

# Verotuksen uudistaminen

- siirtyminen hankinnan verotuksesta käytön verotukseen



Toimitusjohtaja Tero Kallio  
Autotuoajat ja -teollisuus ry

Toimitusjohtaja Pekka Rissa  
Autoalan Keskusliitto ry

22.4.2020

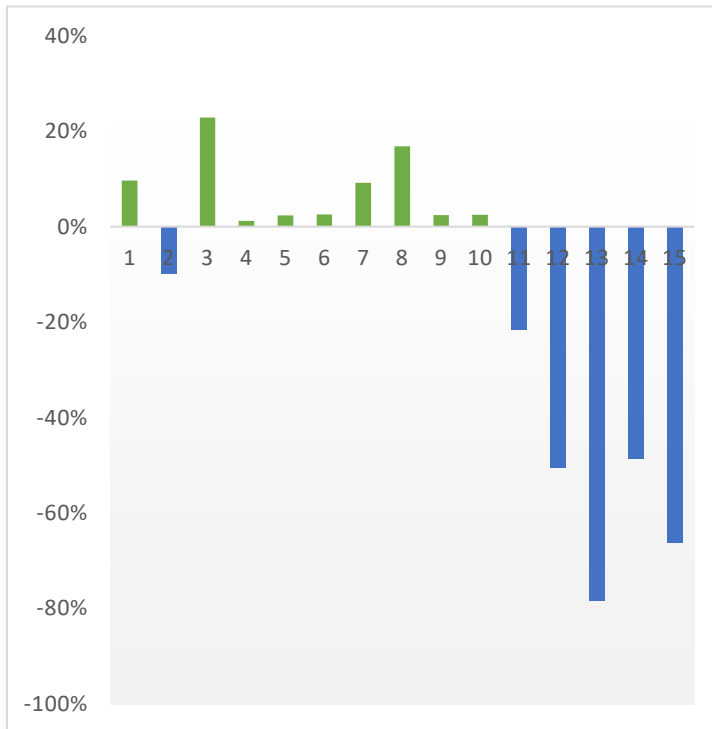


# Koronapandemian vaikutukset autoalaan Suomessa

Tilannekatsaus 17.4.2020

## Uusien autojen asiakastilaukset romahtivat maaliskuussa

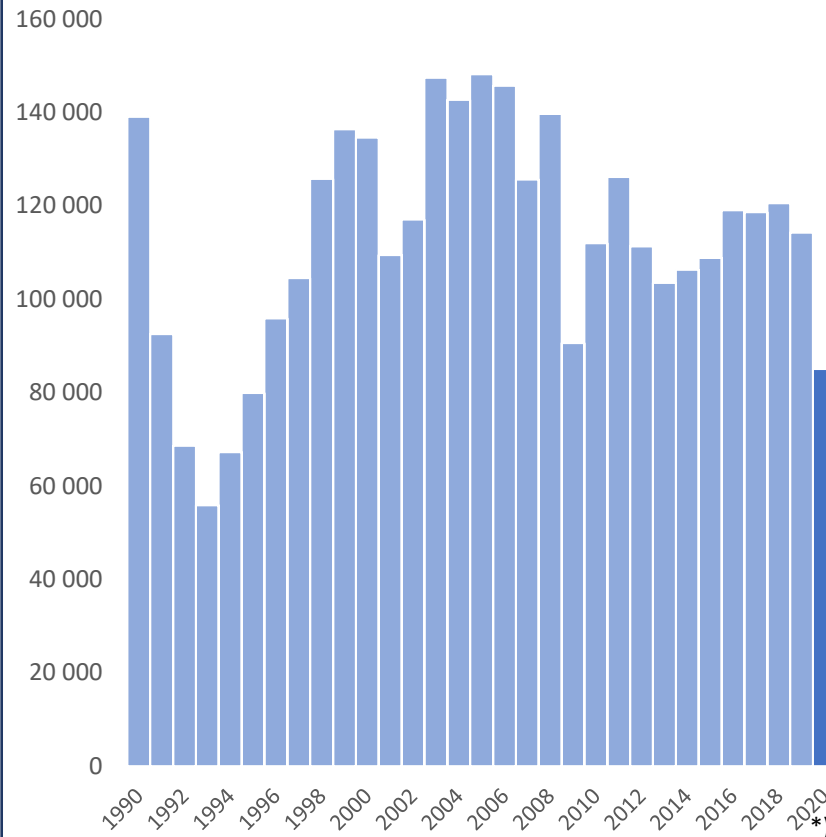
Muutos viime vuoden vastaavaan viikkoon nähden



Henkilöautojen asiakastilaukset ovat viikkojen 12-15 aikana jääneet yli 60 prosenttia pitkän aikavälin keskiarvoa alemmas.

## Uusien autojen ensirekisteröinnit ovat jäämässä 1990-luvun laman tasolle

Ensirekisteröintien määrä

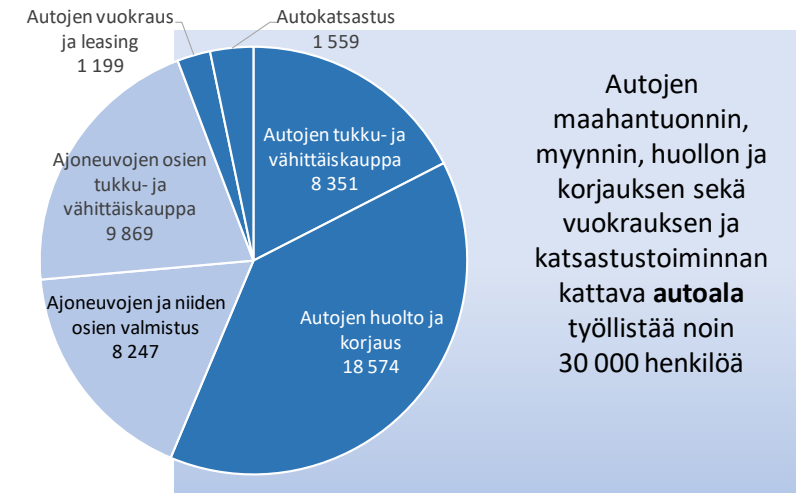


\*) Ennuste, 24.3.2020

## Autoklusteri työllistää lähes 48 000 henkilöä - alan työpaikat ovat pandemian seurauksena uhattuna

Noin 90 prosenttia autoalan yrityksistä on jo toteuttanut YT-neuvotteluja kysynnässä tapahtuneiden muutosten takia.

Noin 80 % alan yrityksistä on lomauttanut henkilöstöään koronatilanteen aiheuttaman kysynnän romahtamisen takia.



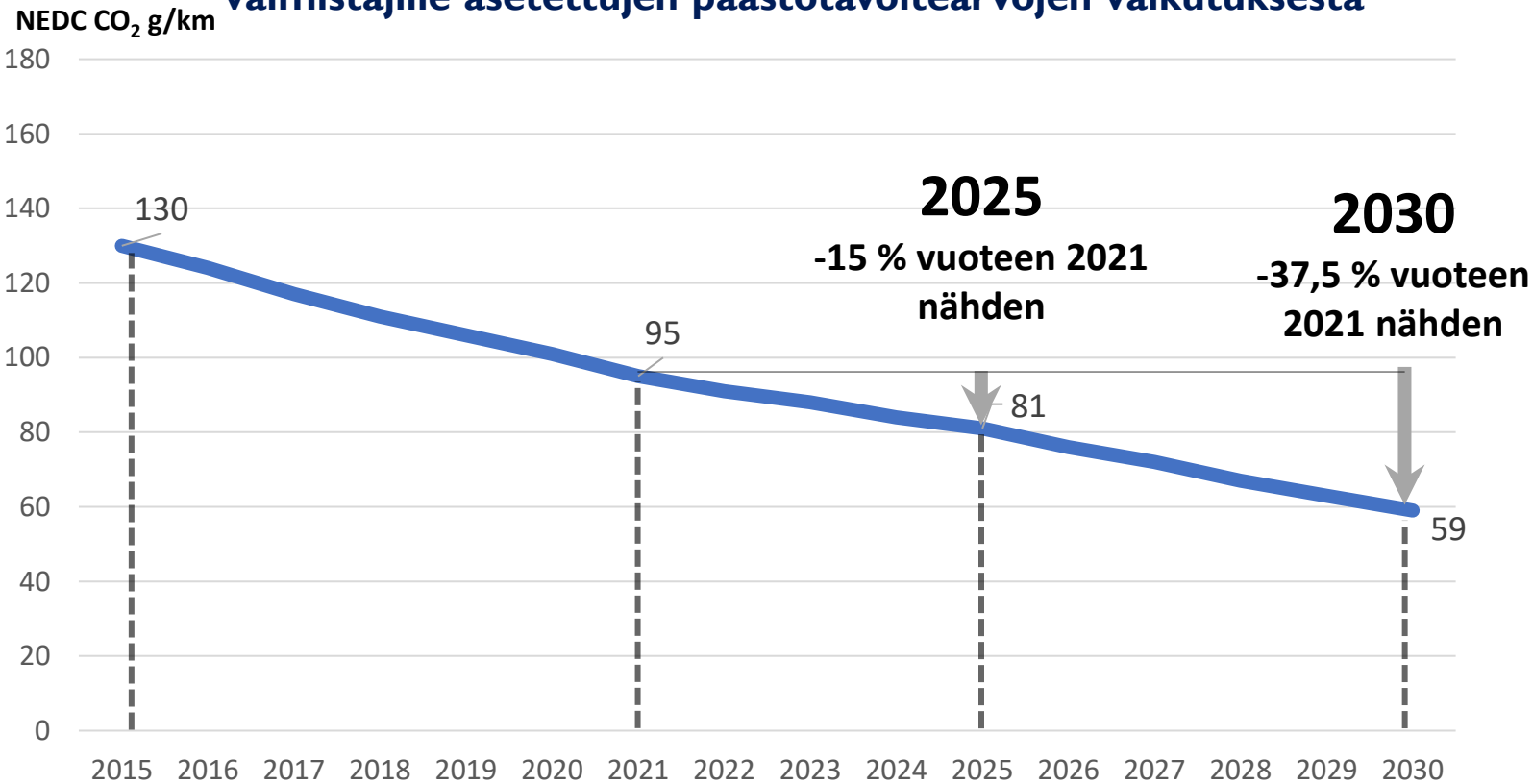
# Liikenteen hiilidioksidipäästöihin perustuva veropohja sulaa uusien autojen päästöjen vähentyessä

Uusien autojen keskipäästöt Suomessa (NEDC) I/2008-III/2020



Päästötason on Suomessa vuonna 2021 ennakoitu asettuvan valmistajille asetettujen tavoitearvojen tasalle.

Uusien autojen päästöt vähenevät lähivuosina merkittävästi valmistajille asetettujen päästötavoitearvojen vaikutuksesta

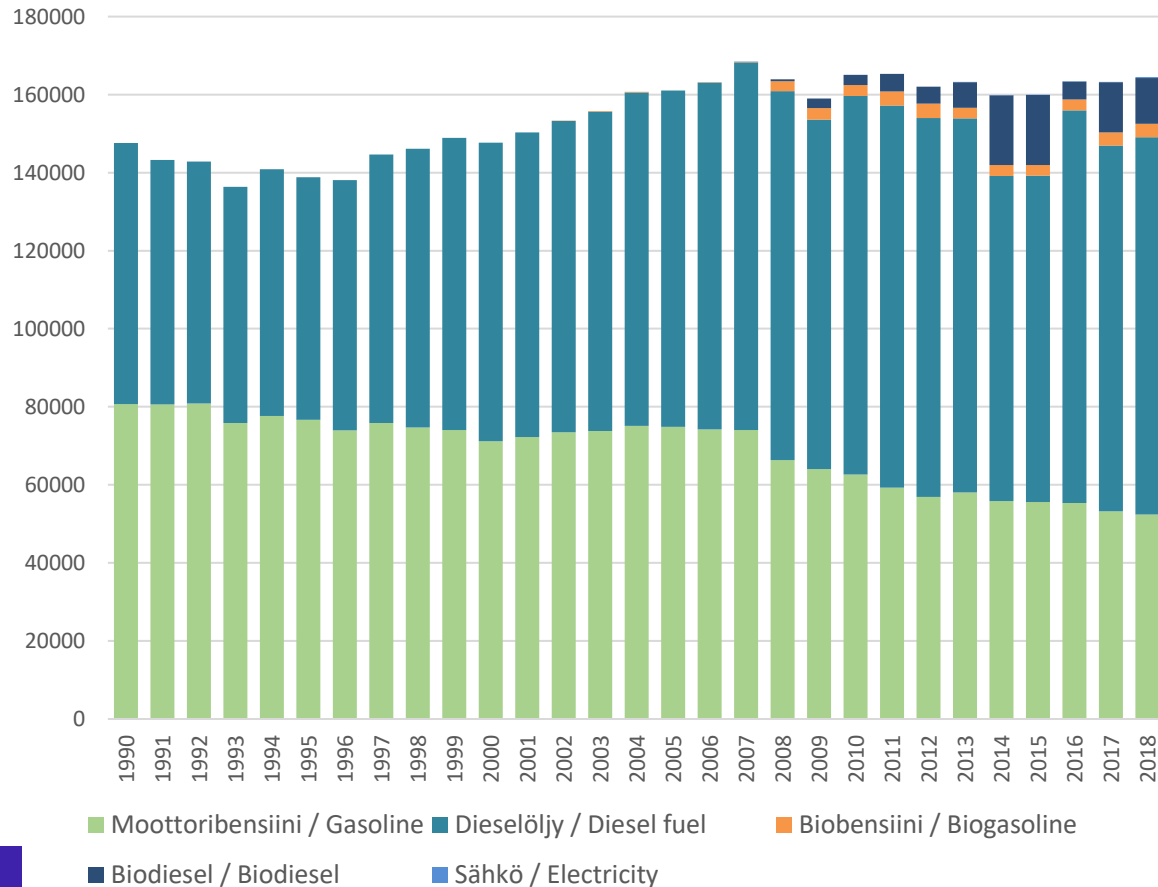


Tavoitearvot koskevat EU-markkinoille saatettujen uusien henkilöautojen keskipäästöjä. Ajoneuvovalmistajat joutuvat maksamaan tuntuvat sanktiot, jos niiden markkinoille saattamien autojen keskipäästöt ylittävät tavoitearvot.

# Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymisen sulattaa valmisteveropohjaa

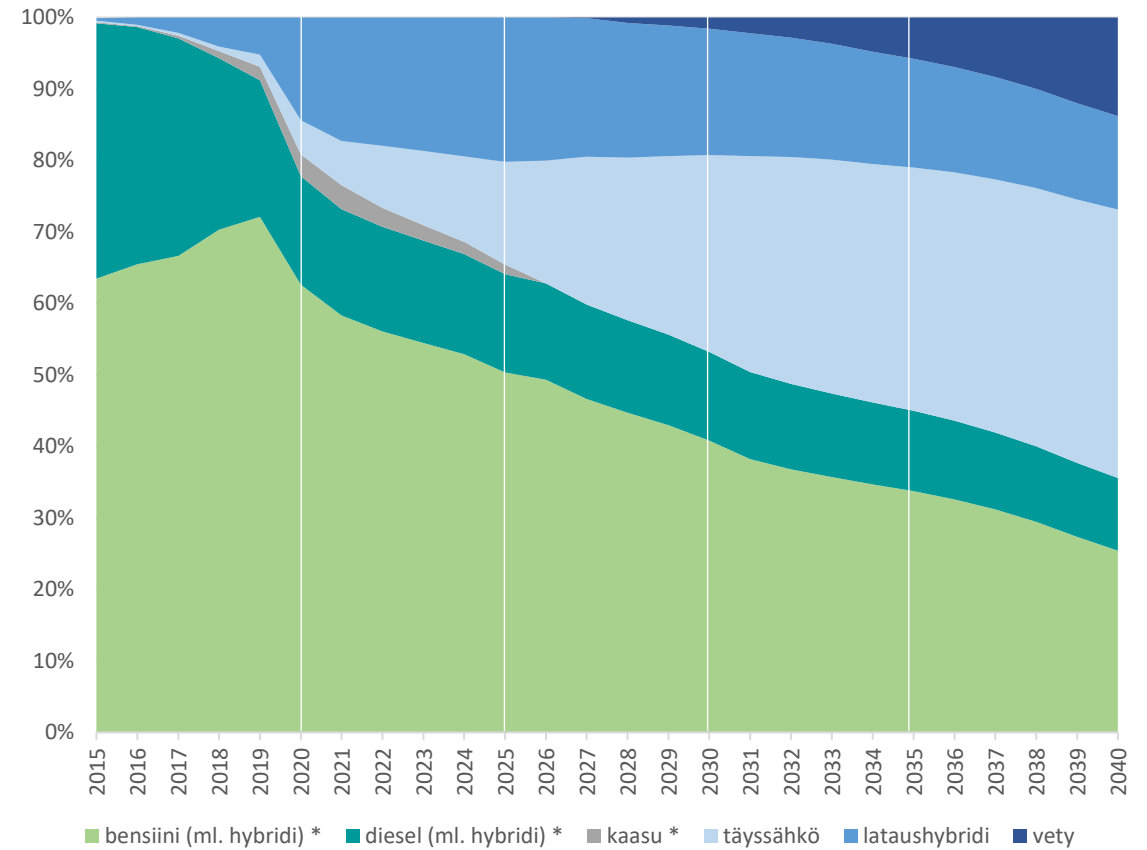
Biopolttoaineiden osuuden kasvu ja ajoneuvokannan energiatehokkuuden paraneminen kääntävät polttoaineverotulot laskuun jo ennen merkittävää sähköistymistä

Liikenteen energiankulutus (TJ/v eri polttoainetyypeittäin jaettuna)



Sähköautojen määrä lähtee merkittävään kasvuun jo lähivuosina

Eri käyttövoimien osuus henkilöautojen ensirekisteröinnistä

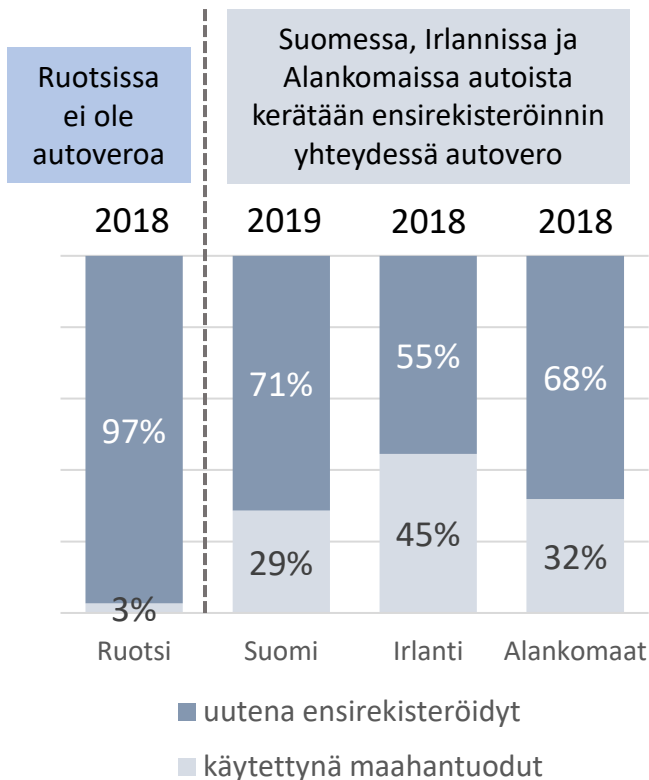


Autoalan käyttövoimaennuste, 2020

# Autoveron takia maahan tuodaan suuripäästöisiä käytettyjä autoja

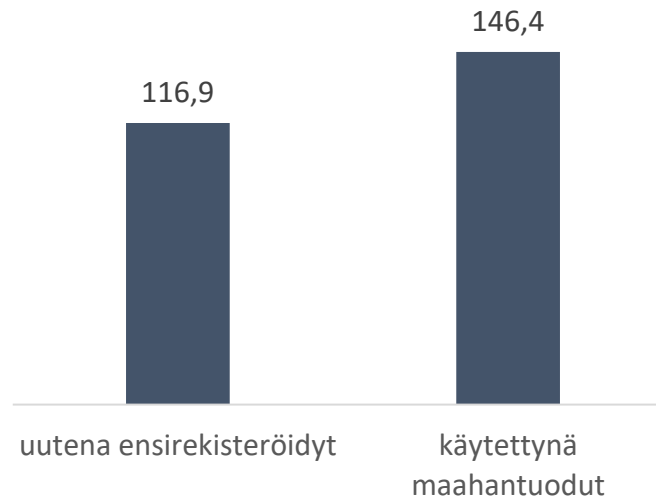
## Käytettynä maahantuotujen autojen osuus ensirekisteröinnistä

Käytetyn auton arvonmäärityksen ongelmat johtavat autoveromaissa vilkkaaseen käytettyjen autojen maahantuontiin.



Motor Industry Review 2018, SIMI, RAI 2019, Ministerie van Financiën, Trafikanalys

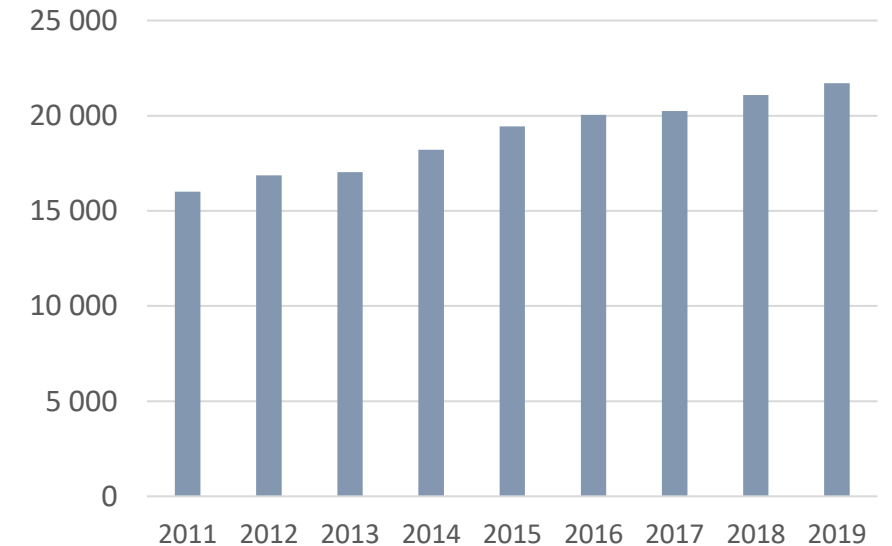
## Uutena ensirekisteröityjen ja käytettynä maahantuotujen autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (g/km) vuonna 2019



Käytettyjen autojen maahantuonti lisää hiilivuotoa Suomeen - henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöt olisivat noin 9 prosenttia eli lähes 500 000 tonnia nykyistä alemmat, mikäli käytettyjen autojen tuontia ei olisi vuosina 2003-2019 tapahtunut tai jos tuonti olisi kohdistunut keskimääräisiin uusiin autoihin.

## Käytettynä tuodaan maahan eniten kalliita suuripäästöisiä autoja, joita myydään Suomessa vain vähän uutena

Käytettynä maahantuotujen autojen keskimääräinen verotusarvo (€)



20 suosituimman käytettynä maahantuodun automallin hinta on edullisimpien mallien hintojen perusteella laskettuna ollut uutena keskimäärin 45 000 euroa, joka on noin 40 % korkeampi kuin keskimääräisen vuonna 2019 hankitun uuden henkilöauton (34 000 euroa)

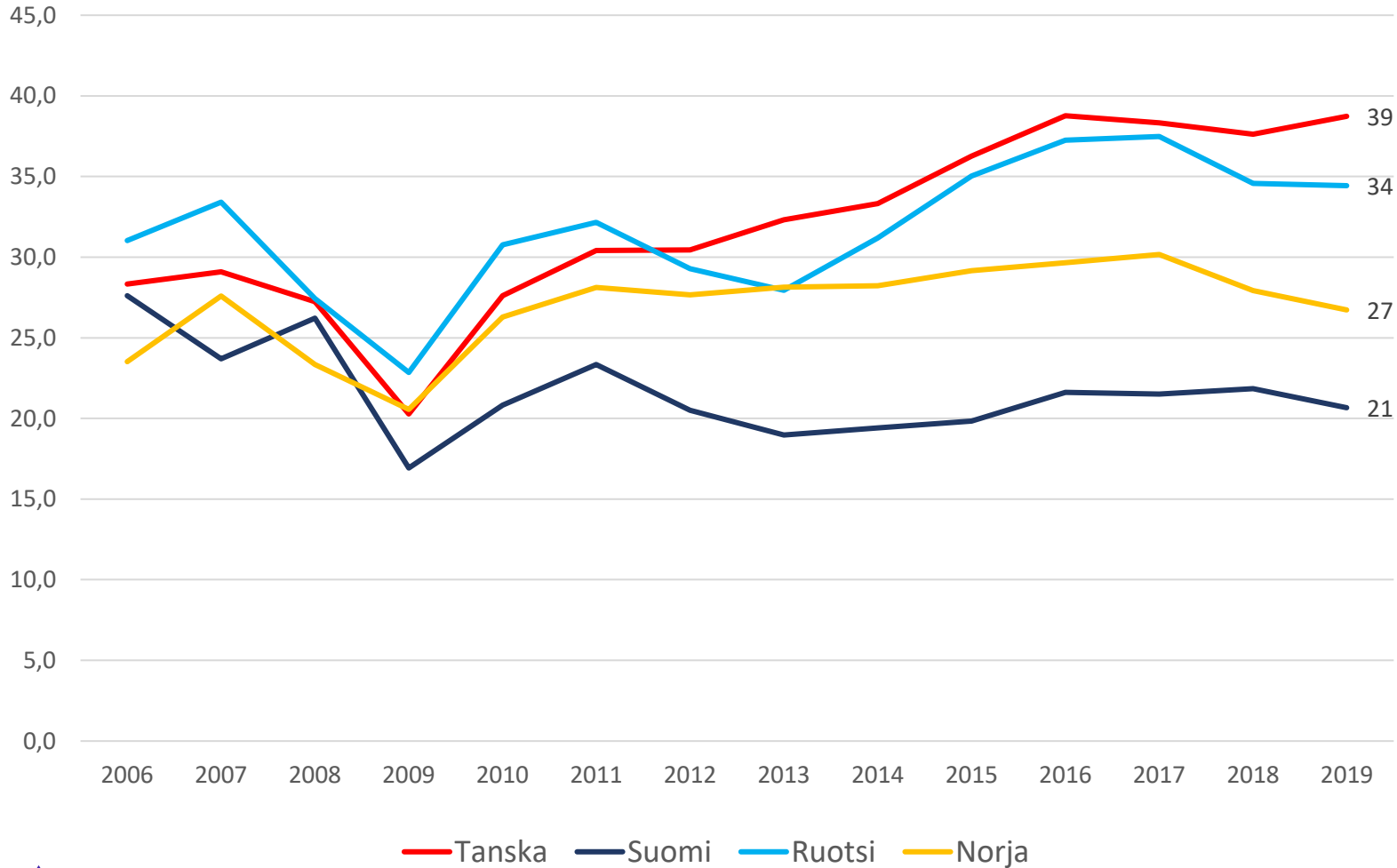
# **Autoveron korvaaminen ajoneuvoverolla**

**Vaikutukset autokantaan, päästöihin ja  
verokertymään**



# Suomi on jäänyt jälkeen muista Pohjoismaista autokannan uusiutumisen

henkilöautojen ensirekisteröintiä /1000 asukasta



Lähteet: ACEA ja kansalliset tilastot

- autokanta uusiutuu Suomessa hitaasti
- Suomessa ensirekisteröidään EU-maiden vertailussa vain vähän uusia autoja asukasta kohti
- Suomessa ensirekisteröintien taso on jäänyt vuoden 2008 taloudellisen taantuman jälkeen pysyvästi alemmalle tasolle
- jos Suomessa myytäisiin saman verran uusia autoja asukasta kohti kuin Ruotsissa, autokannan kierto nopeutuisi noin 4 vuodella



# Yhteiskunnalliset tavoitteet verorakenteen muutokselle

- verotuksen painopisteen siirtäminen hankinnasta käyttöön

## 1. Vähentää päästöjä ja lisää liikenneturvallisuutta

- vähentää merkittävästi liikenteen päästöjä nopeuttamalla autokannan kiertoa
- nopeuttaa vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien autojen yleistymistä
- parantaa liikenneturvallisuutta

## 2. Nykyistä stabiilimpi ja yksinkertaisempi verojärjestelmä

- omistamiseen ja käyttöön kytketty verotus ei ole yhtä herkkä suhdannevaihteluille kuin hankinnan verotus
- autokanta ja ajokilometrit luovat laajemman veropohjan kuin autojen hankinnan verotus
- nykyinen veromalli on kuluttajalle, autokaupalle ja julkiselle hallinnolle raskas ja EU-oikeudellisesti ongelmallinen
- nykyinen verorakenne ylläpitää suuripäästöisten autojen maahantuontia

## 3. Parantaa työllisyyttä

- autoklusteri työllistää noin 48 000 henkilöä, joista lähes 30 000 työskentelee autojen tukku- ja vähittäiskaupan, huollon ja korjauksen, vuokrauksen ja leasingin tai katsastuksen toimialoilla
- autokannan kierron nopeutuminen parantaisi merkittävästi autoalan kotimaista kilpailukykyä ja lisäisi työllisyyttä erityisesti autokaupan sekä vuokrauksen ja leasingin toimialoilla
- yhteisöverotulojen ja työllisyyden kasvu lisäisi verotuloja

- autoveron alentamisella on merkittäviä taloudellisia hyötyvaikutuksia kotitalouksille, yrityksille ja yhteiskunnalle, sillä se vähentäisi autoihin sitoutunutta pääomaa ja kotitalouksien lainanottotarvetta
- käytön aikaisesta verotuksesta voidaan muodostaa ympäristöohjaukseltaan tehokkaampi ja sosiaalisesti oikeudenmukaisempi veropohja kuin nykyinen hankintaan sidottu vero





# Autoveron ympäristöohjauksen tilalle ajoneuvoveron aiempaa jyrkempi ympäristöohjaus

- Suomessa autoverotuksen hiilidioksidiperusteisuuden on todettu vaikuttaneen uusien ensirekisteröitävien autojen hiilidioksidipäästöihin vain vähän
- päästöjen alenemisen on arvioitu johtuneen ensisijaisesti uusien autojen valikoiman energiatehokkuuden paranemisesta sekä kuluttajapreferenssien muuttumisesta vähän polttoainetta kuluttavia malleja suosivaksi
- havaintoa tukee muissa maissa havaittu ensirekisteröityjen autojen päästökehitys: esimerkiksi Ruotsissa uusien autojen keskimääräiset päästöt ovat vuosina 2008–2018 vähentyneet noin 30 %, vaikka Ruotsissa ei ole autoveroa
- polttoaineen hiilidioksidiverotuksen havaittiin ohjaavan autokannan kehitystä verokertymän, hiilidioksidipäästöjen vähenemän ja sosioekonomisten vaikutusten kannalta tehokkaammin kuin autoveron
- korkean autoveron on havaittu hidastavan autokannan kiertonopeutta ensisijaisesti autoissa iäkkäänä olevan korkean jäännösarvon takia

Bosshardt, M. 2009. Fleet dynamics: Identifying the main micro processes of technological change within the European passenger car fleet. A dissertation submitted to the ETH Zurich.

Fu, M. & Kelly, J.A. 2012. Carbon related taxation policies for road transport: Efficacy of ownership and usage taxes, and the role of public transport and motorist cost perception on policy outcomes. *Transport Policy*, Volume 22, July 2012, s. 57–69.

Harju, Jarkko & Kosonen, Tuomas & Laukkanen, Marita & Palanne, Kimmo & Sallee, James. 2018. Studying fuel and car tax policies using microdata: evidence from Finland, Sweden and Norway. December 2018, Publication series of the Government's analysis, assessment and research activities 70/2018.

Kunert, U. & Kuhfeld, H. 2007. The diverse structures of passenger car taxation in Europe and the EU Commissions proposal for reform. *Transport Policy*, Volume 14, Issue 4, July 2007, s. 306–316

Stitzing, R. 2016. CO2 Differentiation of Automobile Sales Tax Rates and CO2 Emissions Rates of New Cars. Department of Economics, Aalto University and Helsinki Center of Economic Research.



# Autoveron alentamisen vaihtoehdot

Kaikissa esitetyissä vaihtoehdoissa autoveron päästöohjaus kasvaa muutoksen seurauksena, mutta autoveron taso alenee, jotta autokannan kiertonopeus kasvaisi. Verotaso on tarpeen alentaa myös ylemmillä päästötasoilla, jotta verokannuste käytettynä maahantuontiin vähenisi.

## 1. Autoveron kertaluonteinen alentaminen noin kolmanneksella

- autoveroa alennettaisiin 6 prosenttiyksikköä siten, että vero alenisi eniten vähäpäästöisillä autoilla

## 2. Autoveron portaittainen alentaminen ja poistaminen kokonaan 4-6 vuodessa

- autoveroa alennettaisiin aluksi noin kolmanneksen ja sen jälkeen 3-5 pienempänä portaana

Autoveron alentaminen kompensoitaisiin ajoneuvoveron perusveron korotuksella

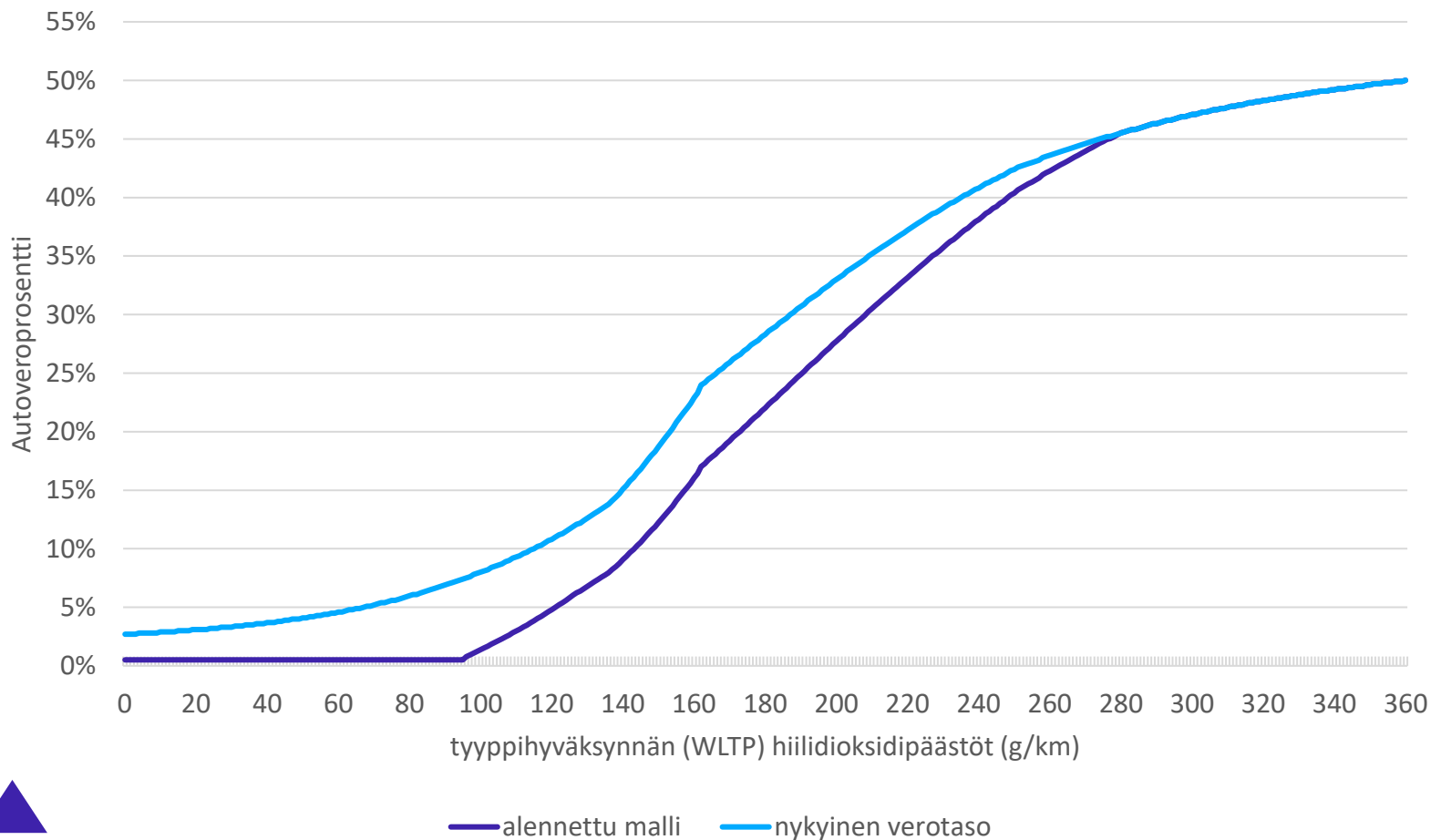




# Autoveron alentamisen vaihtoehdot

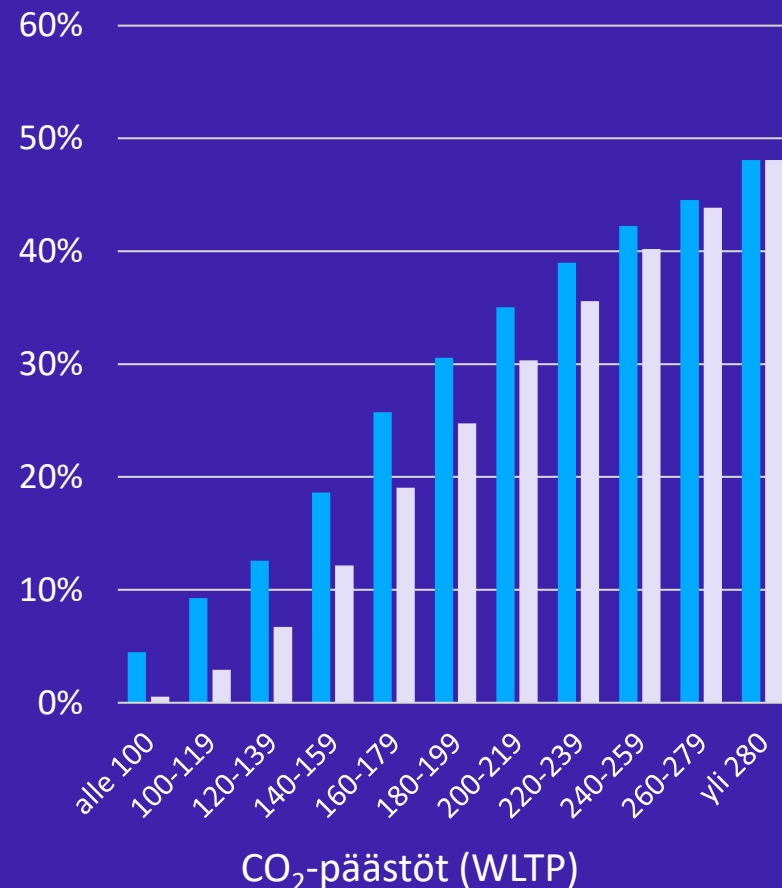
## 1. Autoveron kertaluonteinen alentaminen noin kolmanneksella

Autoveroa alennettaisiin 6 prosenttiyksikköä siten, että vero alenisi eniten vähäpäästöisillä autoilla



Autovero alenisi vuoden 2019 noin 16 prosentin keskitasosta noin 10 prosenttiin

keskimääräinen autoveroprosentti



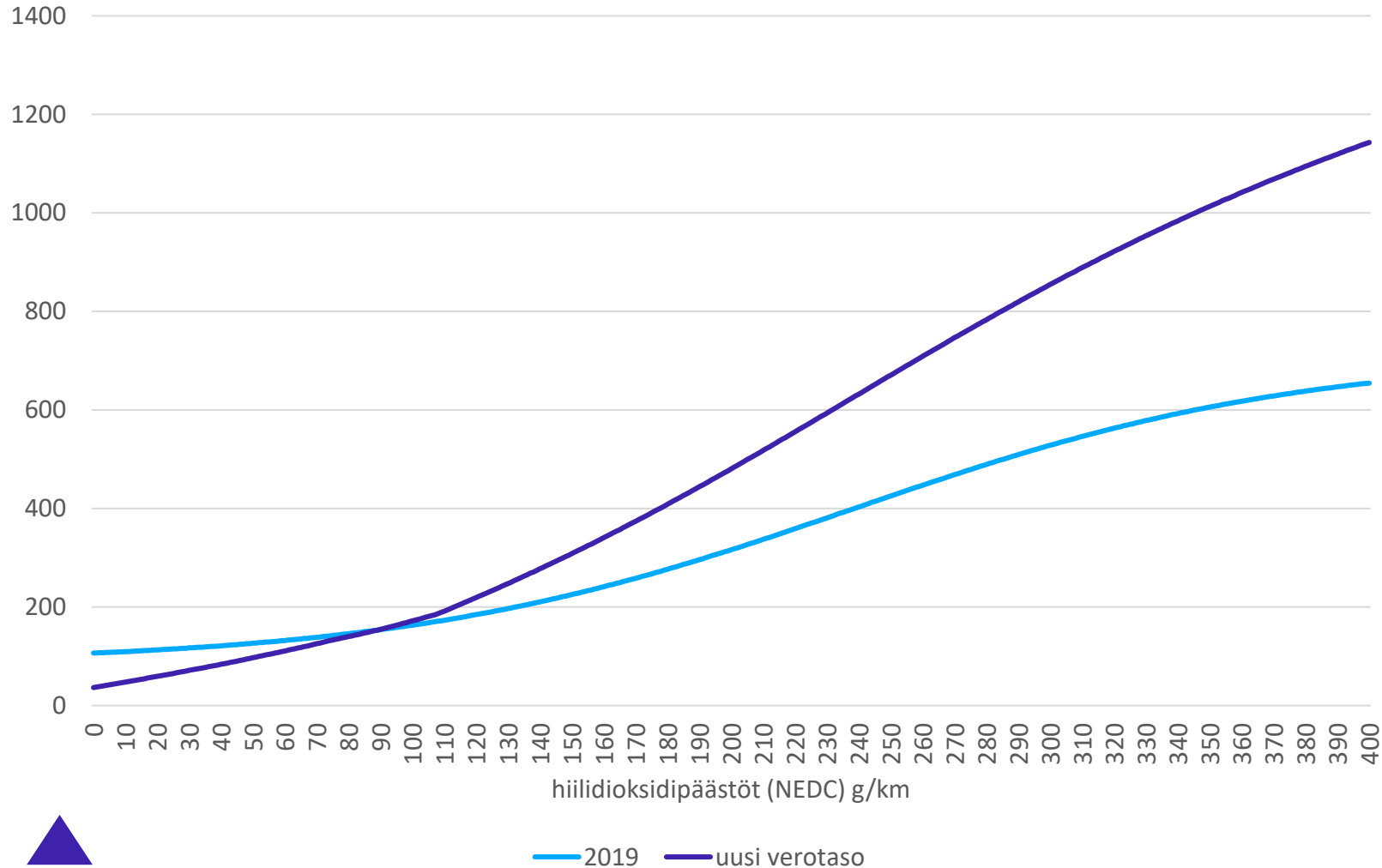
■ nykyinen keskivero  
■ alemman mallin mukainen keskivero



# 1. Autoveron kertaluonteinen alentaminen noin kolmanneksella

**Henkilöautojen ajoneuvoveron perusveron korotus painottuisi keski- ja suuripäästöisiin autoihin**

Ajoneuvoveron perusvero, €/v



- ajoneuvoveron ympäristöohjaus kasvaisi, sillä veroa korotettaisiin eniten suuripäästöisillä autoilla
- ajoneuvoveron perusveroa laskettaisiin alle 90 g/km:n päästötasoilla (NEDC)
- tätä korkeammilla päästötasoilla ajoneuvoveron perusvero kasvaisi
- korotus toteutettaisiin kahtena portaana, jotta verotaso ei kasvaisi kerralla hallitsemattomasti
- keskipäästöisen auton ajoneuvovero kasvaisi noin 220 eurosta noin 300 euroon
- erittäin suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron perusvero kasvaisi yli 1 000 euroon vuodessa
- ajoneuvoveron perusveron korotus hillitsisi osaltaan suuripäästöisten käytettyjen autojen maahantuontia

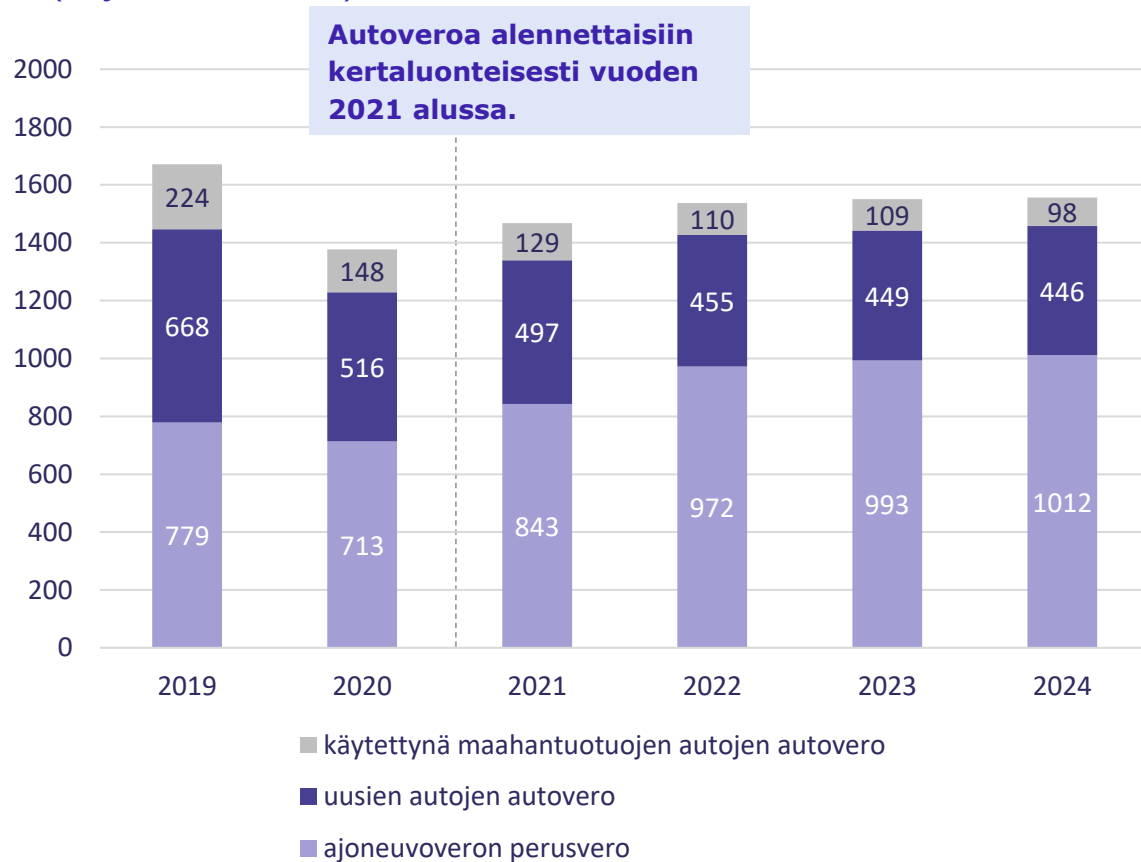


# 1. Autoveron kertaluonteinen alentaminen noin kolmanneksella

## Autoveron alentaminen kompensoitaisiin ajoneuvoveron perusveron korotuksella

### Autoveron ja ajoneuvoveron perusveron yhteenlaskettu verokertymä

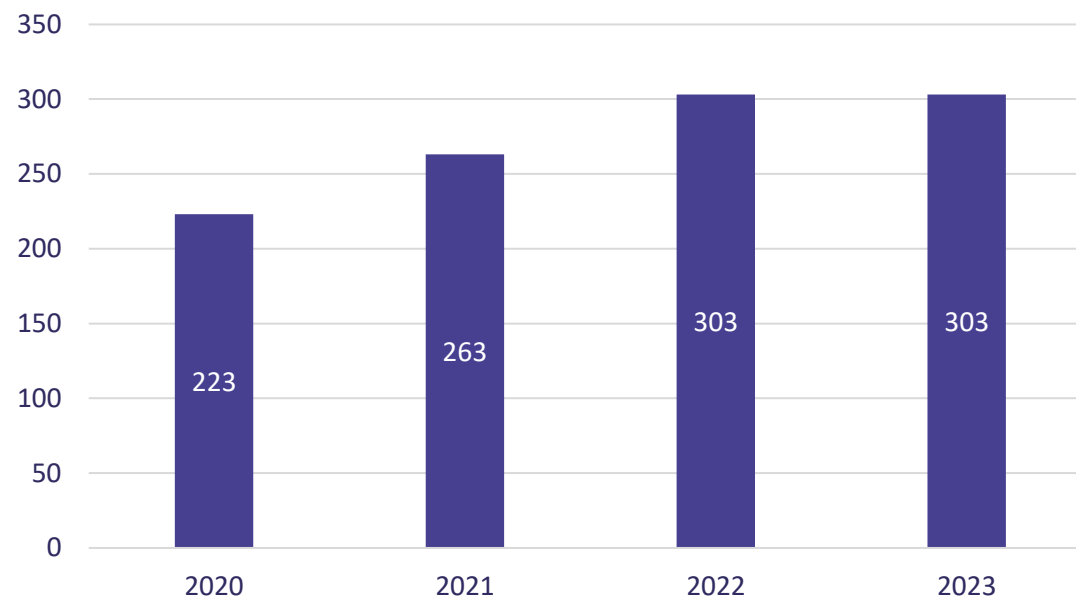
(milj. euroa vuodessa)



### Keskimääräinen ajoneuvoveron perusvero

(euroa vuodessa)

**Ajoneuvoveron perusveroa korotettaisiin 80 eurolla autoverokertymän alenemisen kompensoimiseksi. Samalla ympäristöohjausta vahvistetaan.**





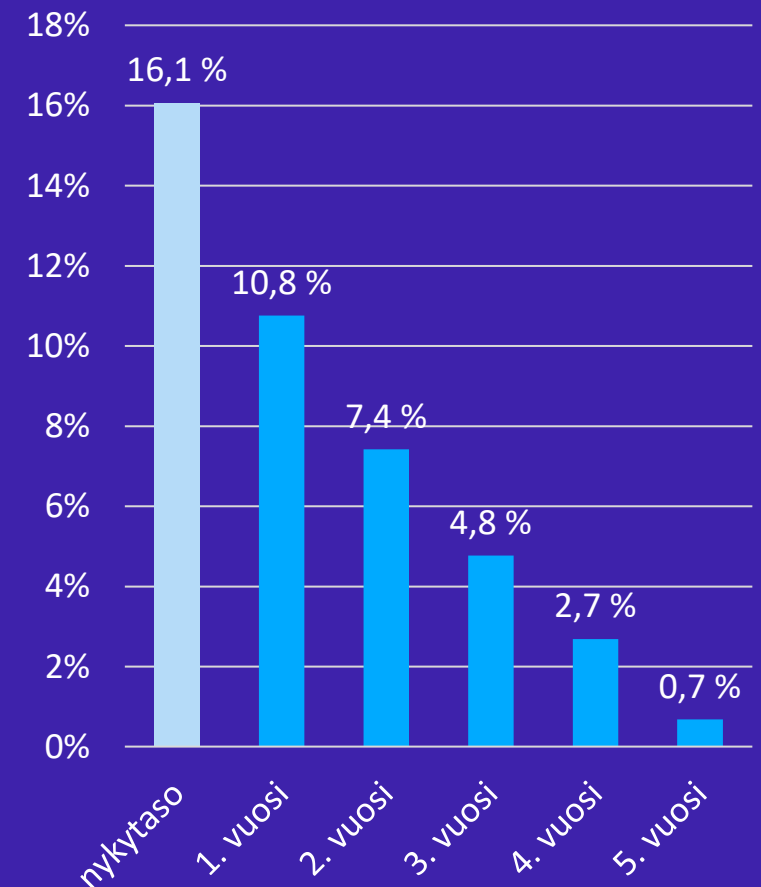
# Autoveron alentamisen vaihtoehdot

## 2. Autoveron portaittainen alentaminen

- autoveroa alennetaan vähitellen: ensimmäisenä vuonna autovero alenisi noin kolmanneksen ja seuraavien vuosien aikana pienenevinä ennalta ilmoitettuina portaina
- autoveron **ensimmäinen** alenema toteutetaan yli yön -periaatteella: takautuva voimaantulo hallituksen esityksen julkistamispäivään kuten 2003 veromuutoksessa ja Ruotsin toteuttamassa autoveron poistossa vuonna 1996
- autoverokertymän alenema on kompensoitavissa maltillisilla, vaiheittain toteutetuilla ja ennakoitavilla ajoneuvoveron perusveron korotuksilla

## Autoveron alentamisportaat

keskimääräinen  
autoveroprosentti



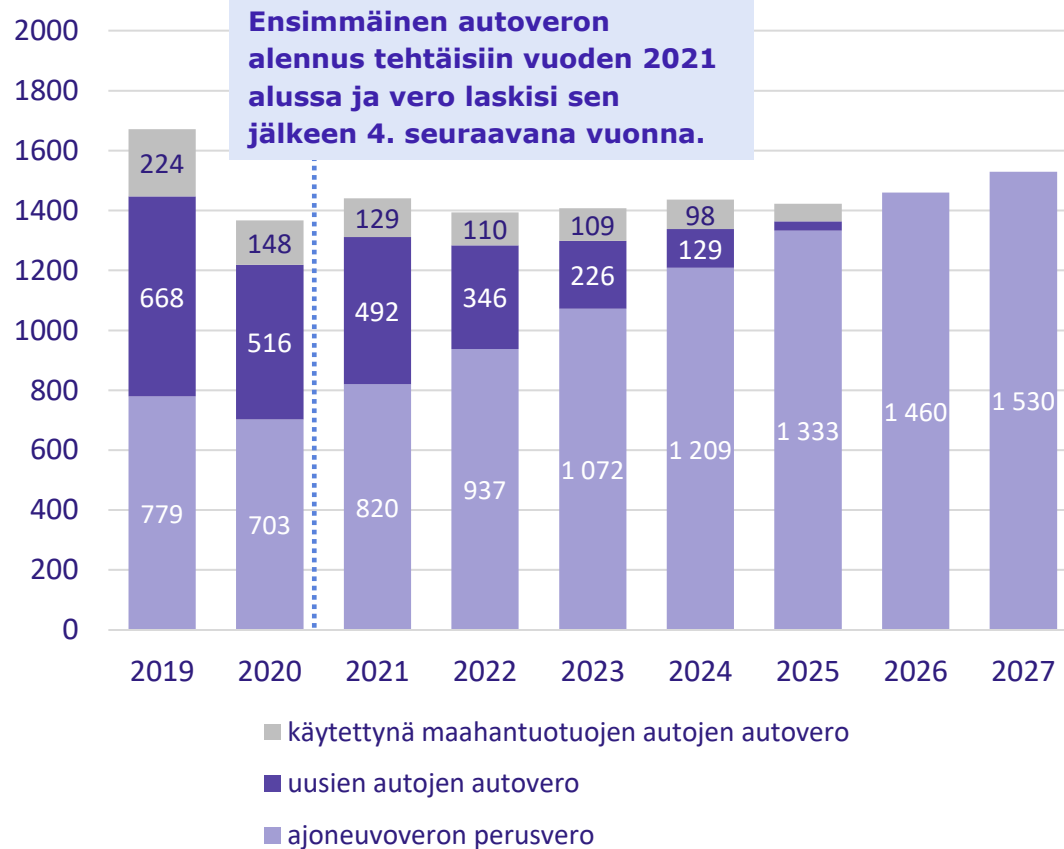


## 2. Autoveron portaittainen alentaminen

### Autoveron poistaminen on kompensoitavissa ajoneuvoverolla

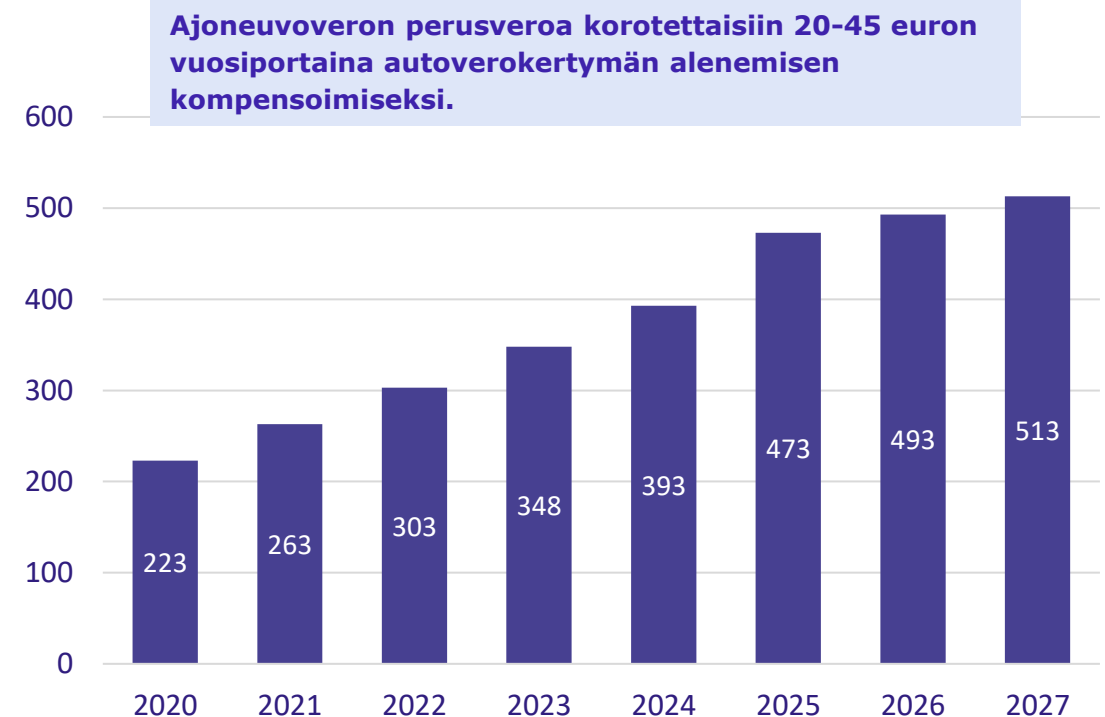
#### Autoveron ja ajoneuvoveron perusveron yhteenlaskettu verokertymä

(milj. euroa vuodessa)



#### Keskimääräinen ajoneuvoveron perusvero

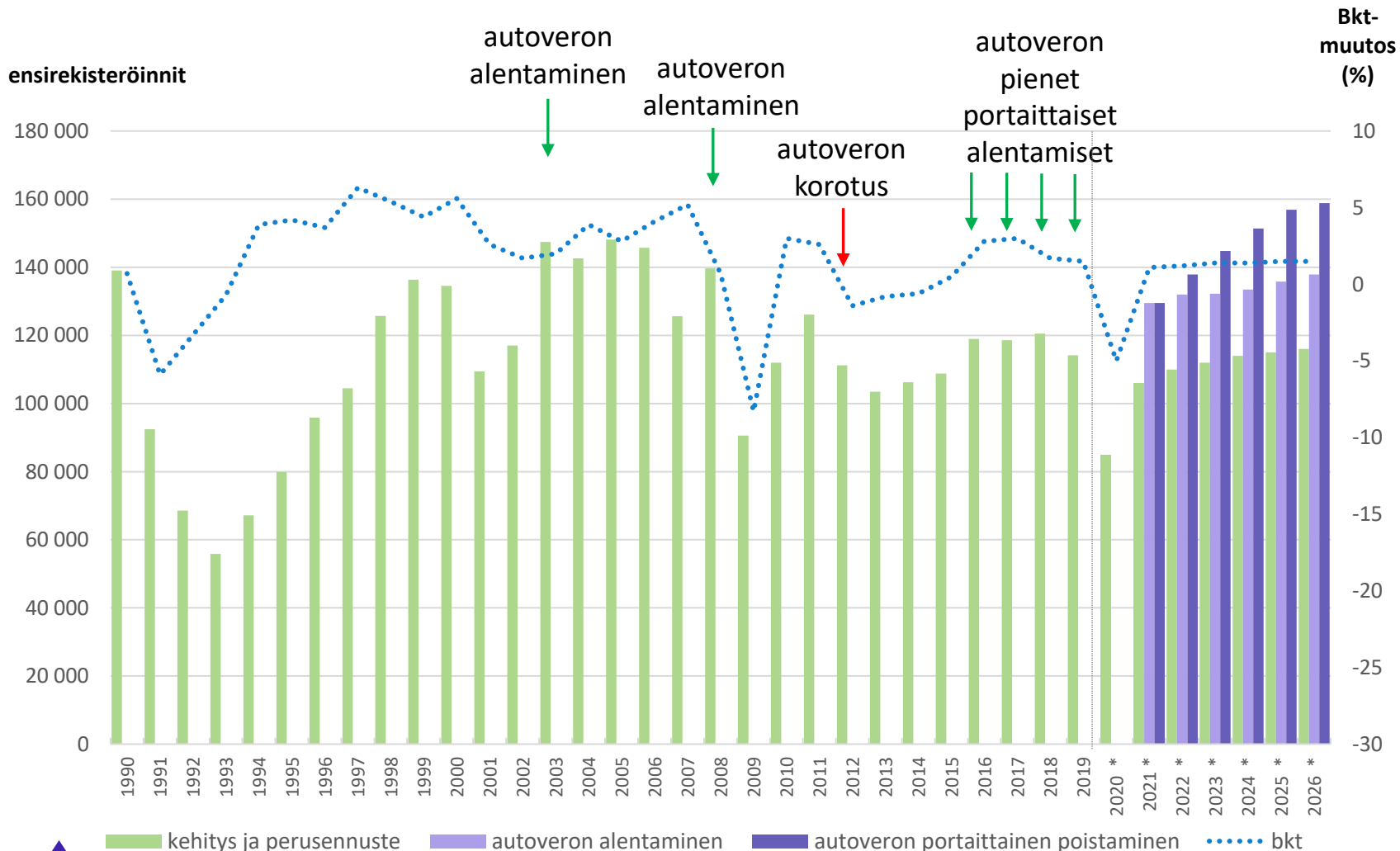
(euroa vuodessa)





# Veromuutoksen vaikutus ensirekisteröintien määrään

Autoveron alentamisella on huomattavat dynaamiset vaikutukset tilanteessa, jossa autokanta on ikääntynyt



\*) ennuste

- uusien autojen kysyntään vaikuttavat ensisijaisesti talouskehitys ja autojen hintamuutokset
- autokannan kierto nopeutuu autoveroa alennettaessa 2 vuodella ja vaiheittaisessa poistamisessa 4 vuodella
- autokanta ei kasva autoveron poistamisen seurauksena
- autokantamalleihin perustuvan arvion mukaan autokannan iän kasvu pysähtyisi, jos uusia autoja ensirekisteröitäisiin 140 000 vuodessa, jolloin vanhimpien autojen poistuma nopeutuisi - tällöin hieman yli 5 prosenttia koko autokannasta uusiutuisi vuosittain
- esimerkiksi Ruotsissa vastaava osuus on viime vuosina ollut 7–8 prosenttia



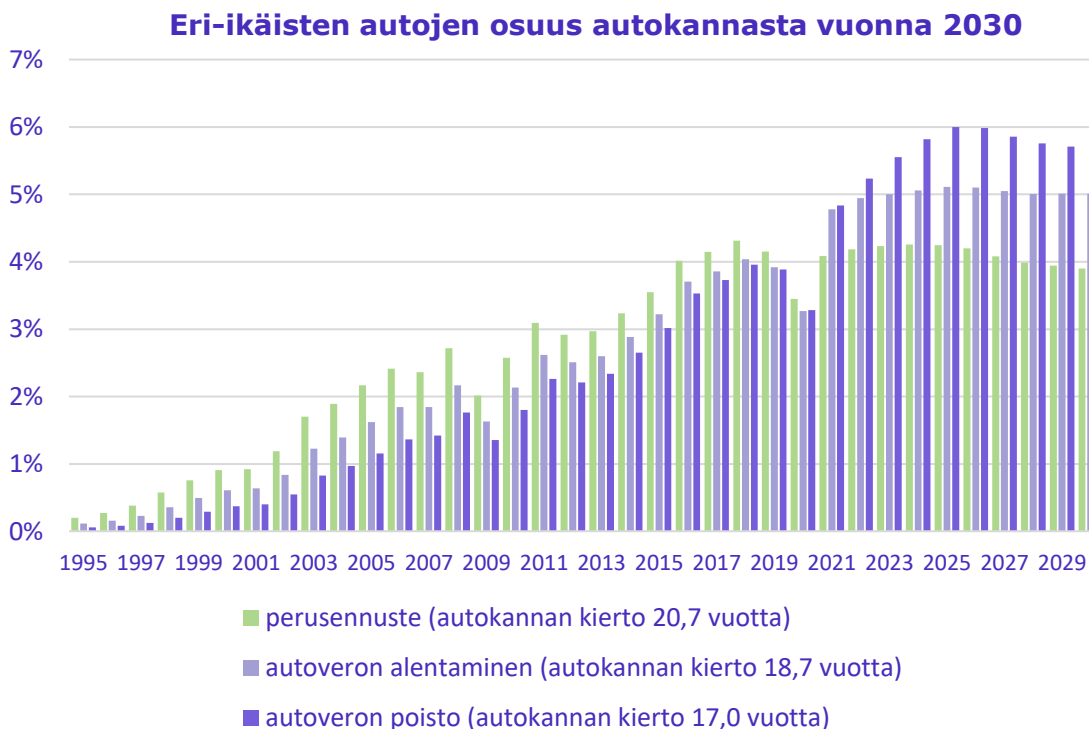


# Autoveron alentaminen vähentäisi merkittävästi hiilidioksidipäästöjä

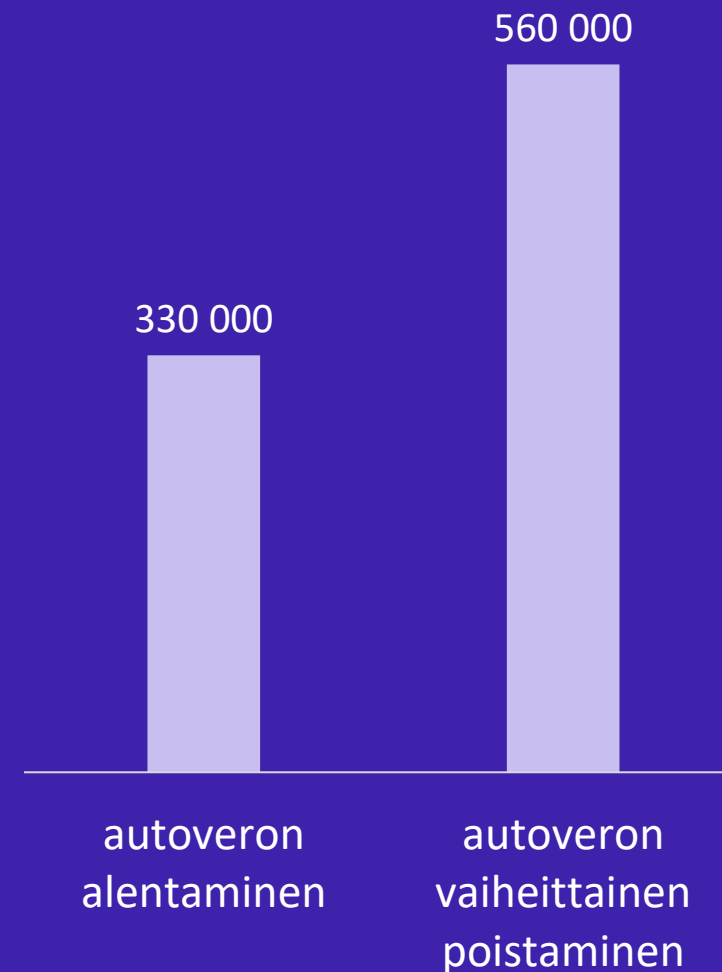
Autoveron alentaminen vähentäisi merkittävästi hiilidioksidipäästöjä vuonna 2030 vuoden 2018 tasoon nähden autokannan selvästi nopeamman uusiutumisen takia

- autoveron alentamisen päästövähennyspotentialiaali on noin 330 000 tonnia
- autovero vaiheittainen poistaminen vähentäisi päästöjä noin 560 000 tonnilla

**Päästöjen väheneminen johtuu autokannan huomattavasti nopeammasta kierrosta, joka nostaa erityisesti vuosina 2025-2030 ensirekisteröityjen autojen osuutta kannassa. Koska uusien autojen päästöt alenevat 2020-luvulla aiempaa nopeammin, vaikutukset koko kannan päästöihin ovat suuria.**



päästövähennyspotentialiaali (t/v, 2030)



# Kilometriverso

**Pitkällä aikavälillä valtakunnallinen kilometriverso korvaisi ajoneuvoveron perusveron ja osan polttoaineveroista**



# Kilometripohjaisen verotuksen tarve

- ajokilometreihin perustuvan verotuksen tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä, varmistaa liikenteeltä kerättävien verojen riittävä kertymä ja muuttaa verorakennetta yksinkertaisemmaksi ja oikeudenmukaisemmaksi
- kilometriperusteista verotusta selvitetään parhaillaan muun muassa Norjassa ja Ruotsissa
- kilometriveron etuna on, että sen taso voi vaihdella ajan ja paikan mukaan, jolloin se voitaisiin kohdentaa liikennepoliittisesti ja sosiaalisesti oikeudenmukaisemmin kuin kiinteä vuosivero tai polttoainevero
- liikennepolttoaineiden hintajousto on erittäin matala
- kilometriveron korvaisi vuosiverot ja osan polttoaineverosta
- kilometrivero antaa mahdollisuuksia myös tavaraliikenteen oikeudenmukaiseen verotukseen
- verotaso voidaan lisäksi porrastaa päästötason mukaan
- Ruotsissa laaditun selvityksen mukaan kilometriveroon voitaisiin siirtyä aikaisintaan kuuden vuoden kuluttua, todennäköisimmin kuitenkin vasta 12 vuoden kuluttua
- kilometripohjaisen verotukseen on käyttövoimamuutosten takia tarpeellista siirtyä 2020-luvun loppuvuosina, jolloin polttoaineverotulojen määrä alkaa merkittävästi vähentyä vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyessä

Dagens og morgendagens bilavgifter  
TØI rapport 1708/2019

Vägskatt för personbilar, IVL (Svenska  
Miljöinstitutet), 2020