Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain ja ajoneuvoverolain muuttamiseksi
HE 33/2015 vp

Eduskunnan verojaosto 14.10.2015

Toimitusjohtaja Tero Kallio
Autotuojat ry

Autoilun verotuksen rakenteen muutokset

- hallituksen esitys autoveron tason alentamisesta ja samanaikaisesta ajoneuvoveron perusveron korottamisesta siirtää liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti verotuksen painopistettä auton hankinnasta auton käyttöön
- veromuutos lisää autoveron ympäristöohjaavuutta ja tukee hyvin autokannan uudistumistavoitetta ja liikenneturvallisuuden parantamista
- nyt tehtävien portaittaisten autoveron alentamisten jälkeen autovero tulisi sulauttaa ajoneuvoveron perusveroon
- ajoneuvoveron perusvero on valtion verokertymän kannalta laskentapohjaltaan vakaampi kuin autovero, jonka määrä vaihtelee ensirekisteröintikehityksen mukaan
- autoveron alentaminen siirtää verotuksen painopisteen siirtäminen vuosittaiseen ajoneuvoveroon poistaa tarpeen kerätä EU-oikeudellisesti, liikennepoliittisesti ja valtion talouden kannalta hankalaa autoveroa

Autovero on rakenteellisesti hankala ja aiheuttaa monia fiskaalisia, liikennepoliittisia ja oikeudellisia ongelmia

AUTOTUOJAT

Korkea hankinnan vero kannustaa pitämään autoa liikenteessä mahdollisimman pitkään – Suomessa ka. romutusikä on yli 20 v., EU-ka. 15 v

Liikenne-turvallisuus paranee hitaasti, kun uusin tekniikka yleistyy viiveellä

EU-komissio edellyttää, että ulkomaisille leasingyhtiöille sallitaan päiväkohtainen autovero

Autoveron pohja sulaa uusien autojen tullessa yhä vähäpäästöisimmiksi

Liikennepoliit-tisten tavoitteiden vastaisesti pitää verotuksen painopistettä hankinnassa eikä käytössä

Käytettyjen autojen verotus-arvon määrittä-minen on monimutkaista ja se työllistää viranomaisia ja oikeuslaitosta

Autoveron tuotto on suhdanne-herkkä ja vaikeasti ennustettava - 2000-luvulla autoveron tuotto on heilahdellut 0,6-1,3 mrd:n euron välillä

Autoala joutuu maksamaan esittely- ja leasing-ajoneuvojen osalta myös *autoverosta* arvonlisäveroa – tappio 75 milj. euroa vuodessa

Vaihto-ehtoiset polttoaineet yleistyvät Suomessa hitaasti

Komission valmistelema autojen uusi päästö-mittaustapa johtaa CO2-päästöjen laskennalliseen kasvuun - myös autoveron perusteet joudutaan määrittämään uudelleen

Autoveron vientipalautuks en prosessi on kaksivaiheinen ja hallinnollinen

Käytettyjen autojen runsas maahantuonti vaikeuttaa päästö-tavoitteiden saavuttamista

Liikenteen päästöt vähenevät hitaasti – Suomi ei saavuta 2020-tavoitetta

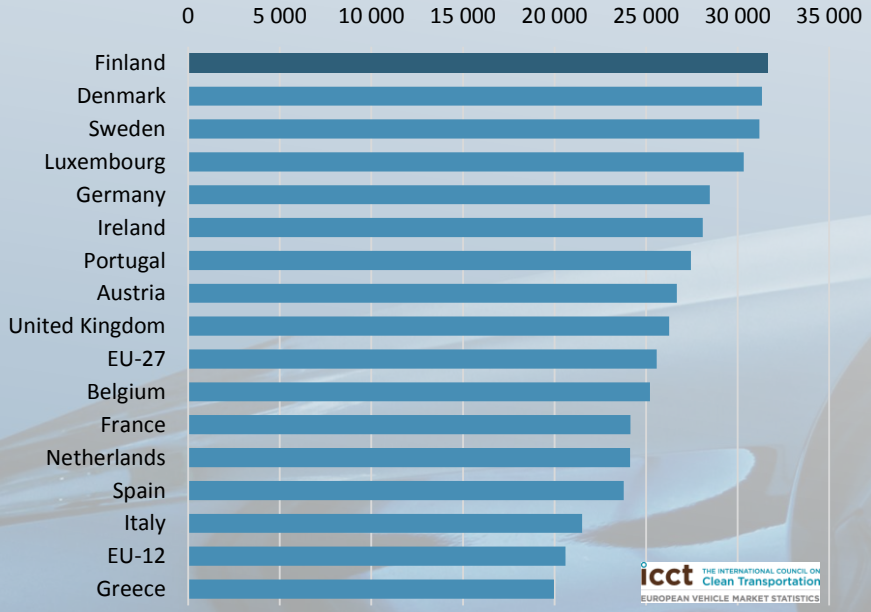
Autoveron kierto ajamalla ulkomaisissa kilvissä olevalla autolla on lisääntynyt

Autoveron laskentamalli on monimutkainen– kuluttajan on vaikea varmistua oikeasta autoveron määrästä

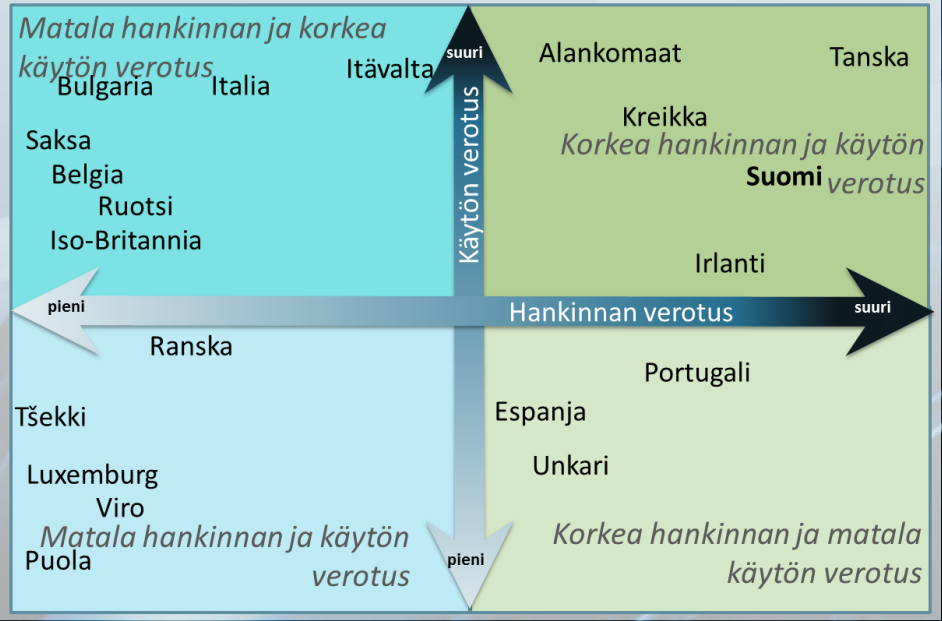
Verotuksen painopiste Euroopan eri maissa

- Suomessa on Euroopan toiseksi korkein autovero
- Korkean autoveron maista mm. Hollanti ja Tanska valmistelevat autoveroon tehtäviä muutoksia
- Hollannissa on tehty periaatepäätös autoveron poistamisesta, joka alkaa asteittaisella autoveron alentamisella samaan tapaan kuin Suomessa valmistellussa autoverolain muutoksessa

Uusien henkilöautojen verollinen keskihinta vuonna 2012



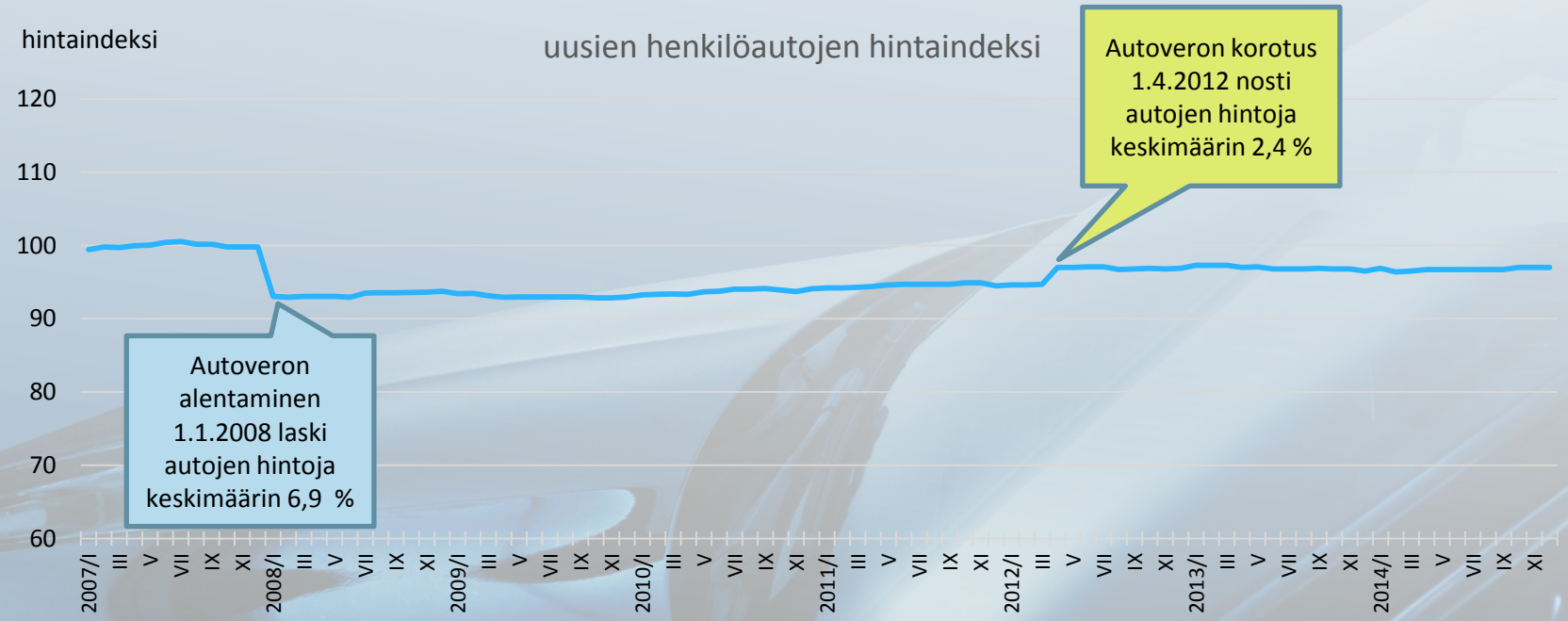
Verotuksen painopiste Euroopan eri maissa



