

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain sekä ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia ja ajoneuvoverolakia. Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään uudesta henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen mittaustavasta, jolla arvioidaan aiempaa tarkemmin ajoneuvon polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Koska mittaustavan käyttöönoton arvioidaan jonkin verran kasvattavan ajoneuvojen mitattuja päästöarvoja, voi muutos nostaa auto- ja ajoneuvoverotuksen keskimääräistä tasoa Suomessa. Ehdotetuilla muutoksilla uudella mittaustavalla mitattujen autojen auto- ja ajoneuvoverotasot sopeutettaisiin uuden mittaustavan mukaisiin hiilidioksidipäästöarvoihin siten, että verotasot säilyisivät keskimäärin ennallaan.

Autoverolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lain liitteeseen lisättäisiin uusi verotaulukko, jota sovellettaisiin lain voimaantulon jälkeen verotettaviin uusiin henkilöautoihin ja pakettiautoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on ilmoitettu uuden mittaustavan perusteella. Samalla sopeutettaisiin aikaisemmin säädetty, vuoden 2019 alusta sovellettava vähäpäästöisiä autoja suosiva autoveron alennus uuteen mittaustapaan. Autoverolain liitteeseen jäisi voimaan myös nykyinen verotaulukko, jota sovellettaisiin muihin verotettaviin henkilö- ja pakettiautoihin. Lisäksi ehdotetaan, että pakettiautoille autoverolain perusteella myönnettävää kantavuuteen perustuvaa vähennystä sopeutettaisiin uuden mittaustavan mukaan mitattaville pakettiautoille. Tätä varten autoverolain liitteeseen lisättäisiin uusi vähennystä osoittava verotaulukko.

Ajoneuvoverolakia muutettaisiin siten, että lain liitteeseen lisättäisiin uusi verotaulukko, jota sovellettaisiin niihin henkilö- ja pakettiautoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on ilmoitettu uuden mittaustavan mukaan. Ajoneuvoverolain liitteeseen jäisi voimaan myös nykyinen verotaulukko, jota sovellettaisiin muihin autoihin.

Laki autoverolain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä syyskuuta 2018. Lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on ollut ennen lain voimaantuloa, sovellettaisiin ennen lain voimaantuloa voimassa olleita säännöksiä.

Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Uuden verotaulukon mukaista ajoneuvoveron perusveroa sovellettaisiin kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2020 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
PERUSTELUT	3
1 Nykytila.....	3
1.1 Lainsäädäntö	3
1.2 Euroopan unionin lainsäädäntö	5
1.3 Auto- ja ajoneuvoverotus eräissä EU-maissa.....	7
2 Eesityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	8
2.1 Tavoitteet	8
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	8
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	11
3 Eesityksen vaikutukset.....	14
3.1 Taloudelliset vaikutukset	14
3.2 Yritysvaikutukset	15
3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	16
3.4 Ympäristövaikutukset	16
3.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset	16
4 Asian valmistelu.....	17
5 Voimaantulo.....	17
LAKIEHDOTUKSET	20
1. Laki autoverolain muuttamisesta	20
LIITE	22
2. Laki ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta.....	32
LIITE	33
LIITE	44
RINNAKKAISTEKSTIT	44
1. Laki autoverolain muuttamisesta	44
2. Laki ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta.....	46

PERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö

Autovero

Autovero on ajoneuvon arvoon perustuva kertaluonteinen vero, josta säädetään autoverolaissa (1482/1994). Autoveroa kannetaan henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka), omamassaltaan alle 1 875 kilogrammaa olevasta linja-autosta (M2-luokka), moottoripyörästä (L3- ja L4-luokat) ja L7-luokkaan kuuluvasta nelipyöräisestä moottoriajoneuvosta. Vero tulee suoritettavaksi sekä uudesta että käytettynä maahantuotavasta ajoneuvosta, kun se rekisteröidään tai otetaan käyttöön Suomessa ensimmäistä kertaa.

Autoverolain 6 §:ssä säädetään, että uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta kannetaan autoveroa lain liitteen verotaulukon mukainen prosenttimäärä ajoneuvon verotusarvosta. Henkilö- ja pakettiautojen autoveroon sisältyy valtiontaloudellisen tavoitteen lisäksi tavoite ohjata käyttäjiä vähentämään liikenteestä syntyviä hiilidioksidipäästöjä. Veroprosentti perustuu henkilöauton ja pakettiauton hiilidioksidipäästöön, joka vastaa yhdistettyä kaupunki- ja maantieajon polttoaineen kulutusta eli ominaishiilidioksidipäästöä. Päästötieto on Euroopan unionin, jäljempänä *EU*, lainsäädännön mukaan ajoneuvolle määräytyvä hiilidioksidin päästömäärä grammoina kilometritä. Päästötieto merkitään ajoneuvon tietoihin Suomen liikenneasioiden rekisteriin.

Jos tietoa ominaishiilidioksidipäästöstä ei ole, veroprosentti määräytyy auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön perusteella. Laskennallista hiilidioksidipäästöä korotetaan kertomalla se luvulla 1,5, jos auton kilowatteina mitatun tehon suhde kokonaismassaan kilogrammoina on vähintään 0,15. Pienin ominaishiilidioksidipäästöön tai laskennalliseen päästöön perustuva veroprosentti on vuoden 2018 loppuun saakka 3,3 ja suurin 50. Tällä välillä veroprosentti kasvaa jokaisen hiilidioksidigramman myötä siten, että veron määrä nousee päästötason kasvaessa. Veroprosentin kasvu on jyrkintä siinä osassa verotettavaa autokantaa, jota yleisimmin hankitaan. Tällä pyritään lisäämään veron ohjausvaihtelusta.

Autoverolain 8 §:ssä mainitut edellytykset täyttävän suuren pakettiauton veroprosentista tehdään kantavuuteen perustuva vähennys, joka on 9,8—21,7 prosenttiyksikköä. Henkilö- ja pakettiautoja lukuun ottamatta muiden autoveronalaisten ajoneuvojen veroprosentti ei määräydy hiilidioksidipäästön perustella. Autoveronalaisten, alle 1 875 kilogrammaa painavien linja-autojen vero on kiinteäarvoinen 31,7 prosenttia verotusarvosta ja moottoripyörien sekä muiden verollisten L-luokan ajoneuvojen vero on moottorin iskuilavuudesta riippuen 9,8—24 prosenttia verotusarvosta. Sähkökäyttöisten L-luokan ajoneuvojen vero on 9,8 prosenttia.

Pääministeri Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti vuonna 2015 tehtiin lakimuutos, jonka perusteella henkilö- ja pakettiautojen autoveroa alennetaan vuosien 2016—2019 aikana asteittain pienipäästöisiä autoja suosien. Autoverolain muuttamisesta annetulla lailla (1481/2015) säädettiin neljässä vaiheessa vuosien 2016—2019 alusta sovellettaviksi tulevat verotaulukot. Alennuksista kolme on jo toteutettu ja viimeisin veronalennus tulee voimaan vuoden 2019 alusta, josta alkaen pienin ominaishiilidioksidipäästöön tai laskennalliseen päästöön perustuva veroprosentti on 2,7 ja suurin 50.

Autoverolain 8 a §:n nojalla käytettynä verotettavasta ajoneuvosta kannetaan veroa se pienin määrä, joka autoveroa on jäljellä samanlaisessa Suomessa jo rekisteröidyssä ajoneuvossa. Tällä varmistetaan käytetyn tuontiauton syrjimätön verokohtelu suhteessa samanlaiseen kotimaasta hankittavaan käytettyyn ajoneuvoon.

Autoverolain 11 b §:n mukaisesti ajoneuvon verotusarvo on sen yleinen verollinen vähittäismyyntiarvo. Jos yleiseen myyntihintaan perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, verotusarvo on hinta, jolla samanlaisia ajoneuvoja ilmoitetaan yleisesti myytäviksi vähennettynä tavanomaisia alennuksia vastaavalla erällä. Uuden ajoneuvon verotusarvo määräytyy verotuskäytännössä ensisijaisesti sen päivän mukaan, jona ajoneuvosta on tehty sitova tilaus- ja kauppasopimus kuluttajan kanssa.

Autoverolain mukaan verovelvollinen on rekisteriin merkittävä ajoneuvon omistaja ja osamaksukaupassa ostaja, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon haltijaksi. Verovelvollisen lisäksi autoverolaissa säädetään verosta vastuussa olevasta: jos ajoneuvon tuo maahan tai valmistaa Verohallinnon hyväksymä rekisteröity asiamies, tämä vastaa verosta verovelvollisen sijasta. Autoverotuksen toimivaltaisena viranomaisena on pääsääntöisesti Verohallinto.

Ajoneuvovero

Ajoneuvoverolaissa (1281/2003) säädetään ajoneuvoverosta, joka koostuu ajoneuvon hiilidioksidipäästöön perustuvasta perusverosta ja muista kuin bensiinikäyttöisistä autoista kannettavasta käyttövoimaverosta. Ajoneuvoveroa kannetaan M- ja N-luokan ajoneuvosta, kun se on merkitty tai olisi tullut olla merkitty Suomessa liikenneasioiden rekisteriin taikka ilmoitettu liikennekäyttöön otetuksi.

Perusvero on ajoneuvoverolain soveltamisalaan kuuluvilta henkilö- ja pakettiautoilta sekä suurimmalta sallitulta kokonaismassaltaan enintään 3 500 kilogramman erikoisautoilta kannettava vero, jolla on myös ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva ohjausvaikutus. Perusvero perustuu ajoneuvon valmistajan ilmoittamaan ja tyyppihyväksynnässä määritettyyn ominaishiilidioksidipäästöön henkilöautolla, jonka kokonaismassa on enintään 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2001 tai sen jälkeen, sekä henkilöautolla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen. Kaksikäyttöautolta perusvero määräytyy hiilidioksidipäästön perusteella, jos auto on otettu käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen. Pakettiauton perusvero määräytyy hiilidioksidipäästön perusteella, jos auto on otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen. Jos ajoneuvo on otettu käyttöön ennen edellä mainittua ajankohtaa tai sille ei ole määritetty tyyppihyväksynnässä hiilidioksidipäästöä, perusvero määräytyy ajoneuvon kokonaismassan perusteella.

Pääministeri Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti vuonna 2015 tehtiin lakimuutos, jonka perusteella ajoneuvoveron perusveroa korotettiin koko veronalaista autokantaa koskevana tasakorotuksena siten, että korotus näkyi ajoneuvoverossa 1 päivänä tammikuuta 2017 alkaneella verokaudella eli vuoden 2016 tammikuun alusta alkaen lähetetyissä ajoneuvoverolipukkeissa. Korotus toteutettiin samassa yhteydessä autoveron alennusten kanssa. Muutosten tavoitteena on uudistaa autokantaa vähäpäästöisempään suuntaan sekä siirtää liikenneverotuksen painopistettä autojen hankinnasta niiden liikennekäytössä pitämiseen.

Vuodesta 2016 lähtien ajoneuvoveron perusveron määrä on ollut 106,21 euroa vuodessa, jos hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometrillä, ja 654,44 euroa vuodessa, jos hiilidioksidipäästö on 400 grammaa tai enemmän. Sähköautojen perusveron määrä on verotaulukon alin vero

eli 106,21 euroa vuodessa. Enimmäis- ja vähimmäisveron välillä vero on määritetty yksitellen jokaiselle hiilidioksidigrammalle siten, että vero kasvaa hiilidioksidipäästöjen kasvaessa. Kokonaismassan perusteella määräytyvä perusvero on 222,65 euroa taulukon alarajalla, eli kokonaismassassa ollessa enintään 1 300 kilogrammaa, ja 632,18 euroa taulukon ylärajalla kokonaismassan ollessa 3 401 kilogrammaa tai enemmän. Kokonaismassaan perustuva vero on määritetty sadan kilogramman välein ja on jonkin verran lievempi kuin todellisen hiilidioksidipäästön perusteella määräytyvä vero.

