaupunki- ja maatiekulutusta vastaavaa hiilidioksidipäästöä, jota koskeva lukema on merkitty Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin.

Pykälän 2 momentin mukaan niiden henkilö- ja pakettiautojen, joista ei ole saatavilla päästötietoa, veroprosentti määräytyy auton kokonaisuudessaan ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön mukaan. Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin 1 momentin muutosta vastaava täsmennys. Nykyisen 3 momentin perusteella verovelvollisella tai verosta vastuussa olevalla on mahdollisuus esittää selvitys auton hiilidioksidipäästöstä, jolloin tietoa voitaisiin käyttää veroperusteena. Tämä mahdollisuus kuitenkin sisältyisi muutettuun 1 momenttiin, joten 3 momentti poistettaisiin tarpeettomana. Tällöin nykyisestä 4 momentista tulisi 3 momentti.

7 §. Pykälän 1 momentti koskee pienten, alle 1 875 kilogrammaa painavien linja- autojen autoveroa ja 2 momentti moottoripyörien ja muiden verollisten L-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen autoveroa. Pykälää muutettaisiin siten, että se koskisi ainoastaan uusien linja-autojen, moottoripyörien ja muiden L-luokan ajoneuvojen autoverotusta. Myös tältä osin käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen vero määräytyisi aina 8 a §:n mukaisesti.

Sähkökäyttöisten L-luokan ajoneuvojen verotaso laskisi nykyisestä 12,2 prosentista 9,8 prosenttiin, jolloin se vastaisi alinta moottoripyöriltä ja kevyiltä ajoneuvoilta kannettavaa verotaso.

8 a §. Uudessa säännöksessä varmistettaisiin EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännön edellyttämällä tavalla, että käytettynä maahantuotavista ajoneuvoista veroa kannettaisiin enintään se pienin määrä, joka samanlaisena pidettävän Suomessa jo aikaisemmin rekisteröidyn ajoneuvon arvossa on jäljellä. Ajoneuvojen samanlaisuutta arvioitaisiin 11 c ja 11 d §:ssä mainittujen seikkojen perusteella. Huomioon otettavia seikkoja ovat tällöin esimerkiksi ajoneuvon merkki, malli, tyyppi, käyttövoima, varustus, käyttöönottoajankohta, ajokilometrimäärä, kunto ja muut arvoon vaikuttavat ominaisuudet. Jos maahantuotava ajoneuvo olisi oikeutettu käyttötarkoituksensa tai rakenteensa johdosta alennettuun verotason, pidettäisiin samanlaisena ajoneuvona 11 c ja 11 d §:ssä mainitut seikat huomioon ottaen vastaavaan alennukseen oikeutettua Suomessa jo rekisteröityä ajoneuvoa.

Niiden ajoneuvojen, joiden ensimmäinen käyttöönottoajankohta on ollut ennen ehdotetun lainmuutoksen voimaantuloa, verotus on tapahtunut verotusajankohdan mukaisella veroprosentilla. Saman vuosimallin ajoneuvoille, joita on verotettu sekä uutena että käytettynä, on siten muodostunut useita eri veroprosentteja. Verotettaessa käytettynä maahantuotavaa ajoneuvoa sovellettaisiin alhaisinta veroprosenttia, jolla samanlaisia ajoneuvoja on aikaisemmin verotettu.

Yhdessä lain 6 ja 7 §:ään ehdotettujen muutosten kanssa säännös tarkoittaisi sitä, että lainmuutoksen voimaantulon jälkeen käyttöönotettujen ajoneuvojen vero määräytyisi ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdan veroprosentin mukaan. Veroprosentin muuttuminen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan jälkeen ei siis enää vaikuttaisi käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen verotukseen, vaan niiden verotus tapahtuisi aina 8 a §:n vertailuveron avulla. Koska käytettyjen autojen verotusta koskevat säännökset poistettaisiin 6 ja 7 §:stä, alimmaksi ja samalla ainoaksi veroprosentiksi muodostuisi käytännössä se veron määrä, jolla samanlaisia ajoneuvoja on verotettu uutena.

9 §. Pykälän 2 momentti koskee verotusta niissä tilanteissa, joissa ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto maksuunpanee tällöin autoveron 8 luvun säännösten mukaisesti. Lain 48 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo verotetaan uudelleen niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen käytettyyn ajoneuvoon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi. Koska käytettyjen ajoneuvojen verotus tapahtuisi uuden 8 a §:n mukaisesti, sovellettaisiin tätä myös Suomessa jo rekisteröityjen ajoneuvojen uudelleenverotukseen kaikissa muissa tilanteissa kuin niissä, joista säädetään erikseen 9 §:n 1 momentissa ja 48 §:n 2 momentissa. Lain 9 §:n 2 momentti kumottaisiin siten tarpeettomana.

*Liite.* Liitteen verotaulukkoon 1 tehtäisiin ehdotetun veronalennuksen edellyttämät muutokset.

## 1.2 Ajoneuvoverolaki

*Liite.* Lain liitteen verotaulukoihin tehtäisiin ehdotetun veronkorotuksen edellyttämät muutokset.

## 2 Voimaantulo

Laki autoverolain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2016 alusta. Autoveron alennus toteutettaisiin neljässä yhtä suuressa erässä siten, että uudet verotaulukot tulisivat sovellettavaksi vuosien

2016, 2017, 2018 ja 2019 alusta. Jakamalla veronalennus useaan pienempään osaan pyrittäisiin lieventämään niitä haittavaikutuksia, joita autokaupalle aiheutuu, jos kuluttajat lykkäävät auton hankintaa tulevan veronalennuksen takia. Veronalennuksen jakaminen neljään vaiheeseen pienentäisi selvästi kannustinta siirtää auton hankintaa verrattuna kerralla tapahtuvaan veromuutokseen. Koska uusien autojen vero määräytyy käytännössä rekisteröintipäivänä voimassa olevien säännösten mukaan, voitaisiin uusia autoja myydä alemmalla verotasolla jo edellisen vuoden puolella, edellyttäen, että veroilmoituksen antaminen sekä auton rekisteröinti ja käyttöönotto tapahtuvat vasta vuodenvaihteen jälkeen.

Ennen lain voimaantuloa käytettynä verotettujen ajoneuvojen verotukseen voitaisiin hakea oikaisua, jos verotus on toimitettu 1 päivänä tammikuuta 2012 tai sen jälkeen. Tämä vastaisi sitä periaatetta, että jos kansallinen lainsäädäntö on ollut ristiriidassa EU:n oikeuden kanssa, oikaisu tehdään pääsääntöisesti niin pitkältä ajalta, jolta olisi kansallisen lainsäädännön mukaan mahdollista vielä hakea muutosta.

Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2016 alusta. Ajoneuvoveron kantojärjestelmän vuoksi lain tulisi ensisijaisesti tulla voimaan kalenterivuoden alusta. Koska ajoneuvoveron perusvero on päiväkohtainen ja se kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta, uusia veroperusteita voidaan alkaa soveltaa vasta 12 kuukauden mittaisen siirtymäajan jälkeen. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun takia. Jos laki tulisi voimaan ehdotuksen mukaisesti 1 päivänä tammikuuta 2016, lakia sovellettaisiin siirtymäajan vuoksi vasta 1 päivästä tammikuuta 2017 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan ajoneuvoveron perusveroon. Ensimmäinen päivä, jolta vero kannettaisiin uusien veroperusteiden mukaan, olisi tällöin 1 päivä tammikuuta 2017. Uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja alettaisiin kuitenkin lähettää jo tammikuussa 2016. Vero, joka kohdistuisi 1 päivää tammikuuta 2017 edeltävään aikaan, määräytyisi lain voimaan tullessa voimassa olevien säännösten mukaan.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

### *Lakiehdotukset*

## **Laki**

### **autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* 9 §:n 2 momentti  
 sellaisena kuin se on...  
*muutetaan* 6 ja 7 sekä liitteen verotaulukko 1  
 sellaisina kuin ne ovat, ..., sekä  
*lisätään* lakiin uusi 8 a § seuraavasti:

#### 6 §

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 8 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty auton verotuksen tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleessa unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

Jos 1 momentin mukaiset edellytykset täyttävää tietoa hiilidioksidipäästöstä ei ole, veroprosentti määräytyy verotaulukon 1 mukaan auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön perusteella. Jos auton tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammoina) osamäärä on 0,15 tai tätä suurempi, laskennallista hiilidioksidipäästöä korotetaan kertomalla se luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästön määrä pyöristetään täysiin grammoihin.

Jos 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon käyttövoima on yksinomaan sähkö, veron osuus on liitteen verotaulukon 1 alin veron osuus.

#### 7 §

Uudesta linja-autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, suoritettava vero on 31,7 prosenttia auton verotusarvosta.

Uuden moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan seuraava prosenttimäärä ajoneuvon verotusarvosta:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm <sup>3</sup>	9,8
131–255 cm <sup>3</sup>	12,2
256–355 cm <sup>3</sup>	15,9
356–505 cm <sup>3</sup>	19,5
506–755 cm <sup>3</sup>	22,0
756 cm <sup>3</sup> tai enemmän	24,4
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	9,8

#### 8 a §

Suomessa käytettynä verotettavan ajoneuvon autovero on se pienin määrä, joka autoveroa on jäljellä 11 c ja 11 d §:ssä mainitut seikat huomioon ottaen samanlaisena pidettävässä Suomessa rekisteröidyssä ajoneuvossa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lakia sovelletaan uusiin ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on lain voimaantulon jälkeen.

Uusiin ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on ollut ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Käytettynä verotettavien ajoneuvojen verotuksessa lakia sovelletaan verotuksiin, jotka toimitetaan lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Käytettynä maahantuotujen ajoneuvojen verotusta voidaan hakemuksesta kuitenkin oikaista tämän lain mukaiseksi, jos verotus on toimitettu 1 päivänä tammikuuta 2012 tai sen jälkeen. Hakemuksen veron oikaisemiseksi voi tehdä se, joka on verovelvollisena suorittanut ajoneuvosta veron. Määräaika oikaisuvaatimuksen tekemiselle on kolme vuotta veron määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta, kuitenkin vähintään 31. päivä joulukuuta 2016 saakka.

#### *Liite*

#### VEROTAULUKKO 1

Auton kokonais- massa (kg)	Auton CO <sub>2</sub> -päästöt (g/km)	1.1.–31.12. 2016 sovellettava veroprosentti	1.1.–31.12. 2017 sovellettava veroprosentti	1.1.–31.12. 2018 sovellettava veroprosentti	1.1.2019 ja sen jälkeen sovellettava veroprosentti
käyttövoima	käyttövoima				

