Autoveron sopeuttaminen pakokaasu-päästöjen mittaustavan muutokseen

Hallituksen esitys autoverolain liitteen muuttamisesta

HE 276/2018 vp

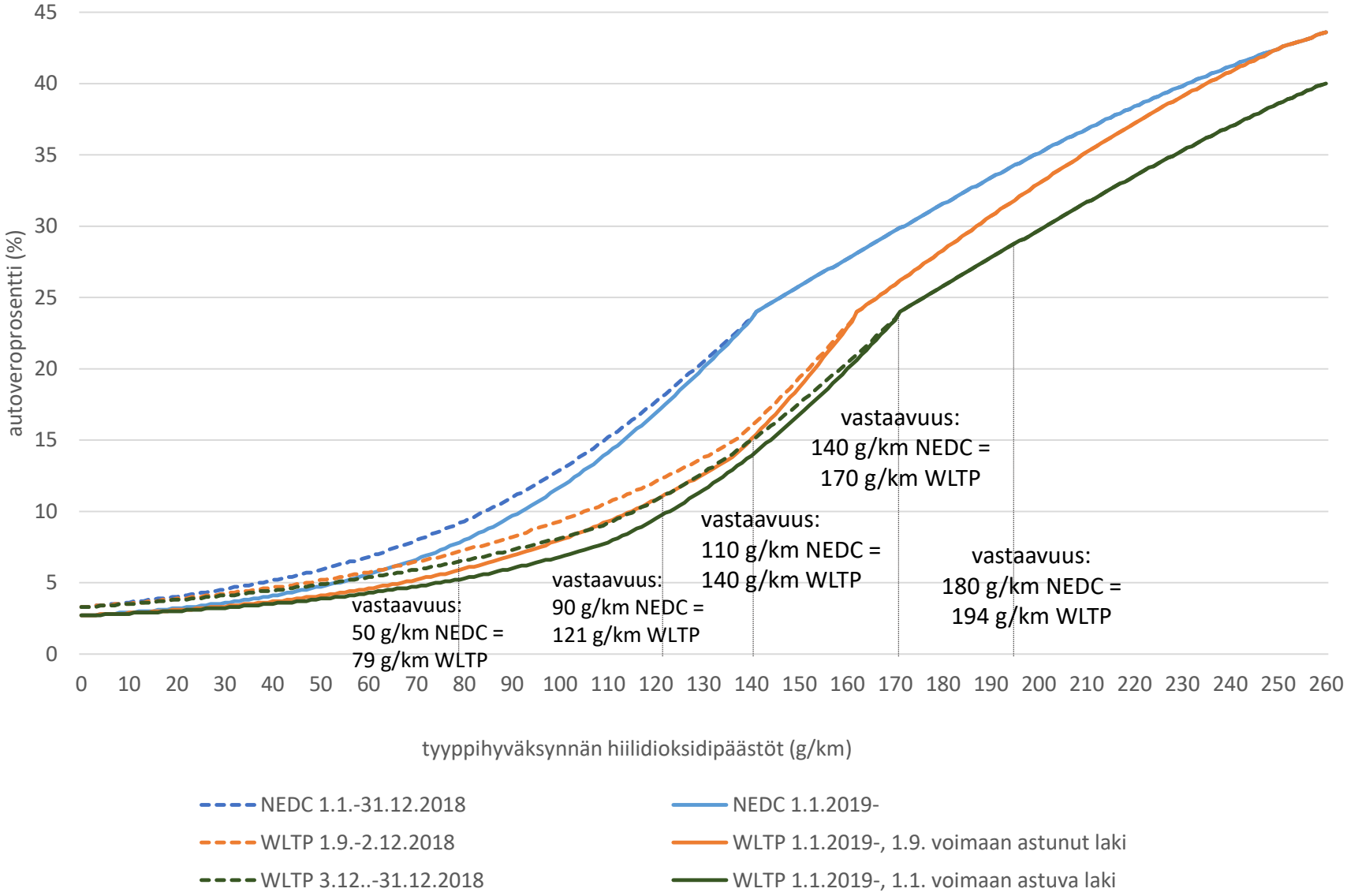
Valtiovarainvaliokunta, verojaosto 7.12.2018

Hanna Kalenoja
Tieliikenteen Tietokeskus

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry

Uusi taulukko on lähes veroneutraali ja se säilyttää autoveron vahvan ympäristöohjauksen

- WLTP-verotaulukkoa alennetaan kaikilla yli 20 g/km päästötasoilla
- aiemmassa WLTP-verotaulukossa päästö-tasojen erojen kompensaatio alkoi pienentyä noin 140 g/km (WLTP) -päästötasolla ja päästötasolla 250 g/km kompensaatiota ei enää ollut
- uudessa verotaulukossa kompensaatio on selvästi aiempaa taulukkoa suurempi myös yli 140 g/km:n päästötasoilla ja mittaustapojen välinen kompensaatio jatkuu verotaulukon maksimiverotasoon asti



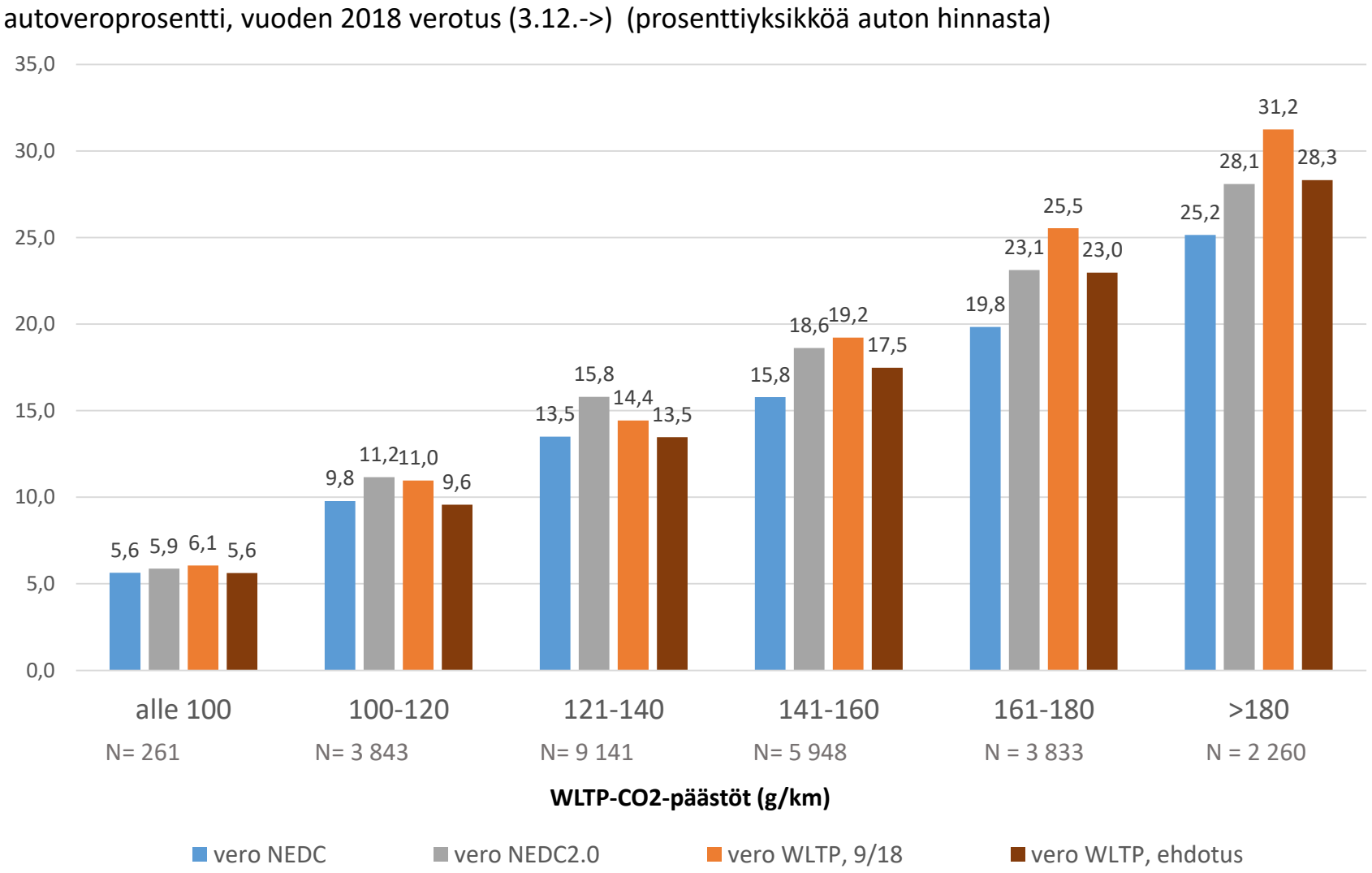
Ilman verotaulukon korjausta verotuksen päästöprogressio olisi kiristynyt selvästi

