Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain ja ajoneuvoverolain muuttamisesta

- auto- ja ajoneuvoveron sopeuttaminen pakokaasupäästöjen mittaustavan muutokseen

HE 74/2018 vp

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto, 6.6.2018

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

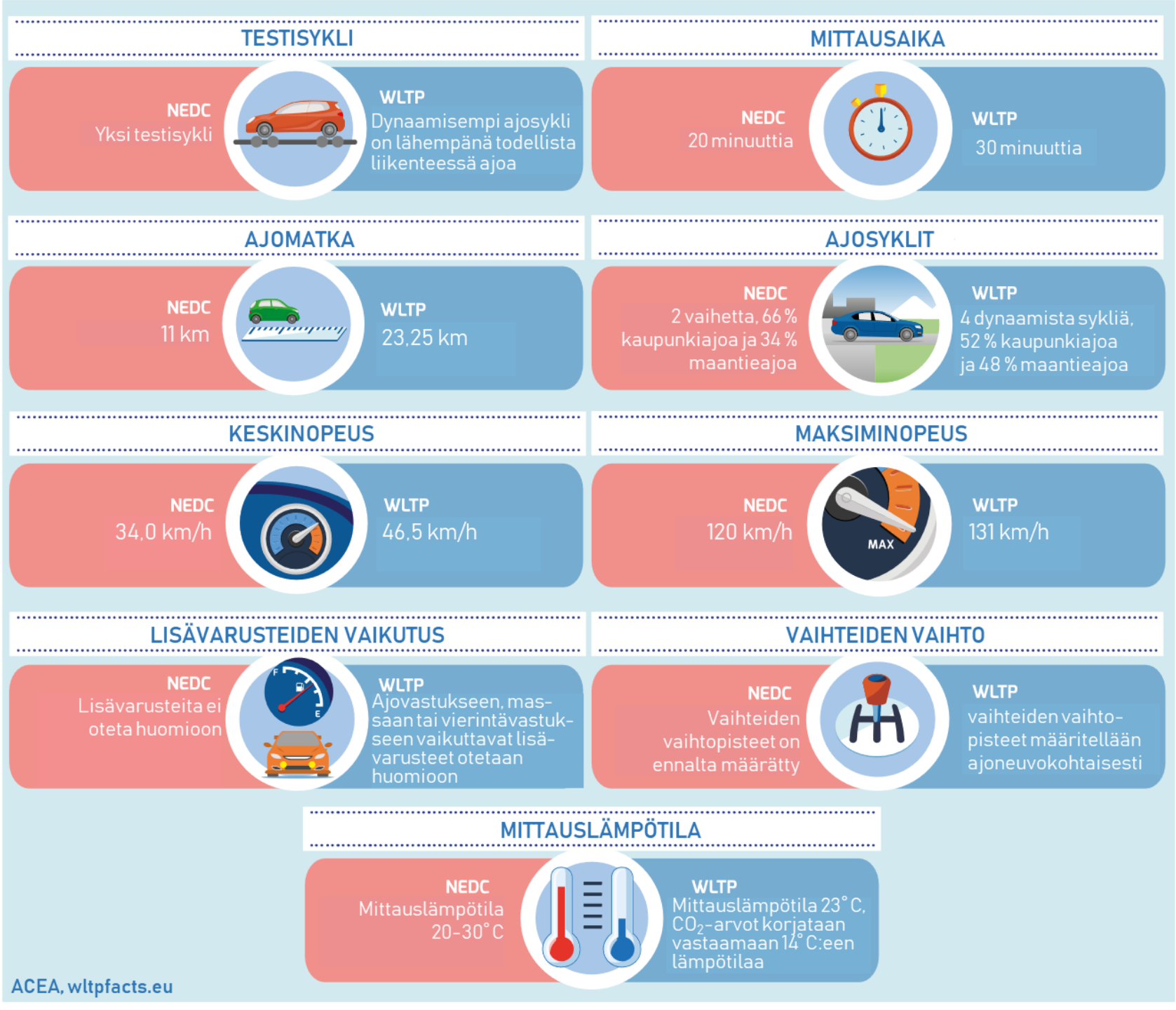
Toimitusjohtaja Tero Kallio
Autotuojat ja -teollisuus ry

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

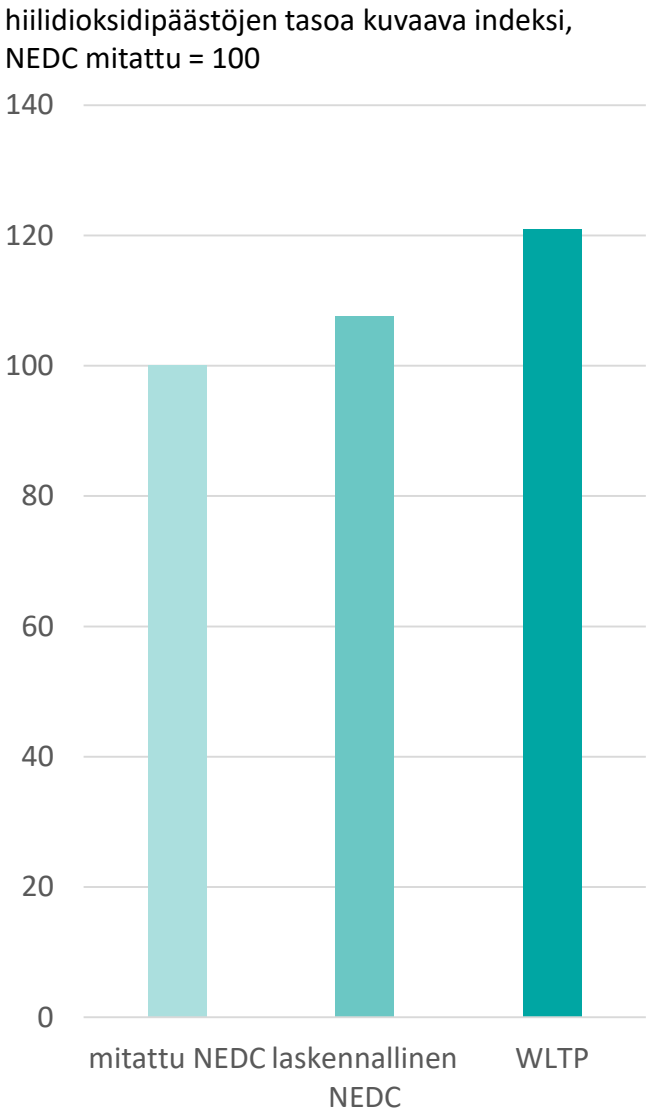
Toimitusjohtaja Pekka Rissa
Autoalan Keskusliitto ry