Ajoneuvoveron perusvero on päiväkohtainen ja se kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta rekisterissä olevien tietojen perusteella. Veroa ei kanneta päiviltä, joilta ajoneuvo on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Verovelvollinen ajoneuvoverosta on rekisteriin merkitty omistaja tai haltija omistus- tai haltijuusajaltaan. Ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto. Ahvenanmaan maakunnassa veronkantoviranomaisena on Ahvenanmaan valtionvirasto.

1.2 Euroopan unionin lainsäädäntö

Ominaishiilidioksidipäästö kuvaa ajoneuvon yhdistettyä polttoaineen kaupunki- ja maantiekulutusta vastaavaa hiilidioksidipäästöä. Päästöarvo määräytyy EU:n tyyppihyväksyntäsäännöksissä edellytetyllä tavalla ja ajoneuvon valmistaja ilmoittaa tiedon vaatimuksenmukaisuustodistuksen kautta kansalliselle tyyppihyväksyntäviranomaiselle, joka Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

EU:n lainsäädännössä säädettyinä ja ominaishiilidioksidipäästön määrittävänä ensisijaisena mittaustapana käytettiin vuoden 2017 elokuun loppuun saakka eurooppalaista ajosykliä eli New European Driving Cycle -mittaustapaa, jäljempänä *NEDC-mittaustapa*. Se perustuu moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 715/2007 sekä moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta annettuun EU:n komission asetukseen (EY) N:o 692/2008.

Pitkään käytössä ollut NEDC-mittaustapa on saanut osakseen kritiikkiä, koska sen ei nähdä vastaavan enää nykyisten vaatimusten mukaista mittaustapaa ja todellista ajotapaa, vaan olevan liian yksinkertainen. Eräänä syynä tähän on, että testaustapa on sallinut autonvalmistajien muokata ajoneuvon ominaisuuksia ja säätää ajoneuvon toimimaan testausolosuhteissa niin, että päästöt muodostuvat testin aikana pienemmäksi kuin todellisuudessa. Lisäksi NEDC-mittaustavassa on vähemmän testausosa-alueita, joiden perusteella todellista mittaustulosta pyritään mallintamaan. Siten NEDC-mittaustavan mukaisesti testattujen ajoneuvojen polttoaineenkulutus- ja hiilidioksidipäästötietojen ei ole nähty enää olevan asianmukaisia eikä vastaavan todellisia päästöjä.

Heinäkuussa 2017 moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI säädetään ajoneuvojen polttoaineen kulutusta ja

hiilidioksidipäästöjä mittaavasta uudesta yhdenmukaistetusta kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisestä testimenetelmästä eli Worldwide Light Vehicles Test Procedure -mittaustavasta, jäljempänä *WLTP-mittaustapa*. Menetelmä vastaa Yhdistyneiden kansakuntien maailmanlaajuisista teknistä GTR-sääntöä nro 15.

Todenmukaisempia polttoaineenkulutustietoja ja päästöarvoja tavoitteleva WLTP-mittaustapa korvaa aiemmin käytössä olleen NEDC-mittaustavan. Uusi mittaustapamenetelmä huomioi edeltäjänsä tarkemmin ajoneuvon ominaisuudet, minkä lisäksi testausolosuhteet ja -ajat ovat tarkemmin säänneltyjä ja kattavampia. Merkittävä muutos on myös se, että ajoneuvokohtainen varustelu, kuten renkaat, huomioidaan mittauksessa, jos se vaikuttaa ajoneuvon ilmanvastukseen, painoon tai vierintävastukseen. Jatkossa ominaishiilidioksidipäästöarvo kuvaa tarkemmin ajoneuvokohtaista päästötietoa muuttaen olennaisesti hiilidioksidipäästöjen ilmoittamistapaa, sillä aiemmin automallisarjalle on ollut usein käytössä yksi yhtenäinen hiilidioksidipäästöarvo.

WLTP-mittaustapaa sovelletaan uusiin henkilöautoihin, pakettiautoihin ja osaan kuorma- ja linja-autoista (M1-, M2-, N1 I-III- ja N2-luokat). Jo syyskuusta 2017 alkaen uusien henkilöauto- ja eräiden muiden autotyyppien tyyppihyväksynnässä on tullut käyttää WLTP-pohjaisia päästöarvoja. Syyskuusta 2018 lähtien kaikkien uusien henkilöautojen sekä eräiden paketti- ja linja-autojen ensirekisteröinnissä joitain poikkeuksia lukuun ottamatta tulee käyttää WLTP-mittaustavan perusteella mitattua ominaishiilidioksidipäästöä. Vuoden 2019 syksyllä WLTP-mittaustavan mukaista päästötietoa tulee käyttää myös muiden sen soveltamisalaan kuuluvien uusien paketti- ja kuorma-autojen ensirekisteröinnissä.

Vaikka vuoden 2018 syyskuusta alkaen pääasiassa kaikkien uusien henkilöautojen rekisteröinnissä on käytettävä WLTP-mittaustavan mukaista päästötietoa, on siirtymäaikana mahdollista tietäen edellytyksin käyttää ensirekisteröinnissä myös vanhan mittaustavan mukaisia arvoja. Ajoneuvon valmistaja tai tämän edustaja voi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta poikkeuslupaa, jonka perusteella valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen ensirekisteröinnissä voi käyttää NEDC-mittaustavan mukaista ominaishiilidioksidipäästöä yksivaiheisesti valmistettavien ajoneuvojen ensirekisteröinnissä vuoden 2019 elokuun loppuun saakka ja monivaiheisesti valmistettavien ajoneuvojen ensirekisteröinnissä vuoden 2020 elokuun loppuun saakka.

Niille autoille, joille määritetään WLTP-mittaustavan mukaiset päästöarvot, määritetään siirtymäaikana vuoden 2021 alkuun saakka simulaatiolla myös NEDC-mittaustavan mukainen hiilidioksidiarvo eli takaisinlaskettu hiilidioksidipäästöarvo. Takaisinlaskennassa käytetään EU:n komission tutkimuslaitoksen Joint Research Center, jäljempänä *JRC*, luomaa CO₂MPAS-työkalua. Takaisinlaskennan tarkoituksena on muodostaa NEDC-mittaustavalle vertailukelpoinen hiilidioksidipäästötieto EU:n autovalmistajille vuosille 2020—2021 asettamien hiilidioksidipäästötavoitteiden seuranta varten. Takaisinlasketun hiilidioksidipäästöarvon tulisi keskimäärin vastata ajoneuvon NEDC-mittaustavan mukaista mitattua tulosta, mutta takaisinlaskettujen arvojen on havaittu olevan jonkin verran, arviolta noin yhdeksän prosenttia, mitattuja NEDC-mittaustavan mukaisia arvoja korkeampia. Jos autolle WLTP-mittaustavan mukaisesta arvosta simuloitu NEDC-mittaustapaa vastaava päästötieto on selvästi korkeampi kuin mitattu NEDC-mittaustavan mukainen päästötieto, autonvalmistajilla on EU:n lainsäädännön mukaisesti oikeus mittauttaa autolle edelleen myös mitattu NEDC-mittaustavan mukainen päästöarvo.

Nykytilassa WLTP-mittaustavan mukaan tyyppihyväksytyille ajoneuvoille on käytössä kaksi erilaista hiilidioksidipäästöarvoa siirtymäkauden loppuun saakka — WLTP-mittaustavan mukainen arvo ja NEDC-mittaustavan mukainen takaisinlaskettu tai mitattu arvo. Suomessa

tyyppihyväksyntäviranomaisena on Liikenteen turvallisuusvirasto, joka merkitsee auton ominaishiilidioksidipäästötiedon liikenneasioiden rekisteriin. Tyyppihyväksyntäviranomainen saa tietoonsa WLTP-mittaustavan ja NEDC-mittaustavan mukaiset arvot, mutta ei tietoa, kummalla tavalla NEDC-arvo on määritelty.

1.3 Auto- ja ajoneuvoverotus eräissä EU-maissa

Autovero ja ajoneuvovero ovat kansallisia veroja, joita 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. Suurimmassa osassa EU:n jäsenmaita kannetaan auton rekisteröintiin tai hankintaan perustuvaa veroa tai maksua taikka auton omistukseen perustuvaa veroa. Verotuksen taso ja perusteet vaihtelevat kuitenkin merkittävästi.

Auton hiilidioksidipäästöön osin tai kokonaan pohjautuvaa auton rekisteröinnin tai hankinnan yhteydessä maksettavaa autoveroa kannetaan Suomen lisäksi 13 jäsenmaassa, esimerkiksi Alankomaissa, Espanjassa, Irlannissa, Itävallassa, Portugalissa ja Ranskassa. Vastaavasti 13 jäsenmaassa kannetaan auton omistuksesta hiilidioksidipäästötasoon perustuvaa ajoneuvoveroa. Tällaisia maita ovat esimerkiksi Alankomaat, Belgia, Irlanti, Portugali, Ranska, Saksa ja Ruotsi. Osa jäsenmaista soveltaa Suomen tavoin hiilidioksidiperusteista verotusta sekä auto- että ajoneuvoveroon, kun taas osassa se koskee vain toista. Osa EU:n jäsenmaista ei ole sitonut auto- ja ajoneuvoveroan lainkaan hiilidioksidipäästöihin. Tällaisia maita ovat muun muassa Italia, Slovakia ja Unkari.

Jäsenvaltiot, joiden ajoneuvoihin kohdistuva vero perustuu ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin, joutuvat arvioimaan tällä hetkellä, miten EU-lainsäädännön mukainen mittaustapamuutos vaikuttaa päästöarvoihin ja sitä kautta verotasiin. Samalla arvioitavaksi tulee, sopeutetaanko nykyiset NEDC-mittaustavan hiilidioksidipäästöjen perusteella määritetyt verotaulukot WLTP-mittaustavan mukaisiin hiilidioksidipäästöihin.

Jäsenvaltioilta saatujen tietojen mukaan suurin osa jäsenvaltioista ei ole vielä sopeuttamassa verotaulukkojaan tai suunnitellut verotaulukoiden sopeuttamista uuteen mittaustapaan. Useat jäsenvaltiot odottavat, että WLTP-mittaustavan mukaisista päästöarvoista ja niiden eroista NEDC-mittaustavan mukaisiin arvioihin kertyy lisää aineistoa sekä uutta tutkimustietoa. Mittaustapamuutoksen vaikutuksia ja sen perusteella tehtäviä muutoksia verotasiin arvioitaisiin tällöin vasta myöhemmin. Tällaisia maita ovat esimerkiksi Alankomaat, Irlanti, Portugali ja Itävalta. Ennen mahdollisesti toteutettavia verotasojen muutoksia jäsenvaltiot soveltavat verotuksessa NEDC-mittaustavan mukaisia päästöarvoja, jotka ovat joko mitattuja tai takaisinlaskettuja hiilidioksidiarvoja.

Ruotsissa ei ole ajoneuvon rekisteröinnin tai käyttöönoton yhteydessä maksettavaa autoveroa, mutta vuosittainen ajoneuvovero määräytyy hiilidioksidipäästöihin perustuvan bonus-malus -mallin perusteella. Myöskään Ruotsissa ei tällä hetkellä ole tarkoitus sopeuttaa ajoneuvoverotusta uuteen WLTP-mittaustapaan. Verotaulukoiden sopeuttamista arvioidaan, kun saatavilla on riittävästi aineistoa ja tutkimustuloksia WLTP-mittaustavan vaikutuksista päästöarvoihin. Ruotsissa sovelletaan vuoden 2019 loppuun saakka takaisinlaskettuja hiilidioksidipäästöarvoja ajoneuvoverotuksen perusteena.

Sen sijaan Tanskassa on tarkoitus toteuttaa sopeutus autoverolakiin jo vuoden 2018 kesällä. Hallituksen esityksessä ehdotetaan autoverolakia sopeutettavaksi WLTP-mittaustavan mukaisesti rekisteröitäville autoille. Ehdotuksen mukaan autoveroa alennettaisiin 21 prosenttia, joka

perustuu JRC:n esittämään arvioon mittaustapamuutoksen vaikutuksesta. Laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Vaikka autojen todelliset päästötasot eivät nouse, WLTP-mittaustapaan perustuvat autojen päästöarvot voivat autokohtaisesti olla suuremmat kuin NEDC-mittaustapaan perustuvat päästöarvot, koska uusi mittaustapa laskee edeltäjäänsä tarkemmin auton polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöt sekä ottaa huomioon ajotapojen ja varusteiden vaikutukset. Koska WLTP-mittaustavan käyttöönoton arvioidaan jonkin verran kasvattavan autojen mitattuja päästöarvoja, voi mittaustavan muutos vaikuttaa auto- ja ajoneuvoveroon kasvattavasti ja nostaa siten auto- ja ajoneuvoverotuksen keskimääräistä tasoa Suomessa. Auto- ja ajoneuvoveron korotus saattaa kohdistua erityisesti pieni- ja keskipäästöisiin autoihin, jolloin pääministeri Sipilän hallituksen hallitusohjelman pohjalta tehdyt autoveron alennus ja ajoneuvoveron kiristys eivät toteutuisi tarkoitettulla tavalla.

WLTP-mittaustapaan siirtymisen vuoksi olisi tarpeen sopeuttaa auto- ja ajoneuvoverotus uuden mittausmenetelmän päästöarvoihin siten, että keskimääräinen verotaso ei nousisi.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Eräänä vaihtoehtona olisi toteuttaa sopeutus todellisesta ja vuodesta 2018 alkaen kertyvästä rekisteröintiaineistosta saatavien WLTP-mittaustavan mukaisten hiilidioksidipäästöarvojen perusteella. WLTP-mittaustavan mukaisesti mitattuja autoja on kevääseen 2018 mennessä rekisteröity kuitenkin vain joitakin satoja, joten vielä ei ole olemassa luotettavaa tietoa mittaustavan muutoksen toteutuneesta vaikutuksesta autojen hiilidioksidipäästöihin. WLTP-mittaustavalla mitattujen autojen rekisteröintimäärän ja siihen perustuvan aineiston kertyminen alkaa täydellä painolla vasta syyskuusta 2018 alkaen, ja koko vuosittaista automyyntiä edustavan rekisteröintimäärän kertyminen vie useamman kuukauden aikaa. Aineiston pitkän aikavälin luotettavuuden odotetaan myös paranevan muutosvaiheen jälkeen, kun autovalmistajat ja kysyntä sopeutuvat uuteen tilanteeseen.

Jos verotuksen sopeutus toteutettaisiin todellisen rekisteröintiaineiston perusteella, aineiston kertymisen aikana olisi väliaikaisena ratkaisuna mahdollista käyttää WLTP-mittaustavalla mitattujen autojen verotuksessa takaisinlaskettuja hiilidioksidipäästöarvoja. Takaisinlasketun hiilidioksidipäästöarvon tulisi keskimäärin vastata ajoneuvon mitattua NEDC-mittaustavan päästöarvoa. JRC:n havaintojen perusteella on kuitenkin mahdollista, että takaisinlasketut arvot ovat hieman mitattuja NEDC-mittaustavan mukaisia arvoja korkeampia. Siten takaisinlasketujen arvojen käyttäminen pidempiaikaisena ratkaisuna ennen uusiin WLTP-perusteisiin arvoihin siirtymistä voisi johtaa verotuksen kiristymiseen.

Vaikka todellista rekisteröintiaineistoa ei ole vielä saatavilla, sopeutus olisi kuitenkin tarpeen toteuttaa vuoden 2018 aikana ja mahdollisimman lyhyellä siirtymäajalla, jotta vältettäisiin mahdollinen autokaupan markkinahäiriö Suomessa. Lyhyt siirtymäaika olisi toteutettavissa saattamalla autoverotuksessa uusi taulukko voimaan vuoden 2018 syyskuusta alkaen, jolloin uuden mittausmenetelmän käyttö on pakollista uusille autoille. Ajoneuvoverotaulukon sopeutus voitaisiin aloittaa vaadittavien tietojärjestelmämuutosten takia aikaisintaan vuoden 2019 alusta.

Jos auto- ja ajoneuvoverotasojen sopeutus toteutetaan ennen kuin todellista rekisteröintiaineistoa on kertynyt riittävästi, sopeuttamisessa täytyy nojautua mittaustavan vaikutuksia arvioiviin selvityksiin ja tutkimuksiin, joissa on pyritty jäljittelemään mittaustavan muutoksen vaikutusta. Vertailu ei siten perustuisi tosiasiallisiin laboratoriomittauksiin, koska WLTP-mittaustavan mukainen hiilidioksidipäästöarvo on tutkimuksissa arvioitu laskennallisesti.

WLTP-mittaustavan vaikutuksista tehdyistä tutkimuksista laajin ja luotettavin lienee komission tutkimuslaitoksen JRC:n tutkimus (Tsiakmakis, S. et al.: From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles. Publications of the European Union, Luxemburg, 2017). JRC:n tutkimuksessa on arvioitu, että WLTP-mittaustavan antamat hiilidioksidiarvot ovat polttomoottorihenkilöautoilla keskimäärin 21 prosenttia korkeammat kuin nykymenetelmän mukaiset arvot. Pakettiautoille vastaava ero olisi tutkimuksen mukaan 30 prosenttia, mutta tutkimuksessa pakettiautoja on arvioitu vain muutamien esimerkkiautojen avulla.

JRC:n tutkimukseen sisältyy huomattavasti epävarmuuksia. Tutkimuksessa arvioidut WLTP-mittaustavan mukaiset hiilidioksidipäästöarvot on johdettu lukuisista yksinkertaistetuista ja laskennallisista oletuksista, joita on verrattu autojen teknisiin tietoihin. Arviot eivät perustu todellisiin mittaustuloksiin, vaan ovat JRC:n arvionvaraisen mallinnuksen kautta tuotettuja. Lisäksi laskelma perustuu eurooppalaisten henkilöautojen vuoden 2015 myyntiaineistoon, joka ei välttämättä kuvaa Suomen automyyntin rakennetta. Myytyjen autojen rakenne ja päästö-taso on myös muuttunut vuoden 2015 jälkeen. Lisäksi tutkimuksessa ei ole otettu huomioon WLTP-mittauslukeman vahvistamiseen liittyviä ja autonvalmistajien käytettävissä olevia jous-tomahdollisuuksia. Autovalmistajat oletettavasti pyrkivät kehittämään automalleja uuden mit-taustavan näkökulmasta, koska nykyisin myytävät autot on suunniteltu vanhan mittaustavan näkökulmasta. Tästä johtuen vahvistetut WLTP-mittaustavan mukaiset päästöarvot voivat to-dellisuudessa olla pienempiä kuin tutkimuksessa teknisten tietojen perusteella mallinnetut ar-vot. Tällöin ero nykyisiin NEDC-mittaustavan arvoihin muodostuisi myös pienemmäksi kuin tutkimuksessa arvioitu henkilöautojen keskimääräinen 21 prosenttia. Eroa voi pienentää myös se, että vuoden 2015 jälkeen NEDC-mittaustapaan on tullut muutoksia, joiden arvioidaan ko-rottaneen päästöarvoja.

Eräänä epävarmuutena on myös JRC:n tutkimuksen mukaisen 21 prosentin eron toteutumisen seuranta. JRC:n tutkimuksessa arvioitu ero kuvaa WLTP-mittaustavan mukaisten hiilidioksi-dipäästöarvojen eroa nykyisiin, laboratoriomittauksilla tehtyihin NEDC-arvoihin. Suomen re-kisteröintiaineistoon kertyy kuitenkin sekä mitattuja NEDC-arvoja että takaisinlaskettuja NEDC-arvoja, joita ei voida eritellä aineistossa, koska autonvalmistaja ei ilmoita, kumpaa ar-voa se käyttää. Takaisinlaskettujen arvojen tulisi vastata mitattuja NEDC-mittaustavan päästö-arvoja, mutta on huomattu, että takaisinlasketut hiilidioksidipäästöarvot voivat olla myös kor-keampia. JRC:n tutkimuksessa tämän eron suuruudeksi on arvioitu noin yhdeksän prosenttia.

JRC:n tutkimuksessa ei ole kuitenkaan huomioitu, että autovalmistajilla on mahdollisuus mita-ta myös NEDC-mittaustavan mukainen päästöarvo ja jos tämä osoittautuu takaisinlaskettua arvoa alemmaksi, se vahvistetaan päästöarvoksi. Voidaan arvioida, että tällaista mahdollisuut-ta hyödynnetään ja autovalmistajat ovat halukkaita mittauttamaan mahdollisimman pieniä NEDC-mittaustavan mukaisia päästöarvoja, sillä erilaiset päästöperusteiset ohjauskeinot ovat yleisiä Euroopassa ja päästörajat vaikuttavat autovalintaan myös esimerkiksi yritysten työsuh-deautoille asettamien päästörajojen kautta. Merkittävin tekijä on kuitenkin se, että komission autovalmistajille asettamat päästötavoitteet on vuoteen 2021 saakka määritelty NEDC-mittaustavan mukaisten päästöarvojen pohjalta. Autonvalmistajien tavoitteena onkin mittaut-taa mahdollisimman pieniä NEDC-mittaustavan mukaisia päästöarvoja, minkä vaikutusta JRC:n tutkimuksessa ei ole huomioitu. Koska Suomen rekisteröintiaineistoon kertyy WLTP-

mittaustavan mukaisen päästöarvon lisäksi vain yksi NEDC-mittaustavan mukainen päästöarvo, rekisteröintiaineiston perusteella on jatkossa mahdotonta todentaa, vastaako toteutuva ero WLTP-mittaustavan mukaisten arvojen ja NEDC-mittaustavan mukaisten arvojen välillä JRC:n tutkimuksen arviota.

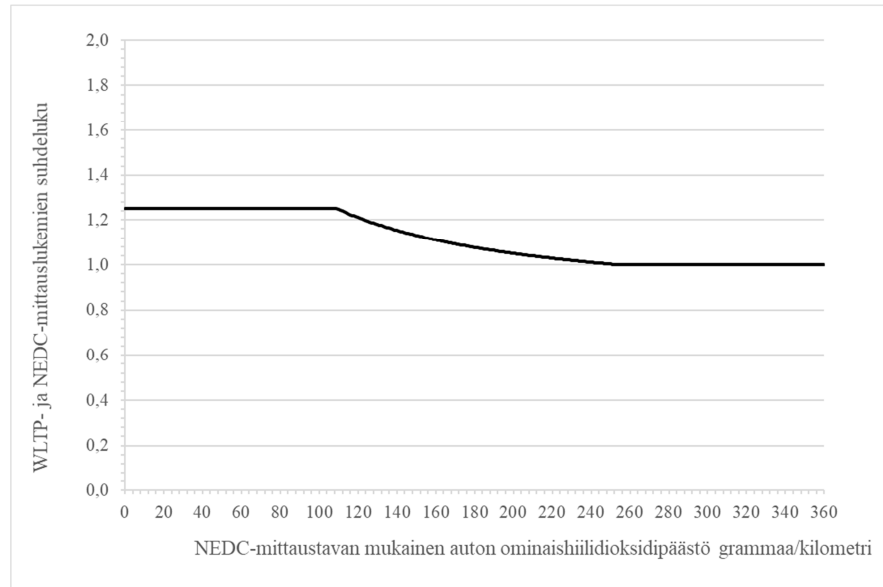
Koska esityksen tavoitteena on teknisenä muutoksena säilyttää nykytila, esityksessä on päädytty ottamaan verotaulukon sopeutuksessa huomioon WLTP-mittaustavan päästölukemien muutos verrattuna nykyisiin mitattuihin NEDC-mittaustavan päästölukemiin.