muu kuin dieselöljy	dieselöljy					
enintään 51	enintään 354	0	4,4	3,8	3,3	2,7
52-60	355-363	1	4,5	3,9	3,3	2,7
61-69	364-372	2	4,6	4,0	3,3	2,7
70-78	373-381	3	4,6	4,0	3,4	2,7
79-87	382-390	4	4,7	4,0	3,4	2,8
88-96	391-399	5	4,7	4,1	3,4	2,8
97-105	400-408	6	4,8	4,1	3,5	2,8
106-114	409-417	7	4,8	4,2	3,5	2,8
115-123	418-426	8	4,9	4,2	3,5	2,9
124-132	427-435	9	4,9	4,2	3,6	2,9
133-141	436-444	10	5,0	4,3	3,6	2,9
142-150	445-453	11	5,1	4,4	3,7	2,9
151-159	454-462	12	5,2	4,4	3,7	3,0
160-168	463-471	13	5,2	4,4	3,7	3,0
169-177	472-480	14	5,3	4,5	3,8	3,0
178-186	481-489	15	5,3	4,6	3,8	3,0
187-195	490-498	16	5,4	4,6	3,9	3,1
196-204	499-507	17	5,5	4,7	3,9	3,1
205-213	508-516	18	5,5	4,7	3,9	3,1
214-222	517-525	19	5,6	4,8	4,0	3,2
223-231	526-534	20	5,7	4,9	4,0	3,2
232-240	535-543	21	5,8	4,9	4,1	3,2
241-249	544-552	22	5,8	5,0	4,1	3,3
250-258	553-561	23	5,9	5,1	4,2	3,3
259-267	562-570	24	5,9	5,1	4,2	3,3
268-276	571-579	25	6,0	5,1	4,3	3,4
277-285	580-588	26	6,1	5,2	4,3	3,4
286-294	589-597	27	6,2	5,3	4,4	3,5
295-303	598-606	28	6,3	5,3	4,4	3,5
304-312	607-615	29	6,4	5,4	4,5	3,5
313-321	616-624	30	6,4	5,5	4,5	3,6
322-330	625-633	31	6,5	5,6	4,6	3,6
331-339	634-642	32	6,6	5,6	4,7	3,7
340-348	643-651	33	6,7	5,7	4,7	3,7
349-357	652-660	34	6,8	5,8	4,8	3,8
358-366	661-669	35	6,9	5,9	4,8	3,8
367-375	670-678	36	7,0	5,9	4,9	3,9
376-384	679-687	37	7,1	6,0	5,0	3,9
385-393	688-696	38	7,1	6,1	5,0	4,0
394-402	697-705	39	7,2	6,2	5,1	4,0
403-411	706-714	40	7,3	6,2	5,2	4,1
412-420	715-723	41	7,4	6,3	5,2	4,1



421-429	724-732	42	7,5	6,4	5,3	4,2
430-438	733-741	43	7,6	6,5	5,4	4,3
439-447	742-750	44	7,7	6,6	5,4	4,3
448-456	751-759	45	7,8	6,6	5,5	4,4
457-465	760-768	46	7,9	6,7	5,6	4,5
466-474	769-777	47	8,0	6,8	5,7	4,5
475-483	778-786	48	8,0	6,9	5,7	4,6
484-492	787-795	49	8,1	7,0	5,8	4,7
493-501	796-804	50	8,2	7,1	5,9	4,7
502-510	805-813	51	8,4	7,2	6,0	4,8
511-519	814-822	52	8,5	7,3	6,1	4,9
520-528	823-831	53	8,6	7,4	6,2	5,0
529-537	832-840	54	8,7	7,5	6,3	5,0
538-546	841-849	55	8,8	7,6	6,3	5,1
547-555	850-858	56	9,0	7,7	6,5	5,2
556-564	859-867	57	9,0	7,8	6,5	5,3
565-573	868-876	58	9,1	7,9	6,6	5,4
574-582	877-885	59	9,2	8,0	6,7	5,5
583-591	886-994	60	9,3	8,1	6,8	5,6
592-600	995-1003	61	9,5	8,2	7,0	5,7
601-609	1004-1012	62	9,6	8,3	7,0	5,8
610-618	1013-1021	63	9,7	8,4	7,1	5,9
619-627	1022-1030	64	9,9	8,6	7,3	6,0
628-636	1031-1039	65	10,0	8,7	7,4	6,1
637-645	1040-1048	66	10,1	8,8	7,5	6,2
646-654	1049-1057	67	10,2	8,9	7,6	6,3
655-663	1058-1066	68	10,4	9,1	7,7	6,4
664-672	1067-1075	69	10,5	9,2	7,8	6,5
673-681	1076-1084	70	10,7	9,3	8,0	6,6
682-690	1085-1093	71	10,8	9,4	8,1	6,8
691-699	1094-1102	72	10,9	9,5	8,2	6,9
700-708	1103-1111	73	11,1	9,7	8,4	7,0
709-717	1112-1120	74	11,2	9,8	8,5	7,1
718-726	1121-1129	75	11,3	9,9	8,6	7,3
727-735	1130-1138	76	11,5	10,1	8,8	7,4
736-744	1139-1147	77	11,6	10,2	8,9	7,6
745-753	1148-1156	78	11,7	10,4	9,0	7,7
754-762	1157-1165	79	11,9	10,5	9,2	7,8
763-772	1166-1174	80	12,0	10,7	9,3	8,0
773-781	1175-1183	81	12,2	10,8	9,5	8,1
782-790	1184-1192	82	12,3	11,0	9,6	8,3
791-799	1193-1202	83	12,5	11,1	9,8	8,5
800-808	1203-1211	84	12,7	11,3	10,0	8,6
809-817	1212-1220	85	12,8	11,4	10,1	8,8

818-826	1221-1229	86	13,0	11,6	10,3	8,9
827-835	1230-1238	87	13,1	11,8	10,4	9,1
836-844	1239-1247	88	13,3	11,9	10,6	9,3
845-853	1248-1256	89	13,4	12,1	10,8	9,5
854-862	1257-1265	90	13,6	12,3	11,0	9,7
863-871	1266-1274	91	13,8	12,5	11,2	9,8
872-880	1275-1283	92	13,9	12,6	11,3	10,0
881-889	1284-1292	93	14,1	12,8	11,5	10,2
890-898	1293-1301	94	14,2	13,0	11,7	10,4
899-907	1302-1310	95	14,4	13,2	11,9	10,6
908-916	1311-1319	96	14,6	13,4	12,1	10,8
917-925	1320-1328	97	14,8	13,5	12,3	11,0
926-934	1329-1337	98	15,0	13,7	12,5	11,3
935-943	1338-1346	99	15,2	13,9	12,7	11,5
944-952	1347-1355	100	15,3	14,1	12,9	11,7
953-961	1356-1364	101	15,5	14,3	13,1	11,9
962-970	1365-1373	102	15,7	14,5	13,3	12,1
971-979	1374-1382	103	15,8	14,7	13,5	12,4
980-988	1383-1391	104	16,1	14,9	13,8	12,6
989-997	1392-1400	105	16,3	15,1	14,0	12,9
998-1006	1401-1409	106	16,5	15,4	14,2	13,1
1007-1015	1410-1418	107	16,6	15,5	14,4	13,3
1016-1024	1419-1427	108	16,8	15,8	14,7	13,6
1025-1033	1428-1436	109	17,0	16,0	14,9	13,9
1034-1042	1437-1445	110	17,3	16,2	15,2	14,1
1043-1051	1446-1454	111	17,4	16,4	15,4	14,4
1052-1060	1455-1463	112	17,6	16,6	15,6	14,6
1061-1069	1464-1472	113	17,8	16,9	15,9	14,9
1070-1078	1473-1481	114	18,0	17,1	16,1	15,2
1079-1087	1482-1490	115	18,2	17,3	16,4	15,5
1088-1096	1491-1499	116	18,4	17,5	16,6	15,8
1097-1105	1500-1508	117	18,6	17,8	16,9	16,0
1106-1114	1509-1517	118	18,9	18,0	17,2	16,3
1115-1123	1518-1526	119	19,1	18,3	17,4	16,6
1124-1132	1527-1535	120	19,3	18,5	17,7	16,9
1133-1141	1536-1544	121	19,5	18,7	18,0	17,2
1142-1150	1545-1553	122	19,7	19,0	18,2	17,5
1151-1159	1554-1562	123	19,9	19,2	18,5	17,8
1160-1168	1563-1571	124	20,1	19,5	18,8	18,1
1169-1177	1572-1580	125	20,4	19,7	19,1	18,5
1178-1186	1581-1589	126	20,6	20,0	19,4	18,8
1187-1195	1590-1598	127	20,8	20,2	19,7	19,1
1196-1204	1599-1607	128	21,0	20,5	19,9	19,4
1205-1213	1608-1616	129	21,2	20,7	20,2	19,7

1214-1222	1617-1625	130	21,4	21,0	20,5	20,1
1223-1231	1626-1634	131	21,7	21,2	20,8	20,4
1232-1240	1635-1643	132	21,9	21,5	21,1	20,7
1241-1249	1644-1652	133	22,1	21,8	21,4	21,1
1250-1258	1653-1661	134	22,4	22,0	21,7	21,4
1259-1267	1662-1670	135	22,6	22,3	22,0	21,7
1268-1276	1671-1679	136	22,8	22,6	22,3	22,1
1277-1285	1680-1688	137	23,1	22,9	22,6	22,4
1286-1295	1689-1697	138	23,3	23,1	22,9	22,8
1296-1304	1698-1706	139	23,6	23,4	23,3	23,1
1305-1313	1707-1715	140	23,7	23,6	23,5	23,5
1314-1322	1716-1725	141	24,0	24,0	24,0	24,0
1323-1331	1726-1734	142	24,2	24,2	24,2	24,2
1332-1340	1735-1743	143	24,4	24,4	24,4	24,4
1341-1349	1744-1752	144	24,6	24,6	24,6	24,6
1350-1358	1753-1761	145	24,8	24,8	24,8	24,8
1359-1367	1762-1770	146	25,0	25,0	25,0	25,0
1368-1376	1771-1779	147	25,2	25,2	25,2	25,2
1377-1385	1780-1788	148	25,4	25,4	25,4	25,4
1386-1394	1789-1797	149	25,6	25,6	25,6	25,6
1395-1403	1798-1806	150	25,8	25,8	25,8	25,8
1404-1412	1807-1815	151	26,0	26,0	26,0	26,0
1413-1421	1816-1824	152	26,2	26,2	26,2	26,2
1422-1430	1825-1833	153	26,4	26,4	26,4	26,4
1431-1439	1834-1842	154	26,6	26,6	26,6	26,6
1440-1448	1843-1851	155	26,8	26,8	26,8	26,8
1449-1457	1852-1860	156	27,0	27,0	27,0	27,0
1458-1466	1861-1869	157	27,1	27,1	27,1	27,1
1467-1475	1870-1878	158	27,3	27,3	27,3	27,3
1476-1484	1879-1887	159	27,5	27,5	27,5	27,5
1485-1493	1888-1896	160	27,7	27,7	27,7	27,7
1494-1502	1897-1905	161	27,9	27,9	27,9	27,9
1503-1511	1906-1914	162	28,1	28,1	28,1	28,1
1512-1520	1915-1923	163	28,3	28,3	28,3	28,3
1521-1529	1924-1932	164	28,5	28,5	28,5	28,5
1530-1538	1933-1941	165	28,7	28,7	28,7	28,7
1539-1547	1942-1950	166	28,9	28,9	28,9	28,9
1548-1556	1951-1959	167	29,1	29,1	29,1	29,1
1557-1565	1960-1968	168	29,3	29,3	29,3	29,3
1566-1574	1969-1977	169	29,5	29,5	29,5	29,5
1575-1583	1978-1986	170	29,7	29,7	29,7	29,7
1584-1592	1987-1995	171	29,9	29,9	29,9	29,9
1593-1601	1996-2004	172	30,0	30,0	30,0	30,0
1602-1610	2005-2013	173	30,2	30,2	30,2	30,2