Miten mittaustapa muuttuu?

- WLTP-päästömittaussykli (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure) korvaa EU:ssa nykyisen NEDC-ajosyklin (New European Drive Cycle)
- YK:n valmistelema mittaustapa henkilö- ja pakettiautojen tyyppihyväksynnälle
- tavoitteena tuottaa päästö- ja kulutustietoja, jotka kuvaavat aiempaa paremmin todellisia liikenteessä syntyviä päästöjä
- WLTP-mittaus on huomattavasti aiempaa NEDC-mittausta pidempi ja sisältää enemmän moottoria kuormittavia vaiheita ja mittausolosuhteet ovat tarkemmin säännellyt
- WLTP edellyttää kaikkien kulutukseen vaikuttavien varusteiden vaikutuksen mittaamista siltä osin kuin ne vaikuttavat auton massaan, ilmanvastukseen ja vierintävastukseen
- mittaustapa otetaan aluksi käyttöön EU:ssa ja EFTA-maissa, sekä muutamissa EU:n ajoneuvolainsäädäntöä seuraavissa maissa



Veroneutraalin autoveromuutoksen lähtökohdat



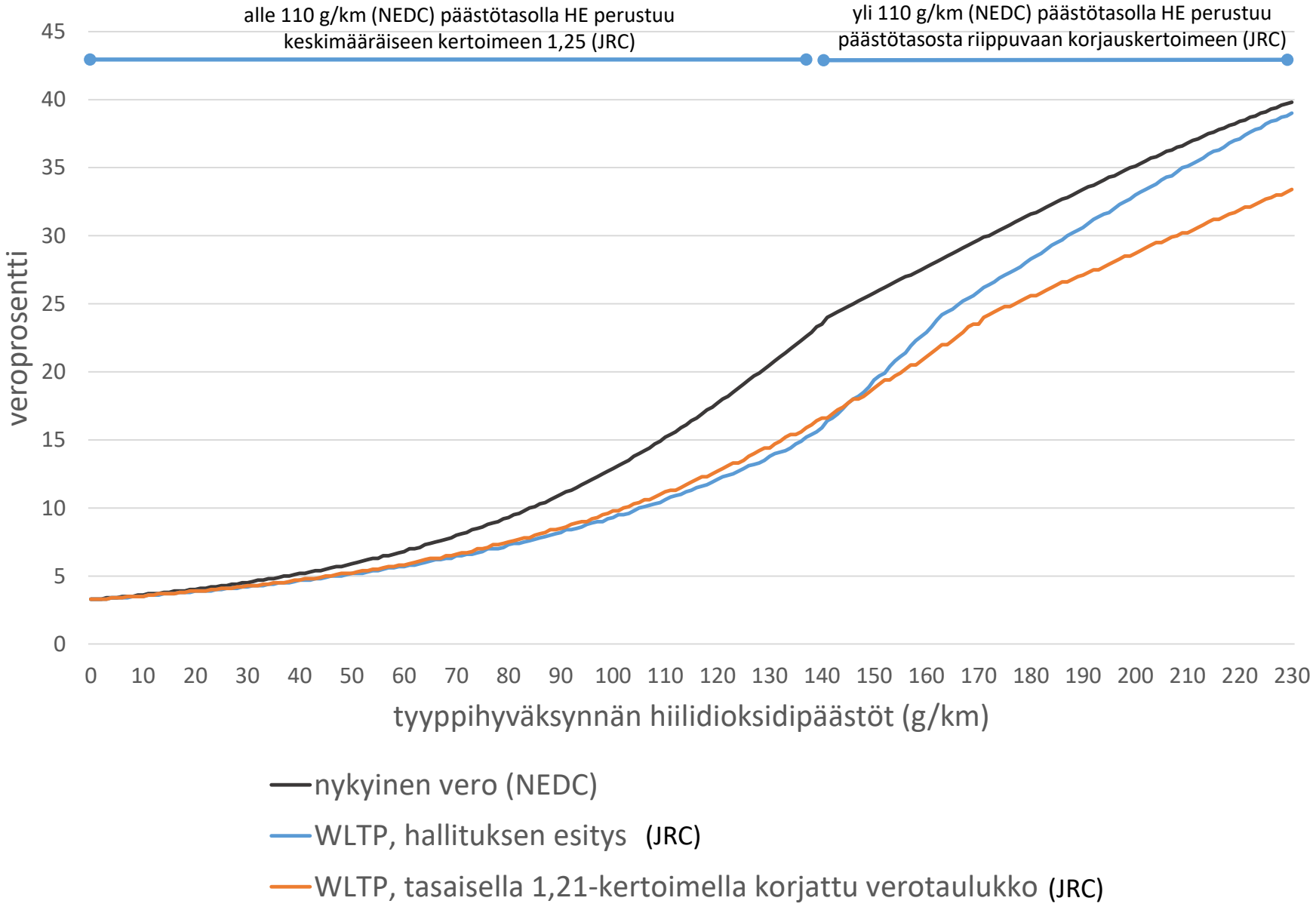
- hallitus on linjannut, että autokantaa uudistetaan alentamalla autoveroa vaalikauden aikana yhteensä 200 miljoonalla eurolla
- uusi päästöjen mittaustapa WLTP nostaa autojen kulutus- ja päästöarvoja
- ilman verotukseen tehtävää muutosta keskimääräinen autovero kasvaisi merkittävästi - enemmän kuin autoveron neliportainen alennus hallituskauden aikana on yhteensä
- veronkorotus olisi hallitusohjelman vastainen ja olisi liikenne- ja ympäristöpoliittisesti kestämätön, sillä se kohdistuisi vain uusimpiin automalleihin
- muutos on tekninen, jonka vuoksi autoverotaulukko tulisi sopeuttaa uuteen mittaustapaan
- veronkorotus vähentäisi uusien autojen kysyntää, lisäisi käytettynä maahantuotavien autojen määrää ja vähentäisi sitä kautta verotuloja sekä hidastaisi entisestään autokannan uusiutumista

Hallituksen esitys tulee oikeaan ajankohtaan

- hallituksen esittämä lakimuutos on ajoitukseltaan erinomainen, sillä ilman veroneutraalia muutosta uusien WLTP-hyväksyttyjen autojen autovero kasvaisi
- ilman autoveron sopeuttamista uuteen mittaustapaan syksyllä olisi ollut odotettavissa mittava markkinahäiriö
- WLTP-pohjainen verotus tulisi hallituksen esityksen mukaisesti saada voimaan viimeistään 1.9.
    - aiheuttaisi myöhemmin toteutettuna markkinahäiriön, koska kuluttajat jäisivät odottamaan uutta alempaa verotasoa
    - uusien autojen kysyntä vähenisi ja siirtyisi käytettynä maahantuotuihin => autoverokertymä pienenisi ja käytettynä maahantuotujen autojen arvonlisäverotuotto jää saamatta kokonaan

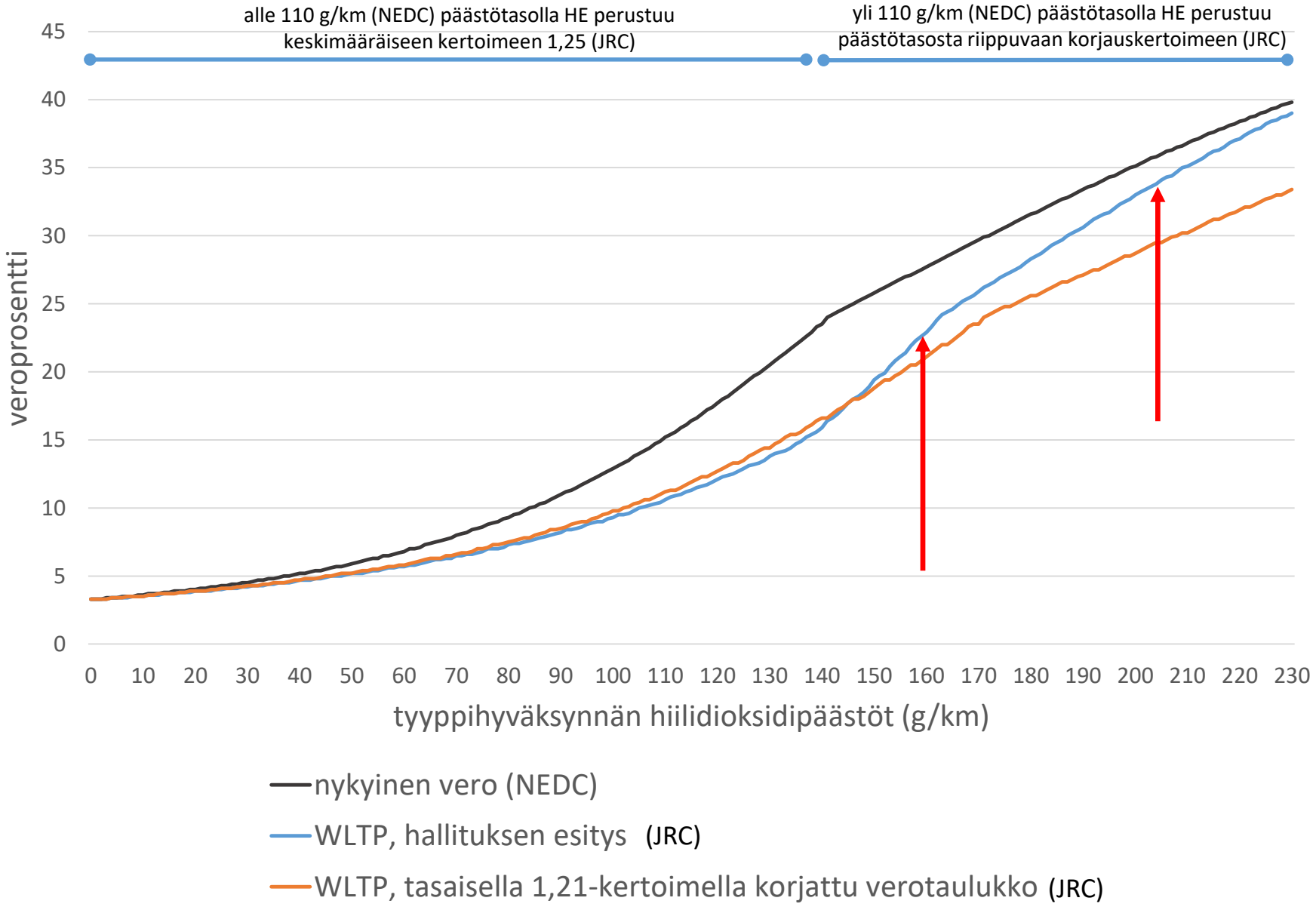
Hallituksen esitys ja sille vaihtoehtoiset verotaulukot

- havaintoaineiston perusteella hallituksen esityksen mukaisessa verotaulukko ei ole veroneutraali
- VM:n ehdotuksessa vero kiristyisi keski- ja suuripäästöisillä autoilla merkittävästi
- noin 90 % vuonna 2017 myydyistä automalleista sijoittuu päästötasolle 90-160 g/km (WLTP-taso 110-190 g/km)
- asia olisi korjattavissa soveltamalla yli 110 g/km tasolla tasaista JRC:n aineistoon perustuvalla 1,21-kertoimella (kuvassa oranssi viiva) korjattua verotaulukkoa



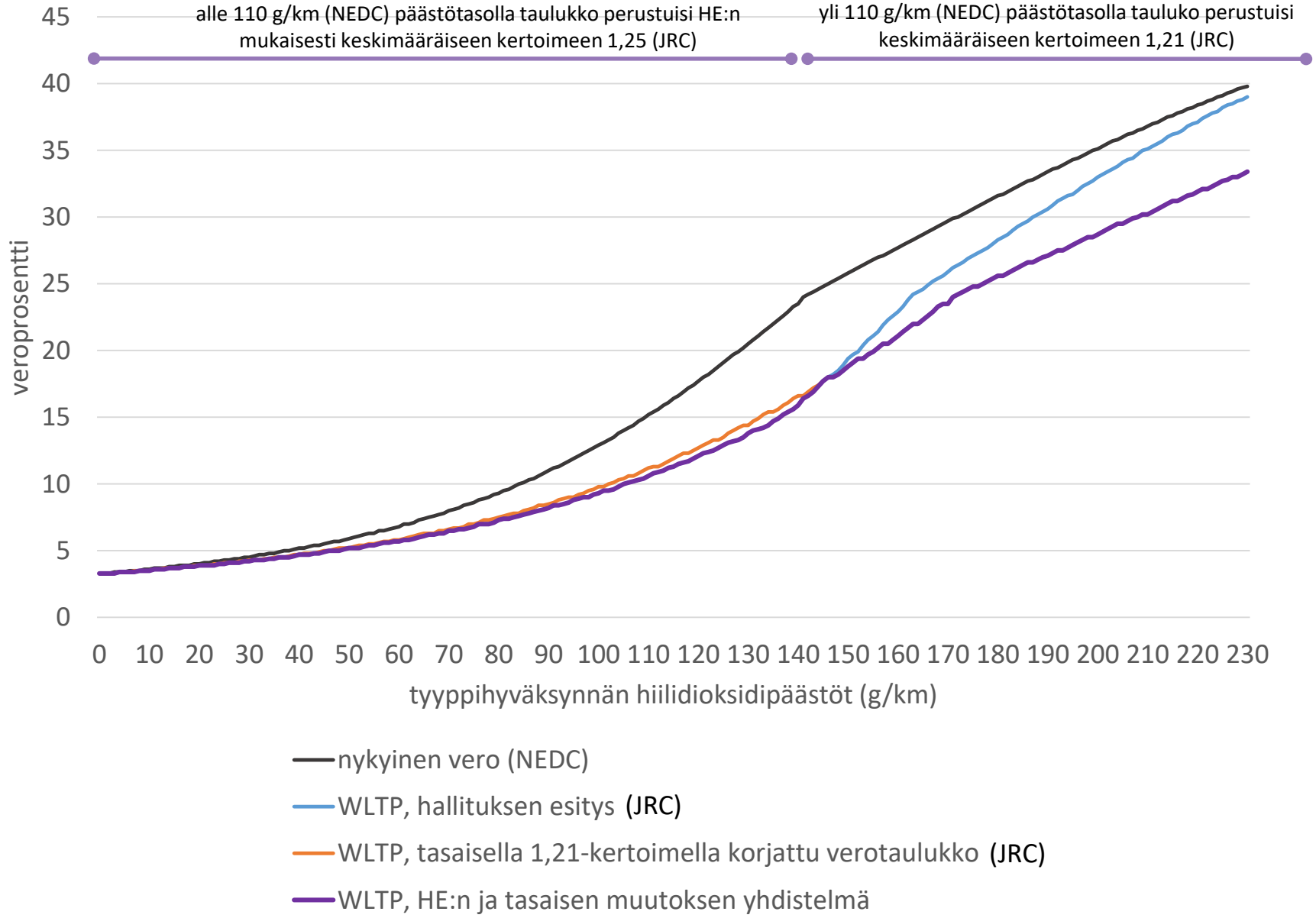
Hallituksen esitys ja sille vaihtoehtoiset verotaulukot

- havaintoaineiston perusteella hallituksen esityksen mukaisessa verotaulukko ei ole veroneutraali
- VM:n ehdotuksessa vero kiristyisi keski- ja suuripäästöisillä autoilla merkittävästi
- noin 90 % vuonna 2017 myydyistä automalleista sijoittuu päästötasolle 90-160 g/km (WLTP-taso 110-190 g/km)
- asia olisi korjattavissa soveltamalla yli 110 g/km tasolla tasaista JRC:n aineistoon perustuvalla 1,21-kertoimella (kuvassa oranssi viiva) korjattua verotaulukkoa



Yhdistetyn verotaulukon ehdotus

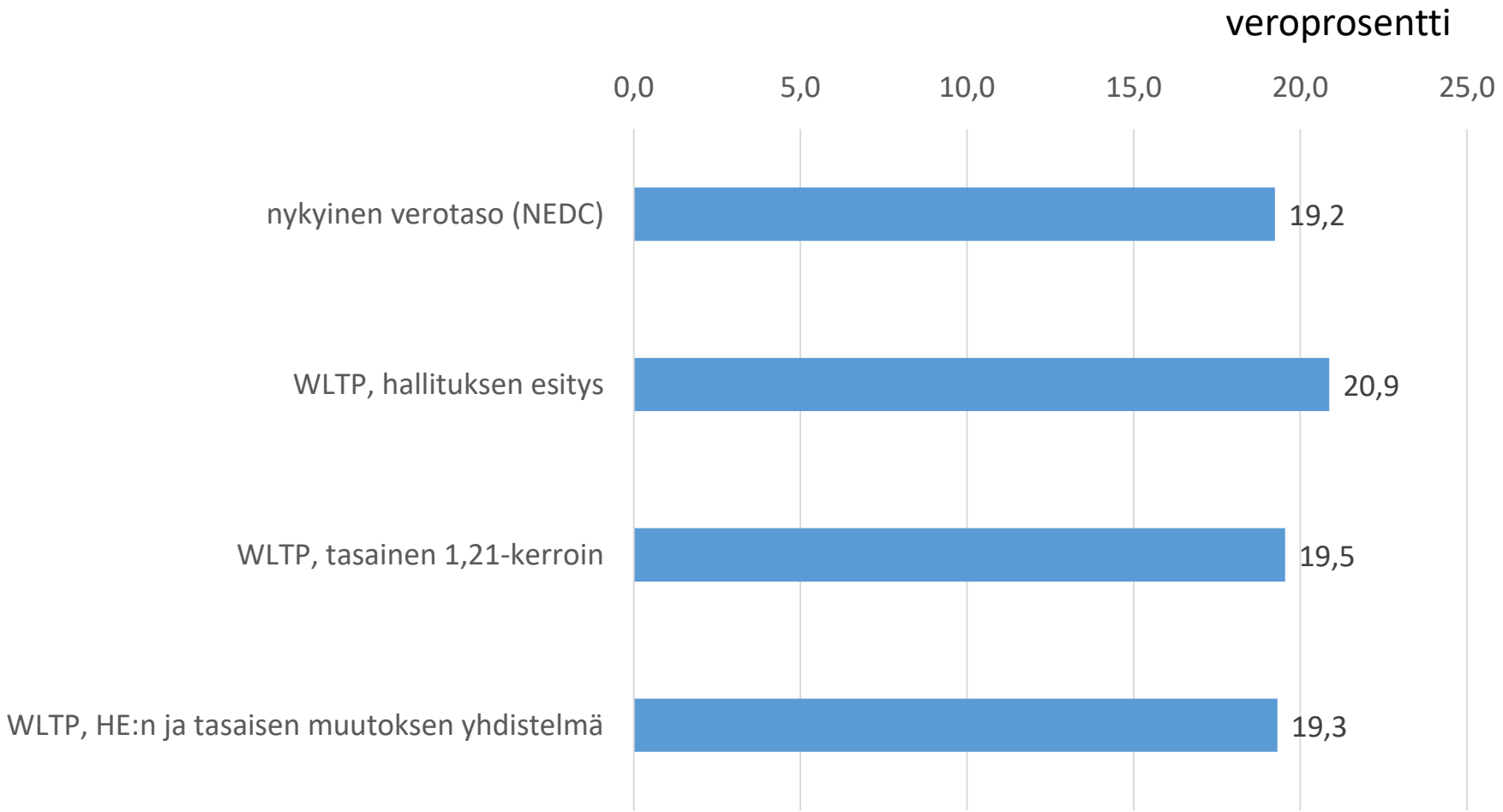
- kuvassa violetti verotaulukko yhdistää alle 110 g/km tasolla hallituksen esityksen mukaisen 1,25-kertoimella muodostetun verotaulukon (sininen viiva) yli 110 g/km tasolla tasaiseen 1,21-kertoimella verotusta korjaavaan verotaulukkoon (oranssi viiva)
- molemmat perustuvat JRC:n aineistoon
- yhdistetyssä verotaulukossa päästöprogressio ei muuttuisi ja taulukko olisi havaintoaineiston perusteella lähes veroneutraali



Verotaulukkojen vertailua

- HE:n mukainen korjaustapa nostaisi havaintoaineiston perusteella keskiveroa nykytasoon nähden, vaikka tavoitteena on veroneutraali muutos
- yhdistelmä hallituksen esityksestä ja tasaisesta korjauksesta tekisi havaintoaineiston perusteella muutoksesta lähes veroneutraalin

keskimääräinen verotaso havaintoaineistossa (556 automallia)

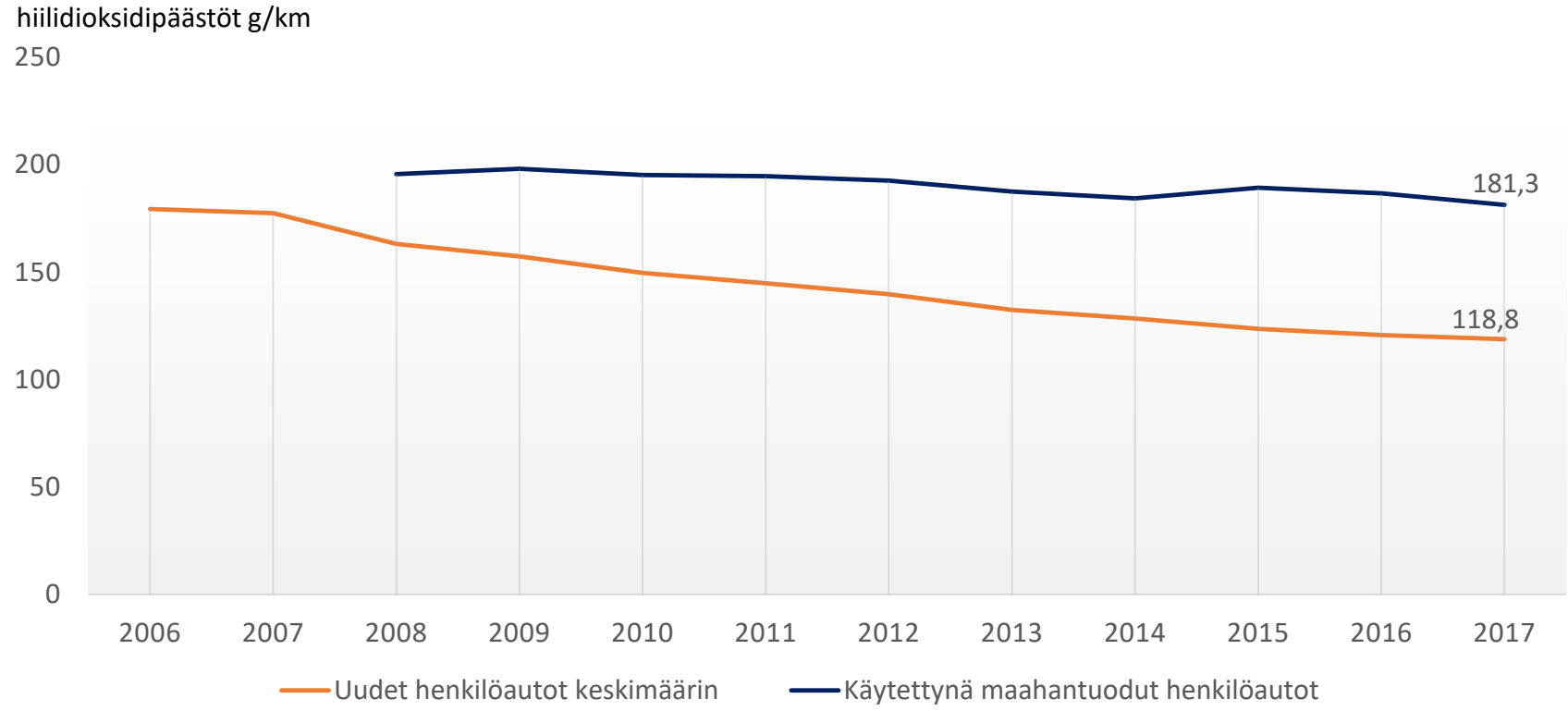


Autoveron päästöprogressio ei saisi lakimuutoksen yhteydessä muuttua

Autoverotuksen päästö-progressio on viime vuosikymmenen aikana kiristynyt selvästi

- autoverotus muuttui vuonna 2008 hiilidioksidipäästöistä riippuvaksi
- päästöprogressio on ollut alusta asti vahva
- verokaavaa muutettiin vuonna 2012 siten, että keski- ja suuripäästöisten autojen verotasoa nostettiin
- myös vuoden 2015 autoverolain muutos jyrkensi päästöprogressiota, sillä silloin päätetty autoveron alentaminen neljänä pienenä portaana kohdistuu autoihin, joiden päästöt ovat alle 140 g/km

- HE:n mukaisen verotaulukon ongelma on, että se ohjaa voimakkaasti hankkimaan yli 130 g/km päästötason autoja käytettynä ulkomailta, koska ne verotetaan alemmalla NEDC-verokannalla
- käytettynä maahantuotujen autojen hiilidioksidipäästöt ovat yli 1,5-kertaiset uutena myytäviin verrattuna



Käytettynä tuotujen autojen profiili vuonna 2017

keskimääräinen ikä

8,9 v

mittarilukema keskimäärin

138 000 km

keskipäästöt

181 g/km

määrä kasvoi vuoteen 2016 nähden

19 % henkilöautot

37 % pakettiautot

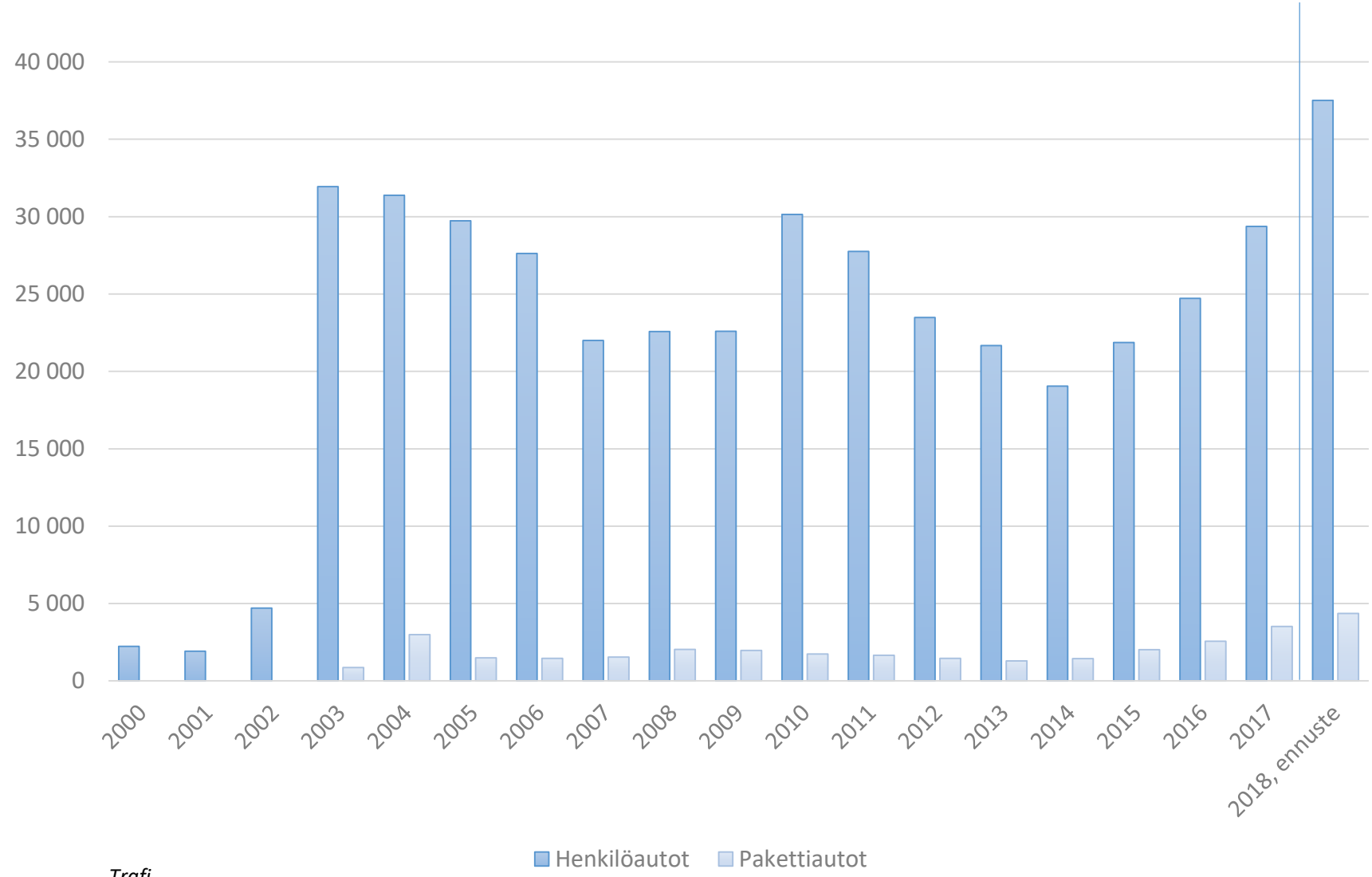
tuonnin arvo (ilman autoveroa)

600 milj. euroa

menetetty alv-tuotto

140 milj. euroa

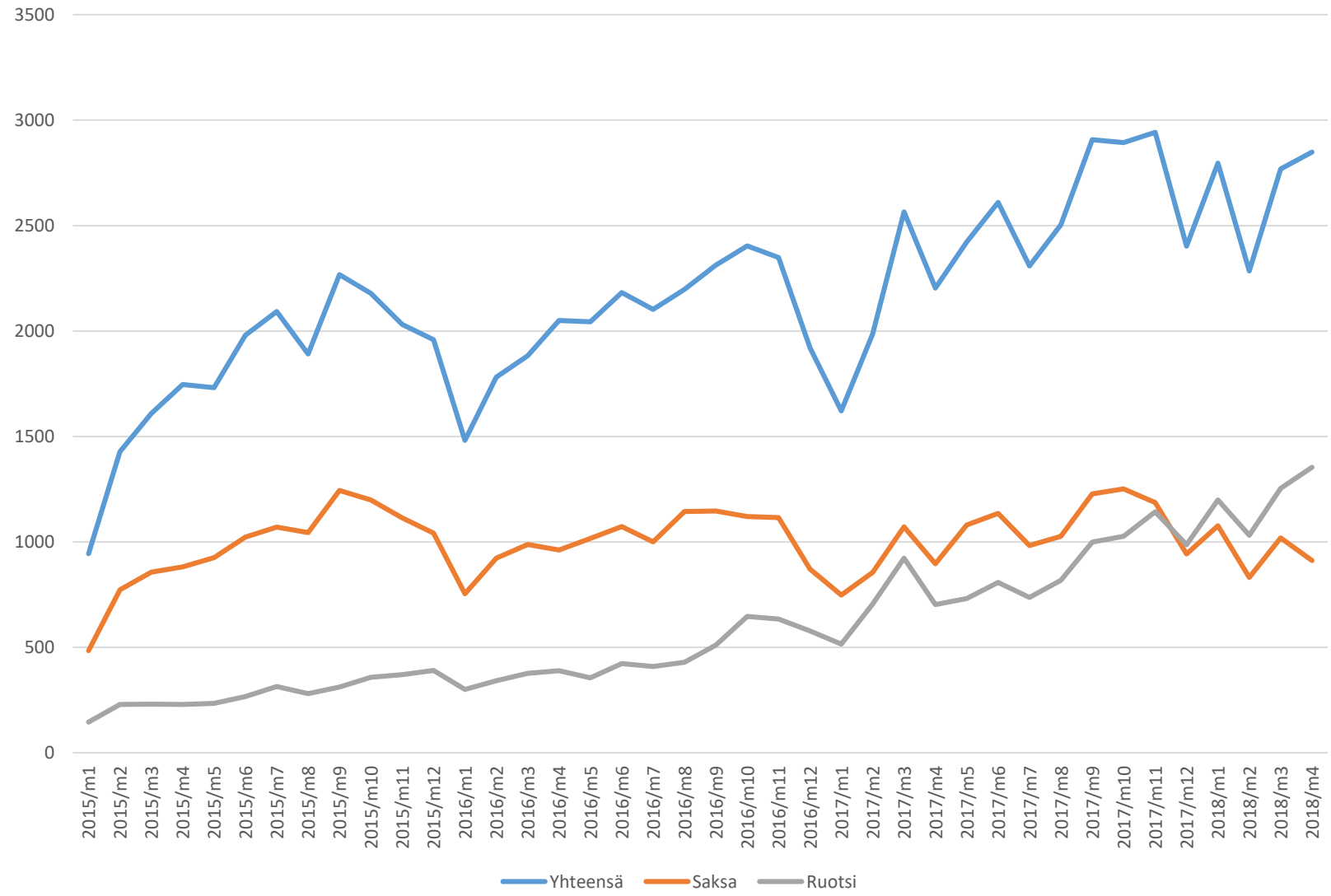
Kasvavana ongelmana käytettyjen autojen maahantuonti, joka ei uudista autokantaa



