

Käytettyjen autojen maahantuonti

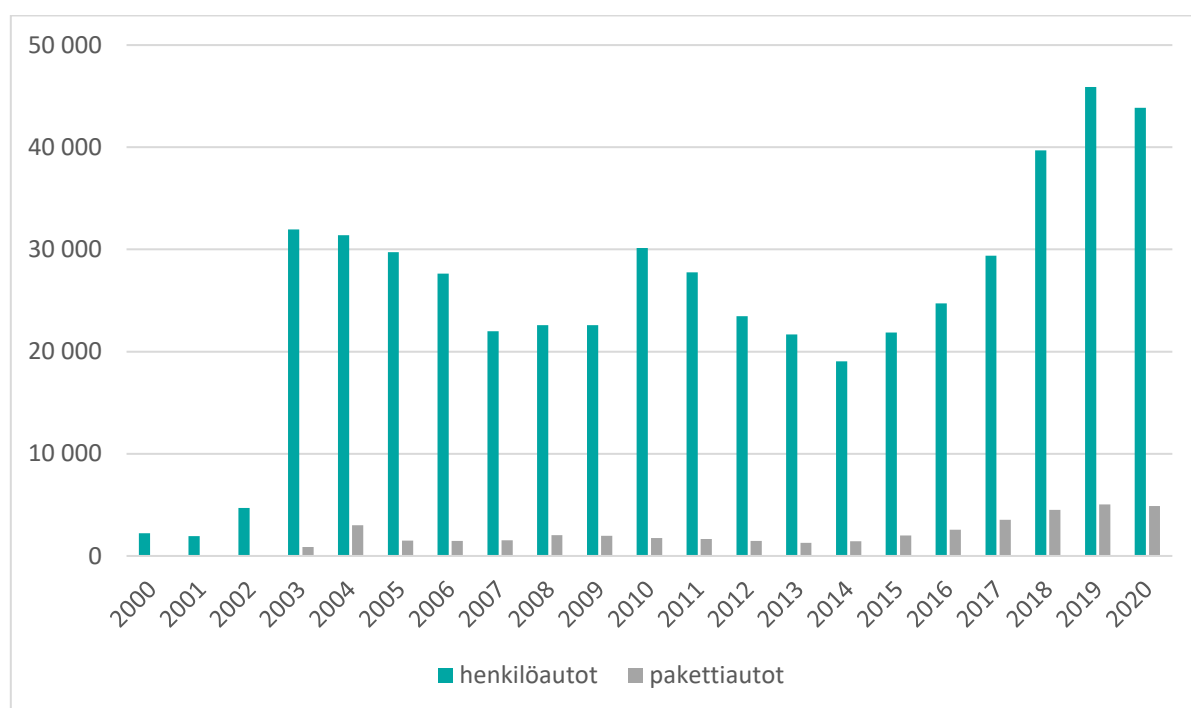
Taustamuistio 25.3.2021

Sisällys

1	Johdanto	2
2	Uusien autojen pieni kysyntä ylläpitää käytettyjen autojen maahantuontia	3
3	Autoverotuksessa sovelletaan auton ensirekisteröintihetkellä voimassa ollutta verotaso	3
4	Autojen arvonmääritys käytettyjen autojen verotuksen ongelmana	4
5	Autoverotus suosii suuripäästöisten ja arvoltaan suurten autojen tuontia	5
6	Käytettyjen autojen maahantuonnin erityispiirteitä EU:ssa	7
7	Käytettyjen autojen tuonti on autoverotukseen sisältyvän ympäristöohjauksen kiertoreitti	8
8	Tuonnin luonne on muuttunut ammattimaisemmaksi	9
9	Käytettynä maahantuotujen autojen vaikutus arvonlisäveron tuottoon	10
10	Harmaan talouden riskit käytettyjen autojen maahantuonnissa	11
11	Autoverotuksen alentaminen vähentää tarvetta käytettyjen autojen tuontiin	11
	Lähteitä	12

I Johdanto

Suomeen tuotiin vuonna 2019 ennätysmäärä käytettyjä autoja. Käytettynä tuotujen autojen määrä oli vuosia noin 20 000 auton lukemissa, mutta määrä lähti vuonna 2016 nopeaan kasvuun. Vuonna 2019 käytettyjä henkilö- ja pakettiautoja tuotiin maahan jo noin 50 000. Koronatilanne hidasti hieman tuontia vuonna 2020, sillä matkustusrajoitusten takia kuluttajatuonti on ollut viime vuosia verkkaisempaa. Toisaalta ammattimaisen tuonnin osuus on kasvanut ja alalle on tullut yhä enemmän käytettyjä autojen maahantuontiin erikoistuneita pieniä yrityksiä. Käytettyjen autojen tuonnin luonne on kasvaneen ammattimaisen tuonnin takia muuttunut yhä selvemmin uuden auton kauppaa vähentäväksi ilmiöksi, joka osaltaan kiihdyttää autokannan ikääntymistä ja kiertää autoveron ympäristöohjausta. Koronatilanteesta huolimatta käytettyjen autojen tuonnin määrä on tänä vuonna lähes viime vuoden lukemien tasalla. Käytettyjen autojen tuonnin kasvun tärkeimpänä syynä ovat uusien autokannan vanheneminen ja autoverotuksen arvonmäärityksessä tehtävät tuojan eduksi toimivat periaatteet.



Kuva 1. Käytettyjen autojen maahantuonnin kehitys Suomessa. (Traficom)

Tuonti haastaa liikenteen päästövähennystavoitteet, sillä käytettynä tuotujen autojen päästöt ovat lähes 30 prosenttia uusien autojen päästöjä suuremmat. Lisäksi käytettynä maahantuodut autot ovat merkittävästi kotimaasta ostettuja uusia autoja suurempia ja useimmiten dieselkäyttöisiä. Näiden autojen keskimääräinen ajosuorite ja odotettavissa oleva elinkaari ovat huomattavasti suurempia kuin autokannan keskimääräisellä autolla. Tuonti vähentää myös verotuloja ja kotimaisen autoalan työllisyyttä.

2 Uusien autojen pieni kysyntä ylläpitää käytettyjen autojen maahantuontia

Suomessa on ensirekisteröity verrattain vähän uusia autoja vuoden 2009 alkaneen talouden matala-suhdanteen jälkeen. Vain kahdesti viime vuosikymmenellä ensirekisteröintien määrä on ylittänyt 120 000 auton rajan, kun vuosina 2000–2008 ensirekisteröintien määrä oli keskimäärin 140 000 autoa. Suomessa ensirekisteröidään keskimäärin 20 uutta autoa 1 000 asukasta kohti, kun esimerkiksi Ruotsissa, jossa autokannan kierto on nopeampaa, vastaava määrä on 35–40. Suomen autokanta on pienten ensirekisteröintimäärien takia vanhentunut ja markkinoilla on kysyntään nähden liian vähän nuorehkoja vaihtoautoja erityisesti suurempien autojen kokoluokissa, joissa autovero nostaa auton hankintahinnan korkeaksi. Länsinaapurissamme autokantaan rekisteröidään vuosittain asukkaiden määrään nähden kaksinkertainen määrä autoja.

