

**Autoverolaki muuttuu:****Henkilöautojen hankintaveron porrastetaan hiilidioksidipäästöjen perusteella**

Hallitus esittää, että henkilöautoista niiden ensirekisteröinnin yhteydessä suoritettavan autoveron suuruus porrastettaisiin auton polttoaineen ominaiskulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella. Samalla henkilöautojen autoveron tasoa alennettaisiin keskimäärin noin kuudenneksellä. Lain muutos tulisi voimaan 1.1.2008.

Autoveromuutoksilla pyritään vaikuttamaan kuluttajiin auton hankintapäätöstä tehtäessä siten, että uusinta tekniikkaa edustavien henkilöautojen osuus autokannassa kasvaisi ja samalla kysyntä ohjautuisi autoihin, joiden polttoaineen ominaiskulutus ja siten myös hiilidioksidipäästöt ovat nykyistä pienempiä.

Autovero olisi rakenteeltaan nykyisen kaltainen eli vero perustuisi edelleen auton yleiseen kuluttajahintaan, mutta veroprosentin suuruus perustuisi auton valmistajan ilmoittamiin hiilidioksidipäästöihin (grammaa kilometrillä), jotka vastaavat auton yhdistetyn kaupunki- ja maantieajon polttoaineen ominaiskulutusta (litraa sadalla kilometrillä).

Veroprosentin suuruus muuttuisi lineaarisesti päästömäärän mukaan siten, että se nousisi aina yhdellä prosentilla jokaista kymmentä hiilidioksidigrammaa kohden. Veroprosentin suuruus määräytyisi laskukaavalla, jossa hiilidioksidipäästöjen määrä (g/km) jaettaisiin luvulla 10 ja siihen lisättäisiin luku 4. Siten esimerkiksi auton, jonka päästöt ovat 160 g/km, veroprosentti olisi 20. Veroprosentit sisällytettäisiin lain liitteenä olevaan verotaulukkoon grammakohtaisten päästömäärien mukaisesti.

Autoveron osuus auton kuluttajahinnasta vaihtelisi 10 ja 40 prosentin välillä. Keskimääräisen 180 grammaa kilometrillä päästävän henkilöauton vero alenisi nykyisestä noin 26 prosentista 22 prosenttiin kuluttajahinnasta. Tämä päästömäärä syntyy bensiiniautolla, joka kuluttaa polttoainetta 7,7 litraa sadalla kilometrillä ja dieselautolla, jonka yhdistetty kulutus on 6,9 litraa. Nykyiseen verrattuna verotaso lähtisi nousuun yli 220 hiilidioksidigrammaa kilometrillä päästävien autojen kohdalla, mikä on selvästi nykyistä uusien henkilöautojen keskimääräistä päästötasoa korkeampi.

**Veromuutos suosii vähän polttoainetta kuluttavia autoja**

Esityksen seurauksena autovero alenisi reilulla 80 prosentilla markkinoilla olevista henkilöautomalleista. Henkilöautojen hinnat pääosin alenisivat, olettaen, että veromuutos otetaan huomioon autokaupan hinnoitteluperusteissa. Lähes kaikki automerkit hyötyisivät alennuksesta, mutta merkin sisällä syntyisi mallikohtaisia eroja. Esitys suosisi erityisesti vähän polttoainetta kuluttavia automalleja. Dieselkäyttöiset henkilöautot hyötyisivät päästöperusteisesta verosta vastaavaan bensiinimalliin verrattuna. Vähän polttoainetta kuluttavien dieselautojen, joiden ominaiskulutus jää alle viiden litran ja päästöt 120 - 130 grammaan, veron osuus kuluttajahinnasta alenisi 16 - 17 prosenttiin.

Autovero nousisi niillä henkilöautoilla, joiden hiilidioksidipäästöt ovat yli 220 grammaa kilometrillä. Nämä päästöt syntyvät bensiiniautolla, jota kuluttaa polttoainetta yli 9,4 litraa sadalla kilometrillä ja dieselautolla, jonka yhdistetty kulutus on yli 8,5 litraa. Erityisen paljon polttoainetta kuluttavien henkilöautojen veron osuus kuluttajahinnasta nousisi tuntuvasti aina 40 prosenttiin asti.

Uudistettua autoveroa sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyihin tuontiautoihin, jotka ilmoitetaan verotettaviksi lain voimaan tulon jälkeen. Ennen vuotta 2003 käyttöön otettujen käytettyjen tuontiautojen niin sanotuista historiallisista veroprosenteista luovuttaisiin. Niissä tapauksissa, joissa verotettavasta henkilöautosta ei ole saatavilla EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä valmistajan ilmoittamia hiilidioksidipäästöjä, sovellettaisiin laissa säädettäviä toissijaisia perusteita päästötason lasken-

nalliseksi määrittämiseksi. Autoon sovellettava veroprosentti määräytyisi tällöin auton kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella verotaulukon mukaisesti. Tämä koskisi vanhempien käytettyjen tuontiautojen lisäksi uusia autoja, joita eivät koske EY-tyyppihyväksyntämenettely ja yhteisötason säännökset päästöjen mittaamisesta, kuten piensarjatuotantona valmistettuja autoja ja Euroopan yhteisön ulkopuolella valmistettuja yksittäisiä autoja.

Esitetyt muutokset koskisivat vain niitä uusia tai käytettynä maahantuotavia autoja, jotka ilmoitetaan verotettaviksi lain tultua voimaan. Jo tehtyihin auton hankintoihin esityksellä ei olisi vaikutusta. Välillisesti verotasojen muutokset kuitenkin vaikuttaisivat markkinoilla olevien käytettyjen autojen hintatasoon ja vaihtoautojen arvoon.

### **Valtion saamat verotulot pienenevät**

Muutokset aiheuttaisivat merkittäviä muutoksia autoveron vuotuisen tuottoon. Tuoton arvioidaan laskevan noin 18 prosenttia eli 216 miljoonaa euroa, minkä lisäksi autoverolle kannettavan arvonnäisäveron tuotto laskisi 47 miljoonaa euroa. Jos veromuutokset siirtyvät täysimääräisesti autojen kuluttajahintoihin, veron tuotto laskee verotason alennuksen määrää enemmän verotusarvona käytettävien kuluttajahintojen alentumisen takia. Veron tuottoa alentaa myös kysynnän odotettavissa oleva siirtyminen vähemmän polttoainetta kuluttaviin automalleihin.

Kysynnän siirtymisen lisäksi autojen teknisestä kehityksestä johtuva polttoaineen ominaiskulutuksen vähentyminen vähentää autoveron tuottoa. Jos autojen ominaiskulutus ja hiilidioksidipäästöt teknisen kehityksen kiihtyessä vähenevät ennakoitua nopeammin, pidemmällä aikavälillä verotulojen vähenemä voi olla oletettua merkittävästi suurempikin. Verotaso voidaan tällöin nostaa valtiontaloudellisista syistä.

Toisaalta esitetty autoveron keskimääräinen keventyminen oletettavasti johtaa uusien autojen myynnin kasvuun, mikä puolestaan vaikuttaa eri suuntaan eli kasvattaa autoveron kertymää.

Lisätietoja:

Neuvotteleva virkamies Merja Sandell, puh. (09) 160 33061

Tullihallitus tiedottaa autoveron muutoksen voimaantuloon liittyvästä verotusmenettelystä erikseen.