- uusi taulukko on muodostettu VTT:n tekemän vertailuaineiston perusteella
- tutkimuksen aineistot ovat määrällisesti edustavia - ne kattavat noin viidenneksen koko vuoden ensirekisteröinneistä
- vertaileva tutkimus oli välttämätöntä tehdä jo nyt, koska vastaavaan aineiston kokoaminen mitatun NEDC-tason ja WLTP-tason välisestä erosta on mallisto-muutosten takia tulevaisuudessa yhä vaikeampaa

Trafin aineisto sisältää WLTP-CO2-arvon ja takaisinlasketun NEDC2.0-CO2-arvon.

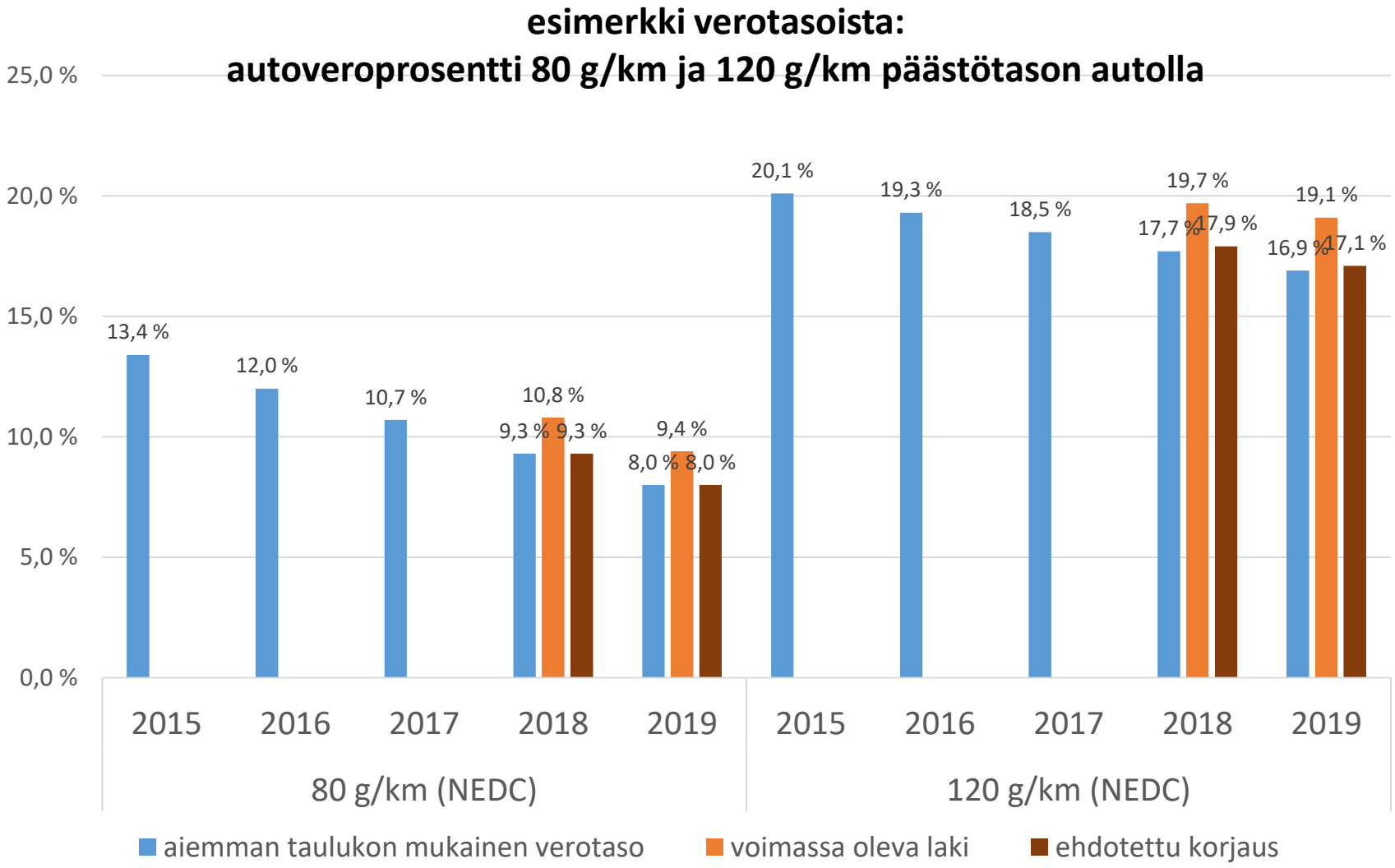
Jotta vertailussa WLTP-arvoa voitaisiin verrata aiempaan todelliseen NEDC-mittaukseen perustuvaan verotasoon, mitattu NEDC-taso on arvioitu olettamalla, että takaisinlaskettu NEDC-taso on 9,6 % suurempi kuin mitattu NEDC-taso (JRC)

aineistolähde Trafi, N=25 286, aineistotilanne 24.10.2018

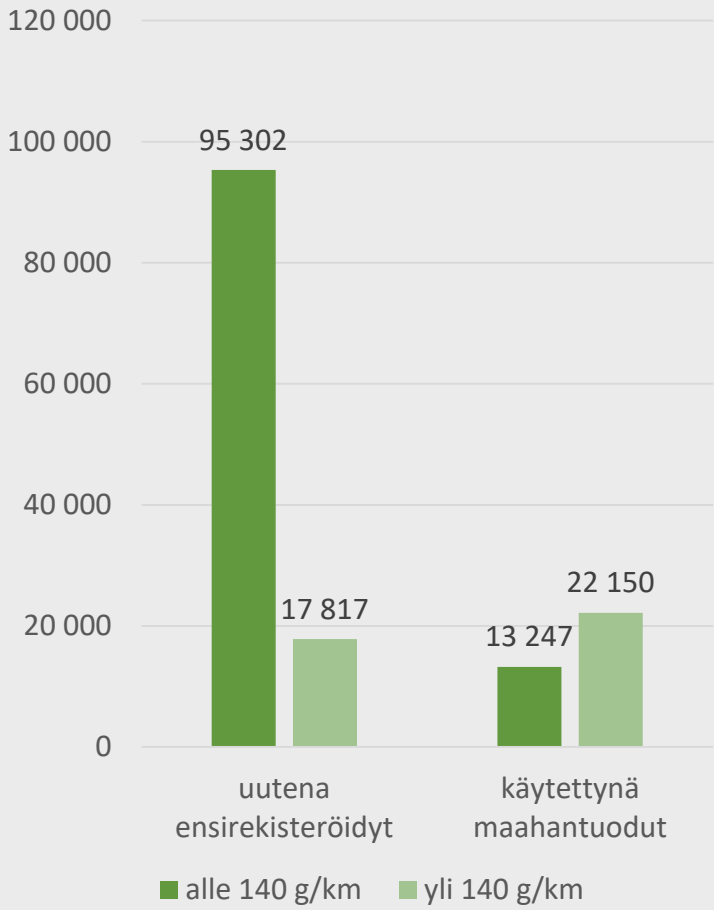


Ilman nyt esitettyä verotaulukon korjausta autovero olisi kiristynyt selvästi

- autoveron taso olisi kiristynyt ilman nyt tehtävää korjausta noin 90 miljoonalla eurolla
- hallitusohjelmaan sisältyvä autoveron alentaminen ei olisi toteutunut ilman esitettyä korjausta
- mikäli korjausta ei tehtäisi, keskimääräinen autovero kasvaisi ja veroon tehtyjen portaittaisten alentamisten vaikutus jäisi aiottua pienemmäksi



Vuonna 2018 Suomeen uutena ensirekisteröidyt ja käytettynä maahantuodut autot (1-11/2018)

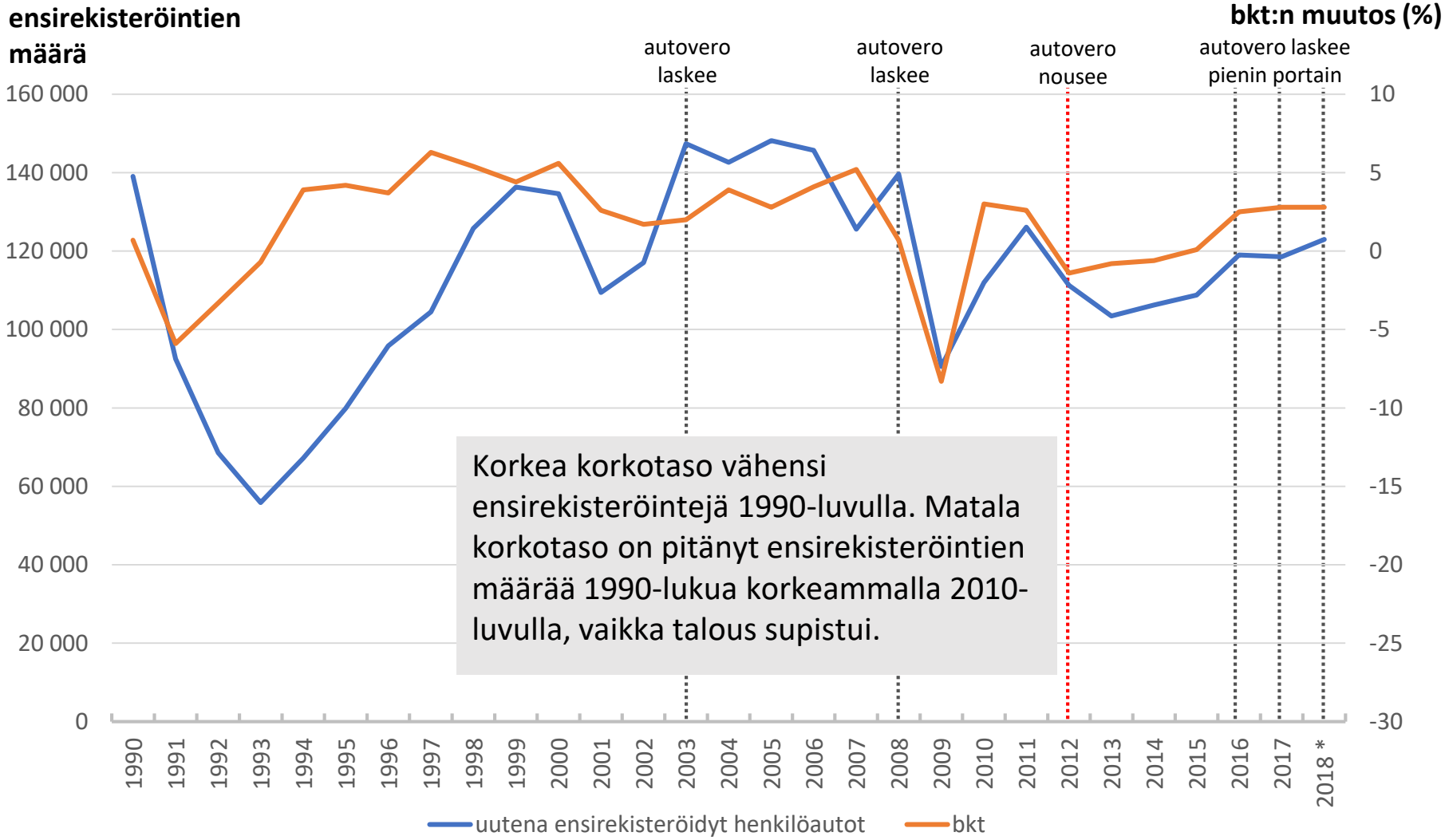


Päästöprogression kiristys olisi voimistanut entisestään käytettyjen suuripäästöisten autojen maahantuontia

- käytettynä tuodaan jo nyt maahan enemmän yli 140 g/km päästötason autoja kuin niitä myydään uutena
- kevenevä autoverotus varmistaisi, että kuluttajalle on edullisempaa ostaa kotimaasta uudempi vähäpäästöisempi auto kuin tuoda maahan käytetty isopäästöinen auto
- käytettynä tuotavien autojen tuonti on muuttunut luonteeltaan autojen kotimaista uusmyyntiä vähentäväksi - alle 5-vuotiaiden autojen tuonti on kasvanut vuoden 2018 aikana lähes kaksinkertaiseksi
- uusi verotaulukko korjaa käytettyjen suuripäästöisten autojen maahantuonnin ”veroetua” ja tuo uuden auton verotuksellisesti samalle viivalle käytettynä maahantuonnin kanssa
- käytettyjen autojen maahantuonnissa menetetään autovero- ja arvonlisäverotuloja
- lisäksi käytettyjen autojen kauppa ei samalla tavalla tue kotimaista autokauppaa kuin uuden auton myynti
- käytettyjen autojen maahantuonti on erityisesti korkean autoveromaiden ilmiö, sillä käytettyjä autoja on haastavaa verottaa samoin periaattein kuin uusia

Uusien autojen kysyntään vaikuttavat ensisijaisesti talouskehitys ja autoverotus

- syyskuussa voimaan astunut verotaulukko nosti autoveroa keskimäärin 1,5 prosenttiyksikköä
- hintajoustolla (1,8-2,6) laskien veron korotus olisi vähentänyt kysyntää 3-4 prosentilla eli 4 000 - 5 000 autolla
- ensirekisteröintien määrä olisi palannut 2010-luvun matala-suhdanteen tasolle
- kehitys olisi autokannan uusiutumisnopeuden kannalta ollut erittäin huolestuttava

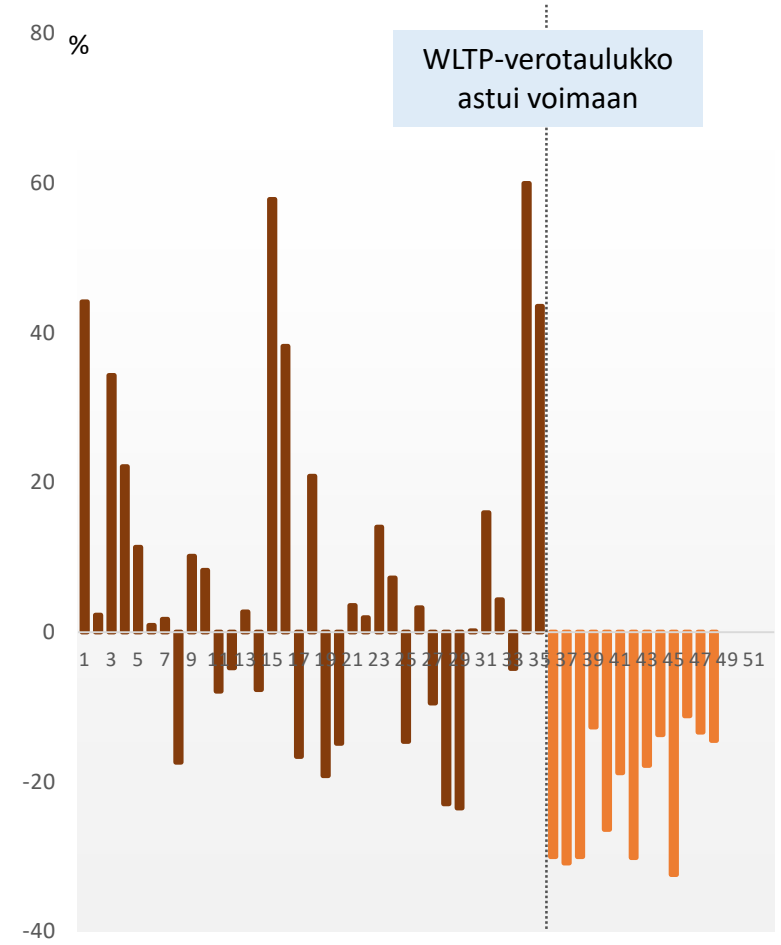


*) 2018 luvut perustuvat ennakoituun kehitykseen, lähteet: Tilastokeskus, Suomen Pankki ja Trafi

Veromuutoksen nopea toteutus on olennaisen tärkeää
- autoveroon liittyvä epävarmuus on heikentänyt uusien autojen kysyntää

- asiakastilausten kumulatiivinen määrä oli syksyyn asti viime vuotta suurempi
- syyskuun alun jälkeen uusien autojen tilausten määrä on vähentynyt selvästi
- syys-marraskuun asiakastilausten määrä on neljänneksen pienempi kuin vuonna 2017
- korjaus ajoittuu oikeaan aikaan, sillä se ehtii vaikuttamaan jo lähikuukausien kysyntään eikä aiheuta ”yli yön” toteutettuna markkinahäiriötä

Asiakastilausten viikoittaisen määrän muutos viime vuoden vastaavaan viikkoon



Viikkojen 33-48 välillä asiakastilausten määrä on noin 4 300 pienempi kuin viime vuonna

Henkilöautojen asiakastilausten kumulatiivinen määrä

