

LUONNOS
30.8.2023

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveron tasoa kevennettäisiin yhteensä 50 miljoonalla eurolla. Kevennys kohdistuisi keski- ja suuripäästöisiin autoihin sekä niihin vanhimpiin autoihin, joista ei ole päästömittaustietoa. Uudempien autojen verotus ei muuttuisi.

Veronalennuksen kohteena olevien autojen vuosittainen ajoneuvovero kevenisi keskimäärin noin 28 euroa. Suurimmillaan veronalennus olisi 52 euroa vuodessa.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024. Kevennettyä ajoneuvoveron perusveroa sovellettaisiin kuitenkin vasta 1.1.2025 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet	7
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	10
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	13
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	13
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot	14
6 Lausuntopalaute.....	14
7 Voimaantulo	14
8 Suhde muihin esityksiin.....	14
8.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	
8.2 Suhde talousarvioesitykseen	
Laki ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta	15

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman veroliitteen mukaan ajoneuvoveron perusveroa kevennetään vuositasona 50 miljoonalla eurolla.

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esitys oli lausuntokierroksella lausuntopalvelussa 30.8.–13.9.2023.

Lausuntopyyntö, lausuntotiivistelmä ja saadut lausunnot ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella VM087:00/2023.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Ajoneuvovero

Ajoneuvoverolaissa (1281/2003) säädetään ajoneuvoverosta, joka koostuu perusverosta ja muilta kuin bensiinikäyttöisiltä ajoneuvoilta kannettavasta käyttövoimaverosta. Ajoneuvoveroa kannetaan M- ja N-luokkaan kuuluvasta ajoneuvosta, kun se on merkitty tai sen olisi tullut olla Suomessa merkitty liikenneasioiden rekisteriin taikka ilmoitettu liikennekäyttöön otetuksi. Lisäksi ulkomaille rekisteröidyistä ajoneuvoista kannetaan eräissä tapauksissa kiinteää veroa ja kulutusveroa.

Perusvero on ajoneuvoverolain soveltamisalaan kuuluvilta henkilö- ja pakettiautoilta (M1-, N1-, M1G- ja N1G-luokat) sekä suurimmalta sallitulta kokonaismassaltaan enintään 3 500 kilogramman erikoisautoilta valtionaloudellisista syistä kannettava vero, jolla on myös ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva ohjausvaikutus. Perusvero määräytyy ensisijaisesti ajoneuvon valmistajan ilmoittaman EU:n lainsäädännön mukaan mitatun ominaishiilidioksidipäästön perusteella.

Perusvero perustuu ajoneuvon hiilidioksidipäästöön henkilöautolla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1.1.2001 tai sen jälkeen, sekä henkilöautolla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1.1.2002 tai sen jälkeen. Kaksikäyttöauton perusvero määräytyy hiilidioksidipäästön perusteella, jos auto on otettu käyttöön 1.1.2006 tai sen jälkeen. Pakettiauton perusvero määräytyy hiilidioksidipäästön perusteella, jos auto on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1.1.2008 tai sen jälkeen. Jos ajoneuvo on otettu käyttöön ennen edellä mainittuja ajankohtia tai sille ei ole määritetty tyyppihyväksynnässä hiilidioksidipäästöä, perusvero määräytyy ajoneuvon kokonaismassan perusteella. Kokonaismassan on katsottu parhaiten vastaavan ajoneuvon polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöä niistä teknisistä tiedoista, jotka ovat kaikista ajoneuvoista merkittynä verotuksen perusteena olevaan liikenneasioiden rekisteriin.

Ajoneuvon hiilidioksidipäästöön perustuva ajoneuvon perusvero tuli voimaan henkilö- ja pakettiautoille vuonna 2010. Tämän jälkeen ajoneuvoveroon on tehty kolme korotusta, joista viimeisin on vuonna 2015 tehty muutos, jolloin perusveroa korotettiin koko veronalaisista ajoneuvokantaa koskevana tasokorotuksena yhteensä 100 miljoonalla eurolla 1.1.2017 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon. Korotus toteutettiin samassa yhteydessä autoveron alennusten kanssa. Muutosten tavoitteena on ollut uudistaa ajoneuvokantaa vähäpäästöisempään suuntaan sekä siirtää liikenneverotuksen painopistettä ajoneuvojen hankinnasta niiden liikennekäytössä pitämiseen.

Vuonna 2018 ajoneuvoveron perusveroa kevennettiin yhteensä 50 miljoonalla eurolla vähäpäästöisiä autoja painottaen siten, että alennusta on sovellettu 1.1.2020 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

Vuonna 2021 yksinomaan sähköä tai vetyä käyttävien henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveroa korotettiin 64,97 eurolla vuodessa koskien autoja, jotka on otettu käyttöön 1.10.2021 tai sen jälkeen. Korotettua perusveroa sovelletaan kuitenkin vasta 1.10.2023 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon, joten se on huomioitu vuoden 2022 lokakuun alusta alkaen lähetetyissä verolipuissa. Korotus toteutettiin samassa yhteydessä, kun ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavan autoveron alin veron osuus laskettiin nolliin, mikä tarkoittaa, ettei sähkö- tai vetykäyttöisistä henkilö- ja pakettiautoista enää kanneta autoveroa. Autoverotuksen muutosta sovelletaan autoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on 1.10.2021 tai sen jälkeen.

Lisäksi ajoneuvoveron perusveroon tehtiin tekninen muutos vuonna 2018, jonka myötä ajoneuvoveron verotaset sopeutettiin EU:n lainsäädännön mukaiseen uuteen yhdenmukaistettuun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainväliseen testimenetelmään eli Worldwide Light Vehicles Test Procedure -mittaustapaan, jäljempänä *WLTP-mittaustapa*. Uusi mittaustapa korvasi vuoden 2018 syyskuun alusta alkaen aiemmin voimassa olleen eurooppalaisen ajosyklin eli New European Driving Cycle -mittaustavan, jäljempänä *NEDC-mittaustapa*. Ajoneuvoverolain muuttamisesta annetulla lailla (571/2018) ajoneuvoverolain liitteeseen lisättiin uusi verotaulukko, jota sovelletaan uudella mittaustavalla mitattujen ajoneuvojen verotuksessa 1.1.2020 lukien. Muutoksen myötä ajoneuvoverolain liitteessä on kaksi ajoneuvon hiilidioksidipäästöön perustuvaa ajoneuvoveron perusveroa koskevaa verotaulukkoa, joita sovelletaan liikennekäytössä oleviin ajoneuvoihin sen perusteella, onko hiilidioksidipäästö mitattu WLTP-mittaustavalla vai muulla EU:n lainsäädännön tarkoittamalla mittaustavalla. Ajoneuvoverolain liitteessä on lisäksi verotaulukko, jota sovelletaan kokonaismassan perusteella verotettaviin ajoneuvoihin.

Sellaisen auton, jonka käyttövoimana on yksinomaan sähkö tai vety, eli jonka hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometrillä, ja joka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran 1.10.2021 tai sen jälkeen, ajoneuvoveron perusveron määrä on 1.10.2023 alkaen 118,26 euroa vuodessa. Auton, jonka hiilidioksidipäästö on 400 grammaa tai enemmän, perusveron määrä on 654,44 euroa vuodessa. Näiden päästöarvojen välillä vero on määritelty yksitellen jokaiselle hiilidioksidigrammalle siten, että vero kasvaa hiilidioksidipäästöjen kasvaessa. Kokonaismassan perusteella määräytyvä perusvero on 222,65 euroa vuodessa taulukon alarajalla eli kokonaismassan ollessa enintään 1 300 kilogrammaa ja 632,18 euroa vuodessa taulukon ylärajalla kokonaismassan ollessa 3 401 kilogrammaa tai enemmän. Kokonaismassaan perustuva vero on määritetty sadan kilogramman välein, ja se mitoitettiin alun perin jonkin verran lievemmäksi kuin vastaavan ajoneuvon hiilidioksidipäästön perusteella määräytyvä vero. Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannetaan henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista, jotka käyttävät polttoaineenaan muuta kuin moottoribensiiniä. Fiskaalisen tarkoituksensa lisäksi käyttövoimaverolla tasoitetaan eri tavoin verotettujen käyttövoimien verotuksesta johtuvia kustannuksia keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella. Henkilöautojen käyttövoimaveron taso on yhteydessä liikennepolttoainesten verotason. Paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa verotusta tasavaa vaikutusta. Kuorma-autojen käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön EU:n lainsäädännössä edellytetty raskaiden ajoneuvojen vuotuinen vero. Kuorma-autojen käyttövoimaveroa määrätessä otetaan kokonaismassan ja akseleiden lisäksi huomioon se, käytetäänkö ajoneuvoa perävaunun vetoon.

Ajoneuvovero on määritelty päiväkohtaisena verona, joka kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta ajoneuvon rekisterissä olevien tietojen perusteella. Veroa ei kanneta päiviltä, joina ajoneuvo on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Verovelvollinen ajoneuvoverosta on rekisteriin merkitty omistaja tai haltija omistus- tai hallinta-ajaltaan. Veroviranomainen

on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Ahvenanmaan maakunnassa veroviranomainen on Ahvenanmaan valtionvirasto.

2.2 EU:n lainsäädäntö

Ajoneuvoverotusta ei ole yhdenmukaistettu EU:n lainsäädännössä lukuun ottamatta raskailta ajoneuvoilta kannettavaa vuotuista käyttövoimaveroa. Yhdenmukaistettujen verojen lisäksi jäsenvaltiot voivat kansallisesti kantaa ajoneuvoista tämänkaltaisia veroja, kunhan verotuksessa huomioidaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräykset. Merkittävimmät rajoitukset kansallisille valmisteveroille asettavat mainitun sopimuksen syrjimättömyysperiaate ja valtioneuvoston määräykset.

EU:n lainsäädännöllä ohjataan autonvalmistajia toimittamaan pienempipäästöisiä autoja Euroopan markkinoille. Valmistajien tulee kalenterivuositain päästä tiettyihin hiilidioksidipäästötavoitteisiin ensirekisteröityjen henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta. Valmistajille asetetut päästötavoitteet lisäävät käytännössä merkittävästi sähköautojen määrää Euroopan markkinoilla. Velvoitteesta säädetään hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille huoltoajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631. Euroopan komissio antoi heinäkuussa 2021 osana 55-valmiuspakettia ja vihreän kehityksen ohjelman toteutusta ehdotuksen edellä mainitun asetuksen muuttamisesta. Asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/851 annettiin huhtikuussa 2023. Lainmuutoksen myötä hiilidioksidipäästöjen vähennysten välitavoitteeksi on vuodelle 2030 asetettu 55 prosenttia uusille henkilöautoille ja 50 prosenttia kevyille hyötyajoneuvoille vuoden 2021 tavoitetasoon verrattuna. Tavoitteena on, että sekä uusien henkilöautojen että uusien hyötyajoneuvojen tulisi olla päästöttömiä vuonna 2035.

2.3 Verotulot ja ajoneuvokanta

Vuonna 2022 ajoneuvoveroa kannettiin 1 108 miljoonaa euroa. Tästä perusveron osuus oli noin 676 miljoonaa euroa. Perusveron tuotosta 559 miljoonaa euroa kertyi henkilöautoista ja 117 miljoonaa euroa pakettiautoista.

Perusveron tuoton odotetaan hitaasti laskevan ajoneuvokannan päästötason laskiessa. Ajoneuvoveron perusvero on euromääräinen, eikä se siten seuraa yleistä hintatasoa tai nimellistä tulokehitystä ilman reaaliarvoa turvaavia veronkorotuksia. Vuoteen 2023 verrattuna perusveron tuoton odotetaan pienenevän nimellisesti noin 110 miljoonaa euroa vuoteen 2027 mennessä. Verotuoton reaalin arvo laskee samalla ajanjaksolla edellä kuvattua nimellistä alenemaa enemmän.

Vuoden 2022 lopussa liikennekäytössä oli noin 2 740 000 henkilöautoa ja 340 000 pakettiautoa. Henkilöajoneuvokannan keskipäästön arvioidaan olevan noin 144 grammaa kilometriltä NEDC-päästömittauksen mukaan, mutta arvio sisältää epävarmuuksia eri päästömittaustapojen eroavaisuuksien takia. Henkilöautokannan keskipäästö on viime vuosina laskenut noin 2–4 grammaa vuodessa. Henkilöautokannan keskipäästön laskun odotetaan kiihtyvän edelleen sähköistymisen myötä. Henkilöautoliikenteen päästöjen vähenemisen kannalta olennaista on erityisesti uusien autojen päästötaso, sillä uudemmilla autoilla ajetaan keskimäärin suurempia ajo-suoritteita. Keskimääräisen perusveron määrä oli vuonna 2022 henkilöautoilla noin 204 euroa vuodessa ja pakettiautoilla noin 323 euroa vuodessa olettaen, että ajoneuvot ovat koko vuoden liikennekäytössä.

Tulonjakovaikutuksia tarkastellaan tyypillisesti siten, että verrataan verorasituksen suuruutta käytettävissä oleviin tuloihin eri tuloluokissa. Ajoneuvoveron määrä suhteutettuna käytettävissä oleviin tuloihin on lievästi korkeampi matalammissa tuloluokissa kuin mitä se on ylemmissä tuloluokissa. Ensimmäisessä tulokymmenyksessä perusveron määrän suhde kotitalouden käytettävissä oleviin tuloihin oli vuonna 2022 arviolta keskimäärin 0,8 prosenttia, kahdessa ylimmässä tulokymmenyksessä keskimäärin 0,3–0,5 prosenttia ja muissa tulokymmenyksissä noin 0,6–0,7 prosenttia.

