6.6.2018

Eduskunnan verojaosto

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain sekä ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta (HE 74/2018 vp)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Juha Sipilän hallitus on hallitusohjelmansa mukaisesti alentanut autoveroa 1.1.2016, 1.1.2017 ja 1.1.2018. Verotason alentaminen on kuitenkin ollut niin pientä, että autoveron kokonaistuotto on alennuksesta huolimatta kasvanut. Verotason alentaminen ja julkisen talouden riippuvuuden vähentäminen autoveron tuotosta on kuitenkin välttämätöntä autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi. Suomen ja Euroopan unionin ympäristötavoitteet edellyttävät nykyistä nopeampia ja suurempia askeleita autoveron alentamisessa.

Siirtyminen uuteen WLTP-mittaustapaan on hyvä asia, koska sen avulla kuluttajat saavat aiempaa realistisemman kuvan autojen keskimääräisestä polttoaineenkulutuksesta. Nyt käytössä oleva NEDC-mittaus ei simuloi riittävän totuudenmukaisesti ajoneuvojen todellista käyttöä.

WLTP—kulutusmittauksista ei ole vielä kattavaa dataa eikä siten tietoa todellisista eroista NEDC-mittauksen antamiin polttoaineenkulutuksiin ole käytettävissä. Kulutuserot, joihin verotaulukkokin osin perustuu, ovat arvioita. Nyt on arvioitu, että WLTP-mittaustavalla kulutus on Suomessa keskimäärin 22 % NEDC-mittaustapaa suurempi. Päätöksen perustaminen arvioihin vaikeuttaa hallituksen esityksessä tavoiteltavan veroneutraaliuden saavuttamista ja täysin neutraalin veroratkaisun rakentaminen tältä pohjalta on mahdoton tehtävä. Joka tapauksessa NEDC- ja WLTP-mittausten välinen kulutusero vaihtelee eri automallien välillä.

Tämän lisäksi uuteen verotaulukkoon on aiemman päätöksen perusteella 1.1.2019 voimaan tuleva yhdistetty veronkevennys, jolla pyritään ohjaamaan kysyntää vähäpäästöisempien autojen hankintaan. Tämä tekee kokonaisuuden arvioinnista vielä vaikeampaa.

Koska hallitus on ilmoittanut, että sen tavoitteena ei ole kiristää autoverotusta, tulisi lakiin kirjata muutos, jonka perusteella vero määritellään joko laskennallisen NEDC -päästön ja NEDC-verotaulukon tai WLTP-päästön ja WLTP-taulukon avulla siten, että näistä valitaan aina pienempi veroprosentti. Tämä estäisi suurimmat veron korotukset ja yhdenkään auton tilanne ei ainakaan huononisi laskennallisen NEDC-tason tuomaan korotukseen nähden. Muuten on vaarana, että arvioon ja ennusteisiin perustuva verotaso osoittautuu liiallisen valtiontaloudellisen varovaisuusperiaatteen takia verotusta kiristäväksi.

Veroneutraaliuden varmistamiseksi eduskunnan tulisi myös edellyttää, että hallitus tarkistaa verotasojen toteutumisen heti kun on käytettävissä enemmän aineistoa todellisista WLTP-arvoista ja tarvittaessa muuttaa verotasoa veroneutraaliksi. Nyt esitetyssä mallissa on ilmeinen riski autoverotuksen kiristymiselle.

Nyt tehty muutos aiheuttaa ikäviä veronkorotuksia osalle pitkällä toimitusajalla tilattujen uusien autojen ostajista. Verotuksen ennakoimattomuus ja arvaamattomuus kotitalouksien suurimpiin hankintoihin kuuluvan omaisuuden osalta on kestämätöntä. Tämän lisäksi autoverotuksella on

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

lukuisia muita kielteisiä vaikutuksia muun muassa ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen. Näistä syistä autovero tulisi poistaa kolmessa erässä muutaman vuoden siirtymäajalla.

Ajoneuvoveron osalta esitettyihin muutoksiin pätee sama periaate kuin autoveroon. Kun WLTP-dataa saadaan kattavammin ja siten todelliset muutokset virallisiin CO_2-päästöihin ovat tiedossa, tulee eduskunnan edellyttää verotason tarkistaminen veroneutraaliuden varmistamiseksi. Nyt alle 5 g/km päästöissä sekä 250 g/km päästöistä ylöspäin verotaulukkoon ei esitetä lainkaan muutoksia.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry