



Valtiovarainministeriö  
Vero-osasto  
valtiovarainministerio@vm.fi

Viite: Lausuntopyyntö VM 075:00/2015; 13.8.2015

## **Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoja ry:n lausunto hallituksen esityksestä autoverolain sekä ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta**

Kiitämme mahdollisuudesta kommentoida hallituksen esitystä autoverolain ja ajoneuvoverolain muutoksesta ja esitämme lausuntonamme seuraavaa:

**Hallituksen esitys autoveron tason alentamisesta ja samanaikaisesta ajoneuvoveron perusveron korottamisesta siirtää liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti autoilun verotuksen painopistettä auton hankinnasta auton käyttöön ja lisää autoverotuksen ympäristöohjaavuutta. Esitys tukee hyvin autokannan uudistamistavoitetta, liikenteen päästöjen vähentämistä ja liikenneturvallisuuden parantumista.**

**Suomessa on yksi Euroopan korkeimmista autoveroista, mikä on osasyynä maamme poikkeuksellisen korkeaan autokannan keski-ikään ja hitaaseen uusiutumiseen. Autovero alenee esityksessä suhteellisesti eniten vähäpäästöisillä autoilla, joten veron alentamisen voidaan ennakoida vähentävän uusien autojen energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoja ry kannattavat autovero- ja ajoneuvoverolakiin ehdotettuja muutoksia. Ehdotamme lausunnossamme autoveron sulauttamista ajoneuvoveron perusveroon nyt tehtävien portaittaisten autoveron alentamisen jälkeen.**

*Verotuksen painopisteen siirtäminen vuosittaiseen ajoneuvoveroon poistaa tarpeen kerätä EU-oikeudellisesti ja liikennepoliittisesti hankalaa autoveroa*

Vaikka autovero hallituksen esityksessä aleneekin, Suomeen jää edelleen yksi Euroopan korkeimpia auton hankinnan veroja, joka on tärkeimpiä syitä autokannan ikääntymiseen ja hitaaseen uusiutumiseen. Autoverolla on ratkaiseva merkitys autokannan kiertonopeuden ja uusiutumistahdin kannalta. Ajoneuvokannan energiatehokkuus ja liikenneturvallisuus eivät kehity odotetulla tavalla, kun uusi energiatehokas ja turvallinen teknologia yleistyy hitaasti. Esimerkiksi Ruotsissa, jossa ei ole autoveroa, autoja ostetaan 1,5-kertainen määrä asukasmäärään suhteutettuna Suomeen verrattuna, vaikka autotiheys on Suomessa ja Ruotsissa sama. Ruotsissa autokannan keski-ikä on 10 vuotta ja keskimääräinen poistoikä 17 vuotta, kun Suomessa keski-ikä on kasvanut jo noin 12 vuoteen ja keskimääräinen poistoikä yli 20 vuoteen.

Korkeasta autoverosta aiheutuu liikennepoliittisia ja EU-oikeudellisia ongelmia. Viimeaikaisista EU-oikeudellisista ongelmista ajankohtaisin on ulkomailta vuokrattavien leasing-autojen verokohtelua koskeva EU-komission lausunto. Nykyisen autoverokäytännön mukaan Suomessa asuvan henkilön,

joka vuokraa tai liisaa auton toisesta EU-jäsenvaltiosta määräajaksi, on suoritettava ajoneuvosta autovero Suomeen kokonaisuudessaan. Komissio pitää tätä EU-säännösten vastaisena ja edellyttää, että Suomi muuttaa lainsäädäntöään siten, että autoveron määrä suhteutetaan vuokra- tai leasing-sopimuksen keston. Uhkana on suomalaisen autokaupan merkittävä luisuminen ulkomaille. Korkea autovero myös kannustaa tuomaan käytettynä ulkomailta vanhoja ja suuripäästöisiä ajoneuvoja.

Sen sijaan, että valmisteltaisiin hallinnollisesti monimutkaista ulkomailta Suomeen vuokrattavien autojen päiväkohtaista autoveroa, luontevana jatkona hallituksen esityksessä esitetylle autoveron alentamiselle autovero tulisi poistaa ja sulauttaa ajoneuvoveron perusveroon siten, että jäljelle jäisi vain alhainen rekisteröintivero. Nyt kuvattu hallituksen esitys on luonteva avaus rakenteellisesti hankalan ja autokantaa ikäännyttävän autoveron poistamiseen seuraavan 6–8 vuoden aikana. Pitkälti samoista syistä Hollannin hallitus on antanut 19.6.2015 esityksen parlamentille autoveron poistosta. Hollannissa on EU-maiden kolmanneksi korkein autovero Tanskan ja Suomen jälkeen.

#### *Veromuutoksen ympäristöohjaavuus paranee*

Uusien autojen hiilidioksidipäästöt ovat laskeneet Suomessa viimeisen 10 vuoden aikana 30–40 %. Osasy tähän on autoveron ja ajoneuvoveron porrastaminen hiilidioksidipäästöjen määrään on vähentänyt Suomessa uusien autojen ominaispäästöjä nopeasti. Taloudellinen ohjaus on tunnistettu tärkeäksi toimenpiteeksi liikenteen ympäristövaikutusten vähentämisessä niin kuluttajien kuin autonvalmistajienkin osalta. Noin kaksi kolmasosaa EU-maista on sitonut autoveron ja/tai ajoneuvoveron hiilidioksidipäästöjen määrään. Taloudellinen ohjausvaikutus kasvaa hallituksen esityksen mukaisessa verolinjauksessa, jossa vero alenee suhteellisesti eniten niillä autoilla, joiden päästöt ovat alle 80 g/km. Vähäpäästöisten ja erittäin vähäpäästöisten autojen ensirekisteröintimäärät ovat Suomessa olleet vielä melko vaatimattomia niiden korkean hankintahinnan takia. Autoalan kannalta on tärkeää, että vähäpäästöisten autojen verotuksen alentaminen on toteutettu siten, että verotuksen rakenne säilyy tekniikkaneutraalina.

Ympäristöohjaavuutta parantaa myös käytettynä maahantuotavien autojen verotukseen linjattu muutos, jonka mukaisesti niitä verotettaisiin samalla verotasolla kuin samanikäisiä Suomen markkinoilla jo olevia autoja. Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat viimeisen puolen vuoden aikana kääntyneet jyrkkään kasvuun joulukuussa KHO:n tekemän autoverolinjauksen johdosta. Myös määrät ovat lievässä kasvussa. Hallituksen esitys linjaa oikeutetusti, että ulkomailta tuotavien autojen verotus ei muodostu Suomessa ensirekisteröityjä autoja edullisemmaksi.

#### *Veromuutoksen vaikutukset jäävät portaittain toteutettuna vaatimattommiksi kuin kertamuutoksena toteutettuna*

Hallituksen esityksessä autoveron alentaminen on esitetty tehtävän neljänä portaina siten, että autovero alenisi aina tammikuun alussa vuosien 2016–2019 aikana. Portaittaista mallia tehokkaammin autokantaa uudistaisi autoveron alentaminen kerralla, kuten vuosina 2003 ja 2008 toteutetut suhteellisesti samansuuruiset autoveromuutokset. Tällöin ensirekisteröintien määrä kasvaisi merkittävästi ja veroalennuksen dynaamiset vaikutukset kompensoisivat suuren osan veron alentamisen aiheuttamasta verotuoton vähenemisestä. Kertamuutoksena tehty veron alennus on autokannan uudistumisen kannalta parempi vaihtoehto kuin portaittainen vähittäinen alentaminen, vaikka se toisikin hetkellisesti vaihto- ja käyttöomaisuuden arvon alenemaa. Autoveron alentaminen kerralla lisäisi kysyntää pitkä-

aikaisesti. Kertaluonteisena tehtävässä autoveron alentamisessa on todennäköistä, että ensirekisteröintien määrä kasvaisi ensimmäisenä vuonna suuremmalla hintajoustolla. Tällöin autoveron tuotto ei pienenesi yhtä paljon kuin on ennakoitu lakimuutoksen perusteluissa, koska kasvanut kysyntä kompensoisi osan autoveron alenemisesta. Myös uusien autojen myynnistä kertyvä arvonlisäveron tuotto kasvaisi ensirekisteröintimäärien kasvaessa. Osalle toimijoista kertaluonteinen hinnan alennus aiheuttaisi luonnollisesti taloudellisia haittoja, joiden merkitys jäisi kuitenkin kokonaishyötyjä pienemmiksi. Autoala esittää, että tärkeä autokantaa uudistava ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantava autoveron alentaminen tehtäisiin tulevaisuudessa suurempina veronalennusportaina siten, että autovero voitaisiin hallitusti kompensoida hiilidioksidipäästöihin sidotulla ajoneuvoverolla. Nyt ehdotetun portaittaisen veromuutoksen jälkeen jäljellä oleva autovero voitaisiin poistaa esimerkiksi puolittamalla autovero kahdesti siten, että uusi autoveron taso tulisi voimaan markkinahäiriöiden vähentämiseksi ennalta ilmoittamatta mahdollisimman nopeasti veromuutoksesta päättämisen jälkeen.

#### *Autoalan kannattavuuden paranemisella on merkittäviä työllisyys- ja hyvinvointivaikutuksia*

Autoala on viime vuosina kärsinyt heikosta kannattavuudesta, sillä yleinen talouskehitys on vähentänyt uusien autojen kysyntää. Muista pohjoismaista poiketen autojen ensirekisteröintimäärät eivät ole vuonna 2008 alkaneen taloudellisen laskusuhdanteen jälkeen kääntyneet nousuun, vaan ensirekisteröintien määrä on jäänyt 2010-luvulla alhaiselle keskimäärin 112 000 auton tasolle. Autojen vähittäis- ja tukkukaupan nettotulos on viime vuosina pudonnut alle prosenttiin ja sijoitetun pääoman tuotto on vuosina 2012–2013 ollut 7–9 prosenttia. Vuosina 2004–2008 sijoitetun pääoman tuotto oli autokaupassa keskimäärin 15 prosentin tasolla. Autoveron alentaminen onkin autoalalle erittäin tärkeä toimenpide, jonka myönteiset vaikutukset heijastuvat laaja-alaisena koko autoklusterin toimintaedellytyksiin.

Hallituksen esityksen perusteluissa on todettu, että autokaupassa työskentelee noin 8 000 työllistä. Autoalan työllisyysluvut ovat huomattavasti tätä suuremmat, sillä suurimmassa osassa autokaupan yrityksistä on myös huolto- ja korjaustoimintaa. Autoala on laaja klusteri, jossa yhden toimialan talouskehitys ja toimintaedellytykset heijastuvat rinnakkaistoimialoille. Autoala työllistää kokonaisuutena lähes 30 000 työllistä. Lisäksi autojen ja auton osien valmistuksessa työskentelee Suomessa noin 16 000 henkilöä. Autoalan työllisyys ei ole toistaiseksi merkittävästi vähentynyt, vaikka alan kannattavuus onkin heikentynyt. Vaikka autoala on toistaiseksi selviytynyt ilman merkittäviä työvoiman vähennyksiä, se ei ole pystynyt sopeuttamaan kiinteitä kuluja pienenevän kysynnän tasoon, jolloin sijoitetun pääoman tuottotaso on jäänyt heikoksi.

Autoveron alentamisen merkitys alan työllisyyden ja kannattavuuden parantamisessa on olennaisen tärkeä, sillä pysyvästi alhaiseksi jäänyt uusien autojen kysyntä uhkaa talous- ja työllisyystilannetta koko autoalalla. Työllisyys- ja kannattavuuslukujen sekä ensirekisteröintikehityksen perusteella on arvioitu, että ensirekisteröintien kasvu 10 000 autolla lisää autoalalla työllisyyttä 500–800 työllisellä. Näin ollen pienentynyttä autoveron kertymää kompensoivat osaltaan työllisyyden ja yritysten kannattavuuden paranemisen tuomat välilliset verotuotot.

#### *Seuraavan autoverolain muutoksen yhteydessä laista tulisi poistaa toimituskulujen euromääräinen raja*

Autoverolain verotasoja koskevan muutoksen yhteydessä autoala esittää, että autoverolain momentilta 11 b § poistettaisiin auton toimituskuluja koskeva 600 euron raja ja siirrettäisiin toimituskulujen euromääräisen arvon määrittäminen Tullin erillisohjeella tehtäväksi samaan tapaan kuin esimerkiksi

tavanomaisia alennuksia vastaava erä. Uusien autojen toimituskulut ovat kasvaneet vuodesta 2003, jolloin tämä taso on lakiin kirjattu. Toimituskulujen euromäärän määrittely sopisi autoverolakia paremmin Tullin ohjeisiin, jossa sitä olisi mahdollista joustavammin tarkistaa vallitsevan tilanteen mukaan. Tämä parantaisi selvästi eri puolilla maata olevien autoliikkeiden ja ostajien yhdenvertaisuutta uuden auton ostotilanteessa. Toimituskulujen euromääräistä rajaa koskevaa lakimuutos on lainsäädännön kannalta niin pieni muutos, että siitä ei ole mielekäästä tehdä erillistä autoverolain muutosta, mutta se olisi mahdollista saattaa ajantasaisemmaksi seuraavan autoverolakimuutoksen yhteydessä, vaikka se ei liitykään lakimuutoksen aiheena olevaan autoveron tasoon.



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry



Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ry