AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

7.12.2018

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto
Eduskunta

Asia: Hallituksen esitys HE 276/2018 vp

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n lausunto hallituksen esityksestä laiksi autoverolain liitteen muuttamisesta

Täydentävä lausunto

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi autoverolain liitteen muuttamista koskevassa käsittelyssä verojaostossa 7.12.2018. Kokouksessa nousi esille joitakin kysymyksiä käytettynä maahantuotujen autojen verotuksesta ja autokannan ikäjakaumasta ja ajosuoritteen ikäriippuvuudesta, joihin olemme koonneet tässä lisätietoja.

Päästöprogression kiristämisen vaikutukset käytettynä maahantuotavien autojen määrään

Syyskuussa voimaan astunut verotaulukko kannustaa käytettyjen autojen maahantuontiin uusi verotaulukko erityisesti siksi, että käytetyt autot verotetaan EUT:n ja KHO:n ratkaisujen nojalla sillä verotaulukolla, joka on ollut käytössä kun auto on ensimmäisen kerran otettu käyttöön alkuperämaassa. Näin ollen esimerkiksi vuonna 2017 käyttöön otettu NEDC-auto verotetaan Suomeen tuotaessa tuolloin vallinneella alemmalla NEDC-verotasolla. Näin veroympäristö kannustaa syyskuun muutoksen jälkeen yhä selvemmin käytettyjen autojen maahantuontiin.

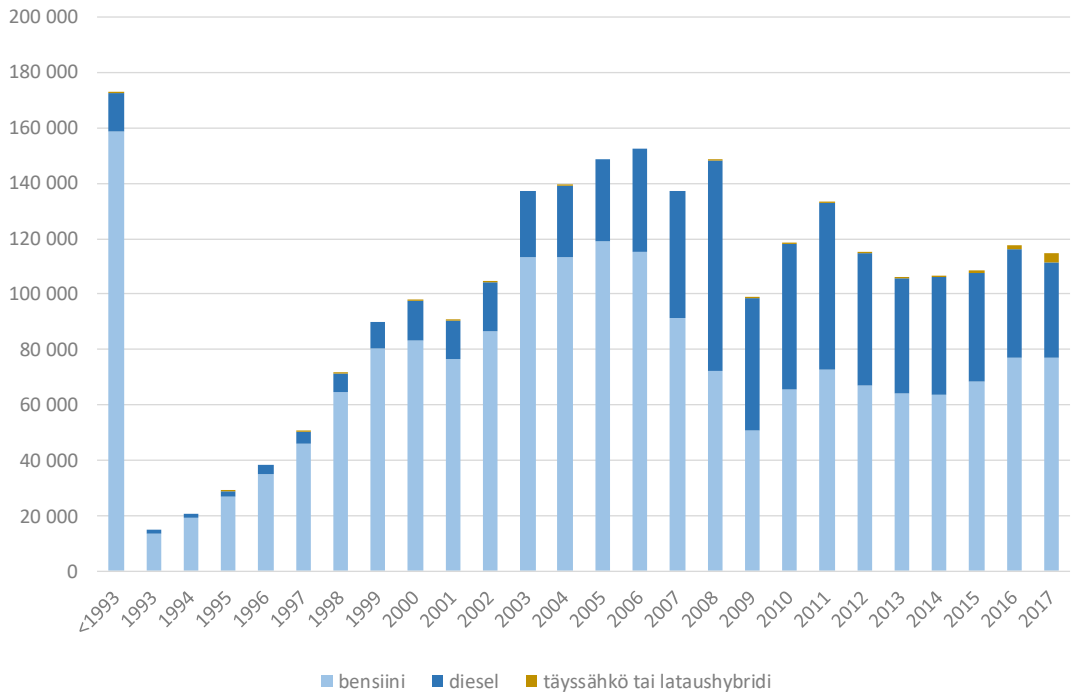
Verohallinto (aiemmin Tulli) tekee käytettynä tuodun auton arvonmäärityksessä ns. epävarmuusvähennyksen (0–2-vuotiaaseen autoon 3–10 %, 2–8-vuotiaaseen autoon 10 % ja yli 8-vuotiaaseen jopa 15 % vähennys). Vasta tämän jälkeen sovelletaan ns. ”tavanomaisia alennuksia” (-5,5 % ja -250 euroa). Näiden alennusten avulla määritettyyn verotusarvoon sovelletaan veroprosenttia, jonka määräytymisperusteet vaihtelevat eri ikäisellä autolla kulloinkin voimassa olleen autoverolain mukaan.

Epävarmuusvähennys ja ns. tavanomaiset alennukset eivät perustu tilastollisiin malleihin tai lakiin, vaan Verohallinnon omaan käytäntöön. Nämä vähennykset – etenkin epävarmuusvähennys – antavat käytettynä maahantuodulle autolle merkittävän edun vastaavaan Suomen markkinoilla olevaan käytettyyn autoon nähden. Epävarmuusvähennyksen käyttöönotto käytetyn auton arvonmäärityksessä juontaa juurensa viime vuosikymmenen vaihteeseen, jolloin kansalaiset hyvin usein riitauttivat Tullilta saadun autoveropäätöksen ja päätöksen perusteessa käytetyn arvonmäärityksen. Tämä aiheutti jonoja tuomioistuimissa. Vuosina 2011–2012 paikkeilla Tulli alkoi soveltaa em. epävarmuusvähennystä. Näin ollen käytettynä maahantuodun auto arvo määritellään poikkeuksetta alemmaksi kuin vastaavan Suomen markkinoilla jo olevan auton.

Perustelu epävarmuusvähennyksen käyttöönotolle on ymmärrettävä. Samalla se kuitenkin johtaa tilanteeseen, jossa käytetyn auton verotus on käytännössä alempi kuin uutena kotimaasta ostettujen autojen.

Autokannan ikäjakauma ja ajosuorite

Liikennekäytössä oli vuoden 2017 lopussa 2,7 miljoonaa henkilöautoa. Näistä autoista noin viidennes on alle 5-vuotiaita. Autokannasta hieman yli 60 % on vähintään 10-vuotiaita.



Kuva 1. Liikennekäytössä olevan henkilöautokannan jakautuminen eri ikäluokkiin (vuoden 2017 lopun tilanne). (Tilastokeskus, Trafi)

Ajosuoritteella tarkoitetaan ajoneuvokohtaista liikennesuoritetta vuodessa. Suomessa henkilöauton keskimääräinen laskennallinen ajosuorite on noin 15 500 km vuodessa. Bensiinikäyttöisten autojen suorite on noin 13 000 km vuodessa ja dieselkäyttöisten noin 21 000 km vuodessa. Ajosuoritteen määrä vähenee auton ikääntyessä, eniten ajetaan uusilla henkilöautoilla. Ajosuoritteiden määrää on selvitetty muun muassa VTT:n Lipasto-mallissa (Aliisa). Muutaman vuoden takaisen suoritejakauman ja kokonaisliikennesuoritteen perusteella uusien autojen ajosuorite on noin 21 000 km/v ja yli 20-vuotiaiden autojen suorite noin 9 000 km/v.

Näiden arvioiden perusteella alle 5-vuotiaiden henkilöautojen osuus henkilöautojen kokonaisliikennesuoritteesta on hieman alle 30 prosenttia. Vähintään 10 vuotta vanhojen autojen osuus on hieman yli 50 prosenttia.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja,
erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry