

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto
22.2.2024

O 9/2024 vp

Autoilun verotuksen kokonaisuus

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Autoala työllistää 50 000 suomalaista tuhansissa yrityksissä ympäri Suomen ja sillä on olennainen rooli huoltovarmuuden kannalta



Autoklusteri
50 000 työllistä

Autoala
32 000 työllistä

- Autojen tukku- ja vähittäiskauppa sekä huolto ja korjaus 29 000
- 1 400 Autokatsastus
- Autojen vuokraus ja leasing 1 200
- 8 100 Ajoneuvojen, perävaunujen ja ajoneuvon osien valmistus
- Ajoneuvojen osien ja varusteiden kauppa 9 700

Muu **tieliikenneklusteri**
70 000 työllistä

- Tieliikenteen tavarankuljetus 37 800
- Taksiliikenne 9 900
- Linja-autojen kauko- ja tilausliikenne 4 200
- Paikallisliikenne 5 900
- Huoltamotoiminta 2 400
- 1 700 Muu maaliikennettä palveleva toiminta
- 800 Kuljettajakoulutus
- 700 Moottoripyörien ja niiden osien kauppa ja huolto
- 1 100 Tieliikenteen terminaalitoiminta

Tilastokeskus, yritykset toimialoittain, tiedot vuodelta 2022

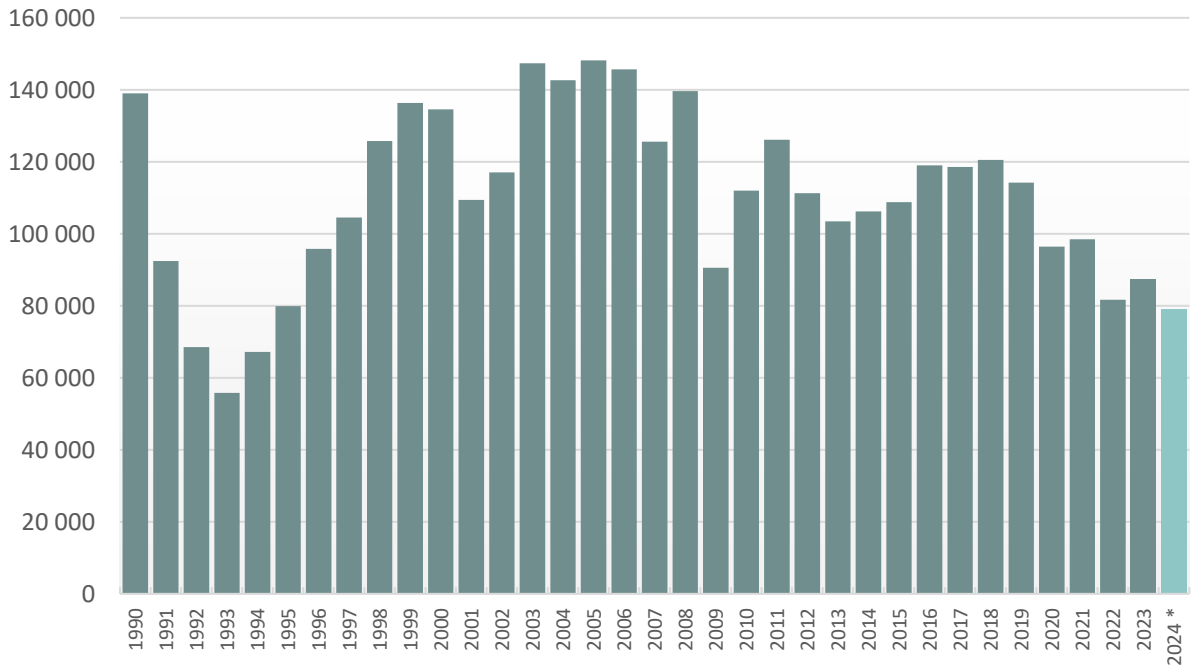
Autoala on keskellä sen suurinta murrosta ja uusien autojen kysyntä on alimmillaan 50 vuoteen

