

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

O 9/2024 vp Autoilun verotuksen kokonaisuus

Liikenteen verotuksen uudistaminen

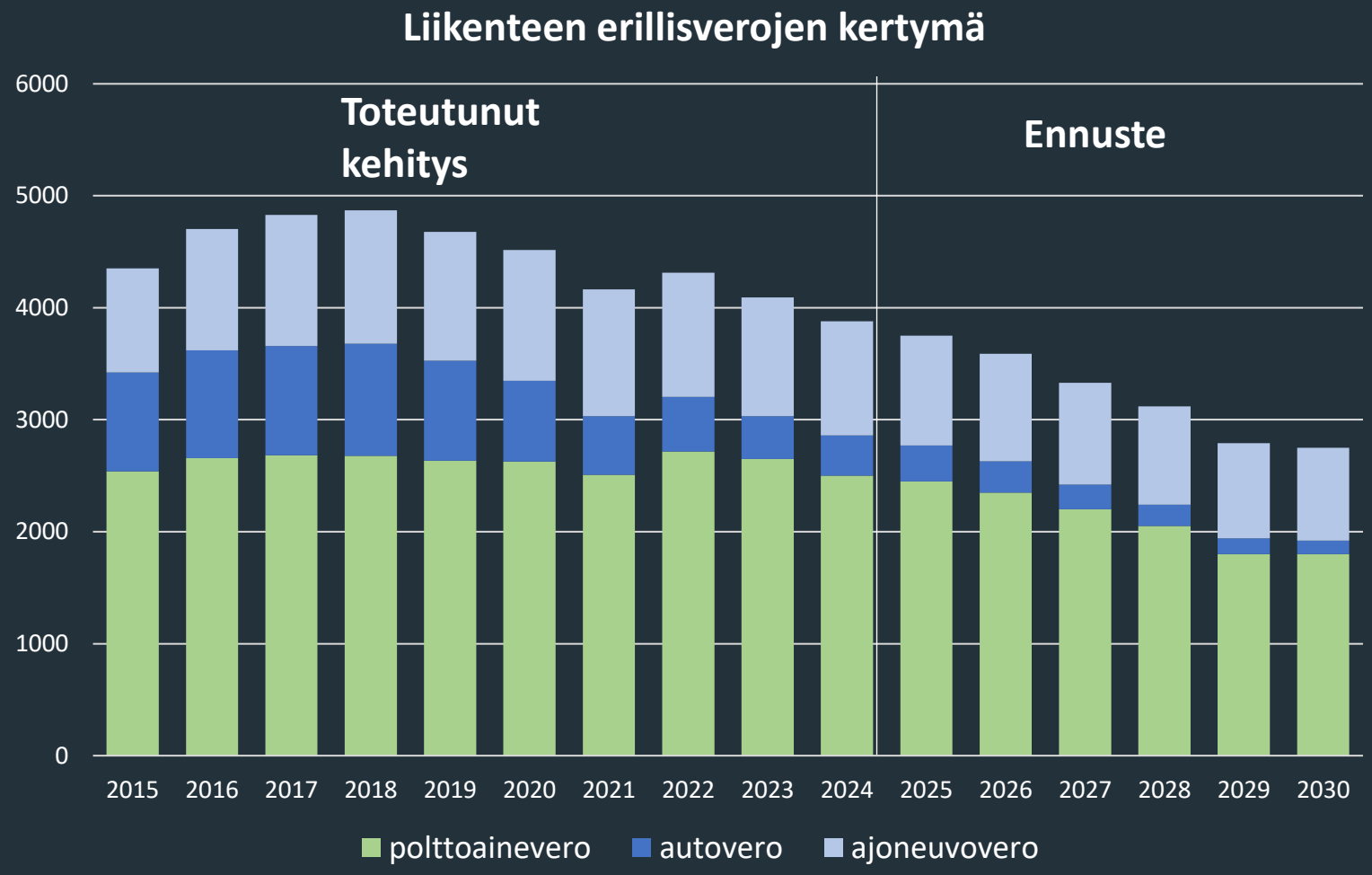
Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja –teollisuus ry

22.2.2024

Nykyisten erillisverojen kertymä vähenee

Nykyisten verolajien kiristäminen on haastavaa

- polttoaineveron kiristäminen on hyvin vaikeaa, koska hallitus on halunnut sitä alentaa jakeluvelvoitteen nousun kompensoimiseksi
- ajoneuvoveroa on tällä hallituskaudella laskettu polttoaineiden hintapaineiden laskemiseksi
- autoveron kiristäminen vähentäisi uusien autojen kysyntää kotimaassa, vähentäisi verotuottoja ja lisäisi käytettyjen autojen maahantuontia



Miksi autoveroa ei voida korottaa?

Oikeudelliset syyt



EU-lainsäädäntö edellyttää, että käytettynä maahantuodut autot verotetaan sen autoveron tason perusteella, joka Suomessa oli voimassa auton ulkomaisen ensirekisteröinnin hetkellä



Uusien autojen myynti romahtaisi ja auto olisi vuosien ajan kannattavampaa hankkia käytettynä ulkomailta vanhalla alemmalla verotasolla

Verotuotot



Autoveron korotus johtaisi paitsi aleneviin autovero- ja arvonlisäverotuottoihin, myös kotimaisen uuden auton kaupan romahdukseen.

Käytettyjen autojen tuonti ei tuota valtiolle yhtä paljon verotuloja kuin uusien autojen myynti, sillä vaikka käytettynä tuoduista autoista peritään alempaa autoveroa, niistä ei makseta Suomeen arvonlisäveroa kuin auton Suomeen välittäjänä toimivan yrityksen arvonlisästään maksaman veron verran.

Päästötavoitteet



Autokannan ikääntyminen kiihtyisi ja liikenteen päästötavoitteet karkaisivat.

Päästötavoitteita joudutaan kuromaan kiinni yhä kireämmällä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteella. Tämä vähentäisi polttoaineveron tuottoja ja nostaisi polttoaineen hintaa, koska uusiutuvat polttoaineet ovat fossiilisia kalliimpia.

Miksi autovero pitäisi poistaa?

Autoveron poistaminen nopeuttaisi merkittävästi autokannan kiertoa, poistaisi autokannasta vanhoja suuripäästöisiä autoja ja vähentäisi tarvetta tuoda käytettyjä autoja maahan.

Käytettyjen autojen maahantuonti on yleistä kaikissa korkean autoveron maissa, sillä ulkomailta tuotavien autojen autoveron laskennassa olennaisen tärkeässä auton arvonmäärityksessä sovelletaan käytännön syistä erilaisia epävarmuuskertoimia.

Autokannan kierron nopeutumisen seurauksena henkilöautojen hiilidioksidipäästöt vähenisivät vuoden 2030 tasolla noin 180 000 tonnia ja pakettiautojen noin 30 000 tonnia vuodessa. Tämä vähentäisi tarvetta korottaa jakeluvelvoitetta.

Autokannan kierron nopeutumisella on useita dynaamisia vaikutuksia. Muun muassa arvonlisäverotulojen arvioidaan kasvavan noin 250 miljoonalla eurolla uusien henkilöautojen kysynnän kasvaessa. Lisäksi autokannan uusiutumisesta seuraisi liikenneturvallisuushyötyjä, joiden määräksi on arvioitu noin 70 miljoonaa euroa vuodessa.

Autoveroa tärkeämpi verolaji on autoista kerättävä arvonlisävero

Uusien autojen arvonlisäverokertymä oli vuonna 2023 noin 830 miljoonaa euroa, kun autoverotuotot jäivät noin 380 miljoonaan euroon

Pelkästään uusista täyssähköautoista kerättiin vuonna 2023 arvonlisäverotuottoja noin 340 miljonaa euroa



Jos nykyisiä verolajeja ei voida korottaa, mikä olisi tulevaisuuden ratkaisu?



Ajoneuvoveron taso Suomessa verrattain matala

Ajoneuvoveron perusveron kiristäminen olisi vaikeaa siksi, että veroa on juuri viime syksynä päätetty alentaa - tästä huolimatta ajoneuvoveron perusvero on nykyisistä liikenteen verolajeista se, jonka korottaminen olisi liikkumiskustannusten kannalta hallittavin.

Noin 50 euron keskimääräisellä vuosikorotuksella verotulot kasvaisivat noin 150 miljoonalla eurolla, sillä ajoneuvoveron veropohjana on noin kolmen miljoonan auton autokanta.

Ajoneuvoveroa ei ole perusteltua nostaa yksinomaan täyssähköautoilta - niiden ajoneuvoveron taso on jo nykyisin keskimääräistä korkeampi. Liikenteen sähköistymisen tärkeimpiä kannusteita ovat sähköautojen polttomoottoriautoa edullisemmat käyttökustannukset, jotka kompensoivat osan sähköautojen vielä toistaiseksi huomattavasti korkeammasta hankintahinnasta.

Ajoneuvoveron korotuksen kohdentaminen yksinomaan täyssähköautoihin olisi lisäksi fiskaalisesti tehotonta, sillä autokannassa on vasta noin 86 000 täyssähköautoa ja määrä kasvaa vielä hitaasti - veron korottaminen esimerkiksi 50 eurolla vuodessa lisäisi valtion verotuloja vain 5 miljoonalla eurolla vuodessa.

On perusteltua aloittaa selvitys kilometriverosta, joka korvaisi osan muista verolajeista

On ilmeistä, että nykyiset liikenteen verolajit ovat tulleet tiensä päähän ja liikenteen verojärjestelmä tulee uudistaa kokonaan 2030-luvulle tultaessa.

Käytännössä kilometriveron käyttöönotto edellyttäisi koko liikenteen verotuksen uudistamista, jotta kilometriverosta ei muodostuisi uutta verolajia nykyisten verojen päälle, vaan se korvaisi muita liikenteen verolajeja.

Verotaso tulisi sopeuttaa kohtuulliseksi alentamalla polttoaineveroa ja poistamalla autovero ja vuosittainen ajoneuvoveron perusvero. Kilometriveron toteuttamisen edellytyksenä on, että polttoaineveron tasoa voidaan laskea merkittävästi, esimerkiksi EU:n asettamalle minimitasolle.

Kilometriveron tason tulisi vaihdella ajan ja paikan mukaan siten, että taso olisi erilainen suurilla kaupunkiseuduilla, pienissä kaupungeissa ja maaseudulla sekä pääteillä ja vähäliikenteisillä teillä.

Kilometriveroa ei perusteltua ottaa käyttöön sähköautoilla etupainotteisesti

Kilometriveroa ei ole perusteltua toteuttaa etupainotteisesti täyssähköautoille, vaan kyseessä on koko liikenteen verorakennetta muuttava verojärjestelmä.

Täyssähköautojen edulliset käyttökustannukset edistävät tehokkaasti sähköistymistä ja kilometriveron käyttöönotto nykyisessä autokannassa hidastaisi sähköautojen yleistymistä. Lisäksi sähköautojen kilometriveron kertymä jäisi pieneksi, sillä autoja on kannassa vielä vähän.

Sähköistymisen hidastuminen lisäisi päästöjä ja nostaisi tarvetta nostaa jakeluvelvoitetta.