1611-1619	2014-2022	174	30,4	30,4	30,4	30,4
1620-1628	2023-2031	175	30,6	30,6	30,6	30,6
1629-1637	2032-2040	176	30,8	30,8	30,8	30,8
1638-1646	2041-2049	177	31,0	31,0	31,0	31,0
1647-1655	2050-2058	178	31,2	31,2	31,2	31,2
1656-1664	2059-2067	179	31,4	31,4	31,4	31,4
1665-1673	2068-2076	180	31,6	31,6	31,6	31,6
1674-1682	2077-2085	181	31,7	31,7	31,7	31,7
1683-1691	2086-2094	182	31,9	31,9	31,9	31,9
1692-1700	2095-2103	183	32,1	32,1	32,1	32,1
1701-1709	2104-2112	184	32,3	32,3	32,3	32,3
1710-1718	2113-2121	185	32,5	32,5	32,5	32,5
1719-1727	2122-2130	186	32,7	32,7	32,7	32,7
1728-1736	2131-2139	187	32,8	32,8	32,8	32,8
1737-1745	2140-2148	188	33,0	33,0	33,0	33,0
1746-1754	2149-2157	189	33,2	33,2	33,2	33,2
1755-1763	2158-2166	190	33,4	33,4	33,4	33,4
1764-1772	2167-2175	191	33,6	33,6	33,6	33,6
1773-1781	2176-2184	192	33,7	33,7	33,7	33,7
1782-1790	2185-2193	193	33,9	33,9	33,9	33,9
1791-1799	2194-2202	194	34,1	34,1	34,1	34,1
1800-1808	2203-2211	195	34,3	34,3	34,3	34,3
1809-1818	2212-2220	196	34,4	34,4	34,4	34,4
1819-1827	2221-2229	197	34,6	34,6	34,6	34,6
1828-1836	2230-2238	198	34,8	34,8	34,8	34,8
1837-1845	2239-2247	199	35,0	35,0	35,0	35,0
1846-1854	2248-2257	200	35,1	35,1	35,1	35,1
1855-1863	2258-2266	201	35,3	35,3	35,3	35,3
1864-1872	2267-2275	202	35,5	35,5	35,5	35,5
1873-1881	2276-2284	203	35,7	35,7	35,7	35,7
1882-1890	2285-2293	204	35,8	35,8	35,8	35,8
1891-1899	2294-2302	205	36,0	36,0	36,0	36,0
1900-1908	2303-2311	206	36,2	36,2	36,2	36,2
1909-1917	2312-2320	207	36,3	36,3	36,3	36,3
1918-1926	2321-2329	208	36,5	36,5	36,5	36,5
1927-1935	2330-2338	209	36,6	36,6	36,6	36,6
1936-1944	2339-2347	210	36,8	36,8	36,8	36,8
1945-1953	2348-2356	211	37,0	37,0	37,0	37,0
1954-1962	2357-2365	212	37,1	37,1	37,1	37,1
1963-1971	2366-2374	213	37,3	37,3	37,3	37,3
1972-1980	2375-2383	214	37,5	37,5	37,5	37,5
1981-1989	2384-2392	215	37,6	37,6	37,6	37,6
1990-1998	2393-2401	216	37,8	37,8	37,8	37,8
1999-2007	2402-2410	217	37,9	37,9	37,9	37,9

2008-2016	2411-2419	218	38,1	38,1	38,1	38,1
2017-2025	2420-2428	219	38,2	38,2	38,2	38,2
2026-2034	2429-2437	220	38,4	38,4	38,4	38,4
2035-2043	2438-2446	221	38,5	38,5	38,5	38,5
2044-2052	2447-2455	222	38,7	38,7	38,7	38,7
2053-2061	2456-2464	223	38,8	38,8	38,8	38,8
2062-2070	2465-2473	224	39,0	39,0	39,0	39,0
2071-2079	2474-2482	225	39,1	39,1	39,1	39,1
2080-2088	2483-2491	226	39,3	39,3	39,3	39,3
2089-2097	2492-2500	227	39,4	39,4	39,4	39,4
2098-2106	2501-2509	228	39,6	39,6	39,6	39,6
2107-2115	2510-2518	229	39,7	39,7	39,7	39,7
2116-2124	2519-2527	230	39,8	39,8	39,8	39,8
2125-2133	2528-2536	231	40,0	40,0	40,0	40,0
2134-2142	2537-2545	232	40,1	40,1	40,1	40,1
2143-2151	2546-2554	233	40,3	40,3	40,3	40,3
2152-2160	2555-2563	234	40,4	40,4	40,4	40,4
2161-2169	2564-2572	235	40,5	40,5	40,5	40,5
2170-2178	2573-2581	236	40,7	40,7	40,7	40,7
2179-2187	2582-2590	237	40,8	40,8	40,8	40,8
2188-2196	2591-2599	238	40,9	40,9	40,9	40,9
2197-2205	2600-2608	239	41,1	41,1	41,1	41,1
2206-2214	2609-2617	240	41,2	41,2	41,2	41,2
2215-2223	2618-2626	241	41,3	41,3	41,3	41,3
2224-2232	2627-2635	242	41,5	41,5	41,5	41,5
2233-2241	2636-2644	243	41,6	41,6	41,6	41,6
2242-2250	2645-2653	244	41,7	41,7	41,7	41,7
2251-2259	2654-2662	245	41,8	41,8	41,8	41,8
2260-2268	2663-2671	246	42,0	42,0	42,0	42,0
2269-2277	2672-2680	247	42,1	42,1	42,1	42,1
2278-2286	2681-2689	248	42,2	42,2	42,2	42,2
2287-2295	2690-2698	249	42,3	42,3	42,3	42,3
2296-2304	2699-2707	250	42,4	42,4	42,4	42,4
2305-2313	2708-2716	251	42,6	42,6	42,6	42,6
2314-2322	2717-2725	252	42,7	42,7	42,7	42,7
2323-2331	2726-2734	253	42,8	42,8	42,8	42,8
2332-2340	2735-2743	254	42,9	42,9	42,9	42,9
2341-2350	2744-2752	255	43,0	43,0	43,0	43,0
2351-2359	2753-2761	256	43,1	43,1	43,1	43,1
2360-2368	2762-2770	257	43,2	43,2	43,2	43,2
2369-2377	2771-2780	258	43,4	43,4	43,4	43,4
2378-2386	2781-2789	259	43,5	43,5	43,5	43,5
2387-2395	2790-2798	260	43,6	43,6	43,6	43,6
2396-2404	2799-2807	261	43,7	43,7	43,7	43,7

2405-2413	2808-2816	262	43,8	43,8	43,8	43,8
2414-2422	2817-2825	263	43,9	43,9	43,9	43,9
2423-2431	2826-2834	264	44,0	44,0	44,0	44,0
2432-2440	2835-2843	265	44,1	44,1	44,1	44,1
2441-2449	2844-2852	266	44,2	44,2	44,2	44,2
2450-2458	2853-2861	267	44,3	44,3	44,3	44,3
2459-2467	2862-2870	268	44,4	44,4	44,4	44,4
2468-2476	2871-2879	269	44,5	44,5	44,5	44,5
2477-2485	2880-2888	270	44,6	44,6	44,6	44,6
2486-2494	2889-2897	271	44,7	44,7	44,7	44,7
2495-2503	2898-2906	272	44,8	44,8	44,8	44,8
2504-2512	2907-2915	273	44,9	44,9	44,9	44,9
2513-2521	2916-2924	274	45,0	45,0	45,0	45,0
2522-2530	2925-2933	275	45,1	45,1	45,1	45,1
2531-2539	2934-2942	276	45,2	45,2	45,2	45,2
2540-2548	2943-2951	277	45,2	45,2	45,2	45,2
2549-2557	2952-2960	278	45,3	45,3	45,3	45,3
2558-2566	2961-2969	279	45,4	45,4	45,4	45,4
2567-2575	2970-2978	280	45,5	45,5	45,5	45,5
2576-2584	2979-2987	281	45,6	45,6	45,6	45,6
2585-2593	2988-2996	282	45,7	45,7	45,7	45,7
2594-2602	2997-3005	283	45,8	45,8	45,8	45,8
2603-2611	3006-3014	284	45,8	45,8	45,8	45,8
2612-2620	3015-3023	285	45,9	45,9	45,9	45,9
2621-2629	3024-3032	286	46,0	46,0	46,0	46,0
2630-2638	3033-3041	287	46,1	46,1	46,1	46,1
2639-2647	3042-3050	288	46,2	46,2	46,2	46,2
2648-2656	3051-3059	289	46,3	46,3	46,3	46,3
2657-2665	3060-3068	290	46,3	46,3	46,3	46,3
2666-2674	3069-3077	291	46,4	46,4	46,4	46,4
2675-2683	3078-3086	292	46,5	46,5	46,5	46,5
2684-2692	3087-3095	293	46,6	46,6	46,6	46,6
2693-2701	3096-3104	294	46,6	46,6	46,6	46,6
2702-2710	3105-3113	295	46,7	46,7	46,7	46,7
2711-2719	3114-3122	296	46,8	46,8	46,8	46,8
2720-2728	3123-3131	297	46,9	46,9	46,9	46,9
2729-2737	3132-3140	298	46,9	46,9	46,9	46,9
2738-2746	3141-3149	299	47,0	47,0	47,0	47,0
2747-2755	3150-3158	300	47,1	47,1	47,1	47,1
2756-2764	3159-3167	301	47,1	47,1	47,1	47,1
2765-2773	3168-3176	302	47,2	47,2	47,2	47,2
2774-2782	3177-3185	303	47,3	47,3	47,3	47,3
2783-2791	3186-3194	304	47,3	47,3	47,3	47,3
2792-2800	3195-3203	305	47,4	47,4	47,4	47,4

2801-2809	3204-3212	306	47,5	47,5	47,5	47,5
2810-2818	3213-3221	307	47,5	47,5	47,5	47,5
2819-2827	3222-3230	308	47,6	47,6	47,6	47,6
2828-2836	3231-3239	309	47,6	47,6	47,6	47,6
2837-2845	3240-3248	310	47,7	47,7	47,7	47,7
2846-2854	3249-3257	311	47,8	47,8	47,8	47,8
2855-2863	3258-3266	312	47,8	47,8	47,8	47,8
2864-2873	3267-3275	313	47,9	47,9	47,9	47,9
2874-2882	3276-3284	314	47,9	47,9	47,9	47,9
2883-2891	3285-3293	315	48,0	48,0	48,0	48,0
2892-2900	3294-3302	316	48,1	48,1	48,1	48,1
2901-2909	3303-3312	317	48,1	48,1	48,1	48,1
2910-2918	3313-3321	318	48,2	48,2	48,2	48,2
2919-2927	3322-3330	319	48,2	48,2	48,2	48,2
2928-2936	3331-3339	320	48,3	48,3	48,3	48,3
2937-2945	3340-3348	321	48,3	48,3	48,3	48,3
2946-2954	3349-3357	322	48,4	48,4	48,4	48,4
2955-2963	3358-3366	323	48,4	48,4	48,4	48,4
2964-2972	3367-3375	324	48,5	48,5	48,5	48,5
2973-2981	3376-3384	325	48,5	48,5	48,5	48,5
2982-2990	3385-3393	326	48,6	48,6	48,6	48,6
2991-2999	3394-3402	327	48,6	48,6	48,6	48,6
3000-3008	3403-3411	328	48,7	48,7	48,7	48,7
3009-3017	3412-3420	329	48,7	48,7	48,7	48,7
3018-3026	3421-3429	330	48,8	48,8	48,8	48,8
3027-3035	3430-3438	331	48,8	48,8	48,8	48,8
3036-3044	3439-3447	332	48,9	48,9	48,9	48,9
3045-3053	3448-3456	333	48,9	48,9	48,9	48,9
3054-3062	3457-3465	334	49,0	49,0	49,0	49,0
3063-3071	3466-3474	335	49,0	49,0	49,0	49,0
3072-3080	3475-3483	336	49,1	49,1	49,1	49,1
3081-3089	3484-3492	337	49,1	49,1	49,1	49,1
3090-3098	3493-3501	338	49,1	49,1	49,1	49,1
3099-3107	3502-3510	339	49,2	49,2	49,2	49,2
3108-3116	3511-3519	340	49,2	49,2	49,2	49,2
3117-3125	3520-3528	341	49,3	49,3	49,3	49,3
3126-3134	3529-3537	342	49,3	49,3	49,3	49,3
3135-3143	3538-3546	343	49,3	49,3	49,3	49,3
3144-3152	3547-3555	344	49,4	49,4	49,4	49,4
3153-3161	3556-3564	345	49,4	49,4	49,4	49,4
3162-3170	3565-3573	346	49,5	49,5	49,5	49,5
3171-3179	3574-3582	347	49,5	49,5	49,5	49,5
3180-3188	3583-3591	348	49,5	49,5	49,5	49,5
3189-3197	3592-3600	349	49,6	49,6	49,6	49,6

3198-3206	3601-3609	350	49,6	49,6	49,6	49,6
3207-3215	3610-3618	351	49,7	49,7	49,7	49,7
3216-3224	3619-3627	352	49,7	49,7	49,7	49,7
3225-3233	3628-3636	353	49,7	49,7	49,7	49,7
3234-3242	3637-3645	354	49,8	49,8	49,8	49,8
3243-3251	3646-3654	355	49,8	49,8	49,8	49,8
3252-3260	3655-3663	356	49,8	49,8	49,8	49,8
3261-3269	3664-3672	357	49,9	49,9	49,9	49,9
3270-3278	3673-3681	358	49,9	49,9	49,9	49,9
3279-3287	3682-3690	359	49,9	49,9	49,9	49,9
3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 enemmän	tai 50,0	50,0	50,0	50,0

## Laki

### ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvoverolain (1281/2003) liite,  
sellaisena kuin se on...

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Päivää kohden kannettavan veron määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2016.

### Liite

#### VEROTAULUKKO 1

Ajoneuvon hiilidioksidipäästön Veron määrä määrä	g/km	senttiä/päivä	euroa/365 päivää
0	29,10	106,21	
1	29,20	106,58	
2	29,30	106,94	
3	29,30	106,94	
4	29,40	107,31	
5	29,50	107,67	
6	29,60	108,04	
7	29,70	108,40	
8	29,80	108,77	



9	29,80	108,77
10	29,90	109,13
11	30,00	109,50
12	30,10	109,86
13	30,20	110,23
14	30,30	110,59
15	30,40	110,96
16	30,50	111,32
17	30,60	111,69
18	30,70	112,05
19	30,80	112,42
20	30,90	112,78
21	31,00	113,15
22	31,10	113,51
23	31,20	113,88
24	31,30	114,24
25	31,40	114,61
26	31,50	114,97
27	31,60	115,34
28	31,70	115,70
29	31,80	116,07
30	32,00	116,80
31	32,10	117,16
32	32,20	117,53
33	32,30	117,89
34	32,40	118,26
35	32,50	118,62
36	32,70	119,35
37	32,80	119,72
38	32,90	120,08
39	33,00	120,45
40	33,20	121,18
41	33,30	121,54
42	33,40	121,91
43	33,60	122,64
44	33,70	123,00
45	33,80	123,37
46	34,00	124,10
47	34,10	124,46
48	34,30	125,19
49	34,40	125,56
50	34,60	126,29
51	34,70	126,65
52	34,90	127,38

53	35,00	127,75
54	35,20	128,48
55	35,30	128,84
56	35,50	129,57
57	35,60	129,94
58	35,80	130,67
59	36,00	131,40
60	36,10	131,76
61	36,30	132,49
62	36,50	133,22
63	36,60	133,59
64	36,80	134,32
65	37,00	135,05
66	37,20	135,78
67	37,30	136,14
68	37,50	136,87
69	37,70	137,60
70	37,90	138,33
71	38,10	139,06
72	38,30	139,79
73	38,50	140,52
74	38,70	141,25
75	38,90	141,98
76	39,10	142,71
77	39,30	143,44
78	39,50	144,17
79	39,70	144,90
80	39,90	145,63
81	40,10	146,36
82	40,30	147,09
83	40,50	147,82
84	40,80	148,92
85	41,00	149,65
86	41,20	150,38
87	41,40	151,11
88	41,70	152,20
89	41,90	152,93
90	42,10	153,66
91	42,40	154,76
92	42,60	155,49
93	42,90	156,58
94	43,10	157,31
95	43,30	158,04
96	43,60	159,14

97	43,90	160,23
98	44,10	160,96
99	44,40	162,06
100	44,60	162,79
101	44,90	163,88
102	45,20	164,98
103	45,40	165,71
104	45,70	166,80
105	46,00	167,90
106	46,30	168,99
107	46,50	169,72
108	46,80	170,82
109	47,10	171,91
110	47,40	173,01
111	47,70	174,10
112	48,00	175,20
113	48,30	176,29
114	48,60	177,39
115	48,90	178,48
116	49,20	179,58
117	49,50	180,67
118	49,90	182,13
119	50,20	183,23
120	50,50	184,32
121	50,80	185,42
122	51,10	186,51
123	51,50	187,97
124	51,80	189,07
125	52,10	190,16
126	52,50	191,62
127	52,80	192,72
128	53,20	194,18
129	53,50	195,27
130	53,90	196,73
131	54,20	197,83
132	54,60	199,29
133	55,00	200,75
134	55,30	201,84
135	55,70	203,30
136	56,10	204,76
137	56,50	206,22
138	56,80	207,32
139	57,20	208,78
140	57,60	210,24

141	58,00	211,70
142	58,40	213,16
143	58,80	214,62
144	59,20	216,08
145	59,60	217,54
146	60,00	219,00
147	60,40	220,46
148	60,80	221,92
149	61,20	223,38
150	61,70	225,20
151	62,10	226,66
152	62,50	228,12
153	62,90	229,58
154	63,40	231,41
155	63,80	232,87
156	64,20	234,33
157	64,70	236,15
158	65,10	237,61
159	65,60	239,44
160	66,00	240,90
161	66,50	242,72
162	67,00	244,55
163	67,40	246,01
164	67,90	247,83
165	68,30	249,29
166	68,80	251,12
167	69,30	252,94
168	69,80	254,77
169	70,30	256,59
170	70,70	258,05
171	71,20	259,88
172	71,70	261,70
173	72,20	263,53
174	72,70	265,35
175	73,20	267,18
176	73,70	269,00
177	74,20	270,83
178	74,70	272,65
179	75,20	274,48
180	75,80	276,67
181	76,30	278,49
182	76,80	280,32
183	77,30	282,14
184	77,80	283,97