- ilman lisätoimia Suomen vanhentunut autokanta ikääntyy edelleen

Henkilöautojen kysyntä on taantumassa 1990-luvun alun lamavuosien tasolle

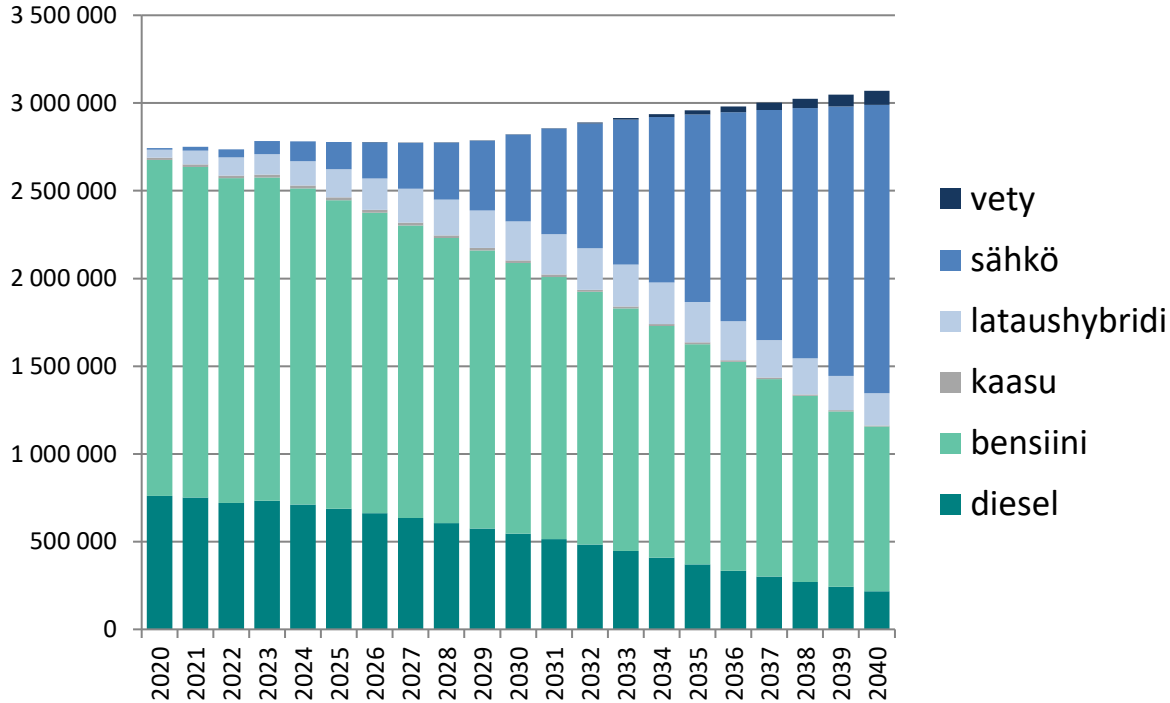
Uusien autojen asiakastilaukset ovat viimeisimmän vuoden aikana jääneet noin 50 prosenttia pitkän aikavälin keskiarvostaan

Henkilöautojen ensirekisteröinnit



*) ennuste vuodelle 2024

Perusennuste liikenteen sähköistymisestä



Liikenteen erillisverotusta ei ole syytä nostaa: eurooppalaisessa vertailussa liikenteen veroaste on Suomessa korkea

- Suomi keräsi vuonna 2022 liikenteestä koko tieliikennesuoritetta kohti laskettuna erillisveroja keskimäärin 10 senttiä kilometriltä, kun Ruotsissa vastaava määrä on noin 8 senttiä
- ajoneuvoa kohti laskettuna liikenteen verokertymä arvonlisäverotus mukaan lukien on Suomessa keskimäärin 2 400 euroa ja Ruotsissa 1 400 euroa vuodessa
- korkeaa hankinnan veroa kerätään Suomen lisäksi vain muutamassa EU-maassa
- polttoaineveron taso on Suomessa EU:n korkeimpia

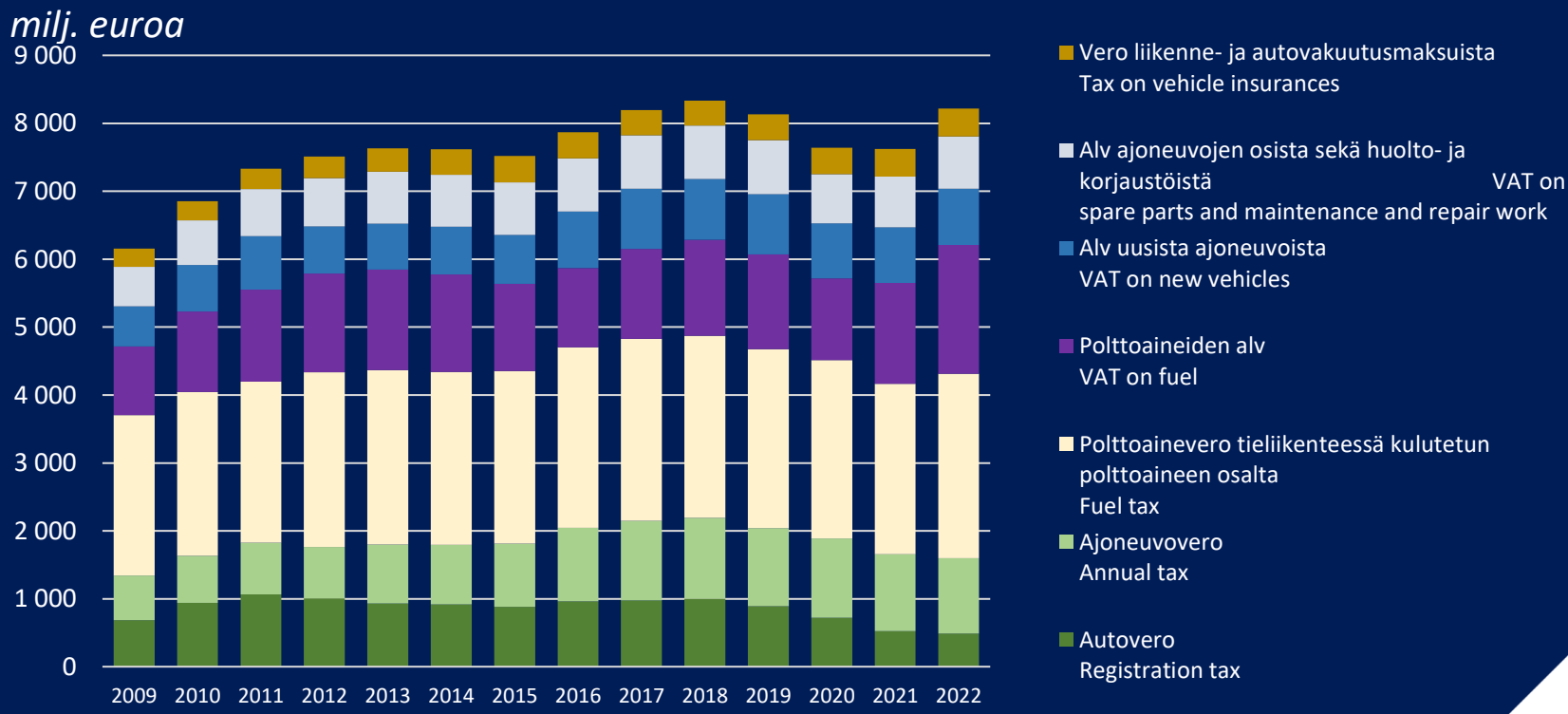
Liikenteen verokertymä on Suomessa korkea mutta käyttövoimamurros tulee sitä laskemaan

Polttoaineverotulot alenevat vuoden 2023 noin 2,7 miljardista eurosta noin 1,8 miljardiin euroon.

Ajoneuvoverotulot alenevat vuoden 2023 noin 1,1 miljardista eurosta noin 0,9 miljardiin euroon.

Autoverotulot alenevat vuoden 2023 noin 0,38 miljardista eurosta noin 0,14 miljardiin euroon.