JRC:n tutkimuksen perusteella joudutaan tekemään yksinkertaistettuja oletuksia siitä, mitä tutkimuksessa arvioitua WLTP- ja NEDC-mittaustapojen mukaisten päästöarvojen yhteyttä käytetään laskennan pohjana. Eräänä vaihtoehtona on hyödyntää keskimääräistä 21 prosentin vaikutusta kaikilla päästötasoilla. Tämä olisi yksinkertainen ratkaisu, joka ei kuitenkaan huomioi mittaustapamuutoksen erilaisia vaikutuksia eri päästötasoilla. Koska mittaustapamuutoksen vaikutuksen arvioidaan tutkimuksessa pienenevän päästötason kasvaessa, keskimääräisiin eroihin perustuva laskentatapa aliarvioisi muutosta pienillä päästötasoilla ja yliarvioisi suurilla päästötasoilla. Toisin sanoen vähäpäästöisten autojen verorasitus kiristyisi ja suuripäästöisten keventyisi nykyiseen tasoon verrattuna.

JRC:n tutkimuksen pohjalta on myös mahdollista ottaa huomioon mittaustapamuutoksen vaikutusten vaihtelu eri päästötasoilla, jolloin voitaisiin muodostaa nykytilaan verrattava mahdollisimman neutraali ratkaisu. Tutkimuksessa on eritelty WLTP- ja NEDC-mittaustapojen eroa polttomoottoriautoilla eri päästötasoilla ja lisäksi arvioitu mittaustapojen eroa erilaisilla sähkö- ja kaasuautoilla. Kuvassa 1 on esitetty verotaulukkojen mukautuksessa käytetty WLTP- ja NEDC-mittaustapojen antamien päästölukemien suhde eri NEDC-mittaustapojen mukaisilla päästötasoilla. Välillä 110–250 hiilidioksidigrammaa kilometriltä suhdeluku perustuu suoraan JRC:n tutkimukseen. Kuva esimerkiksi osoittaa, että NEDC-mittaustavan mukaisella päästötasolla 120 hiilidioksidigrammaa kilometriltä WLTP-mittaustavan mukainen päästölukema olisi noin 1,2-kertainen eli noin 144 hiilidioksidigrammaa kilometriltä. Suhdeluku pienenee päästötason kasvaessa siten, että NEDC-mittaustavan mukainen päästötaso 250 hiilidioksidigrammaa kilometriltä olisi saman suuruinen myös WLTP-mittaustavan mukaan.

Tämän oletuksen pohjalta WLTP-mittaustavan mukaisten päästölukemien arvioidaan olevan keskimäärin noin 22 prosenttia suurempia kuin NEDC-mittaustavan mukaiset päästölukemat, kun lähtökohtana on vuoden 2019 ennustettu autojen myynti Suomessa. Vaikutuksen oletetaan siis olevan keskimäärin hieman suurempi kuin JRC:n tutkimuksessa.

Kuva 1. NEDC- ja WLTP-mittaustapojen antamien hiilidioksidipäästöjen oletettu suhde eri NEDC-mittaustavan mukaisilla hiilidioksidipäästöasoilla (grammaa kilometriltä)



Kuvatus vaihtoehto ongelmana on kuitenkin se, että JRC:n tutkimuksen yhteyden voidaan arvioida olevan luotettavasti arvioitu ainoastaan polttomoottoriautojen osalta. Muiden kuin bensiini- ja dieselkäyttöisten autojen myyntimäärä on aineistossa niin pieni, että sen päästötason autojen yhteyttä ei ole yhtä luotettavasti arvioitu. Verotaulukoiden muodostamisessa tämä on huomioitu olettamalla mittaustapoja kuvaava suhdeluku vakioksi NEDC-mittaustavan mukaisella päästötasolla 0—110 hiilidioksidigrammaa kilometrillä. Oletus perustuu siihen, että muiden kuin bensiini- ja dieselkäyttöisten autojen osalta suhdelukuja on haarukoitu JRC:n tutkimuksessa välille 1,00—1,38, minkä perusteella suhdeluvuksi on 110 hiilidioksidigramman alittavalla päästötasolla oletettu 1,25. Oletus on myös perusteltu verokäyrien jatkuvuuden kannalta. Autoverokäyrän ja ajoneuvoveron perusveron käyrän jyrkkyys vaihtelee päästötasosta riippuen eli grammamääräisesti saman suuruinen hiilidioksidipäästöarvon nousu korottaa autoveroprosenttia sekä ajoneuvoveron määrää eri tavoin eri päästötasoilla. Verokäyrän olisi perusteltua olla suhteellisen jatkuva siten, että päästöohjauksen kiristymisen muutokset olisivat asteittaisia.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Autoverolakia ja ajoneuvoverolakia ehdotetaan muutettaviksi siten, että lakien liitteisiin lisättäisiin uudet verotaulukot, joita sovellettaisiin autoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on ilmoitettu WLTP-mittaustavan mukaan. Lakeihin lisättävissä verotaulukoissa otettaisiin huomioon WLTP-mittaustavan edellyttämä muutos, joka toteutettaisiin edellä selostetun mukaisesti JRC:n tutkimukseen perustuvan suhteellisen vaikutuksen perusteella. Liitteiden lisäämisen takia muutettaviksi tulisivat autoverolain 6 ja 8 § sekä ajoneuvoverolain 10 §. Sekä autoverolakiin että ajoneuvoverolakiin jäisivät voimaan myös nykyiset verotaulukot, joita sovellettaisiin jatkossakin autoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on mitattu ainoastaan NEDC-mittaustavalla tai muulla EU:n lainsäädännössä tarkoitettulla tavalla taikka joilla ei ole ominaishiilidioksidipäästötietoa.

Uusi autoverotaulukko koskisi uusia M1-luokan henkilöautoja ja N1-luokan pakettiautoja. Uutta autoverotaulukkoa sovellettaisiin lain voimaantulon jälkeen rekisteröitäviin tai käyttöön otettaviin uusiin autoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on mitattu WLTP-mittaustavalla. Sellaiset ensirekisteröitävät tai käyttöön otetut autot, joista on ilmoitettu ainoastaan NEDC-mittaustavan mukainen päästötieto, muu EU:n lainsäädännön mukainen päästötieto tai joista ei ole ominaishiilidioksidipäästötietoa, verotettaisiin jatkossakin nykyisen verotaulukon mukaan.

Käytettyjen autojen autoverotuksessa käytettäisiin edelleen autoverolain 8 a §:n mukaista verotustapaa, eli käytettyjen ajoneuvojen autoveroprosentti määräytyisi samanlaisen jo aikaisemmin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon verotason mukaan. Koska käytettyjen ajoneuvojen veroprosentti määräytyy samanlaisen jo aikaisemmin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon verotason mukaan, käytetyn auton verotuksessa uusi verotaulukko tulisi sovellettavaksi, jos auton päästömittaus on tehty WLTP-mittaustavalla ja se on rekisteröity tai otettu käyttöön lain voimaantulon jälkeen. EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti käytettynä maahantuotavan ajoneuvon vero on se pienin jäljellä oleva veron määrä, joka sisältyy samanlaisen Suomessa jo rekisteröidyn ajoneuvon arvoon.

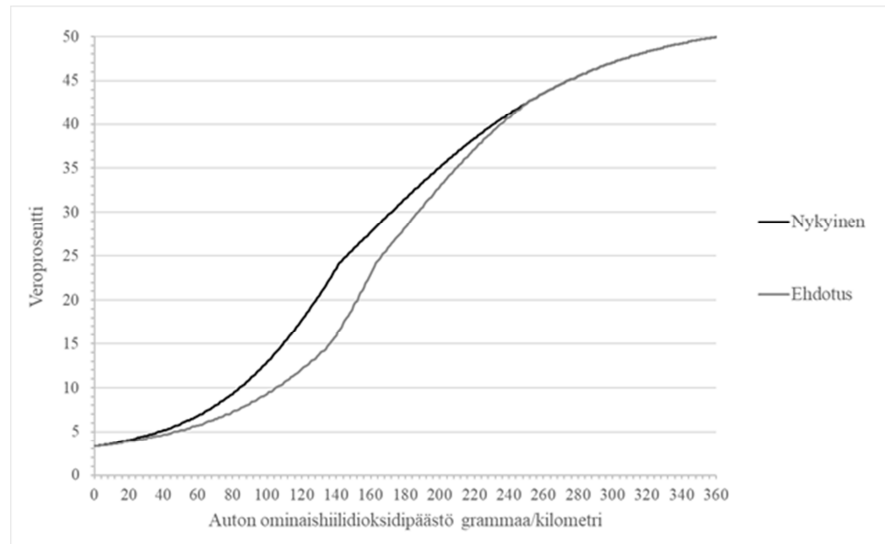
Vaikka autoverotaulukon sopeutus perustuisi henkilöautoaineistolla tehtyyn arvioon mittaus-tapamuutoksen vaikutuksesta, verotaulukko koskisi jatkossakin pakettiautoja. Koska WLTP-mittaustavan on arvioitu korottavan päästöarvoja pakettiautoilla enemmän kuin henkilöautoilla, henkilöautoille tehtävä sopeutus ei riittäisi neutralisoimaan päästötason nousua pakettiautoille, vaan verotus voisi kiristyä. Autoveron nousu koskisi kuitenkin lähinnä suuria pakettiautoja, sillä pienet pakettiautot vastaavat enemmän henkilöautoja, jolloin mittaus-tapamuutoksen vaikutus on verrattavissa niihin. Edellä esitetystä johtuen ehdotetaan, että pakettiautoille autoverolain 8 §:n edellytysten perusteella myönnettävää kantavuuteen perustuvaa ja veroprosentista tehtävää vähennystä sopeutettaisiin WLTP-mittaustavan mukaan mitattaville pakettiautoille siten, että niiden verorasitus pysyisi keskimäärin ennallaan. Autoverolain liitteeseen lisättäisiin uusi verotaulukko, jota sovellettaisiin niille pakettiautoille, jotka täyttävät vähennyksen edellytykset ja joiden ominaishiilidioksidipäästö on ilmoitettu WLTP-mittaustavan mukaan.

Uusia autoverotaulukkoja sovellettaisiin lain voimaan tultua.

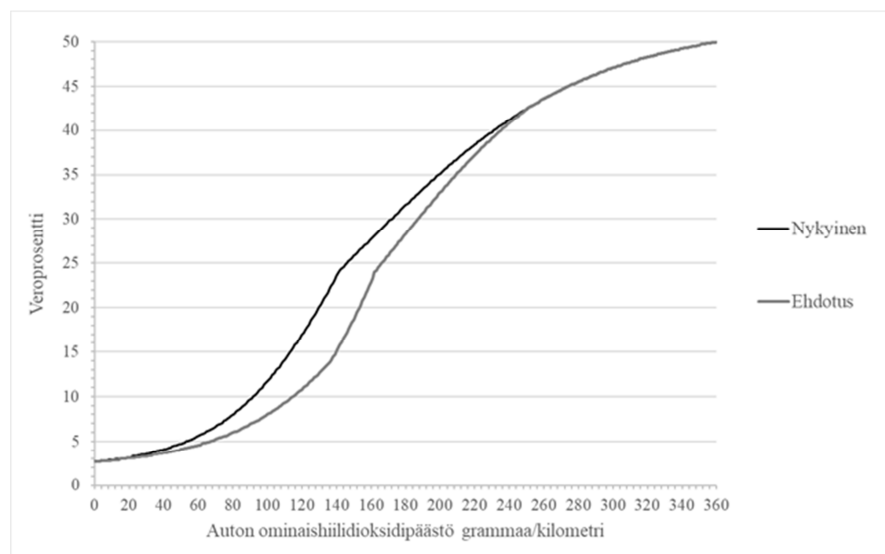
Koska lakiehdotus ehdotetaan saatettavaksi voimaan jo syyskuusta 2018 uuden mittaus-tavan tullessa pakolliseksi, on tarpeen sopeuttaa myös aikaisemmin säädetty, vuoden 2019 alusta sovellettavaksi tuleva autoveron alennus uuteen tilanteeseen. Myös tätä koskeva muutos sisältyy nyt ehdotettavaan lakiin.

Kuvassa 2 on esitetty ehdotettu autoverokäyrän muutos vuonna 2018 ja kuvassa 3 vuonna 2019.

Kuva 2. Nykyiseen lainsäädäntöön perustuva ja ehdotettu autoverokäyrä vuonna 2018



Kuva 3. Nykyiseen lainsäädäntöön perustuva ja ehdotettu autoverokäyrä vuonna 2019



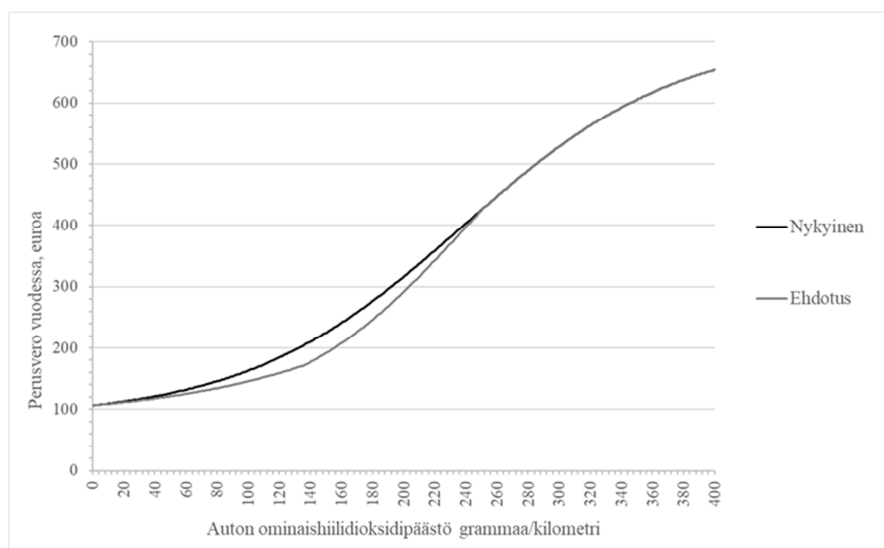
Uusi ajoneuvoveron perusveron verotaulukko koskisi M1-luokan henkilöautoja ja N1-luokan pakettiautoja. Uutta ajoneuvoverotaulukkoa sovellettaisiin kaikkiin autoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on mitattu WLTP-mittaustavalla. Siten uutta verotaulukkoa sovellettaisiin myös autoihin, jotka on otettu liikennekäyttöön jo ennen ehdotetun lain voimaantuloa, mikä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun takia. Toisin kuin kertaluonteinen ja rekisteröinnin yhteydessä maksettava autovero, ajoneuvoveron perusvero on koko auton liikennekäytössä oloajalta kannettava päiväkohtainen vero.

Liikennekäytössä olevat tai käyttöön otetut autot, joista on ilmoitettu ainoastaan NEDC-mittaustavan mukainen päästötieto tai muu EU:n lainsäädännön mukainen päästötieto, sekä muut ajoneuvoveron alaiset autot verotettaisiin jatkossakin nykyisten verotaulukoiden mukaan.

Koska ajoneuvoveron perusvero on päiväkohtainen ja kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta ajoneuvokohtaiselta verokaudelta, uusia veroperusteita voidaan soveltaa vasta 12 kuukauden mittaisen siirtymäajan jälkeen lain voimaantulosta. Tällöin verotaso tulee sovellettavaksi kaikille samasta päivästä lukien, mikä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun takia. Vero, joka kohdistuisi lain soveltamista edeltävään aikaan, määräytyisi myös WLTP-mittaustavan mukaan testatuilla autoilla ennen tämän lain voimaan tuloa voimassa olevien säännösten mukaan. Näille autoille verotuksen perusteena voitaisiin verotuskäytännössä kuitenkin soveltaa autolle ilmoitettua alinta päästötietoa, jos autolle on käytettävissä useampi päästötieto. Käytännössä alin päästötieto WLTP-mittaustavan mukaan mitatuilla autoilla on NEDC-mittaustavan vastaava arvo.

Kuvassa 4 on esitetty ehdotettu ajoneuvoveron perusveron verokäyrän muutos.

Kuva 4. Nykyiseen lainsäädäntöön perustuva ja ehdotettu ajoneuvoverokäyrä



3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettujen muutosten vaikutuksien arvioidaan olevan valtiontalouden kannalta neutraaleja. Verotaulukkojen muutos on pyritty mitoittamaan siten, että auto- ja ajoneuvoverotuksen taso säilyisi keskimäärin ennallaan.

Arvio muutoksen tuottoneutraalisuudesta pitää kuitenkin sisällään huomattavaa epävarmuutta. WLTP-mittaustavan mukaisten henkilöautojen päästöarvojen arvioidaan käytössä olevien tutkimustulosten perusteella olevan Suomessa keskimäärin 22 prosenttia nykyisen NEDC-mittaustavan mukaisia päästölukemia korkeampia. Mikäli ehdotettuja muutoksia ei toteutettaisi,

si, mittaustapamuutos kiristäisi JRC:n arvioon perustuen uusien henkilöautojen autoverotusta keskimäärin kuudella prosenttiyksiköllä.

Ehdotettujen verotaulukoiden sopeutuksessa käytetty arvio päästölukemien muutoksesta on kuitenkin karkea arvio, sillä todellista mittaustapamuutosta ei ole olemassa. Lisäksi muutos ei välttämättä ole neutraali automyyntiin muuttuessa, koska verotaulukon tekninen muutos pohjautuisi vuoden 2015 automyyntiin aineistolla tehtyyn arvioon. Erityisesti pakettiautoja koskeva arvio vaikutuksista on epävarma tällä hetkellä käytettävissä olevan aineiston vähäisyyden vuoksi. Yhden prosenttiyksikön muutos uusien henkilö- ja pakettiautojen verotasossa merkitsee vuoden 2019 tasossa noin 50 miljoonan euron muutosta autoveron tuotossa. Jos mittaustapamuutoksen todellinen vaikutus Suomessa olisi esimerkiksi vain puolet oletetusta keskimääräisestä 22 prosentista, autoverotus tosiasiallisesti kevenisi runsaalla 150 miljoonaa eurolla. Tämä vaikutus olisi pysyvä.

Siirtymäaikana ajoneuvoveron tuoton arvioidaan kasvavan noin kaksi miljoonaa euroa, kunnes uusi ajoneuvoverotaulukko tulee sovellettavaksi. Verotuotto kertyisi vuosien 2018 ja 2019 aikana. Ajoneuvoverorasitus kiristyisi niillä WLTP-mittaustavan mukaan mitatuilla uusilla henkilö- ja pakettiautoilla, jotka rekisteröidään ennen uuden WLTP-mittaustavan sopeutetun ajoneuvoverotaulukon soveltamista. Verorasituksen kiristyminen olisi kuitenkin vain väliaikaista, sillä myös näiden ajoneuvojen ajoneuvovero määräytyisi jatkossa uuden verotaulukon mukaisesti. Verorasitus myös kiristyisi vain vähäisesti, sillä näiden autojen ajoneuvoverotuksessa voitaisiin siirtymäaikana käyttää alimpaa tiedossa olevaa päästöarvoa eli pääasiassa takaisineläytettyä hiilidioksidipäästöarvoa. Henkilöautoilla ajoneuvoverorasitus kiristyisi keskimäärin noin 14 euroa vuodessa ja suuremmillakin päästötasoilla verorasituksen kiristyminen olisi arviolta noin 20–30 euroa vuodessa.

3.2 Yritysvaikutukset

Ehdotetun autoveromuutoksen arvioidaan lisäävän jossain määrin autojen maahantuojien ja jälleenmyyjien kustannuksia ja työmäärää, sillä toimijoiden on päivitettävä tietojärjestelmänsä vastaamaan uutta verotaulukkoa sekä ylläpidettävä myös vanhaa verotaulukkoa.

Autoverotasojen sopeuttaminen WLTP-mittaustavan pyrittäisiin toteuttamaan mahdollisimman neutraalina. Siten ehdotetun muutoksen ei arvioida vaikuttavan automyyntiin kokonaisuudessaan. Uuden mittaustavan ominaisuuksista johtuen joidenkin henkilö- ja pakettiauto-merkkien sekä saman merkin eri mallien vero voisi kuitenkin nousta ja joidenkin laskea nykyiseen verotasoon verrattuna. Tämä saattaa lyhyellä aikavälillä vaikuttaa jossain määrin myös autojen maahantuonti- ja jälleenmyyntiyritysten toimintaedellytyksiin. Näiden vaikutusten oletetaan jäävän kokonaisuutena vähäisiksi, sillä autoalan toiminnan oletetaan sopeutuvan EU:n uuteen mittaustapaan.

On mahdollista, että ennen lain voimaantuloa autokaupan alalle muodostuisi jonkin asteinen markkinahäiriö, jos kuluttajat siirtävät auton hankintaa myöhemmäksi. Markkinahäiriön todennäköisyys ei kuitenkaan olisi merkittävä, sillä vuoden 2018 kevään ja kesän aikana rekisteröitävistä ja verotettavista autoista suurimman osan arvioidaan olevan vielä NEDC-mittaustavan mukaan mitattuja autoja. Lisäksi markkinahäiriön mahdollisuutta pienentää myös se, että hankittavien autojen tilausajat ovat pitkiä, keskimäärin kuusi kuukautta. Siten merkittävä osa vuoden 2018 kevään ja kesän aikana hankituista ja WLTP-mittaustavalla mitatuista autoista verotettaisiin vasta lain voimaantulon jälkeen, jolloin niihin sovellettaisiin uutta WLTP-mittaustavan mukaan sopeutettua verotaulukkoa.

Toisaalta pitkät tilausajat aiheuttavat sen, että autojen tilaussopimuksissa joudutaan arvioimaan autoveron määrä uusien ja arvionvaraisten päästöarvojen mukaisesti, koska auton lopullinen päästöarvo varmistunee vasta auton valmistuttua. Tämä johtuu siitä, että auton verotusarvona käytetään tilaus- ja kauppasopimuksen ajankohtaa, mutta veroprosentti määräytyy auton verotushetkellä tiedossa olevan EU:n lainsäädännön mukaisen päästötiedon perusteella. Maahantuojat ja jälleenmyyjät joutuvat siten oletettavasti arvioimaan myytävän WLTP-mittaustavalla mitatun auton veron määrän. Kuvattu epävarmuus on kuitenkin välttämätön osa mittaustapamuutoksen tuomia vaikutuksia. Lisäksi maahantuojat ja jälleenmyyjät voivat käyttää arvioinnissa hyväksi autotyyppien tyyppihyväksynnöissä käytettyjä suuntaa-antavia WLTP-mittaustavan mukaisia arvoja.

3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Autoverotuksen toimittamisesta vastaa pääsääntöisesti Verohallinto ja ajoneuvoverotuksen toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirasto. Autoverotuksen tietojärjestelmän ylläpidosta ja pakollisesta kehittämisestä vastaa kuitenkin edelleen Tulli, kunnes autoverotuksen tietojärjestelmä saadaan liitettyä Verohallinnon tietojärjestelmäkokonaisuuteen.