Käytön verotukseen on laskettu vuosittainen vero ja polttoainevero.

Autoveron alentamisen hintavaikutukset

- autoveron alentaminen noin 4,5 prosenttiyksiköllä laski henkilöautojen keskihintaa 1.1.2008 keskimäärin 7 %:lla
- autojen hinnat laskivat 2,5 % enemmän kuin autoveron määrä
- vastaavasti 1.4.2012 autoveroa nostettiin siten, että autojen keskimääräiset myyntihinnat nousivat 2,4 %.



Autoveron alentamisen hintavaikutukset

- henkilöautojen veroalennus siirtyy hintatilastojen perusteella suoraan autojen hintoihin, sillä kilpailutilanne uusien ja käytettyjen autojen kaupassa on kova
- vuoden 2008 veroalennuksen seurauksena autojen keskihinta aleni suosituimmilla merkeillä 4-19 %
- muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta auton hinta aleni autoveron alenemaa enemmän

	Merkki ja mallisarja	Hinta 2007	Hinta 2008	CO2-päästö	Hinnastohinnan alenema	Autoveron alenema	Hinnanaleneman ja autoveron aleneman erotus	Hinnan muutos
1.	TOYOTA COROLLA 4D COROLLA SEDAN 1.6	23 100	21 000	162	-2 100	-1 678	-422	-9,1 %
2.	SKODA OCTAVIA 4D COMBI 1.9TDI Ambiente	28 140	22 900	136	-5 240	-3 503	-1 737	-18,6 %
3.	VOLKSWAGEN GOLF HATCHBACK 1.6	22 630	21 390	176	-1 240	-1 066	-174	-5,5 %
4.	FORD FOCUS STW 1.6	22 600	20 580	159	-2 020	-1 818	-202	-8,9 %
5.	TOYOTA AVENSIS 4D AVENSIS SEDAN 1.8	28 000	25 650	171	-2 350	-2 026	-324	-8,4 %
6.	VOLVO V70 STW 2.5T AUTOMATIC	48 800	46 900	241	-1 900	1 347	-3 247	-3,9 %
7.	VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT 1.9TDI	36 570	30 960	153	-5 610	-3 895	-1 715	-15,3 %
8.	MAZDA 6, 5D STW 2.0	27 900	25 490	191	-2 410	-1 163	-1 247	-8,6 %
9.	FORD MONDEO 5D MONDEO STW 2.0TDCI	38 930	33 910	156	-5 020	-4 450	-570	-12,9 %
10.	HONDA CR-V 2,0i comfort	34 950	33 300	192	-1 650	-1 677	27	-4,7 %

Veron vaikutus autokannan uusiutumiseen

- uusien autojen kysyntä kasvaa hintajoustolla arvioiden 2 000 – 2500 autolla vuodessa
- vaikutus jää portaittaisessa muutoksessa pienemmäksi kuin se olisi jäänyt kertaluonteisessa veron alentamisessa
- vero alenee suhteellisesti eniten niillä autoilla, joiden päästöt ovat alle 80 g/km
- veron aleneminen ei kokonaan pysäytä autokannan keski-iän kasvua, mutta se hidastaa sitä selvästi
- autoalalle on tärkeää, että verotuksen rakenne säilyy tekniikkaneutraalina