Trafi
Muuttoautot eivät sisälly tilastoon

Käytettyjen henkilöautojen tuonti kuukausittain
- kaikki maat sekä yleisimmät tuontimaat Ruotsi ja Saksa

- 2/3 maahantuoduista autoista on dieselkäyttöisiä
- suosituimmat merkit ovat Mercedes-Benz, BMW, Audi ja Volvo
- suosituimmat kokoluokat ovat D- ja E-segmentti (esimerkiksi C-sarjan Mercedes ja 5-sarjan BMW) sekä katumaasturit
- näiden autojen lähipäästöt ovat merkittävästi suuremmat kuin vastaavien uusien automallien



Esimerkkejä tyypillisten käytettynä tuotavien automallien verotuksesta

Malli	Auto-veroton hinta	Päästöt NEDC (g/km)	Auto-vero NEDC	Kokonais-hinta, €	Päästöt WLTP (g/km)	Auto-vero WLTP	Kokonais-hinta, €	Auto-veron kasvu, €	Vastaava auto käytettynä maahantuotuna, sovelletaan nykyistä verotaulukkoa (NEDC)
Volvo XC90 D5 AWD	61 900	158	21 872 (27,3 %)	**83 772**	201	28 948 (33,2%)	**90 848**	**7 076**	Volvo XC90 D5, käyttöönotto 31.12.2015, hinta (sis. autoveron) **67 780 e**, autovero 17 758 e, 12 000 ajokm, auto sisältää lisävarusteet
BMW 520d xDrive	44 200	129	10 510 (20,2 %)	**54 709**	156	11 371 (21,5%)	**55 571**	**862**	BMW 520d, käyttöönotto 23.8.2016, hinta (sis. autoveron) **38 678 e**, autovero 8 470 e, 27 000 ajokm, auto sisältää lisävarusteet
Audi A7 50 TDI	71 430	138	19 975 (22,9 %)	**91 405**	196	31 793 (32,1%)	**103 223**	**11 818**	Audi A7, käyttöönotto, 15.1.2016, hinta (sis. autoveron) **61 505 e**, autovero 14 844 e, 20 000 ajokm, auto sisältää lisävarusteet

Päästöprogression kasvu toisi ongelmia tilauskannassa oleville autoille

- siirtymäkauden ongelmana on, että autokannassa on jo paljon WLTP-autoja
- näiden autojen tilaus- ja kauppasopimus on sidottu ns. laskennalliseen NEDC-tasoon, jota tuotetaan WLTP-päästöjen rinnalle
- veromuutoksen tulisi olla sellainen, että se ei nosta jo tilattujen autojen verotasoa
- hinnankorotus olisi vaikeasti hallittavissa sekä kuluttajien että yritysten autohankinnassa
  - esimerkiksi jo alkuvuonna WLTP-malleihin siirtyneellä Volvolla on tilauskannassa lähes 2 000 autoa, joiden yhteenlaskettu autoveron kasvu olisi 3,2-3,5 milj. euroa, jos HE:n mukainen verotaulukko hyväksyttäisiin sellaisenaan
  - esimerkiksi VV-Auton markkinoille saattamista hyötyajoneuvoista (pienikokoiset M1-luokan pikkubussit ja pakettiautot) vuonna 2018 tähän mennessä kerätty autovero olisi HE:n mukaisella verotaulukolla noin 2,0 milj. euroa suurempi kuin nykyisellä verotaulukolla

Tilauskannan veromuutosten hallinta ja kohtuuttomien veronkorotusten välttäminen

- lakiin tulisi kirjata lisäys, jonka mukaan määritellään *joko*
  A. laskennallisen NEDC-päästön ja NEDC-verotaulukon
  tai
  B. WLTP-päästön ja WLTP-taulukon avulla
  siten, että näistä valitaan aina pienempi veroprosentti
- laskennalliset NEDC-arvot ovat poikkeuksetta mitattuja NEDC-arvoja suurempia, joten laskennallisen NEDC-arvon käyttö verotuksen pohjana ei alentaisi yhdenkään auton verotusta nykytilanteeseen nähden
- laskentatapa vähentäisi kuluttajariitoja ja varmistaisi, että yhdellekään autolle ei siirtymäaikana tulisi kohtuuttoman suuria autoveron korotuksia
- vastaavaa alimman verotason laskentaa sovelletaan jo nyt käytettyjen autojen autoverotuksessa
- laskennallisia NEDC-arvoja tuotetaan vuoden 2020 loppuun asti, jonka jälkeen voitaisiin siirtyä yksinomaan WLTP-verotaulukon käyttöön uusien autojen verotuksessa