Ehdotettu muutos edellyttää muutoksia auto- ja ajoneuvoverotuksen tietojärjestelmiin, sillä nykyisten verotaulukoiden lisäksi tulisi sovellettavaksi uudet verotaulukot niille autoille, joiden päästötieto ilmoitetaan WLTP-mittaustavan perusteella. Tietojärjestelmämuutosten kustannuksiksi on arvioitu Tullissa yhteensä noin 100 000 euroa ja Liikenteen turvallisuusvirastossa noin 42 000 euroa. Kyse olisi kertaluonteisista kustannuksista. Vuoden 2018 lisätalousarvioesityksen yhteydessä arvioidaan ja päätetään, tuleeko näiden lisäkustannuksien vuoksi lisätä määrärahoja. Muussa tapauksessa kustannukset katetaan olemassa olevista määrärahoista.

Ehdotettujen verotasojen muutoksien arvioidaan lisäksi lisäävän jonkin verran tarvetta autoneuvonnalle Verohallinnossa ja ajoneuvoveroneuvonnalle Liikenteen turvallisuusvirastossa.

3.4 Ympäristövaikutukset

Auto- ja ajoneuvoveron valtiontaloudellisen tavoitteen lisäksi verot ohjaavat käyttäjiä vähentämään liikenteestä syntyviä hiilidioksidipäästöjä. Sekä autoverossa että ajoneuvon perusverossa vero on määritetty yksitellen jokaiselle hiilidioksidigrammalle siten, että veron määrä kasvaa päästöarvon kasvaessa.

Ehdotetut muutokset toteutettaisiin siten, että niiden vaikutus auto- ja ajoneuvoveroon sisältyvään ympäristöohjaustavoitteeseen olisi mahdollisimman neutraali. Tavoitteena on, että suuripäästöiset autot eivät saisi uudessa verotaulukossa veroetua verrattuna nykytilaan ja että veronkorotus ei kohdistuisi yksinomaan pienipäästöisiin autoihin. Tästä johtuen verotaulukon sopeutuksessa on pyritty ottamaan huomioon mittaustapamuutoksen eri suuruinen vaikutus eri päästötasoilla. On kuitenkin mahdollista, että toteutuvat vaikutukset ovat erilaisia kuin nyt arvioidut. Lisäksi kullakin päästötasolla vaikutus voi olla yksittäisillä automalleilla ja -yksilöillä erilainen, sillä WLTP-mittaustavan mukaisessa päästöarvossa huomioidaan myös ajoneuvo-kohtainen varustelu.

3.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotettu uusi autoverotaulukko koskisi vain niitä uusia autoja, joiden ominaishiilidioksidipäästötieto on ilmoitettu WLTP-mittaustavan mukaan ja jotka rekisteröidään tai otetaan käyttöön ehdotetun lain voimaantulon jälkeen. Esityksellä ei olisi vaikutusta autoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on ollut ennen tämän lain voimaantuloa.

Ehdotetut muutokset toteutettaisiin siten, että niiden vaikutus auto- ja ajoneuvoveroon olisi mahdollisimman neutraali ja ettei auto- ja ajoneuvoverotuksen taso keskimäärin nousisi tai laskisi. Verotaulukoiden sopeutuksessa erilaiset vaikutukset eri päästötasoilla on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon. NEDC- ja WLTP-mittaustapojen erilaisuudesta johtuen verotaulukoiden muutosta ei kuitenkaan voida toteuttaa siten, että muutos täysimääräisesti ottaa huomioon mittaustapamuutoksen vaikutukset kullakin päästötasolla. Tästä johtuen pienipäästöisten ladattavien hybridautojen ja hyvin suuripäästöisten urheiluautojen verotus saattaa hieman keventyä. Sen sijaan pienipäästöisillä polttomoottoriautoilla mittaustapamuutos saattaa joissain tapauksissa kasvattaa päästöarvoja keskimääräistä enemmän ja kiristää siten hieman näiden autojen verotusta. Vaikutusten oletetaan kuitenkin jäävän maltillisiksi.

Edellä olevan lisäksi yksittäisen kuluttajan ajoneuvo kohtainen auto- ja ajoneuvovero voisi nousta tai laskea suhteessa nykyiseen verotasoon. Tämä johtuisi siitä, että WLTP-mittaustapa ottaa huomioon aiempaa tarkemmin ajoneuvo kohtaiset hiilidioksidipäästöt ja niiden odotetaan vaihtelevan eri automerkkien sekä saman merkin ajoneuvomallien ja -yksilöiden välillä. Jatkossa hiilidioksidipäästötieto kuvaa siten aiempaa tarkemmin yksittäisen ajoneuvon päästötietoa. Lisäksi ajoneuvo kohtaisten verotasojen muutoksiin vaikuttaa myös se, että WLTP-mittaustapaan siirtyminen voi muuttaa hiilidioksidipäästöarvoa automerkeittäin ja automalleittain. Tähän vaikuttaa erityisesti se, miten autonvalmistaja on käyttänyt aiemman mittaustavan mahdollistamia joustoja optimoida ajoneuvon päästötaso testausolosuhteissa. Koska verotaulukoiden sopeutus toteutettaisiin kuitenkin eri päästötasoilla arvioitujen keskimääräisten muutosten perusteella, verorasitus voisi kiristyä ajoneuvoilla, joiden päästölukeman kasvu on keskimääräistä suurempi kyseisellä päästötasolla. Vastaavasti verorasitus voi keventyä ajoneuvoilla, joilla päästölukema kasvaa mittaustapamuutoksen seurauksena oletettua vähemmän. Yksittäisen kuluttajan verorasituksen nousua ja laskua ei voida tällä hetkellä arvioida, sillä tietoa mittaustapamuutoksen todellisista vaikutuksista ei ole vielä saatavilla.

4 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Esitysluonnoksesta ei ole pyydetty lausuntoa asian kiireellisyyden vuoksi sekä siksi, että autoverotukseen tehtävät muutokset voivat vaikuttaa voimakkaasti autoalan markkinatilanteeseen ja aiheuttaa markkinahäiriöitä. Ehdotettua muutosta on seurattu ja arvioitu pitkäjänteisesti yhteistyössä autoalan edunvalvontajärjestöjen sekä toimivaltaisten viranomaisten kanssa keväästä 2017 alkaen. Autojen ominaishiilidioksidipäästöjen mittaustavan muutoksen vaikutuksia automarkkinaan, rekisteröintiin sekä verotukseen on arvioitu laajasti yhdessä autoalan edunvalvontajärjestöjen Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan keskusliitto ry:n sekä Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Näiden sidosryhmien kanssa on järjestetty tapaamisia säännöllisesti uudistuksen kehityksen seuranta varten.

5 Voimaantulo

Laki autoverolain muuttamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä syyskuuta 2018.

Lain liitteeseen lisättävää verotaulukkoa 1 A sovellettaisiin lain voimaantulon jälkeen rekisteröitäviin tai käyttöönotettaviin uusiin autoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on mitattu WLTP-mittaustavalla. Vaikka autosta olisi olemassa myös mitattu tai takaisinlaskettu NEDC-mukainen arvo, auto verotettaisiin lain voimaantulon jälkeen WLTP-mittaustavan mukaisen päästöarvon ja verotaulukon 1 A mukaan aina, kun autolla on WLTP-mittaustavan mukainen päästötieto. Pakettiautoille kantavuuden perusteella myönnettävää veroprosenttiin tehtävää

vähennystä osoittavaa ja liitteeseen lisättävää uutta verotaulukkoa 2 A sovellettaisiin pakettiautoihin, joiden verotuksessa sovelletaan verotaulukkoa 1 A.

Uuteen verotaulukkoon 1 A sisältyisivät lisäksi vuoden 2019 alusta sovellettavat uudet veroprosentit, joilla toteutettaisiin aikaisemmin säädetty autoveron alennus myös WLTP-mittaustavan mukaisesti mitatuille autoille.

Lain liitteen nykyinen verotaulukko 1 jäisi voimaan, ja sitä sovellettaisiin lain voimaantulon jälkeenkin rekisteröitäviin tai käyttöön otettaviin muihin autoihin. Vastaavasti pakettiautoille kantavuuden perusteella myönnettävää veroprosenttiin tehtävää vähennystä osoittavaa liitteen nykyistä verotaulukkoa 2 sovellettaisiin edelleen niihin pakettiautoihin, joiden verotuksessa sovelletaan verotaulukkoa 1.

Laki olisi perusteltua saattaa voimaan vuoden 2018 syyskuun alusta, josta lukien merkittävä osa WLTP-mittaustavalla mitatuista uusista autoista rekisteröidään. Vaikka WLTP-mittaustavan perusteella mitattuja uusia autoja tulee jonkin verran markkinoille ja hankitaan jo ennen lain ehdotettua voimaantuloa, siitä ei arvioida aiheutuvan merkittävää haittaa autokaupalle. Ennen lain voimaantuloa verotettavien autojen verotuksen perusteena sovelletaan autolle ilmoitettua alinta päästötietoa, jos WLTP-mittaustavan mukaisesti mitatulle autolle on käytettävissä useampi päästötieto. Käytännössä alin päästötieto WLTP-mittaustavan mukaan mitatuilla autoilla on NEDC-mittaustapaa vastaava arvo. Uusien autojen pitkien toimitusaikojen takia keväällä ja kesällä 2018 hankittujen autojen verotusajankohta voi myös siirtyä lain muutoksen jälkeiseen ajankohtaan, jolloin ne verotettaisiin uuden ja WLTP-mittaustavan arvoille sopeutetun verotaulukon perusteella.

Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Lain liitteeseen lisättävää uutta verotaulukkoa 1 A sovellettaisiin autoihin, joiden ominaishiilidioksidipäästö on mitattu WLTP-mittaustavalla. Vaikka autosta olisi olemassa myös mitattu NEDC-mittaustavan mukainen arvo tai takaisinlaskettu arvo, auto verotettaisiin WLTP-mittaustavan mukaisen päästöarvon ja verotaulukon 1 A mukaan aina, kun autolla on WLTP-mittaustavan mukainen päästötieto. Lain liitteen nykyistä verotaulukkoa 1 sovellettaisiin autoihin, joiden EU:n lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukainen ominaishiilidioksidipäästö on mitattu ainoastaan NEDC-mittaustavalla tai muulla EU:n lainsäädännössä tarkoitettulla tavalla. Laissa säädetyn päästötiedon puuttuessa vero määräytyisi auton kokonaismassaan perustuvan verotaulukon 2 mukaan kuten nykyisinkin.

Ajoneuvoverotuksen sopeuttamisen järjestämisessä ja aikatauluttamisessa merkittävässä roolissa on verotusta hoitavan Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmä. Tietojärjestelmän kehityksen ja testauksen vuoksi ajoneuvoveron perusveron muutos voidaan saattaa voimaan aikaisintaan vuoden 2019 alusta.

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 ehdotuksen mukaisesti 1 päivänä tammikuuta 2019, lakia sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2020 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan ajoneuvoveron perusveroon. Ensimmäinen päivä, jolta vero kannettaisiin uusien veroperusteiden mukaan, olisi tällöin 1 päivä tammikuuta 2020.

Uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja lähetettäisiin kuitenkin jo tammikuusta 2019 alkaen. Vero, joka kohdistuisi 1 päivää tammikuuta 2020 edeltävään aikaan, määräytyisi myös WLTP-mittaustavan mukaan testatuilla autoilla nykyisen verotaulukon 1

mukaan. Näille autoille verotuksen perusteena voitaisiin kuitenkin soveltaa autolle ilmoitettua alinta päästötietoa, jos autolle on käytettävissä useampi päästötieto. Käytännössä alin päästötieto WLTP-mittaustavan mukaan mitatuilla autoilla on NEDC-mittaustapaa vastaava arvo.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 6 ja 8 §,
 sellaisina kuin ne ovat, 6 § laissa 1481/2015 sekä 8 § laeissa 5/2009 ja 230/2012, sekä
lisätään liitteeseen, sellaisena kuin se on laeissa 1316/2011 ja 1482/2015, uusi verotaulukko
 1 A ja 2 A seuraavasti:

6 §

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 8 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon.

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 kilowatteina ilmaistun tehon ja kilogrammoina ilmaistun kokonaismassan 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 autoon sovellettavan verotaulukon pienin veron osuus.

8 §

Edellä 6 §:n mukaan määräytyvästä veroprosentista vähennetään liitteen verotaulukon 2 tai 2 A mukainen määrä, jos kysymyksessä on N1-luokkaan kuuluva pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka täyttää toisen seuraavista edellytyksistä:

1) kokonaismassan ja oman massan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680, mutta alle 1 000 kilogrammaa ja tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammoina) osamäärä on enintään 0,05; tai

2) kantavuus on vähintään 1 000 kilogrammaa ja tehon ja kokonaismassan osamäärä on enintään 0,06.

Pakettiauton oma massa määräytyy siinä varustuksessa, jossa ajoneuvo on ensiverotuksen ajankohtana.

Vähennys myönnetään verotaulukon 2 A perusteella autolle, jonka verotuksessa sovelletaan verotaulukkoa 1 A. Muuhun autoon sovelletaan verotaulukkoa 2.

Veron osuus on kuitenkin vähintään autoon sovellettavan verotaulukon alin veron osuus.

Mitä tässä pykälässä säädetään, sovelletaan myös pakettiautoon, jossa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käyttävää henkilöä, vaikka se olisi varustettu myös pyörätuolin kiinnittämiseen tarkoitetuilla hyväksyttävillä laitteilla.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on lain voimaantulopäivänä ja sen jälkeen.

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

VEROTAULUKKO 1 A

Auton CO ₂ -päästöt (g/km)	1.9.-31.12.2018 so- vellettava veropro- sentti	1.1.2019 ja sen jälkeen sovellet- tava veroprosent- ti
0	3,3	2,7
1	3,3	2,7
2	3,3	2,7
3	3,4	2,7
4	3,4	2,8
5	3,4	2,8
6	3,4	2,8
7	3,5	2,8
8	3,5	2,8
9	3,5	2,8
10	3,5	2,9
11	3,6	2,9
12	3,6	2,9
13	3,6	2,9
14	3,7	2,9
15	3,7	3,0
16	3,7	3,0
17	3,8	3,0
18	3,8	3,0
19	3,8	3,1
20	3,9	3,1
21	3,9	3,1
22	3,9	3,1
23	4,0	3,1
24	4,0	3,2
25	4,0	3,2
26	4,1	3,2
27	4,1	3,3
28	4,1	3,3
29	4,2	3,3
30	4,2	3,3
31	4,3	3,4

HE 74/2018 vp

32	4,3	3,4
33	4,4	3,4
34	4,4	3,5
35	4,4	3,5
36	4,5	3,5
37	4,5	3,6
38	4,6	3,6
39	4,6	3,6
40	4,7	3,7
41	4,7	3,7
42	4,7	3,7
43	4,8	3,8
44	4,8	3,8
45	4,9	3,9
46	4,9	3,9
47	5,0	4,0
48	5,0	4,0
49	5,1	4,0
50	5,2	4,1
51	5,2	4,1
52	5,3	4,2
53	5,3	4,2
54	5,4	4,3
55	5,4	4,3
56	5,5	4,4
57	5,6	4,4
58	5,6	4,5
59	5,7	4,5
60	5,7	4,6
61	5,8	4,6
62	5,9	4,7
63	5,9	4,8
64	6,0	4,8
65	6,1	4,9
66	6,2	4,9
67	6,2	5,0
68	6,3	5,1
69	6,4	5,1
70	6,5	5,2
71	6,5	5,3

HE 74/2018 vp

72	6,6	5,4
73	6,7	5,4
74	6,7	5,5
75	6,8	5,6
76	6,9	5,6
77	7,0	5,7
78	7,1	5,8
79	7,2	5,9
80	7,3	6,0
81	7,4	6,1
82	7,5	6,1
83	7,5	6,2
84	7,6	6,3
85	7,7	6,4
86	7,8	6,5
87	7,9	6,6
88	8,0	6,7
89	8,1	6,8
90	8,2	6,9
91	8,3	7,0
92	8,4	7,1
93	8,5	7,2
94	8,7	7,3
95	8,8	7,4
96	8,9	7,5
97	9,0	7,6
98	9,1	7,8
99	9,2	7,9
100	9,3	8,0
101	9,5	8,1
102	9,6	8,2
103	9,7	8,4
104	9,8	8,5
105	10,0	8,6
106	10,1	8,7
107	10,2	8,9
108	10,3	9,0
109	10,5	9,2
110	10,6	9,3
111	10,8	9,4

HE 74/2018 vp

112	10,9	9,6
113	11,0	9,7
114	11,2	9,9
115	11,3	10,0
116	11,5	10,2
117	11,6	10,3
118	11,8	10,5
119	11,9	10,7
120	12,1	10,8
121	12,3	11,0
122	12,4	11,2
123	12,6	11,3
124	12,7	11,5
125	12,9	11,7
126	13,1	11,9
127	13,2	12,1
128	13,4	12,2
129	13,6	12,4
130	13,8	12,6
131	13,9	12,8
132	14,1	13,0
133	14,3	13,2
134	14,5	13,4
135	14,7	13,6
136	14,9	13,8
137	15,1	14,1
138	15,4	14,4
139	15,7	14,7
140	16,0	15,1
141	16,3	15,4
142	16,6	15,8
143	17,0	16,1
144	17,3	16,5
145	17,6	16,8
146	18,0	17,2
147	18,3	17,6
148	18,6	18,0
149	19,0	18,3
150	19,4	18,7
151	19,7	19,1

HE 74/2018 vp

152	20,0	19,5
153	20,4	19,9
154	20,8	20,3
155	21,1	20,8
156	21,5	21,2
157	21,9	21,6
158	22,3	22,0
159	22,7	22,4
160	23,0	22,9
161	23,4	23,3
162	24,0	24,0
163	24,2	24,2
164	24,5	24,5
165	24,7	24,7
166	24,9	24,9
167	25,2	25,2
168	25,4	25,4
169	25,7	25,7
170	25,9	25,9
171	26,2	26,2
172	26,4	26,4
173	26,6	26,6
174	26,9	26,9
175	27,1	27,1
176	27,4	27,4
177	27,6	27,6
178	27,8	27,8
179	28,1	28,1
180	28,3	28,3
181	28,6	28,6
182	28,8	28,8
183	29,0	29,0
184	29,3	29,3
185	29,5	29,5
186	29,7	29,7
187	30,0	30,0
188	30,2	30,2
189	30,5	30,5
190	30,7	30,7
191	30,9	30,9

HE 74/2018 vp

192	31,2	31,2
193	31,4	31,4
194	31,6	31,6
195	31,8	31,8
196	32,1	32,1
197	32,3	32,3
198	32,5	32,5
199	32,8	32,8
200	33,0	33,0
201	33,2	33,2
202	33,4	33,4
203	33,7	33,7
204	33,9	33,9
205	34,1	34,1
206	34,3	34,3
207	34,5	34,5
208	34,7	34,7
209	35,0	35,0
210	35,2	35,2
211	35,4	35,4
212	35,6	35,6
213	35,8	35,8
214	36,0	36,0
215	36,2	36,2
216	36,4	36,4
217	36,6	36,6
218	36,8	36,8
219	37,0	37,0
220	37,2	37,2
221	37,4	37,4
222	37,6	37,6
223	37,8	37,8
224	38,0	38,0
225	38,2	38,2
226	38,4	38,4
227	38,6	38,6
228	38,7	38,7
229	38,9	38,9
230	39,1	39,1
231	39,3	39,3

HE 74/2018 vp

232	39,5	39,5
233	39,6	39,6
234	39,8	39,8
235	40,0	40,0
236	40,2	40,2
237	40,3	40,3
238	40,5	40,5
239	40,7	40,7
240	40,8	40,8
241	41,0	41,0
242	41,2	41,2
243	41,3	41,3
244	41,5	41,5
245	41,6	41,6
246	41,8	41,8
247	41,9	41,9
248	42,1	42,1
249	42,3	42,3
250	42,4	42,4
251	42,6	42,6
252	42,7	42,7
253	42,8	42,8
254	42,9	42,9
255	43,0	43,0
256	43,1	43,1
257	43,2	43,2
258	43,4	43,4
259	43,5	43,5
260	43,6	43,6
261	43,7	43,7
262	43,8	43,8
263	43,9	43,9
264	44,0	44,0
265	44,1	44,1
266	44,2	44,2
267	44,3	44,3
268	44,4	44,4
269	44,5	44,5
270	44,6	44,6
271	44,7	44,7

HE 74/2018 vp

272	44,8	44,8
273	44,9	44,9
274	45,0	45,0
275	45,1	45,1
276	45,2	45,2
277	45,2	45,2
278	45,3	45,3
279	45,4	45,4
280	45,5	45,5
281	45,6	45,6
282	45,7	45,7
283	45,8	45,8
284	45,8	45,8
285	45,9	45,9
286	46,0	46,0
287	46,1	46,1
288	46,2	46,2
289	46,3	46,3
290	46,3	46,3
291	46,4	46,4
292	46,5	46,5
293	46,6	46,6
294	46,6	46,6
295	46,7	46,7
296	46,8	46,8
297	46,9	46,9
298	46,9	46,9
299	47,0	47,0
300	47,1	47,1
301	47,1	47,1
302	47,2	47,2
303	47,3	47,3
304	47,3	47,3
305	47,4	47,4
306	47,5	47,5
307	47,5	47,5
308	47,6	47,6
309	47,6	47,6
310	47,7	47,7
311	47,8	47,8

HE 74/2018 vp

312	47,8	47,8
313	47,9	47,9
314	47,9	47,9
315	48,0	48,0
316	48,1	48,1
317	48,1	48,1
318	48,2	48,2
319	48,2	48,2
320	48,3	48,3
321	48,3	48,3
322	48,4	48,4
323	48,4	48,4
324	48,5	48,5
325	48,5	48,5
326	48,6	48,6
327	48,6	48,6
328	48,7	48,7
329	48,7	48,7
330	48,8	48,8
331	48,8	48,8
332	48,9	48,9
333	48,9	48,9
334	49,0	49,0
335	49,0	49,0
336	49,1	49,1
337	49,1	49,1
338	49,1	49,1
339	49,2	49,2
340	49,2	49,2
341	49,3	49,3
342	49,3	49,3
343	49,3	49,3
344	49,4	49,4
345	49,4	49,4
346	49,5	49,5
347	49,5	49,5
348	49,5	49,5
349	49,6	49,6
350	49,6	49,6
351	49,7	49,7

HE 74/2018 vp

352	49,7	49,7
353	49,7	49,7
354	49,8	49,8
355	49,8	49,8
356	49,8	49,8
357	49,9	49,9
358	49,9	49,9
359	49,9	49,9
360 tai enemmän	50,0	50,0

VEROTAULUKKO 2 A

Auton kokonaismassa (kg)	Veroprosentista tehtävä vähennys (prosenttiyksikköä)
2501-2550	14,3
2551-2600	16,0
2601-2650	17,3
2651-2700	18,3
2701-2750	19,2
2751-2800	19,9
2801-2850	20,6
2851-2900	21,2
2901-2950	21,7
2951-3000	22,3
3001-3050	22,8
3051-3100	23,2
3101-3150	23,6
3151-3200	24,1
3201-3250	24,4
3251-3300	24,8
3301-3350	25,2
3351-3400	25,5
3401-3450	25,9
3451-3500	26,2

2.

Laki

ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 10 §, sellaisena kuin se on laeissa 943/2009, 1317/2011 ja 307/2018, sekä
lisätään liitteeseen, sellaisena kuin se on laissa 1482/2015, uusi verotaulukko 1 A seuraavasti:

10 §

Perusvero

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M1-, N1-, M1G- ja N1G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Perusveron päiväkohtaisesta määrästä säädetään liitteen verotaulukoissa.