- liikenteen verorakennetta uudistettaessa on syytä pohtia, onko liikenteeltä kerättävä jatkossakin 4-5 miljardia euroa erillisveroja
- koska liikenne on johdettua kysyntää, korkea verotaso vähentää kotitalouksien ostovoimaa ja heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä
- erillisverojen lisäksi liikenteestä kertyy merkittävästi alv-tuloja



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Autovero tulisi poistaa autokannan kierron nopeuttamiseksi

- autoveron merkitys vähenee vuosi vuodelta käyttövoimamurroksen edetessä
- autovero tulisi poistaa autokannan kierron nopeuttamiseksi – autokannan ikärakenteen nuorentaminen vähentäisi merkittävästi päästöjä ja parantaisi liikenneturvallisuutta
- autoveron korottaminen ei lisäisi verokertymää, sillä veron kiristys vähentäisi uusien autojen kysyntää ja lisäisi huomattavasti käytettyjen autojen maahantuontia – näin sekä auto- että arvonlisäverotuotot alenisivat
- autoveron korotus johtaisi paitsi aleneviin autovero- ja arvonlisäverotuottoihin, myös kotimaisen uuden auton kaupan romahdukseen, sillä uusien autojen kysyntä on talouden taantuman ja korkojen nousun vuoksi jo nyt poikkeuksellisen matalalla tasolla

Polttoaineveron nostaminen ei ole perusteltua

- polttoaineiden hintaan kohdistuu tällä hetkellä monia paineita – mm. EU-laajuinen polttoainejakelun päästökauppa sekä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen nostaminen
- valmisteveron korottaminen kiihdyttäisi kotitalouksien ja yritysten liikenne- ja kuljetuskustannusten kasvua
- vuoden alussa toteutetun veron alentamisen jälkeenkin Suomessa on yksi Euroopan korkeimmista bensiinin ja dieselin valmisteveroista
- polttoaineverotusta tulisi uudistaa siten, että hiilidioksidiveron osuutta valmisteverotuksessa nostettaisiin ja samalla energiasisältöveron osuutta laskettaisiin merkittävästi - tämä mahdollistaisi nykyistä alempien verotasojen soveltamisen uusiutuville polttoaineille ja uusiutuvien polttonesteiden paremman hintakilpailukyvyn

Ajoneuvovero on fiskaalisesti ennustettavin ja sen maltillista nostoa voi harkita

- ajoneuvoveroa kerättiin noin 1,1 miljoonaa euroa vuonna 2023 - tästä perusveron osuus on hieman alle 60 prosenttia ja käyttövoimaveron hieman yli 40 prosenttia
- ajoneuvoveron taso on Suomessa suhteellisen matala EU-maiden keskiarvoon nähden
- siirtämällä verotuksen painopistettä hankinnan verotuksesta ajoneuvoveroon olisi mahdollista nopeuttaa merkittävästi autokannan uusiutumista
- ajoneuvoveron perusvero on nykyisistä liikenteen verolajeista se, jonka korottaminen olisi liikkumiskustannusten kannalta hallittavin
- mikäli liikenteen veropohjaa on välttämätöntä paikata jo lähivuosina, harkittavaksi nousee ajoneuvoveron perusveron maltillinen korotus

Henkilöautojen keskimääräinen ajoneuvoveron perusvero oli vuonna 2023 noin **195 euroa vuodessa.**

Viime vuonna hankitun keskivertoisen sähköauton ajoneuvovero on tänä vuonna noin **250 euroa vuodessa** sisältäen 118 euroa perusveroa ja noin 130 euroa käyttövoimaveroa.

Uudella keskivertodieselautolla perusvero oli noin 130 euroa ja käyttövoimavero noin 410–440 euroa, eli yhteensä noin **540 euroa vuodessa**.

Lopuksi

- Liikenteen ja autoilun murroksen myötä nykyiset verolajit tulevat tiensä päähän viimeistään 2030-luvun alussa.

- On syytä valmistella kokonaisvaltaista liikenteen verouudistusta, johon kuuluu tarkkaan selvitetty ja harkittu siirtyminen hankinnan verotuksesta käyttöperusteisiin malleihin.
- Ennen sitä tehokkaimmat muutokset verotukseen voidaan tehdä
    1. Laskemalla asteittain autovero nollaan
    2. Korottamalla ajoneuvoveroa maltillisesti
    3. Jatkamalla nollapäästöisten työsuhdeautojen veroetuutta vuoteen 2030 asti