Keskimääräinen ajoneuvokohtainen vero on hieman suurempi pienituloisilla johtuen siitä, että pienituloisten ajoneuvot ovat keskimäärin hieman vanhempia ja suuripäästöisempiä. Vuoden 2019 ajoneuvokannan tarkastelussa ajoneuvojen keskimääräinen päästötaso laski suhteellisen tasaisesti siten, että alimmassa tulokymmenyksessä keskipäästö on 148 grammaa kilometriltä ja ylimmässä 165 grammaa kilometriltä NEDC-päästömittauksen mukaan.

Jos tarkastellaan ajoneuvorasituksen euromäärää eri tuloluokissa, suurempituloisten maksamien ajoneuvoverojen määrä on suurempi, koska autojen omistaminen on selvästi yleisempää ylempään tulotason kotitalouksissa. Ylimmän tulokymmenyksen kotitalouksista 87 prosentilla on käytössä yksi tai useampi auto, kun taas alimman tulokymmenyksen kotitalouksista vain noin kolmasosalla on auto.

Ajoneuvojen ikä vaihtelee eri tulokymmenysten välillä enemmän kuin päästötaso. Vuoden 2019 lopussa alimmassa tulokymmenyksessä henkilöautojen keski-ikä oli 17 vuotta. Ylimmässä tulokymmenyksessä henkilöautojen keski-ikä oli yhdeksän vuotta.

Koko Suomen alueella henkilöautojen keski-ikä oli vuonna 2022 ilman museo-autoja 12,5 vuotta, mutta alueellinen vaihtelu on melko suurta. Uudellamaalla henkilöautojen keski-ikä oli 10,1 vuotta, kun taas Kainuussa se oli 14,8 vuotta. Myös ajoneuvokannan päästöt vaihtelevat maakunnittain siten, että vuonna 2020 henkilöautojen ominaispäästöt olivat pienimmät Uudellamaalla ja suurimmat, Pohjois-Karjalassa, Kainuussa, Keski-Pohjanmaalla sekä Lapissa. Ero päästöissä alueiden välillä todennäköisesti kasvaa, sillä uusien autojen rekisteröinnit painottuvat Etelä-Suomeen.

2.3 Nykytilan arviointi

Ajoneuvoveroa voidaan pitää suhteellisen hyvin toimivana ja verotuloja tuottavana fiskaalisena verona. Henkilö- ja pakettiautokanta muodostaa vakaan ja Suomessa pysyvän veropohjan, jossa verorasitus voidaan jakaa koko autokannalle.

Perusveron päästöporrastuksella on myös tavoiteltu liikenteen päästöjen vähentämistä, mutta sen on kuitenkin todettu olevan liikenteen veroista selvästi huonoimmin toimiva päästöohjauskeino. Ajoneuvoveron päästöporrastus perustuu ajoneuvon valmistajan ilmoittamaan ominaispäästöön. Ajoneuvon käytöstä aiheutuville todellisilla päästöillä ei ole vaikutusta perusveron määrään, eikä se siten kannusta kuluttajia ajamaan vähemmän polttoaineveron tavoin. Kuluttajat eivät myöskään ota autoilun tulevia kustannuksia täysimääräisesti huomioon, mikä heikentää vuosittain kerättävän ajoneuvoveron perusveron ja sen päästöporrastuksen vaikutusta kuluttajien ajoneuvon hankinta- ja käyttö päätöksiin.

Perusveron päästöporrastus heikentää myös mahdollisuuksia kerätä verotuloja, koska autokannan uudistuessa vähäpäästöisemmäksi ajoneuvokannan keskimääräinen verorasitus ja siten perusverolla kerättävät verotulot pienenevät.

Liikenteen veroista ajoneuvoveron perusvero kohdentuu polttoaineveroa ja autoveroa enemmän pienituloisiin kotitalouksiin, kun tarkastellaan verorasitusta suhteessa käytettävissä oleviin tuloihin. Polttoainevero kohdentuu voimakkaammin suurituloisiin kotitalouksiin, koska niiden ajosuoritteet ovat keskimäärin suurempia kuin pienituloisten kotitalouksien ajosuoritteet. Autovero taas kohdentuu voimakkaasti suurituloisiin kotitalouksiin, koska ne hankkivat valtaosan ensirekisteröitävistä autoista.

Ajoneuvoverorasitus riippuu myös kotitalouden omistaman auton päästötasosta. Suurituloiset kotitaloudet omistavat useammin uudempia ja vähäpäästöisempiä autoja, kun taas pienituloisilla kotitalouksilla on todennäköisemmin vanhoja ja sen takia suuripäästöisempiä autoja. Aikaisemmin ero suuri- ja pienituloisten omistamien autojen päästötasoissa oli suhteellisen vähäinen, sillä suurituloisten kotitalouksen uudemmat autot olivat useammin myös suurikokoisia ja siten myös suuripäästöisiä polttomoottoriautoja. Päästöero on kuitenkin todennäköisesti kasvanut ja kasvaa edelleen, koska suurituloiset kotitaloudet valitsevat sähköauton tai lataushybridin pienituloisia kotitalouksia todennäköisemmin.

Perusveron päästöohjaus ei myöskään kohtele tasapuolisesti eri ikäisiä saman päästötason ajoneuvoja. Erityisesti vanhemman NEDC-mittausmenetelmän heikkouksien takia valmistajien ilmoittamat ominaispäästöt laskivat 2000-luvulla selvästi nopeammin kuin kyseisten ajoneuvojen todelliset ominaispäästöt. Tämän takia todellisiin ominaispäästöihin suhteutettu verorasitus on yleensä suurempi vanhemmilla autoilla.

Veronkevennyksen toteutuksen kannalta nämä seikat merkitsevät, että sillä, kohdennetaanko alennus erityisesti suuri- tai pienipäästöisiin autoihin, ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta liikenteen päästöihin. Pienipäästöisiin autoihin kohdennettu veronkevennys kuitenkin lisäisi ajoneuvoveron tuoton alenemaa entisestään. Samoin pienipäästöisiin kohdentuva veronkevennys kohdentuisi todennäköisesti voimakkaammin tulojakauman yläpäähän, kun taas keski- ja suuripäästöisiin ja etenkin vanhoihin ajoneuvoihin kohdentuva veronkevennys kohdentuisi lievästi enemmän pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin.

Ajoneuvoveron roolia liikenteen verotuksessa on tarkasteltu myös valtionvarainministeriön asettaman liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneen työryhmän loppuraportissa¹ sekä valtiovarainministeriön verokartoitushankkeessa².

3 Tavoitteet

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjaus, jonka mukaan ajoneuvoveron perusveroa kevennetään 50 miljoonalla eurolla. Hallitusohjelman mukaan kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta.

Veronkevennyksellä alennettaisiin maltillisesti keski- ja suuripäästöisten autojen verorasitusta, sillä erityisesti näiden autojen käyttökustannukset ovat nousseet polttoaineen hinnan kohoamisen myötä. Perusveron alennus pyritään painottamaan alemman tulotason kotitalouksien käytössä oleviin vanhempiin autoihin. Veronalennus pyrittäisiin toteuttamaan siten, että sen valtiotaloutta heikentävä vaikutus vähenisi pitkällä aikavälillä autokannan uusiutumisen myötä.

¹ Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti, [valtiovarainministeriön julkaisuja 2021:26](#).

² Verokartoitus 2023, [valtiovarainministeriön julkaisuja 2023:15](#).

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

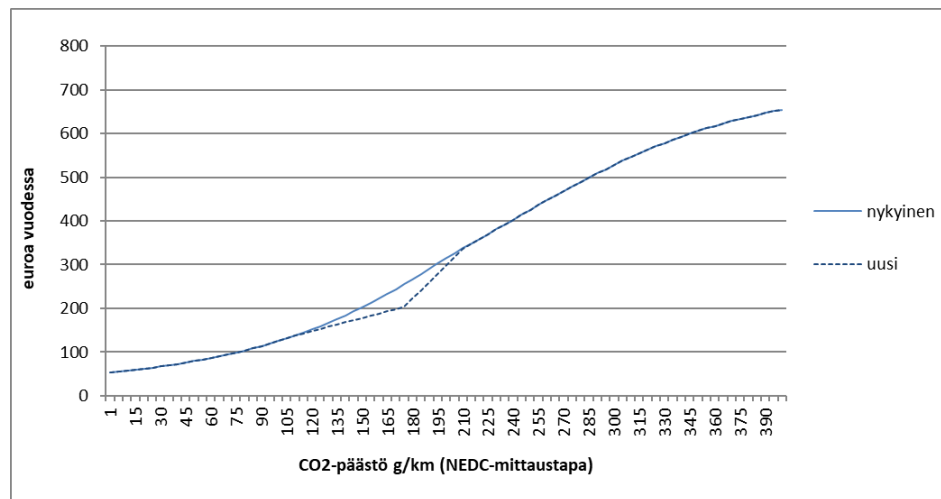
Ajoneuvoverolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että kevennetään ajoneuvoveron perusveroa niiltä henkilö- ja pakettiautoilta, joihin sovelletaan ajoneuvoverolain liitteen verotaulukkoa 1 tai 2.

Verotaulukkoa 1 sovelletaan henkilö- ja pakettiautoihin, joiden hiilidioksidin ominaispäästöt on mitattu NEDC-menetelmällä. Kyse on useimmista henkilöautoista, jotka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran 1.1.2001–31.8.2018 välisenä aikana, sekä useimmista pakettiautoista, jotka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran 1.1.2008–31.8.2019 välisenä aikana.

Perusveron alennus kohdennettaisiin verotaulukossa 1 keski- ja suuripäästöisiin autoihin siten, että veronalennus alkaisi päästötasolta 111 grammaa kilometriltä ja ulottuisi päästötasolle 210 grammaa kilometriltä. Tämän päästötason autoilta, joihin sovelletaan verotaulukkoa 1, vuotuisen veronalennus olisi keskimäärin noin 23 euroa. Veronalennuksen määrä olisi enimmillään noin 52 euroa vuodessa päästötasolla 175 grammaa kilometriltä.

Kuvassa 1 on esitetty ehdotettu ajoneuvoveron perusveron verokäyrän muutos verotaulukkoon.

Kuva 1. Nykyiseen lainsäädäntöön perustuva ja ehdotettu ajoneuvoverokäyrä verotaulukossa



Veronalennuksen painottamisella verotaulukossa 1 keski- ja suuripäästöisiin autoihin tavoitellaan alennuksen suurempaa kohdentumista matalan tulotason kotitalouksille. Veromuutoksen voimaantulovuonna veronkevennys koskisi pääsääntöisesti vain vähintään seitsemän vuotta vanhoja ja sen jälkeen vuosi vuodelta yhä vanhempia ajoneuvoja. Alimpien tulokymmenysten

kotitalouksissa autot ovat myös keskimäärin suurempipäästöisiä kuin ylimpien tulokymmenysten kotitalouksissa. Tämä voi johtua ensinnäkin siitä, että täyssähköautot ja uudempaan hybriditeknologiaan perustuvat autot ovat tavallisia polttomoottoriautoja kalliimpia ja siten helpommin ylempien tuloluokkien kotitalouksien hankittavissa. Autojen iällä on myös vaikutusta keskimääräisiin päästöihin. Uusien autojen päästöt ovat vähitellen alentuneet energiatehokkaampien tekniikoiden yleistyessä. Koska autojen keski-ikä on korkeampi matalan tulotason kotitalouksissa, on näillä kotitalouksilla käytössä vähemmän energiatehokkaita autoja. Toisaalta eri ikäisten autojen NEDC-menetelmällä mitatut ominaispäästöt eivät ole suoraan vertailukelpoisia, koska autoteollisuus on vähitellen pystynyt hyödyntämään NEDC-mittausmenetelmän heikkouksia siten, että valmistajien ilmoittamat päästöt ovat vuosittain alentuneet nopeammin kuin autojen todellinen polttoaineenkulutus ja todelliset päästöt. Perusveron alennuksen kohdentaminen keski- ja suuripäästöisiin autoihin jonkin verran tasoittaisi sitä seikkaa, että vanhemmilla autoilla NEDC-päästöihin perustuva perusvero on uudempia autoja korkeampi suhteessa todellisiin päästöihin.

Verotaulukkoa 2 sovelletaan autoihin, joilla ei ole NEDC- eikä WLTP-menetelmällä mitattua ominaispäästöarvoa. Kyse on tällöin yleensä kokonaismassaltaan enintään 2 500 kilogramman henkilöautosta, joka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran ennen 1.1.2001, kokonaismassaltaan yli 2 500 kilogramman henkilöautosta, joka on otettu käyttöön ennen 1.1.2002 tai pakettiautosta, joka on otettu käyttöön ennen 1.1.2008. Lisäksi eräiden EU:n ulkopuolelta käytettynä tuotujen autojen perusvero määräytyy verotaulukon 2 mukaan.

Kaikkien verotaulukon 2 mukaan verotettavien henkilö- ja pakettiautojen perusveroa alennettaisiin noin 52 euroa vuodessa. Pääosa verotaulukon 2 mukaan verotettavista autoista on yli 20 vuotta vanhoja ja siten vähäarvoisia. Kohdistamalla euromääräisesti suurin perusveron alennus verotaulukon 2 voidaan vahvistaa veronalennuksen kohdentumista matalan tulotason kotitalouksille.

Verotaulukon 1 A ei tehtäisi muutoksia. Kyseistä verotaulukkoa sovelletaan autoihin, joilla on WLTP-menetelmällä mitattu ominaispäästöarvo. WLTP-mittausmenetelmä on otettu vaiheittain käyttöön eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta uusille ensirekisteröitäville henkilöautoille ja kevyille pakettiautoille 1.9.2017–1.9.2018 ja raskaammille pakettiautoille viimeistään 1.9.2019. Verotaulukko 1A koskee siis autoja, jotka ovat tällä hetkellä 5–6 vuotta vanhoja tai sitä uudempia. Näitä henkilöautoja oli vuoden 2022 lopussa noin 430 000 ja pakettiautoja noin 40 000. Näiden ajoneuvojen määrä ja suhteellinen osuus ajoneuvokannasta kasvaa kuitenkin vuosittain, sillä kaikkien uusien ajoneuvojen hiilidioksidin ominaispäästöt on mitattu WLTP-mittauksen mukaan. Myös valtaosalla Suomeen käytettynä tuotavista ajoneuvoista on WLTP-mittauksen mukaiset päästöarvot.

Uusimman autokannan rajaamisella perusveron alennuksen ulkopuolelle tavoiteltaisiin kevenysten parempaa kohdentumista alemman tulotason kotitalouksille, koska uudempien autojen omistaminen painottuu ylipiiriin tuloluokkiin. Liikenteen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta voidaan lisäksi pitää perusteltuna sitä, ettei lisätä kannusteita uusien keski- ja suuripäästöisten autojen hankkimiselle alentamalla näiden perusveroa, vaikkakin tämän kannustimen vaikutus hankintapäätöksiin olisi vain hyvin vähäinen.

Lisäksi pidemmän aikavälin fiskaalisesta näkökulmasta verotaulukon 1 A rajaaminen veronalennuksen ulkopuolelle olisi perusteltua. Veronalennuksen kohdistaminen vanhempiin autoihin tarkoittaisi sitä, että vähitellen alennuksen valtion verotuloja vähentävä vaikutus pienenesi autokannan uudistumisen myötä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Ajoneuvoveron kevennyksen arvioidaan vähentävän ajoneuvoveron tuottoa vuonna 2025 noin 50 miljoonaa euroa. Kevennyksestä noin 30 prosenttia eli 15 miljoonaa euroa toteutuisi verotuoton alenemana jo vuonna 2024, sillä ajoneuvovero kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta ja uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja lähetettäisiin jo tammikuusta 2024 alkaen.

Veronkevennyksen tuottovaikutus on laskettu vuoden 2025 tasossa. Ajoneuvokannan uudistuksessa vähäpäästöisemmäksi veronkevennys kohdentuisi yhä pienempään osaan ajoneuvokannasta, jolloin veronkevennyksen ajoneuvoveron tuottoa pienentävä vaikutus vähenee. Vuoden 2027 lopussa veronkevennyksen ajoneuvoveron tuottoa vähentävän vaikutuksen arvioidaan olevan noin 35 miljoonaa euroa.

Ajoneuvoveron kevennyksellä on myös vaikutus julkiseen talouteen indeksidonnaisten menojen pienenemisen kautta sekä kotitalouksien ostovoiman muutoksen ja sitä kautta arvonlisäveron tuoton muutoksen kautta. Veronkevennyksen julkista taloutta heikentävän vaikutuksen arvioidaan olevan vuoden 2025 tasossa noin 32 miljoonaa euroa.

Kuluttajahintaindeksin muutoksen ennustetaan olevan veronkevennyksen takia noin 0,04 prosenttiyksikköä pienempi kuin ilman kevennystä. Vaikutus syntyy vuosien 2024 ja 2025 aikana.

Veronkevennys koskisi vuonna 2025 arviolta keskimäärin noin 1,8 miljoonaa liikennekäytössä olevaa henkilö- tai pakettiautoa eli vajaata 60 prosenttia liikennekäytössä olevasta henkilö- ja pakettiautokannasta. Veronkevennykset painottuisivat vanhoihin keski- ja suuripäästöisiin autoihin, joiden osuus ajoneuvokannasta vähenee vuosi vuodelta ajoneuvokannan uusiutuessa.

Edellä on kuvattu veronkevennyksien määrää niillä ajoneuvoilla, jotka ovat koko vuoden liikennekäytössä. Veronkevennyksistä hyötyisi kuitenkin suurempi määrä ajoneuvoja, koska osa etenkin vanhemmista ajoneuvoista on tyypillisesti osan vuodesta pois liikennekäytöstä. Kevennys on näiden autojen kohdalla pienempi, sillä ajoneuvovero on päiväkohtainen. Sekä henkilö- että pakettiautoja on pidetty viime vuosina liikennekäytössä keskimäärin 340–350 päivänä vuodessa.

4.2.2 Yritysvaikutukset

Liikennekäytössä oli vuoden 2022 lopussa noin 200 000 henkilöautoa ja 185 000 pakettiautoa, joiden haltijana on yritys. Jos ajoneuvovero kevennyksi yritysautoille keskimääräisen alennuksen verran, merkitsi se noin kuuden miljoonan euron ajoneuvoverorasituksen kevennystä yrityssectorille. Todennäköisesti yritysten hallinnassa olevat autot ovat kuitenkin koko ajoneuvokantaa tyypillisemmin uudempia ajoneuvoja, jolloin suuri osa näistä ajoneuvoista jäisi veronkevennyksien ulkopuolelle.

Koska perusveron kevennys kohdentuisi keski- ja suuripäästöisiin ajoneuvoihin, veronalennus koskisi valtaosaa vanhasta pakettiautokannasta.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ajoneuvoverotuksen toimittamisesta valtakunnassa vastaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Ahvenanmaan maakunnassa Ahvenanmaan valtionvirasto.

Ehdotettu muutos edellyttää muutoksia ajoneuvoverotuksen tietojärjestelmiin. Kyse olisi kerta-luonteisista muutoksista ja niistä aiheutuvista kustannuksista. Ehdotettujen verotasojen muutok-sien arvioidaan lisäksi lisäävän hieman tarvetta ajoneuvoveroneuvonnalle.

4.2.4 Ympäristövaikutukset

Ehdotetulla ajoneuvoveron perusveron kevennyksellä arvioidaan olevan korkeintaan vähäinen liikenteen hiilidioksidipäästöjä lisäävä vaikutus.

Koska veronkevennys koskee vain suhteellisen vanhoja ja NEDC-päästöarvoiltaan keski- ja suuripäästöisiä polttomootoriautoja, se ei vaikuta uusien ja vuoden 2018 jälkeen käyttöönotet-tujen autojen väliseen päästöohjaukseen.