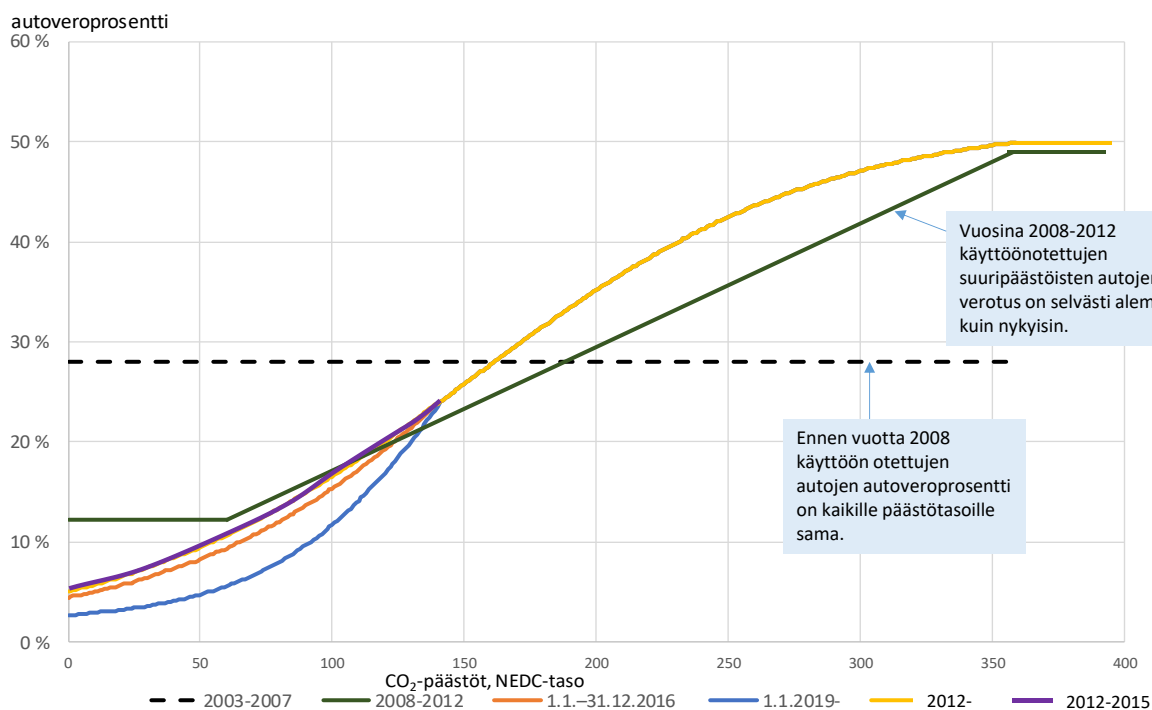
Uusien autojen myynnin pienet lukemat johtuvat autoverosta, joka nostaa autojen hankintahintaa. Koska uusia autoja myydään Suomessa 90 000–120 000 vuodessa, autokannan ikäluokat ovat tarpeeseen ja kysyntään nähden liian pieniä myös suosituimmissa 3–10-vuotiaissa vaihtoautoissa. Käytettyjen autojen tuonti paikkaa autokannan kierrossa sitä, että uusia autoja myydään autojen käyttötarpeeseen nähden liian vähän. Tämä näkyy myös autojen keskimääräisessä romutusiässä, joka on Suomessa yli 21 vuotta. Ruotsissa autot romutetaan keskimäärin 17 vuoden ja Norjassa 18 vuoden iässä.

3 Autoverotuksessa sovelletaan auton ensirekisteröintihetkellä voimassa ollutta verotaso

Käytettynäkin maahantuodusta autosta maksetaan Suomeen tuotaessa autovero. Autoveron määrä ei EU-lainsäädännön mukaisesti saa olla enempää kuin vastaavassa Suomessa käytetyssä autossa on autoveroa (keskimäärin) jäljellä. EU-lainsäädännön mukaisesti autoveroon tehtävät muutokset koskevat näin ollen vain muutoshetkestä alkaen ensirekisteröitäviä autoja (KHO:n päätös 12/2014). Näin ollen käytettynä maahantuotuihin autoihin sovelletaan aina sitä veroprosenttia, joka oli voimassa auton ensimmäisellä käyttöönottohetkellä ulkomailla. Käytännössä autoveron korotukset muodostavat käytettyjen autojen tuonnille kannusteen, sillä niihin sovelletaan aiempaa alempaa veroprosenttia.

Kuvassa 2 on esitetty autoverotason muutokset Suomessa vuodesta 2003 alkaen. Ennen vuotta 2008 käyttöön otettuihin autoihin sovelletaan 28 prosentin kiinteää verotaso, joka on suuripäästöisillä autoilla merkittävästi nykyistä autoveroa alempi. Autoveroa kiristettiin suuripäästöisillä autoilla vuonna 2012. Näin ollen myös vuosina 2008–2012 käyttöönotettujen suuripäästöisten autojen verotaso on alempi kuin uutena ensirekisteröitävien autojen verotaso vastaavalla päästötasolla. Esimerkiksi päästötason 200 g/km auton veroprosentti on vuonna 2007 käyttöönotetuilla autoilla 28, vuonna 2011 käyttöön otetuilla autoilla 29 ja uudella autolla 35.

Auton ensirekisteröintihetkellä voimassa olleen veroprosentin soveltaminen muodostaa merkittävän kannusteen suuripäästöisten vanhempien autojen tuontiin. Vanhemmat käytettynä maahantuodut suuripäästöiset autot ovat useimmiten autoja, joiden verotusarvo on uutena ollut korkea, joten niiden markkina-arvo maahantuonnin hetkellä ylittää selvästi autokannassa olevien samanikäisten autojen verotusarvon. Vaikka yli 10 vuoden iässä näiden autojen verotusarvo on jo ehtinyt laskea, alempi autoveroprosentti tuo auton hankintaan merkittävän taloudellisen kannusteen.



Kuva 2. Autoverotason muutokset Suomessa vuodesta 2003 nykytilanteeseen.

4 Autojen arvonmääritys käytettyjen autojen verotuksen ongelmana

Kestokulutushyödykkeen pistevero, kuten autovero, soveltuu huonosti EU:n sisämarkkinoille, joissa tavaroiden liikkuvuus on vapaata. Autoverotuksen käytännöt ovat Suomessa johtaneet siihen, että käytettyjen autojen verotus on tällä hetkellä kevyempää kuin uusien autojen verotus.

Uuden auton autovero on määritettävissä tarkalleen oikein, koska auton tarkka verotusarvo on tiedossa. Myös autoverollisten lisävarusteiden arvo on yksityiskohtaisesti tiedossa.

Käytettyjen autojen verotuksen ongelmakohtana on arvonmääritys, joka ei ole käytetyn kestokulutushyödykkeen osalta yksiselitteistä. Autolle muodostetaan laajaan käytettyjen autojen markkinahintaineistoon perustuvan tilastollisen mallin perusteella laskennallinen arvo. Auton hintaan vaikuttavat merkin, mallin ja iän lisäksi muun muassa auton kunto ja ajokilometrien määrä.

Käytetyn auton arvonmääritykseen sisältyy monia epävarmuustekijöitä. Käytettyjen autojen verotusarvoista syntyy helposti erimielisyyttä, joka on johtanut vuosien varrella lukuisiin verotuspäätöksistä tehtäviin valituksiin ja EU-tuomioistuimeen asti vietyihin riitatilanteisiin. Kiistojen seurauksena veroprosessia ja verolainsäädäntöä on jouduttu muuttamaan toistuvasti. Käytettynä tuodun auton verotusarvoa laskettaessa otetaan huomioon ns. tavanomaiset alennukset, jotka ovat 5 % ja 750 euroa, mutta aina vähintään 1 500 euroa ja enintään 30 %. Uuden auton verotusarvon laskennassa käytetään tavanomaisia alennuksia, jotka ovat 5,5 % ja 250 euroa.

Käytettyjen autojen veropäätöksistä tehtävien valitusten vähentämiseksi käytettyjen autojen laskennalliseen verotusarvoon tehdään lisäksi 3–15 prosentin epävarmuusvähennys, jonka määrä riippuu auton iästä. Uuden auton verotuksessa ei vastaavaa vähennystä ole. Jo kaksi vuotta vanhan auton markkina-arvoon tehdään 10 prosentin epävarmuusvähennys. Lisäksi veroetua käytettynä tuoduille

autoille syntyy auton varustelusta, sillä käytetyn auton verollisia lisävarusteita ei oteta huomioon arvonmäärityksessä. Toisin kuin uusilla autoilla, käytettyjen autojen varusteiden tarkkaa verotusarvoa ei ole useimmiten mahdollista laskea Ainoastaan uudehkojen käytettynä tuotujen autojen verotusarvon laskennassa pyritään ottamaan huomioon myös varusteet. Näin ollen verohyöty muodostuu erityisesti kalliiden ja veroprosentiltaan korkeiden autojen tuonnissa tuntuvaksi. Taulukossa I on esitetty esimerkkejä muutamien vuonna 2019 tuonnissa suosittujen käytettyjen autojen hintatasosta Suomesta käytettynä ostettuna tai maahantuotuna.

Taulukko I. Esimerkkejä käytetyn auton tuonnin hyödyistä kolme vuotta vanhaa autoa ostavalle¹. Autot on valittu suosituimpien Ruotsista tuotujen automerkkien mukaan valitsemalla merkin sisältä suosituin malli. Tiedot on kerätty etsimällä ruotsalaisilta ja suomalaisilta käytettyjen autojen myyntisivustoilta mahdollisimman hyvin toisiaan vastaavat yksilöt. Laskennassa on huomioitu myös matkustamisesta ja rekisteröinnistä aiheutuvat kulut, joiden määrä on pyöristetty ylöspäin 1 000 euroon. Autoveron määrässä on huomioitu 10 prosentin epävarmuusvähennys kolme vuotta vanhalle autolle. Vero on laskettu Verohallinnon autoverolaskurilla. (Ilta-Sanomien 2019)

Merkki, malli, vuosimalli	Hinta Suomessa	Hinta Ruotsissa	Autovero ja kulut	Säästö
Volvo V70, 2016	31 400 €	21 900 €	7 444 €	1 056 €
Vw Passat, 2016	33 800 €	24 200 €	6 393 €	2 207 €
MB C220, 2016	35 000 €	26 000 €	5 200 €	2 800 €
Audi A4, 2013	30 900 €	23 800 €	4 563 €	1 537 €

Jokaisen maahantuodun auton yksilöllinen arvonmääritys autoon tutustumalla olisi työlästä ja edellyttäisi mittavia resursseja. Näin ollen käytettyjen autojen arvonmääritystä on pyritty Suomessa automatisoimaan siten, että verovelvollinen tekee autosta oma-aloitteisen autoveroilmoituksen, jossa auton ominaisuudet, kunto ja muut arvoon vaikuttavat tekijät kuvataan autoveroilmoituksella. Harju ym. havaitsivat vuonna 2017 tekemässään tutkimuksessa, että käytettyjä autojen mittarilukemaa liioitellaan yleisesti, jotta voitaisiin vähentää autoon kohdistuvia autoveroja. Autosta annettuja tietoja tarkistetaan vain satunnaisesti, joten käytettynä tuodun auton veroilmoituksen tiedot ovat pitkälti tuojan rehellisyyden varassa. Noin 10 prosentissa tuoduista autoista mittarilukema oli ilmoitettu liian suureksi. Verotason arvioitiin tämän vuoksi jäävän näiden autojen osalta noin 15 % oikeaa tasoa alemmaksi. (Harju et al. 2017)

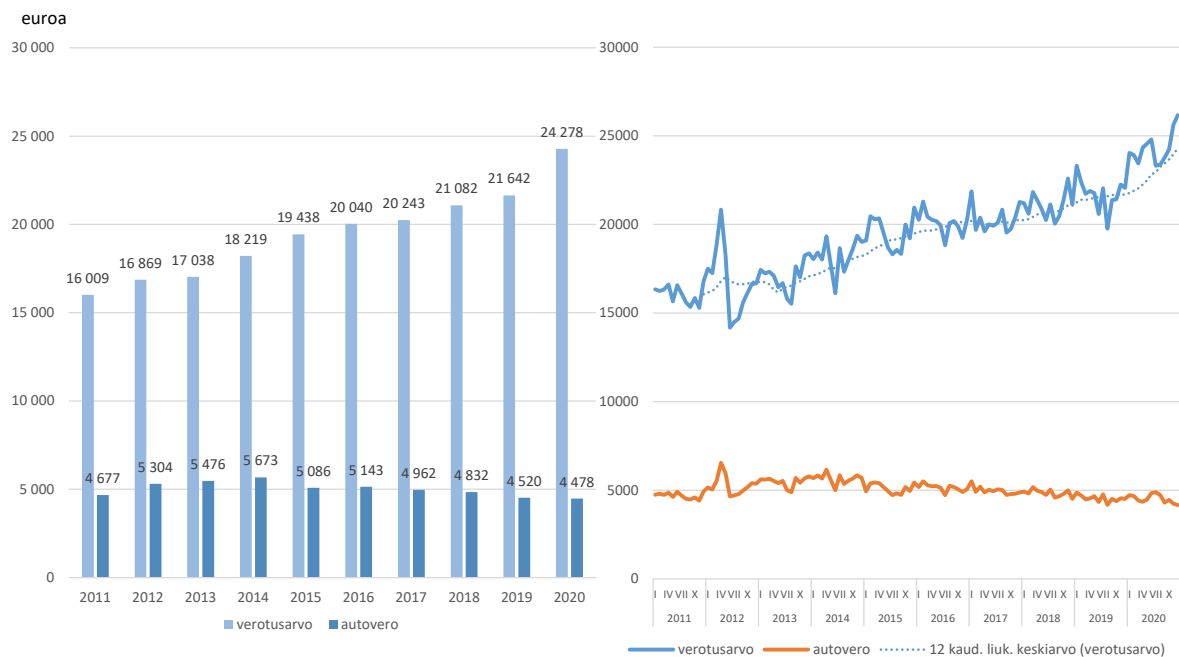
5 Autoverotus suosii suuripäästöisten ja arvoltaan suurten autojen tuontia

Käytettynä maahantuodut autot ovat ensisijaisesti korkean autoveron kalliimpia automalleja, mikä osaltaan kertoo arvoon sidotun autoveron vaikutuksista Suomen automarkkinoiden toimintaan. Tuonti ei kohdistu samankokoisiin ja -hintaisiin autoihin kuin Suomessa myydään uutena. Arvoltaan ja veroprosentiltaan korkeiden autojen tuonnin verokannuste näkyy selvästi tuonnin luonteessa – maahan ei juurikaan tuoda pieniä ja keskikokoisia B- ja C-segmentin autoja, koska niissä verohyöty jää pienemmäksi. Esimerkiksi vuonna 2020 käytettynä maahantuodun 20 suosituimman automallin hinta on ilman lisävarusteita laskettuna ollut uutena keskimäärin 46 000 euroa, joka on noin 26 % korkeampi kuin keskimääräisen vuonna 2020 hankitun uuden henkilöauton (36 500 euroa). Autoveron takia uudet autot myydään Suomessa keskimääräistä vähemmän varusteltuina. Todellisuudessa näiden autojen uushankintahinta Suomessa olisi huomattavasti korkeampi, sillä ulkomailta käytettynä hankittu auto

¹ Suuntaa antava hintavertailu on koottu Ilta-Sanomien 16.8.2019 julkaisemasta [artikkelista](#).

sisältää tyypillisesti useilla tuhansilla euroilla varusteita ja usein myös perusmallia suuremman moottorin. Autoverotuksen takia näitä autoja myydään uutena vähän, jolloin niiden tarjonta kotimaisessa käytettyjen autojen markkinassa on kapea.

Kuluttajan vertailutilanne on autokaupan näkökulmasta haastava – uuden pienen perheauton hinnalla saa ulkomailta muutaman vuoden ikäisen suuren kokoluokan käytetyn auton. Käytettynä tuotujen autojen keskimääräinen hinta on vuonna 2020 jo yli 24 000 euroon (sis. autovero), kun se vielä vuosikymmenen alussa oli noin 16 000 euroa. Kotimaasta ostetun keskimääräisen käytetyn auton arvo on noin 7 000 euroa. Käytettyjen autojen keskimääräisen verotusarvon kasvu tarkoittaa, että ulkomailta haettu auto yhä useammin on vaihtoehtona kotimaasta hankitulle uudelle autolle. Keskipöytäisen uuden auton hinnalla saa ulkomailta tuoden paremmin varustellun ja verotuksellisesti edullisemmän käytetyn isomman kokoluokan auton.

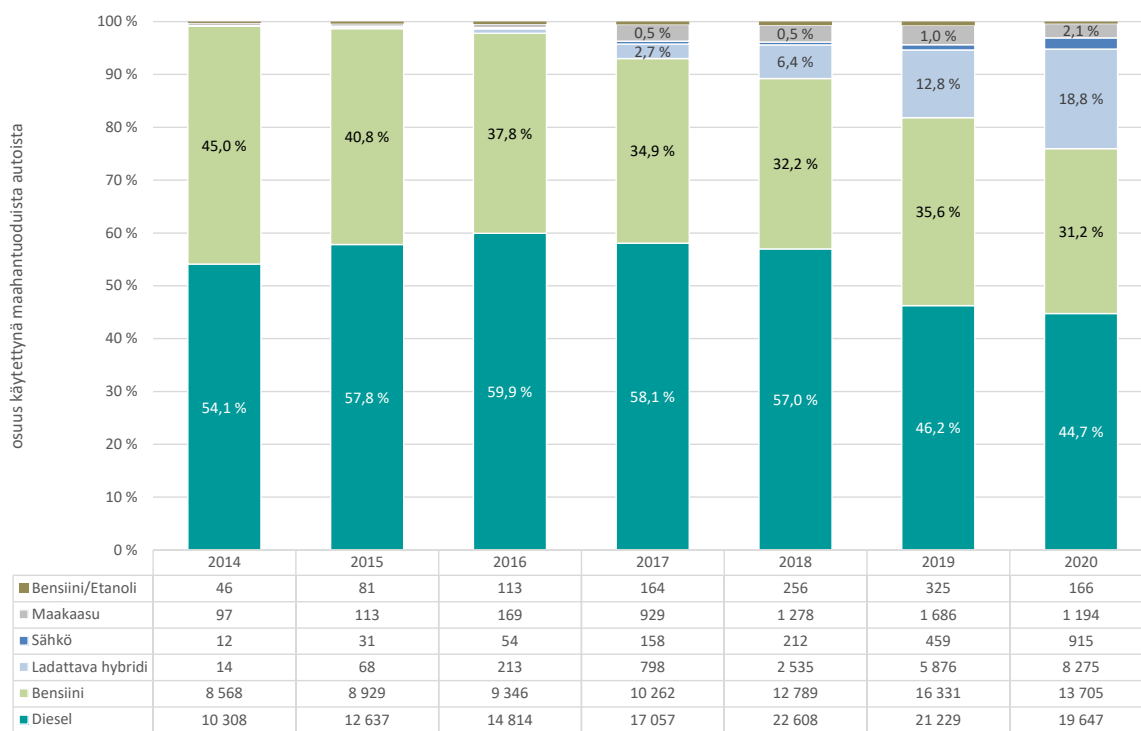


Lähde: Verohallinto

Kuva 3. Käytettynä maahantuotujen autojen verotusarvon kehitys. (Verohallinto)

Viime vuosina noin 60 prosenttia maahan tuoduista käytetyistä autoista on ollut lähtöisin Ruotsista, kun vielä aiemmin Saksa oli käytettyjen autojen tuonnin ylivoimaisesti suosituin lähtömaa. Käytettyjen autojen tuontia Ruotsista on lisännyt kruunun edullisen kurssin lisäksi Ruotsin hyvä vaihtoautotarjonta ja autovalikoima, joka vastaa suomalaisten kuluttajien preferenssejä.

Viimeisimmän puolen vuoden aikana kasvanut käytettyjen sähkö- ja kaasuautojen tuonti paikkaa hitaasti yleistyvien vaihtoehtoisten käyttövoimien kapeaa kotimaista vaihtoautomarkkinaa. Ruotsissa sähkö- ja kaasuautoja on erilaisten hankintakannusteiden turvin rekisteröity viime vuosina paljon, joten niiden valikoima Ruotsin vaihtoautomarkkinoilla on hyvä. Tyypillinen maahantuotu käytetty auto on kuitenkin edelleen diesel- tai bensiinikäyttöinen kookas auto.



Kuva 4. Käytettyinä maahantuotujen autojen käyttövoimajakautuksen kehitys. (Verohallinto)

6 Käytettyjen autojen maahantuonnin erityispiirteitä EU:ssa

Käytettyjen autojen tuonti on ensisijaisesti Itä-Euroopan maiden sekä läntisen Euroopan autoveromaiden ongelma. Puolassa, Bulgariassa ja Romaniassa käytettyjen autojen tuonti ylittää selvästi uusien autojen myyntimäärät. Esimerkiksi Puolaan tuotiin vuonna 2018 yhteensä noin 900 000 käytettyä autoa, kun uusia autoja myytiin noin 300 000 (Kosut 2020). Tuonti selittyy näissä maissa merkittävästi Länsi-Eurooppaa alemmasta bkt:stä ja ostovoimasta.

Länsi-Euroopassa suurista käytetyn tuonnin virroista kärsivät mm. autoveromaat Alankomaat ja Irlanti. Irlantiin on viime vuosina tuotu yli 100 000 käytettyä tuotua autoa, joka on lähellä uusien autojen myyntimäärää. Myös Tanskassa on korkea autovero ja autojen arvonmäärityksiä joudutaan tekemään sekä tuonti- että vientitapahtumien yhteydessä. Kaikissa autoveromaissa painitaan saman arvonmääritysongelman kanssa, koska käytetyn hyödykkeen osalta on käytännössä mahdotonta löytää tapa oikeudenmukaiseen arvonmääritykseen. Arvonmääritys antaa mahdollisuuden verohyödyn tavoitteluun tuonnissa, kun autosta palautetaan siihen sisältyvä autoveron osuus.

Autoverotuksen takia Suomen autokannasta autoja poistuu käytännössä ainoastaan romutukseen. Tuonnin ja viennin virta poikkeaa selvästi autoverottoman Ruotsin tilanteesta – Ruotsista vietiin vuonna 2019 noin 120 000 käytettyä autoa ja Ruotsiin tuotiin noin 10 000 käytettyä autoa.

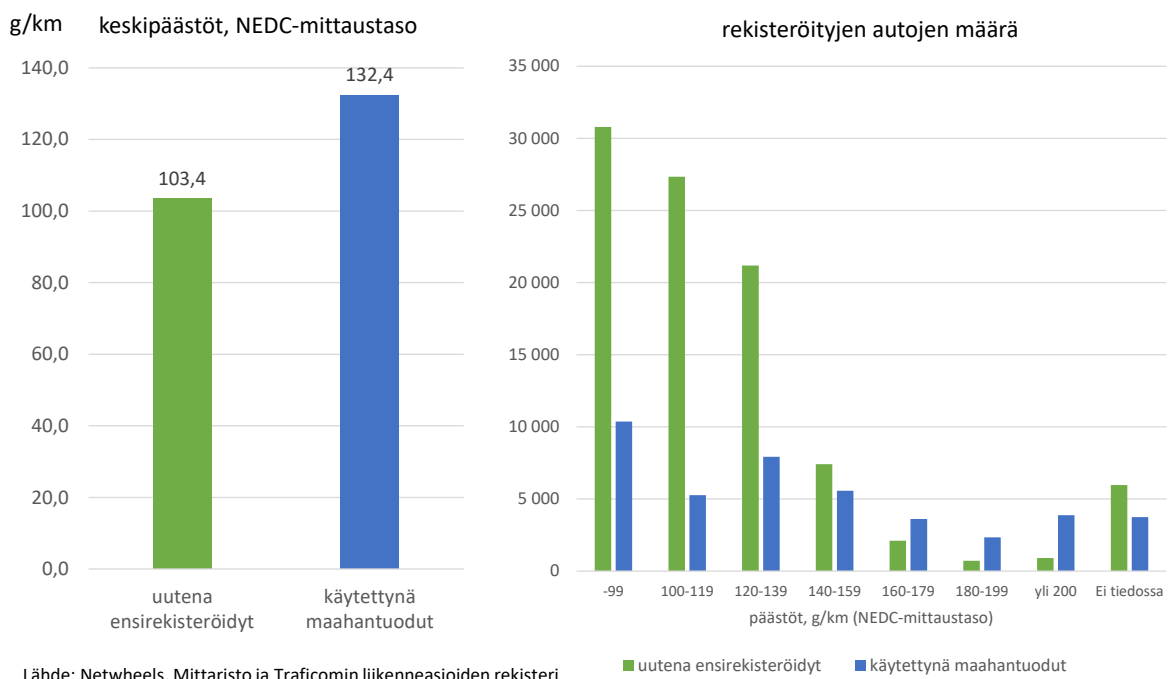
Suomesta viedään ulkomaille käytettyjä autoja vain muutamia satoja kappaleita vuodessa autoveron työlään vientipalautusprosessin vuoksi. Lisäksi vientipalautusta ei makseta ollenkaan yli 10 vuotta vanhoista maastaviedyistä autoista. Ikäraja vientipalautukselle on siis alempi kuin autokantamme keski-ikä. Vienti kohdistuu lähinnä EU:n ulkopuolelle vietäviin elinkaarensa päässä oleviin autoihin, joissa ei ole enää autoveroa jäljelle. Kohdemaanosana on useimmiten Afrikka. Suomen autokannan uusiutumisen kannalta olisi tärkeää, että käytettyjen autojen vienti olisi nykyistä vilkkaampaa ja se kohdistuisi myös muihin kuin elinkaarensa päässä oleviin autoihin. Vientipalautusta jarruttaa sen monimutkaisuus, joka edellyttää auton myyntiä tai rekisteröintiä ulkomaille ennen kuin vientipalautus maksetaan. Lisäksi

käytetyn auton arvonmäärityksen 3–15 %:n epävarmuusvähennystä sovelletaan myös maastavietävän auton verotusarvoon, johon tehdään samat ns. tavanomaiset alennukset kuin käytettyä autoa tuotaessa. Nämä seikat tekevät käytettyjen autojen viennin toiseen EU-maahan Suomesta kannattamattomaksi niin yksityishenkilöille kuin autokaupalle.

Alankomaihin on viime vuosina tuotu 200 000–300 000 käytettyä autoa, kun uusia autoja ensirekisteröidään vuosittain noin 400 000. Alankomaihin tuodut autot ovat pääosin 3–4-vuotiaita. Alankomaista viedään paljon yli 10-vuotiaita autoja, joten autokannan kierto on tuonnista huolimatta nopeaa ja autokannan keski-ikä on EU-keskiarvoa alempi. Myös Alankomaissa on jouduttu vuosien varrella tekemään muutoksia arvonmääritysprosessiin. Verotuspäätöksistä syntyy Alankomaissa vuosittain kymmeniä tuhansia valituksia, joiden käsittely on työlästä ja aikaa vievää. Autojen maahantuonnissa auto ilmoitetaan usein kolaroiduksi, jotta autoveron taso asettuisi alemmas. Valitusten määrän vähentämiseen, verovilpin vähentämiseen ja tietojen oikeellisuuden parantamiseen on etsitty pitkään keinoja. Alankomaat linjasi vuonna 2019 siirtyvänsä samantapaiseen arvonmääritysprosessiin kuin Tanskassa, jossa kolmantena osapuolena toimivat katsastusasemat arvioivat maahantulevien ja maastavietävien autojen arvon. (Tweede Kamer der Staten-Generaal 2019)

7 Käytettyjen autojen tuonti on autoverotukseen sisältyvän ympäristöohjauksen kiertoreitti

Käytettyjen autojen tuonnista on Suomessa muodostunut autoverotukseen sisältyvän ympäristöohjauksen kiertoreitti. Ongelmana on suuripäästöisten ja -kokoisten korkean autoveron autojen tuonti, jossa käytettyjen autojen autoveron laskentatapa kannustaa ulkomaan tuontiin. Vuonna 2020 maahan tuotiin käytettynä lähes kolminkertainen määrä yli 160 g/km päästötason (NEDC) autoja kuin niitä ensirekisteröitiin uutena, vaikka uusien autojen ensirekisteröintimäärät ovat moninkertaiset käytettynä tuontiin nähden. Käytettynä maahantuotujen autojen päästöt ovat vuonna 2020 olleet keskimäärin 132 g/km, kun uutena ensirekisteröityjen bensiini- ja dieselautojen päästöt olivat keskimäärin 103 g/km.



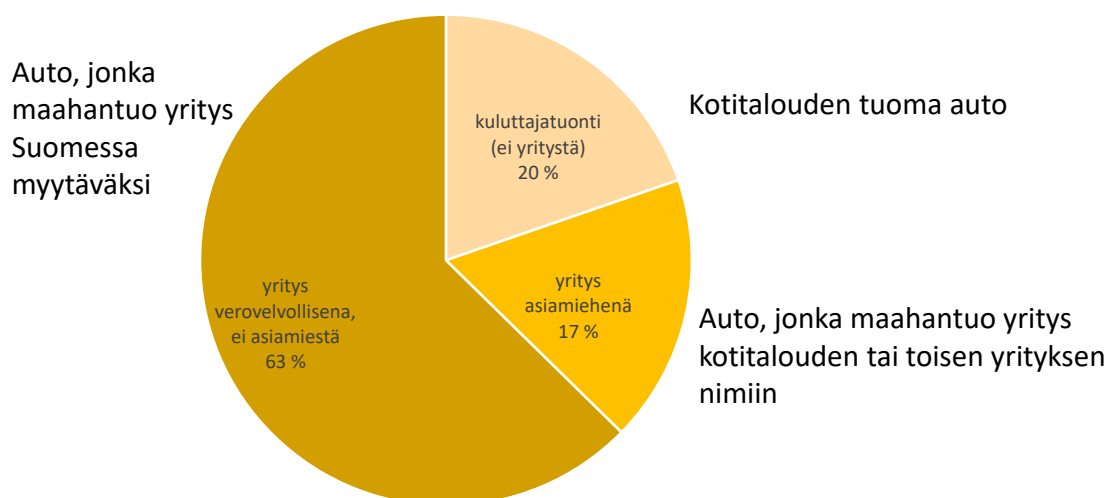
Kuva 5. Vuonna 2020 uutena ensirekisteröityjen ja käytettynä maahantuotujen autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ja hiilidioksidipäästöjen jakauma.

Suomeen on vuosina 2003–2019 maahantuotu noin 470 000 käytettyä henkilöautoa, joista noin 450 000 on bensiini- tai dieselkäyttöisiä. Samaan aikaan uutena on ensirekisteröity noin 2 100 000 uutta henkilöautoa. Tuotujen autojen mediaani-ikä on ollut keskimäärin 6 vuotta. Käytettynä tuodut autot eivät uudista autokantaa, sillä autoilla on edessään Suomen autokannassa vielä keskimäärin lähes 20 vuoden elinkaari. Lisäksi on huomattava, että käytettynä tuotujen autojen ollessa selvästi kooltaan suurempia kuin mitä kotimaassa uutena myydyt autot ovat ja käytettynä tuodut ovat myös selvästi useammin dieselkäyttöisiä, ovat sekä niiden ajosuoritteet, että käyttöikä selvästi korkeammat kuin keskimääräisen suomalaisessa autokannassa olevan auton. Keskimääräinen elinkaari oli vuonna 2019 kierätykseen päätyneiden autojen osalta noin 21 vuotta. Käytettynä maahantuotujen autojen elinkaaren voidaan arvioida olevan keskimäärin 23–24 vuotta.

Koska käytettynä maahantuotujen autojen hiilidioksidipäästöt ovat huomattavasti uutena ensirekisteröityjä suuremmat, käytettyjen autojen tuonti lisää merkittävästi autokannan hiilidioksidipäästöjä. Käytettynä tuotujen autojen osuus henkilöautokannan päästöistä oli viime vuonna noin 21 prosenttia. Liikenteen hiilidioksidipäästöt olisivat keskimäärin 6–9 prosenttia eli noin 350 000–500 000 tonnia nykyistä alemmat, mikäli tuontia ei olisi tapahtunut tai jos tuonti olisi kohdistunut autoihin, jotka edustavat Suomen autokannan keskipäästöjä.

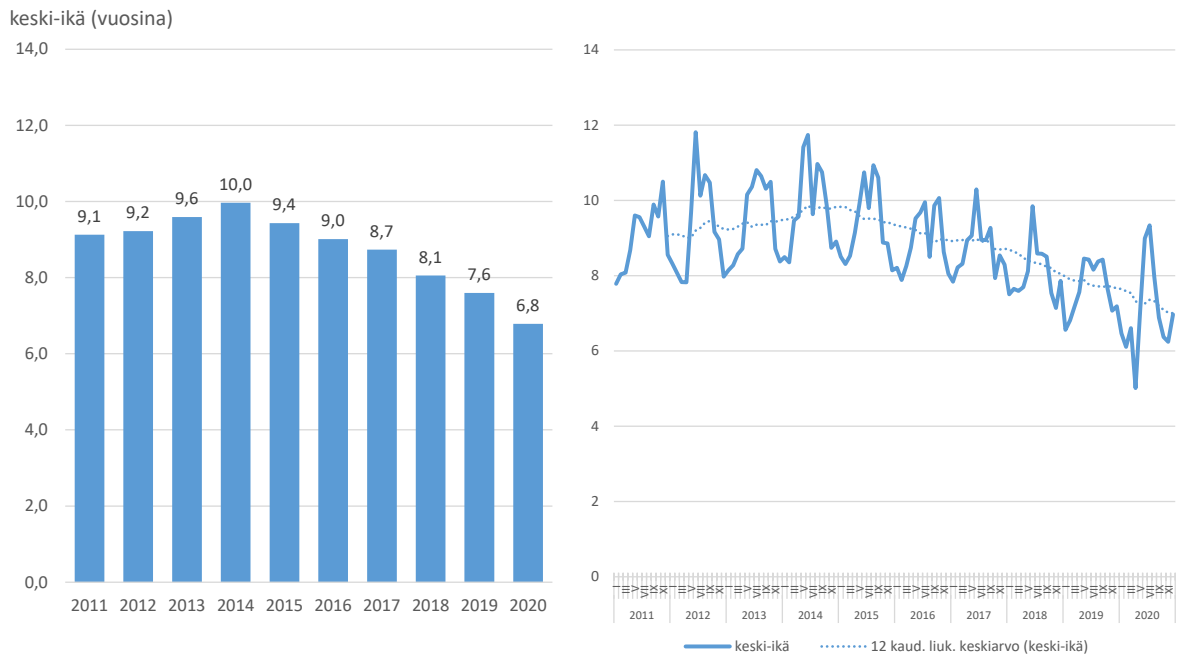
8 Tuonnin luonne on muuttunut ammattimaisemmaksi

Käytettyjen autojen tuonnin luonne on viime vuosina muuttunut. Ammattimaisen tuonnin osuus kokonaistuonnista on kasvanut viime vuosien aikana. Vuonna 2020 noin 40 % maahantuoduista henkilöautoista saapui maahan kotitalouksien omana tuontina tai siten, että yritys toi auton maahan asiamiehenä ostajan nimiin. Vielä aikaisempina vuosina kuluttajatuonnin osuus on ollut yli puolet tuonnista.



Kuva 6. Käytettyjen autojen maahantuonnin luonne vuonna 2020. (Verohallinto)

Ammattimainen käytettyjen autojen tuonti kohdistuu entistä enemmän alle 5-vuotiaisiin autoihin, jolloin tuonti kilpailee jo selvästi autojen kotimaisen uusmyynnin kanssa. Vuonna 2019 käytettynä maahantuotujen henkilöautojen keski-ikä oli 7,6 vuotta, kun se vielä vuonna 2018 oli 8,1 vuotta. Vuonna 2020 maahantuotujen henkilöautojen keski-ikä oli 6,8 vuotta. Koronatilanteessa matkustusrajoitukset ovat hieman vähentäneet kuluttajatuontia, mutta yritysten maahantuomien autojen määrä on vastavasti kasvanut. Yhä nuorempien autojen tuonti kertoo autokannan vanhenemisesta johtuvasta automarkkinoiden vinoutumisesta, sillä toimivassa markkinassa kotimarkkinoiden uusmyynti tuottaisi kysyntään nähden riittävän laajan vaihtoautomarkkinan.



Kuva 7. Käytettynä maahantuotujen autojen keski-ikä. (Verohallinto)

9 Käytettynä maahantuotujen autojen vaikutus arvonlisäveron tuottoon

Käytettynä maahantuotujen henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamaa arvonlisäverotulojen menetystä on arvioitu verotusarvojen, tuonnin luonteen ja käytettynä tuotujen autojen määrän perusteella.

Laskennassa on käytetty Verohallinnon käytettynä maahan tuotujen autojen tilastoja, joiden perusteella viime vuonna maahantuotujen käytettyjen henkilöautojen keskimääräinen verotusarvo oli vuonna 2019 noin 21 600 euroa ja autoveron keskimääräinen määrä oli 4 500 euroa. Tuotujen autojen arvo on kasvusuunnassa, sillä vuoden 2020 tammi-syyskuussa käytettynä maahantuotujen autojen verotusarvo on kasvanut jo noin 24 000 euroon. Käytettynä tuoduilla pakettiautoilla verotusarvo oli vuonna 2019 noin 17 600 euroa ja keskimääräinen autovero 3 340 euroa. Käytettyjen henkilö- ja pakettiautojen tuonnin arvoksi vuonna 2019 saadaan tällöin ilman autoveroa noin 860 miljoonaa euroa.

Henkilöautojen tuonnista keskimäärin 55 prosenttia vuoden 2019 tuonnin jakauman perusteella oli kuluttajavetoista, ts. auton tuonnista vastaa yksityishenkilö tai asiamies yksityishenkilön puolesta siten, että auto rekisteröidään maahantuonnin jälkeen ostajan nimiin, jolloin auto ei käy autoliikkeen myyntivarastossa. Kuluttaja-asiakkaiden ostamissa autoissa arvonlisävero jää lähtömaahan, sillä kuluttaja ei voi EU-maasta autoa Suomeen tuodessaan hakea autolle lähtömaasta arvonlisäveron palautusta. Vastaavan osuuden on pakettiautoilla arvioitu olevan 35 prosenttia.

Noin 45 % henkilöautojen tuonnista ja noin 65 % pakettiautojen tuonnista on oletettu tehtävän yritysten nimiin siten, että yritys ostaa auton yhteisö Hankintana arvonlisäverottomasti ja maksaa arvonlisäveron autosta Suomessa. Yritys voi tällöin vähentää arvonlisäveron osuuden omassa verotaseessaan. Osa yrityksistä tuo autoja maahan myös arvonlisäverollisina eikä käytä yhteisö Hankinnan mahdollisuutta. Osa hankinnoista tehdään soveltaen käytettyjen tavaroiden marginaaliveromenettelyä, jossa jälleenmyyjä suorittaa veron vain saamastaan voittomarginaalista. Arvonlisämenetyksiä koskevassa laskennassa on oletettu, että autoja maahantuovat yritykset tekisivät autokaupan

yhteisöhankintana, sillä käytettyjen autojen arvonlisäverokäsittelystä ei ole käytettävissä tilastotietoja. Laskelma edustaa näin ollen varovaista arviota arvonlisäveromenetysten määrästä.

Käytettynä maahantuotujen henkilö- ja pakettiautojen ulkomaille jääväksi arvonlisäverokertymäksi saadaan tällöin noin 90 miljoonaa euroa vuodelle 2019.

Käytettyjen autojen tuonti leikkaa lisäksi uusien autojen kauppaa, sillä tuonnin kohdistuessa yhä enemmän alle 5-vuotiaisiin autoihin tuonti vähentää myös uusien autojen kysyntää Suomessa. Kuluttaja on valintatilanteessa erityisesti uuden ja 3–4-vuotiaan ulkomailta tuotavan auton välillä.

Uusien autojen arvonlisäverotulomenetysten arvioinnissa on käytetty oletusta, että noin neljännes alle 5-vuotiaan auton maahantuoneista olisi ilman käytettynä maahantuonnin vaihtoehtoa päätyneet uuden auton hankintaan (tai sellaisen käytetyn auton, josta olisi aiemmin uushankinnan yhteydessä maksettu arvonlisävero Suomeen). Tämä tarkoittaisi, että vuonna 2019 Suomessa olisi käytettynä tuonnin takia jäänyt myymättä noin 5 200 uutta henkilöautoa ja noin 600 uutta pakettiautoa. Näiden autojen arvonlisäverotuotto olisi uutena ollut yhteensä 32 miljoonaa euroa.

10 Harmaan talouden riskit käytettyjen autojen maahantuonnissa

Verohallinnon tutkimuksen mukaan harmaa talous on yleistä käytettyjen autojen maahantuonnissa. Pimeä myynti on yksi yleisimmistä veronvälttämistavoista käytettyjen autojen tuonnissa. Tällöin yritykset voivat jättää osan myynneistä ilmoittamatta. Myös laajamittainen yksityishenkilöinä harjoitettu autokauppa voi olla tosiasiaa liiketoimintaa, jonka tulisi olla veronalaista. (Verohallinto 2020)

Yhä useampi autokauppaa harjoittava yritys ostaa autoja muista EU-maista arvonlisäverollisina tavaraostoina. EU-tavaraostoja tehneistä yrityksistä kuitenkin vuosittain lähes kolmannes ilmoittaa tehneensä ostoja selvästi vähemmän kuin eurooppalainen myyjä on ilmoittanut heille myyneensä. Erot voivat johtua osittain virheistä ilmoittamisesta, mutta kyse voi olla myös tahallisuudesta ilmoittamatta jättämisestä ja harmaasta taloudesta. (Verohallinto 2020)

Harmaan talouden määrästä käytettyjen autojen kaupassa ei ole tehty viime vuosina kattavaa selvitystä. Eduskunnan talousvaliokunnan julkaisussa vuonna 2010 arvioitiin vältetyn arvonlisäveron määräksi vuosilta 2003–2008 yhteensä 165 miljoonaa euroa ja petollisesta menettelystä saadun kokonaisyödyn määräksi 339 miljoonaa euroa. Vuosina 2003–2008 maahan tuotiin noin 165 000 käytettyä henkilöautoa, joten veromenetysten määrä on huomattavan suuri. (Verohallinto 2020)

Mahdollisuus käyttää marginaaliverotusmenettelyä väärin nostaa harmaan talouden riskiä käytettyjen autojen maahantuonnissa. Arvonlisäverollisen auton myynti voidaan virheellisesti käsitellä yrityksen kirjanpidossa marginaaliverotusmyyntinä. Näin toimimalla myynnin vero saadaan pienemmäksi, koska marginaaliverotusmenettelyssä myynnin arvonlisävero lasketaan vain myyntikatteen osuudesta. Marginaaliveromenettely vääristää kilpailuasetelmaa rehellisesti toimivien ja petoksellisesti toimivien käytettyjen autojen maahantuojien välillä. (Verohallinto 2020)

11 Autoverotuksen alentaminen vähentää tarvetta käytettyjen autojen tuontiin

Käytettyjen autojen maahantuontia ei ole EU:n sisämarkkinasäännösten takia mahdollista hillitä muilla keinoilla kuin alentamalla autoveroa kaikissa päästöluokissa. Autoveroon tehtävät muutokset koskevat EU-säännösten vuoksi vain muutoshetkestä alkaen ensirekisteröitäviä autoja (KHO ratkaisu 12/2014). Autoveron keventäminen lisäisi uusien autojen myyntiä ja toisi vaihtoautomarkkinaa enemmän uusia vaihtoautoja. Lisäksi veron vaiheittainen alentaminen hillitsisi käytettyjen autojen

maahantuontia, sillä käytettyjen autojen verotuksessa sovelletaan auton ulkomailla käyttöönottohetkellä Suomessa vallinnutta verotaso. Tällöin verotus ei enää suosisi käytettynä tuontia vastaavalla tavalla kuin nykytilanteessa, jossa suuripäästöisten autojen verotus on ollut muuttumaton vuodesta 2012 alkaen. Vuonna 2012 suuripäästöisten autojen verotusta kiristettiin.

Lisäksi käytettyjen autojen maahantuontia voitaisiin hillitä aiempaa tarkemmalla arvonmäärityksellä, joka poistaisi tarpeen verotusarvon laskennassa sovellettavan epävarmuusvähennyksen käyttöön.

Lähteitä

Bartłomiej Kolsut, 2020. The import of used cars to Poland after EU accession Adam Mickiewicz University, Poznań, Poland.

Harju, Jarkko & Kosonen, Tuomas & Slemrod, Joel. 2017. Missing Miles: Evasion Responses to Car Taxes. Palkansaajien tutkimuslaitos, Työpapereita | Working Papers 318.

Nationaal Occasion Onderzoek 2019. Occasionmarkt in Nederland. Verkoop, import en export, brandstof, verkoopkanalen en voorraadontwikkeling. <https://www.vwe.nl/upload/Files/NOO/Nationaal-Occasion-Onderzoek-2019.pdf>

Rijksoverheid. 2019. Oplossing voor problemen bij parallelimport. Nieuwsbericht, 31-01-2019. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/01/31/oplossing-voor-problemen-bij-parallelimport>

Tweede Kamer der Staten-Generaal. 2019. Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Auto-brief»). 32800 nr. 49Nr. 49. Den Haag, 31 januari 2019. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32800-49.html>

Verohallinto, 2020. Ajoneuvokauppaa ja maahantuontia harjoittavat yritykset. Harmaan talouden riskit ajoneuvokaupassa. Selvitys 2/2020.

Liite

Käytettyjen autojen maahantuonnin tilannekatsaus -diasarja, maaliskuu 2021.