185	78,40	286,16
186	78,90	287,98
187	79,40	289,81
188	80,00	292,00
189	80,50	293,82
190	81,10	296,01
191	81,60	297,84
192	82,10	299,66
193	82,70	301,85
194	83,30	304,04
195	83,80	305,87
196	84,40	308,06
197	84,90	309,88
198	85,50	312,07
199	86,00	313,90
200	86,60	316,09
201	87,20	318,28
202	87,70	320,10
203	88,30	322,29
204	88,90	324,48
205	89,50	326,67
206	90,00	328,50
207	90,60	330,69
208	91,20	332,88
209	91,80	335,07
210	92,40	337,26
211	93,00	339,45
212	93,50	341,27
213	94,10	343,46
214	94,70	345,65
215	95,30	347,84
216	95,90	350,03
217	96,50	352,22
218	97,10	354,41
219	97,70	356,60
220	98,30	358,79
221	98,90	360,98
222	99,50	363,17
223	100,10	365,36
224	100,70	367,55
225	101,30	369,74
226	101,90	371,93
227	102,50	374,12
228	103,10	376,31

229	103,70	378,50
230	104,30	380,69
231	104,90	382,88
232	105,50	385,07
233	106,20	387,63
234	106,80	389,82
235	107,40	392,01
236	108,00	394,20
237	108,60	396,39
238	109,20	398,58
239	109,80	400,77
240	110,40	402,96
241	111,00	405,15
242	111,60	407,34
243	112,20	409,53
244	112,90	412,08
245	113,50	414,27
246	114,10	416,46
247	114,70	418,65
248	115,30	420,84
249	115,90	423,03
250	116,50	425,22
251	117,10	427,41
252	117,70	429,60
253	118,30	431,79
254	118,90	433,98
255	119,50	436,17
256	120,10	438,36
257	120,70	440,55
258	121,30	442,74
259	121,90	444,93
260	122,50	447,12
261	123,10	449,31
262	123,70	451,50
263	124,30	453,69
264	124,90	455,88
265	125,40	457,71
266	126,00	459,90
267	126,60	462,09
268	127,20	464,28
269	127,80	466,47
270	128,40	468,66
271	128,90	470,48
272	129,50	472,67

273	130,10	474,86
274	130,70	477,05
275	131,20	478,88
276	131,80	481,07
277	132,40	483,26
278	132,90	485,08
279	133,50	487,27
280	134,00	489,10
281	134,60	491,29
282	135,10	493,11
283	135,70	495,30
284	136,30	497,49
285	136,80	499,32
286	137,30	501,14
287	137,90	503,33
288	138,40	505,16
289	139,00	507,35
290	139,50	509,17
291	140,00	511,00
292	140,60	513,19
293	141,10	515,01
294	141,60	516,84
295	142,10	518,66
296	142,60	520,49
297	143,20	522,68
298	143,70	524,50
299	144,20	526,33
300	144,70	528,15
301	145,20	529,98
302	145,70	531,80
303	146,20	533,63
304	146,70	535,45
305	147,20	537,28
306	147,70	539,10
307	148,10	540,56
308	148,60	542,39
309	149,10	544,21
310	149,60	546,04
311	150,10	547,86
312	150,50	549,32
313	151,00	551,15
314	151,40	552,61
315	151,90	554,43
316	152,40	556,26

317	152,80	557,72
318	153,30	559,54
319	153,70	561,00
320	154,20	562,83
321	154,60	564,29
322	155,00	565,75
323	155,50	567,57
324	155,90	569,03
325	156,30	570,49
326	156,70	571,95
327	157,20	573,78
328	157,60	575,24
329	158,00	576,70
330	158,40	578,16
331	158,80	579,62
332	159,20	581,08
333	159,60	582,54
334	160,00	584,00
335	160,40	585,46
336	160,80	586,92
337	161,20	588,38
338	161,60	589,84
339	161,90	590,93
340	162,30	592,39
341	162,70	593,85
342	163,10	595,31
343	163,40	596,41
344	163,80	597,87
345	164,20	599,33
346	164,50	600,42
347	164,90	601,88
348	165,20	602,98
349	165,60	604,44
350	165,90	605,53
351	166,30	606,99
352	166,60	608,09
353	166,90	609,18
354	167,30	610,64
355	167,60	611,74
356	167,90	612,83
357	168,20	613,93
358	168,50	615,02
359	168,90	616,48
360	169,20	617,58



361	169,50	618,67
362	169,80	619,77
363	170,10	620,86
364	170,40	621,96
365	170,70	623,05
366	171,00	624,15
367	171,30	625,24
368	171,60	626,34
369	171,90	627,43
370	172,10	628,16
371	172,40	629,26
372	172,70	630,35
373	173,00	631,45
374	173,20	632,18
375	173,50	633,27
376	173,80	634,37
377	174,00	635,10
378	174,30	636,19
379	174,50	636,92
380	174,80	638,02
381	175,10	639,11
382	175,30	639,84
383	175,50	640,57
384	175,80	641,67
385	176,00	642,40
386	176,30	643,49
387	176,50	644,22
388	176,70	644,95
389	177,00	646,05
390	177,20	646,78
391	177,40	647,51
392	177,60	648,24
393	177,90	649,33
394	178,10	650,06
395	178,30	650,79
396	178,50	651,52
397	178,70	652,25
398	178,90	652,98
399	179,10	653,71
400 tai enemmän	179,30	654,44

**VEROTAULUKKO 2**

Ajoneuvon kokonaismassa kilogrammaa	Veron määrä	
	senttiä/päivä	euroa/ 365 päivää
enintään 1 300	61,00	222,65
1 301–1 400	64,00	233,60
1 401–1 500	67,20	245,28
1 501–1 600	70,60	257,69
1 601–1 700	74,20	270,83
1 701–1 800	78,00	284,70
1 801–1 900	82,00	299,30
1 901–2 000	86,20	314,63
2 001–2 100	90,60	330,69
2 101–2 200	95,20	347,48
2 201–2 300	100,00	365,00
2 301–2 400	105,00	383,25
2 401–2 500	110,20	402,23
2 501–2 600	115,60	421,94
2 601–2 700	121,20	442,38
2 701–2 800	127,00	463,55
2 801–2 900	133,00	485,45
2 901–3 000	139,20	508,08
3 001–3 100	145,60	531,44
3 101–3 200	152,20	555,53
3 201–3 300	159,00	580,35
3 301–3 400	166,00	605,90
3 401 tai enemmän	173,20	632,18