Veronkevennyksellä voisi olla liikenteen päästöjä lisäävä vaikutus tilanteissa, jossa veronke-vennyksen takia Suomeen tuotaisiin useammin käytettynä suurempipäästöinen vanha ajoneuvo kuin muutoin tai ajoneuvokannassa olevilla vanhoilla suurempipäästöisillä ajoneuvoilla ajettai-siin pidempään. Koska ehdotuksen mukainen vuosittainen veronkevennys olisi korkeintaan muutamien kymmenien eurojen suuruinen, veronkevennyksellä ei kuitenkaan arvioida olevan merkittävää vaikutusta uusien autojen hankinnan lykkäämiseen tai siihen, kuinka paljon ja mil-laisia käytettyjä autoja tuodaan Suomeen.

Kuluttajat valitsevat sellaisten ajoneuvojen välillä, joita pitävät riittävän läheisinä verrokkeina. Uuden auton hankintatilanteessa veronkevennyksen piirissä oleva suhteellisen vanha ja suuri-päästöinen auto ei ole hyvä verrokki uudelle autolle, joten veronkevennyksen voidaan arvioida johtavan uuden auton hankinnan lykkäämiseen varsin harvoin.

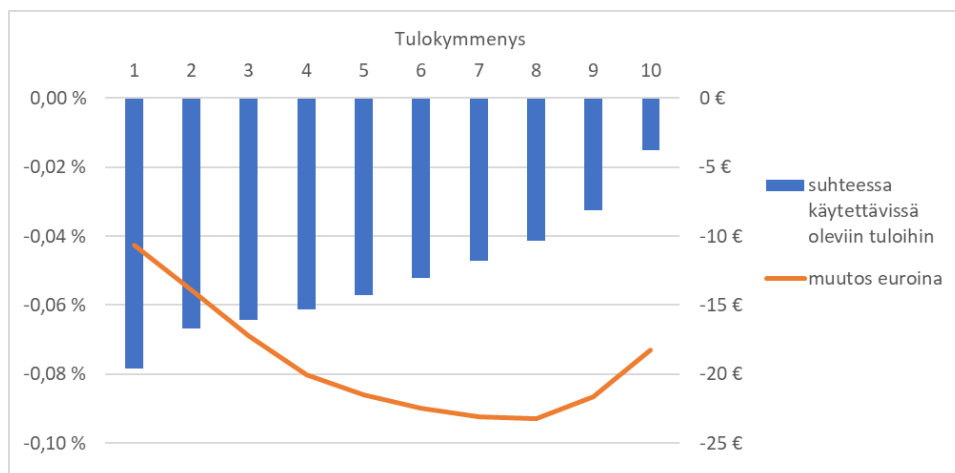
Veronkevennys voisi joissain tilanteissa johtaa siihen, että suurempipäästöisen NEDC-auton tuonti olisi marginaalisesti aiempaa houkuttelevampaa verrattuna muihin käytettyihin autoihin. Näissäkään tilanteissa tällä ei välttämättä ole merkittävää vaikutusta liikenteen päästöihin, koska vanhemman NEDC-mittaustavalla mitatun auton päästötaso ei todellisuudessa välttä-mättä ole uudempaa ja alemman päästötason autoa todellista päästötasoa korkeampi.

4.2.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajoneuvoveron kevennyksen vaikutus jakaantuu kotitalouksille riippuen siitä, kuinka monta ja millaisia ajoneuvoja kotitaloudet omistavat. Veronalennuksen vaikutus kotitalouksien väliseen tulonjakoon jää kuitenkin pieneksi johtuen ennen kaikkea veronkevennyksen pienuudesta.

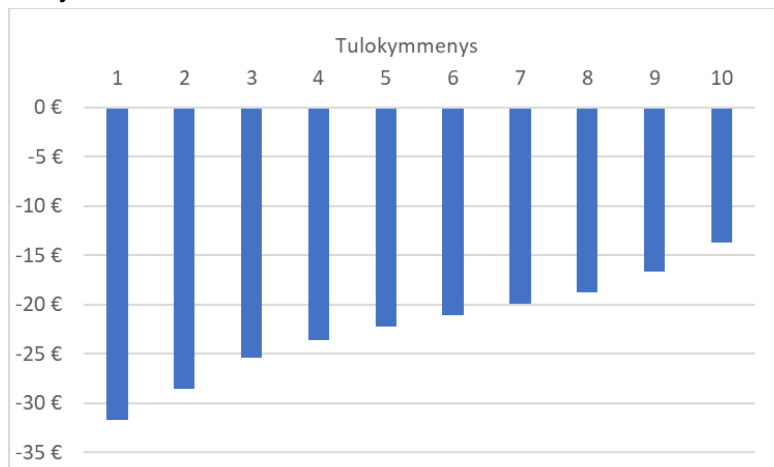
Ehdotetun veronkevennyksen vaikutuksia tulonjakoon on arvioitu Tilastokeskuksen ajoneuvo-kannan ja kotitalouksien tulotiedot yhdistävän aineiston avulla. Aineisto kuvaa ajoneuvokantaa vuoden 2021 lopussa, joten se ei vastaa veromuutoksen voimaantulovuoden eli vuoden 2025 mukaista ajoneuvokantaa. Veronkevennys lisää kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja alim-massa tulokymmenyksessä keskimäärin noin 0,08 prosenttia ja ylimmässä tulokymmenyksessä noin 0,02 prosenttia. Tarkastelussa ei ole otettu huomioon sitä, että veronkevennys pienentää indeksidonnaisia etuuksia, mikä pienentää käytettävissä olevien tulojen lisäystä etenkin alim-missa tulokymmenyksissä. Keskimääräinen kotitalouskohtainen veronkevennyksen määrä vaihtelee noin 11 ja 23 euron välillä tulokymmenysten välillä. Suurempituloisilla kotitalouksilla veronkevennyksen euromäärä on suurempi, koska suurituloisilla on enemmän autoja.

Kuva 2. Veronkevennyksen keskimääräinen vaikutus käytettävissä oleviin tuloihin tulokym-menyksittäin



Ajoneuvoa kohden veronkevennyksen määrä on kuitenkin pienituloisilla kotitalouksilla keskimäärin suurempi johtuen siitä, että suurempi osuus pienituloisten ajoneuvoista on veronkevennyksen piirissä. Kuten alla olevasta kuvasta 3 nähdään, alimmassa tulokymmenyksessä ajoneuvokohtainen kevennys on keskimäärin noin 32 euroa, kun taas ylimmässä tulokymmenyksessä se on noin 14 euroa.

Kuva 3. Keskimääräinen ajoneuvokohtainen perusveron vuosittainen kevennys eri tulokymmenyksissä



Ehdotetun veronkevennyksen päästökohdennuksen tulojaollinen merkitys kasvaa autokannan uusistumisen myötä. Viimeisimpien käytettävissä olevien tietojen mukaan pienituloisten kotitalouksien omistamien autojen keskimääräinen päästötaso ei toistaiseksi ole merkittävästi suurempi kuin suurituloisten kotitalouksien omistamien autojen keskimääräinen päästötaso. Sähköautojen ja lataushybridien osuudet uusien autojen myynnistä ovat kuitenkin kasvaneet selvästi tämän jälkeen. Vajaa 60 prosenttia ensirekisteröinnin yhteydessä maksettavaa autoveroa

maksaneista sijoittuu kolmeen ylimpään tulokymmenyksen, mistä voidaan päätellä, että valtaosa uusista sekä Suomeen käytettyinä tuoduista autoista hankitaan näihin kotitalouksiin. Näin ollen on todennäköistä, että veromuutoksen voimaantulovuonna tuloluokkien omistamien autojen väliset päästöerot olisivat myös kasvaneet verrattuna vuoteen 2021.

Lisäksi on syytä huomioida, että edellä kuvataan keskimääräisiä vaikutuksia kussakin tulokymmenyksessä eikä vaikutuksia ainoastaan autollisiin kotitalouksiin. Alemmissa tulokymmenyksissä omistetaan selvästi harvemmin autoja, mikä tarkoittaa, että suhteessa käytettävissä oleviin tuloihin veronkevennyksen merkitys on autollisilla kotitalouksilla yllä esitettyä suurempi. Ylemmissä tuloluokissa valtaosalla kotitalouksista on auto käytössä, joten ero keskimääräiseen vaikutukseen ei ole yhtä suuri.

Alueellisesti ehdotettu veromuutos painottuisi siten, että kevennys olisi keskimäärin pienempi eteläisessä Suomessa, jossa autot ovat keskimäärin muuta maata uudempia ja pienempipäästöisiä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Vaihtoehtona olisi toteuttaa veronkevennys tasasuuruisuena alennuksena kaikille ajoneuvoille, tasasuuruisuena alennuksena vain NEDC-mitatuille ja kokonaismassan perusteella verotetuille ajoneuvoille tai kohdentaa veronkevennys eri tavoin eri päästötasoille.

Veronkevennyksen toteutustavalla ei kuitenkaan olisi kuin korkeintaan vähäinen vaikutus liikenteen päästöihin. Mahdollista olisi esimerkiksi painottaa veronalennus pienipäästöisiin autoihin. Tätä ei kuitenkaan voitaisi pitää tehokkaana päästöohjauskeinona, sillä ajoneuvoveron vaikutuksen autojen hankintaa ja käyttöä koskeviin päätöksiin oletetaan olevan suhteellisen vähäinen. Heikkoon päästöohjaukseen vaikuttaa myös se, että perusveron päästöporrastuksesta muodostuvat erot veron määrässä ovat pieniä, eikä suhteellisen vähäinen veronalennus toisi tähän merkittävää muutosta.

Veronkevennysmallien välillä ei ole suurta eroa kotitalouksien väliseen tulonjakoon johtuen ennen kaikkea veronkevennyksen pienestä kokoluokasta. Jos veronkevennys toteutettaisiin tasasuuruisuena kevennyksenä, merkitsisi se vuodessa noin 16 euron veronalennusta ajoneuvoa kohden. Vain NEDC-mitatuihin ja kokonaismassan perusteella verotettuihin ajoneuvoihin kohdentuva tasasuuruinen veronkevennys merkitsisi noin 21 euron veronalennusta ajoneuvoa kohden. Näiden veronkevennysten vaikutus olisi ehdotettua suuripäästöisiin ajoneuvoihin kohdentuvaa veronkevennystä hieman tasaisempi eri tuloluokissa. Erot kummankin tasakevennysmallin ja ehdotetun veronkevennysmallin välillä ovat kuitenkin käytettävissä oleviin tuloihin suhteutettuna pieniä.

Veronkevennysmallien välillä on suurempi ero sen mukaan, mikä on niiden pidemmän aikavälin tuottovaikutus. Jos kevennys kohdennettaisiin vähäpäästöisiin autoihin, veronkevennys kohdentuisi vähäpäästöisten autojen osuuden kasvaessa yhä suurempaan osuuteen autokannasta, jolloin myös veronkevennyksen ajoneuvoveron tuottoa pienentävä vaikutus kasvaisi. Tämä lisäisi entisestään liikenteen verotulojen alenemaa. Erityisesti sähköautoihin kohdentuvan alennuksen verotuottomenetyks kasvaisi merkittävästi, koska sähköautojen määrän odotetaan kasvavan huomattavasti tulevaisuudessa.

Myös tasa-alennuksen verotuottomenetyt kasvaisi nimellisesti, mutta hyvin hitaasti sen mukaan, miten henkilö- ja pakettiautokanta kasvaa. Ehdotuksen mukainen keski- ja suuripäästöisiin ajoneuvoihin kohdentuvasta veronkevennyksestä syntyvä verotuottomenetyt sen sijaan pienenee hitaasti ajan myötä.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Suurimmassa osassa EU:n jäsenvaltioita kannetaan ajoneuvon rekisteröintiin tai hankintaan perustuvaa veroa tai maksua taikka ajoneuvon omistamiseen tai liikennekäytössä pitämiseen perustuvaa veroa. Verotuksen taso ja perusteet vaihtelevat kuitenkin merkittävästi. Ajoneuvon omistamiseen tai liikennekäytössä pitämiseen kohdistuvan ajoneuvoveron kaltaisen vuotuisen veron perusteena on tyypillisesti moottorin koko tai teho, ajoneuvon polttoaineen kulutus tai haitallisuus ympäristölle. Hiilidioksidipäästötason huomioivaa ajoneuvoveroa kannetaan useassa jäsenvaltiossa, esimerkiksi Alankomaissa, Belgiassa, Irlannissa, Portugalissa, Ranskassa, Saksassa, Tanskassa ja Ruotsissa. Joissakin jäsenvaltioissa veroperusteissa voi olla alueellisia eroja. Sen sijaan muun muassa Latvia, Tšekki, Slovakia ja Unkari eivät ole sitoneet ajoneuvoveroan lainkaan hiilidioksidipäästöön.

6 Lausuntopalaute

7 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2024.

Koska ajoneuvoveron perusvero on päiväkohtainen ja kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta ajoneuvokohtaiselta verokaudelta, uusia veroperusteita voidaan soveltaa vasta 12 kuukauden mittaisen siirtymäajan jälkeen. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun takia. Siten, jos laki tulisi voimaan 1.1.2024, lakia sovellettaisiin 1.1.2025 ja sen jälkeisiltä veropäiviltä kannettavaan ajoneuvoveron perusveroon. Ensimmäinen päivä, jolta vero kannettaisiin uusien veroperusteiden mukaan, olisi tällöin 1.1.2025. Uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja lähetettäisiin kuitenkin jo tammikuusta 2024 alkaen.

8 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Valitse kohde.

Laki

ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) liitteen verotaulukko 1 ja 2, sellaisena kuin ne ovat,
verotaulukko 1 laissa 571/2018 ja verotaulukko 2 laissa 1482/2015, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Päivää kohden kannettavan veron määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2024.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

..ministeri Etunimi Sukunimi

VEROTAULUKKO 1

Auton CO2- päästö	Veron määrä	
	g/km	euroa/365 päivää
	senttiä/päivä	
0	14,60	53,29
1	14,70	53,65
2	14,80	54,02
3	14,90	54,38
4	15,00	54,75
5	15,10	55,11
6	15,20	55,48
7	15,30	55,84
8	15,40	56,21
9	15,50	56,57
10	15,70	57,30
11	15,80	57,67
12	15,90	58,03
13	16,00	58,40
14	16,10	58,76
15	16,30	59,49
16	16,40	59,86
17	16,50	60,22
18	16,60	60,59
19	16,80	61,32
20	16,90	61,68
21	17,00	62,05
22	17,20	62,78
23	17,30	63,14
24	17,40	63,51
25	17,60	64,24
26	17,70	64,60

27	17,90	65,33
28	18,00	65,70
29	18,20	66,43
30	18,30	66,79
31	18,50	67,52
32	18,60	67,89
33	18,80	68,62
34	18,90	68,98
35	19,10	69,71
36	19,20	70,08
37	19,40	70,81
38	19,60	71,54
39	19,70	71,90
40	19,90	72,63
41	20,10	73,36
42	20,20	73,73
43	20,40	74,46
44	20,60	75,19
45	20,80	75,92
46	20,90	76,28
47	21,10	77,01
48	21,30	77,74
49	21,50	78,47
50	21,70	79,20
51	21,90	79,93
52	22,10	80,66
53	22,30	81,39
54	22,40	81,76
55	22,60	82,49
56	22,90	83,58
57	23,10	84,31
58	23,30	85,04
59	23,50	85,77
60	23,70	86,50
61	23,90	87,23
62	24,10	87,96
63	24,30	88,69
64	24,50	89,42

65	24,80	90,52
66	25,00	91,25
67	25,20	91,98
68	25,50	93,07
69	25,70	93,80
70	25,90	94,53
71	26,20	95,63
72	26,40	96,36
73	26,60	97,09
74	26,90	98,18
75	27,10	98,91
76	27,40	100,01
77	27,70	101,10
78	27,90	101,83
79	28,20	102,93
80	28,40	103,66
81	28,70	104,75
82	29,00	105,85
83	29,20	106,58
84	29,50	107,67
85	29,80	108,77
86	30,10	109,86
87	30,40	110,96
88	30,70	112,05
89	30,90	112,78
90	31,20	113,88
91	31,50	114,97
92	31,80	116,07
93	32,10	117,16
94	32,40	118,26
95	32,80	119,72
96	33,10	120,81
97	33,40	121,91
98	33,70	123,00
99	34,00	124,10
100	34,40	125,56
101	34,70	126,65
102	35,00	127,75

103	35,40	129,21
104	35,70	130,30
105	36,00	131,40
106	36,40	132,86
107	36,70	133,95
108	37,10	135,41
109	37,40	136,51
110	37,80	137,97
111	38,00	138,70
112	38,30	139,79
113	38,60	140,89
114	38,80	141,62
115	39,10	142,71
116	39,40	143,81
117	39,70	144,90
118	39,90	145,63
119	40,20	146,73
120	40,50	147,82
121	40,80	148,92
122	41,00	149,65
123	41,30	150,74
124	41,60	151,84
125	41,90	152,93
126	42,10	153,66
127	42,40	154,76
128	42,70	155,85
129	43,00	156,95
130	43,20	157,68
131	43,50	158,77
132	43,80	159,87
133	44,10	160,96
134	44,30	161,69
135	44,60	162,79
136	44,90	163,88
137	45,10	164,61
138	45,40	165,71
139	45,70	166,80
140	46,00	167,90

141	46,20	168,63
142	46,50	169,72
143	46,80	170,82
144	47,10	171,91
145	47,30	172,64
146	47,60	173,74
147	47,90	174,83
148	48,20	175,93
149	48,40	176,66
150	48,70	177,75
151	49,00	178,85
152	49,30	179,94
153	49,50	180,67
154	49,80	181,77
155	50,10	182,86
156	50,40	183,96
157	50,60	184,69
158	50,90	185,78
159	51,20	186,88
160	51,40	187,61
161	51,70	188,70
162	52,00	189,80
163	52,30	190,89
164	52,50	191,62
165	52,80	192,72
166	53,10	193,81
167	53,40	194,91
168	53,60	195,64
169	53,90	196,73
170	54,20	197,83
171	54,50	198,92
172	54,70	199,65
173	55,00	200,75
174	55,30	201,84
175	55,60	202,94
176	56,60	206,59
177	57,60	210,24
178	58,70	214,25

179	59,70	217,90
180	60,80	221,92
181	61,80	225,57
182	62,80	229,22
183	63,90	233,23
184	64,90	236,88
185	66,00	240,90
186	67,00	244,55
187	68,00	248,20
188	69,10	252,21
189	70,10	255,86
190	71,20	259,88
191	72,20	263,53
192	73,20	267,18
193	74,30	271,19
194	75,30	274,84
195	76,40	278,86
196	77,40	282,51
197	78,50	286,52
198	79,50	290,17
199	80,50	293,82
200	81,60	297,84
201	82,60	301,49
202	83,70	305,50
203	84,70	309,15
204	85,70	312,80
205	86,80	316,82
206	87,80	320,47
207	88,90	324,48
208	89,90	328,13
209	90,90	331,78
210	92,00	335,80
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	179,30	654,44

VEROTAULUKKO 2

Ajoneuvon kokonaismassa	Veron määrä	
kilogrammaa	senttiä/ päivä	euroa/ 365 päivää
enintään 1 300	208,45	57,11
1 301–1 400	219,40	60,11
1 401–1 500	231,08	63,31
1 501–1 600	243,49	66,71
1 601–1 700	256,63	70,31
1 701–1 800	270,50	74,11
1 801–1 900	285,10	78,11
1 901–2 000	300,43	82,31
2 001–2 100	316,49	86,71
2 101–2 200	333,28	91,31
2 201–2 300	350,80	96,11
2 301–2 400	369,05	101,11
2 401–2 500	388,03	106,31
2 501–2 600	407,74	111,71
2 601–2 700	428,18	117,31
2 701–2 800	449,35	123,11
2 801–2 900	471,25	129,11
2 901–3 000	493,88	135,31
3 001–3 100	517,24	141,71
3 101–3 200	541,33	148,31
3 201–3 300	566,15	155,11
3 301–3 400	591,70	162,11
3 401 tai enemmän	617,98	169,31