Veron määrä määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon, jos kysymyksessä on:

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

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

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

Verotaulukkoa 2 sovelletaan muuhun kuin 2 momentissa tarkoitettuun autoon. Verotaulukkoa 2 sovelletaan myös, jos liikenneasioiden rekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

Jos 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon käyttövoima on yksinomaan sähkö, perusvero on autoon sovellettavan verotaulukon alin veron määrä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Päivää kohden kannettavan veron määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2019.

VEROTAULUKKO 1 A

Auton hiilidioksidi- päästön määrä	Veron määrä	
	senttiä/päivä	euroa/365 päivää
0	29,10	106,21
1	29,20	106,58
2	29,20	106,58
3	29,30	106,94
4	29,40	107,31
5	29,40	107,31
6	29,50	107,67
7	29,50	107,67
8	29,60	108,04
9	29,70	108,40
10	29,80	108,77
11	29,80	108,77
12	29,90	109,13
13	30,00	109,50
14	30,00	109,50
15	30,10	109,86
16	30,20	110,23
17	30,30	110,59
18	30,30	110,59
19	30,40	110,96
20	30,50	111,32
21	30,60	111,69
22	30,60	111,69
23	30,70	112,05
24	30,80	112,42
25	30,90	112,78
26	31,00	113,15
27	31,00	113,15
28	31,10	113,51
29	31,20	113,88
30	31,30	114,24
31	31,40	114,61

HE 74/2018 vp

32	31,50	114,97
33	31,50	114,97
34	31,60	115,34
35	31,70	115,70
36	31,80	116,07
37	31,90	116,43
38	32,00	116,80
39	32,10	117,16
40	32,20	117,53
41	32,30	117,89
42	32,40	118,26
43	32,50	118,62
44	32,60	118,99
45	32,70	119,35
46	32,80	119,72
47	32,90	120,08
48	33,00	120,45
49	33,10	120,81
50	33,20	121,18
51	33,30	121,54
52	33,40	121,91
53	33,50	122,27
54	33,60	122,64
55	33,70	123,00
56	33,80	123,37
57	33,90	123,73
58	34,00	124,10
59	34,20	124,83
60	34,30	125,19
61	34,40	125,56
62	34,50	125,92
63	34,60	126,29
64	34,70	126,65
65	34,90	127,38
66	35,00	127,75
67	35,10	128,11
68	35,20	128,48
69	35,40	129,21
70	35,50	129,57
71	35,60	129,94

HE 74/2018 vp

72	35,70	130,30
73	35,90	131,03
74	36,00	131,40
75	36,10	131,76
76	36,30	132,49
77	36,40	132,86
78	36,50	133,22
79	36,70	133,95
80	36,80	134,32
81	37,00	135,05
82	37,10	135,41
83	37,20	135,78
84	37,40	136,51
85	37,50	136,87
86	37,70	137,60
87	37,80	137,97
88	38,00	138,70
89	38,10	139,06
90	38,30	139,79
91	38,40	140,16
92	38,60	140,89
93	38,80	141,62
94	38,90	141,98
95	39,10	142,71
96	39,20	143,08
97	39,40	143,81
98	39,60	144,54
99	39,70	144,90
100	39,90	145,63
101	40,10	146,36
102	40,20	146,73
103	40,40	147,46
104	40,60	148,19
105	40,80	148,92
106	40,90	149,28
107	41,10	150,01
108	41,30	150,74
109	41,50	151,47
110	41,70	152,20
111	41,90	152,93

HE 74/2018 vp

112	42,00	153,30
113	42,20	154,03
114	42,40	154,76
115	42,60	155,49
116	42,80	156,22
117	43,00	156,95
118	43,20	157,68
119	43,40	158,41
120	43,60	159,14
121	43,80	159,87
122	44,00	160,60
123	44,20	161,33
124	44,40	162,06
125	44,60	162,79
126	44,80	163,52
127	45,10	164,61
128	45,30	165,34
129	45,50	166,07
130	45,70	166,80
131	45,90	167,53
132	46,20	168,63
133	46,40	169,36
134	46,60	170,09
135	46,80	170,82
136	47,10	171,91
137	47,40	173,01
138	47,70	174,10
139	48,10	175,56
140	48,50	177,02
141	48,80	178,12
142	49,20	179,58
143	49,60	181,04
144	50,00	182,50
145	50,40	183,96
146	50,80	185,42
147	51,20	186,88
148	51,60	188,34
149	52,00	189,80
150	52,50	191,62
151	52,90	193,08

HE 74/2018 vp

152	53,30	194,54
153	53,70	196,00
154	54,20	197,83
155	54,60	199,29
156	55,10	201,11
157	55,50	202,57
158	56,00	204,40
159	56,50	206,22
160	56,90	207,68
161	57,40	209,51
162	57,90	211,33
163	58,40	213,16
164	58,90	214,98
165	59,40	216,81
166	59,90	218,63
167	60,40	220,46
168	60,90	222,28
169	61,40	224,11
170	61,90	225,93
171	62,50	228,12
172	63,00	229,95
173	63,50	231,77
174	64,10	233,96
175	64,60	235,79
176	65,20	237,98
177	65,70	239,80
178	66,30	241,99
179	66,90	244,18
180	67,40	246,01
181	68,00	248,20
182	68,60	250,39
183	69,20	252,58
184	69,80	254,77
185	70,40	256,96
186	71,00	259,15
187	71,60	261,34
188	72,20	263,53
189	72,80	265,72
190	73,40	267,91
191	74,00	270,10

HE 74/2018 vp

192	74,70	272,65
193	75,30	274,84
194	75,90	277,03
195	76,60	279,59
196	77,20	281,78
197	77,90	284,33
198	78,50	286,52
199	79,20	289,08
200	79,90	291,63
201	80,50	293,82
202	81,20	296,38
203	81,90	298,93
204	82,50	301,12
205	83,20	303,68
206	83,90	306,23
207	84,60	308,79
208	85,30	311,34
209	86,00	313,90
210	86,70	316,45
211	87,40	319,01
212	88,10	321,56
213	88,80	324,12
214	89,50	326,67
215	90,20	329,23
216	91,00	332,15
217	91,70	334,70
218	92,40	337,26
219	93,10	339,81
220	93,90	342,73
221	94,60	345,29
222	95,30	347,84
223	96,10	350,76
224	96,80	353,32
225	97,50	355,87
226	98,30	358,79
227	99,00	361,35
228	99,80	364,27
229	100,50	366,82
230	101,30	369,74
231	102,00	372,30

HE 74/2018 vp

232	102,70	374,85
233	103,50	377,77
234	104,20	380,33
235	105,00	383,25
236	105,80	386,17
237	106,50	388,72
238	107,30	391,64
239	108,00	394,20
240	108,80	397,12
241	109,50	399,67
242	110,30	402,59
243	111,00	405,15
244	111,80	408,07
245	112,50	410,62
246	113,30	413,54
247	114,00	416,10
248	114,80	419,02
249	115,50	421,57
250	116,30	424,49
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

HE 74/2018 vp

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

HE 74/2018 vp

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

HE 74/2018 vp

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

HE 74/2018 vp

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

Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Valtiovarainministeri Petteri Orpo

1.

Laki**autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 6 ja 8 §,
 sellaisina kuin ne ovat, 6 § laissa 1481/2015 sekä 8 § laeissa 5/2009 ja 230/2012, sekä
lisätään liitteeseen, sellaisena kuin se on laeissa 1316/2011 ja 1482/2015, uusi verotaulukko
 1 A ja 2 A seuraavasti:

Voimassa oleva laki

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* Euroopan 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 kilowatteina

Ehdotus

6 §

Uudesta henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 tai 1 A mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 8 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy auton *polttoaineenkulutusta* vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. *Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka polttoaineenkulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitettulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon.*

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 kilowatteina

Voimassa oleva laki

ilmaistun tehon ja kilogrammoina ilmaistun kokonaismassan 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 pienin veron osuus.

8 §

Edellä 6 §:n ja verotaulukon 1 mukaan määräytyvästä veroprosentista vähennetään liitteen verotaulukon 2 mukainen määrä, jos kysymyksessä on N1-luokkaan kuuluva pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka täyttää toisen seuraavista edellytyksistä:

1) kokonaismassan ja oman massan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680, mutta alle 1 000 kilogrammaa ja tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammoina) osamäärä on enintään 0,05;

2) kantavuus on vähintään 1 000 kilogrammaa ja tehon ja kokonaismassan osamäärä on enintään 0,06.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, pakettiauto, jossa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käyttävää henkilöä, voidaan varustaa pyörätuolin kiinnittämiseen tarkoitetuilla hyväksyttävillä laitteilla.

Pakettiauton oma massa määräytyy siinä varustuksessa, jossa ajoneuvo on ensiverotuksen ajankohtana.

Veron osuus on kuitenkin vähintään liitteen verotaulukon 1 alin veron osuus.

Ehdotus

ilmaistun tehon ja kilogrammoina ilmaistun kokonaismassan 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 *autoon sovellettavan verotaulukon* pienin veron osuus.

8 §

Edellä 6 §:n mukaan määräytyvästä veroprosentista vähennetään liitteen verotaulukon 2 *tai 2 A* mukainen määrä, jos kysymyksessä on N1-luokkaan kuuluva pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka täyttää toisen seuraavista edellytyksistä:

1) kokonaismassan ja oman massan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680, mutta alle 1 000 kilogrammaa ja tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammoina) osamäärä on enintään 0,05; *tai*

2) kantavuus on vähintään 1 000 kilogrammaa ja tehon ja kokonaismassan osamäärä on enintään 0,06.

Pakettiauton oma massa määräytyy siinä varustuksessa, jossa ajoneuvo on ensiverotuksen ajankohtana.

Vähennys myönnetään verotaulukon 2 A perusteella autolle, jonka varustuksessa sovelletaan verotaulukkoa 1 A. Muuhun autoon sovelletaan verotaulukkoa 2.

Veron osuus on kuitenkin vähintään *autoon sovellettavan* verotaulukon alin veron osuus.

Mitä tässä pykälässä säädetään, sovelletaan myös pakettiautoon, jossa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käyttävää henkilöä, vaikka se olisi varustettu myös pyörätuolin kiinnittämiseen tarkoitetuilla hyväksyttävillä laitteilla.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

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

2.

Laki

ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 10 §, sellaisena kuin se on laeissa 943/2009, 1317/2011 ja 307/2018, sekä
lisätään liitteeseen, sellaisena kuin se on laissa 1482/2015, uusi verotaulukko 1 A seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

10 §

Perusvero

Perusvero

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M1-, N1-, M1G- ja N1G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Perusveron päiväkohtaisesta määrästä säädetään liitteen verotaulukoissa.

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

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M1-, N1-, M1G- ja N1G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Perusveron päiväkohtaisesta määrästä säädetään liitteen verotaulukoissa.

Veron määrä määräytyy auton polttoaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on määritelty Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Verotaulukkoa 1 A sovelletaan autoon, jonka yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on määritelty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroo-

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

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

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

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos liikenneasioiden rekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

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

pan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) 2017/1151 ja sen liitteessä XXI tarkoitetulla yhdenmukaistetulla kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisellä testimenetelmällä. Verotaulukkoa 1 sovelletaan muuhun autoon, jos kysymyksessä on:

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

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

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

Verotaulukkoa 2 sovelletaan muuhun kuin 2 momentissa tarkoitettuun autoon. Verotaulukkoa 2 sovelletaan myös, jos liikenneasioiden rekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

Jos 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon käyttövoima on yksinomaan sähkö, perusvero on autoon sovellettavan verotaulukon alin veron määrä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Päivää kohden kannettavan veron määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2019.