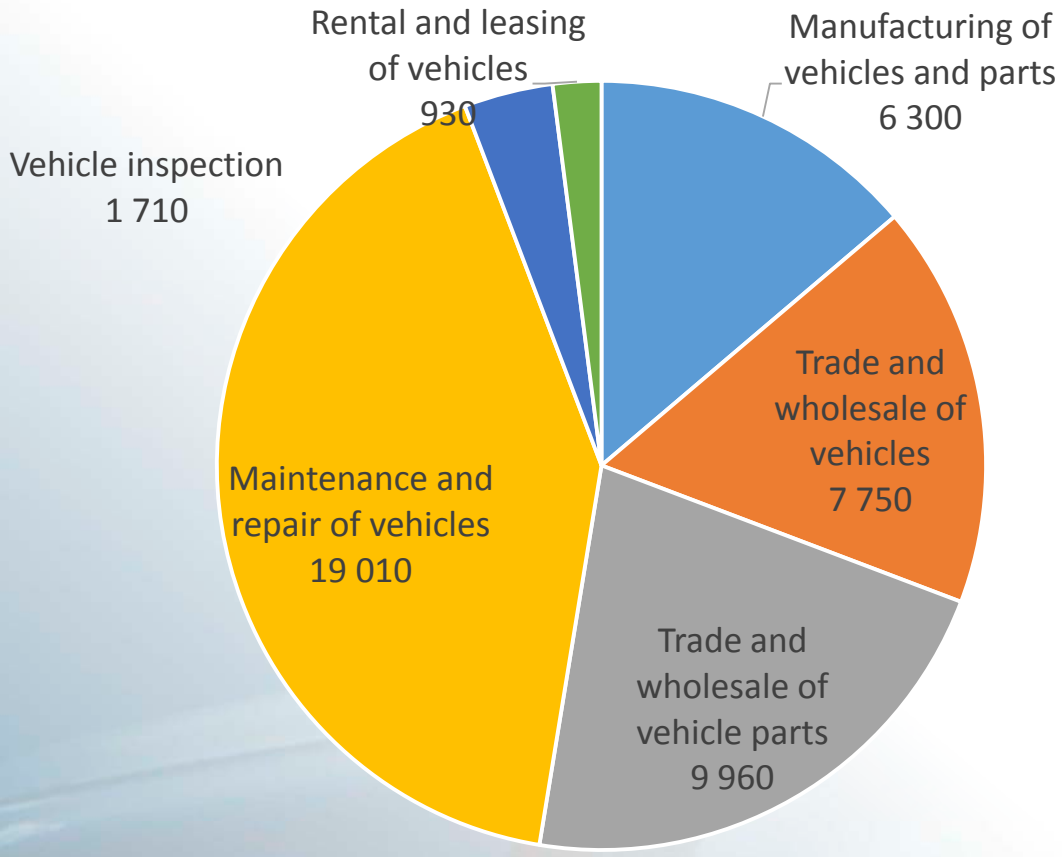
Autoveron muutostarpeet

7.10.2014

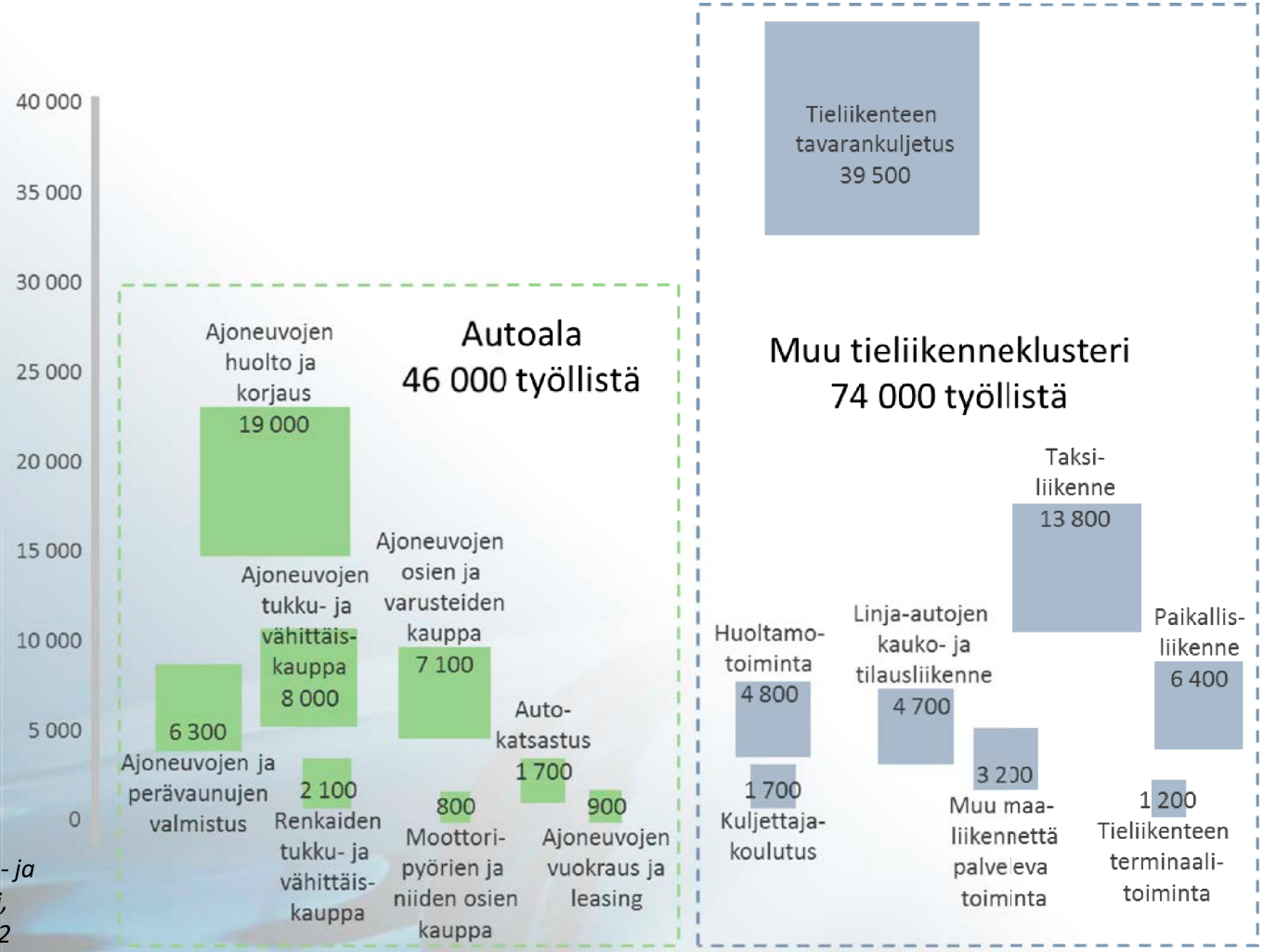
Autoalan suoria työpaikkoja Suomessa 46 000



Tilastokeskus, yritys- ja toimipaikkarekisteri, tiedot vuodelta 2012

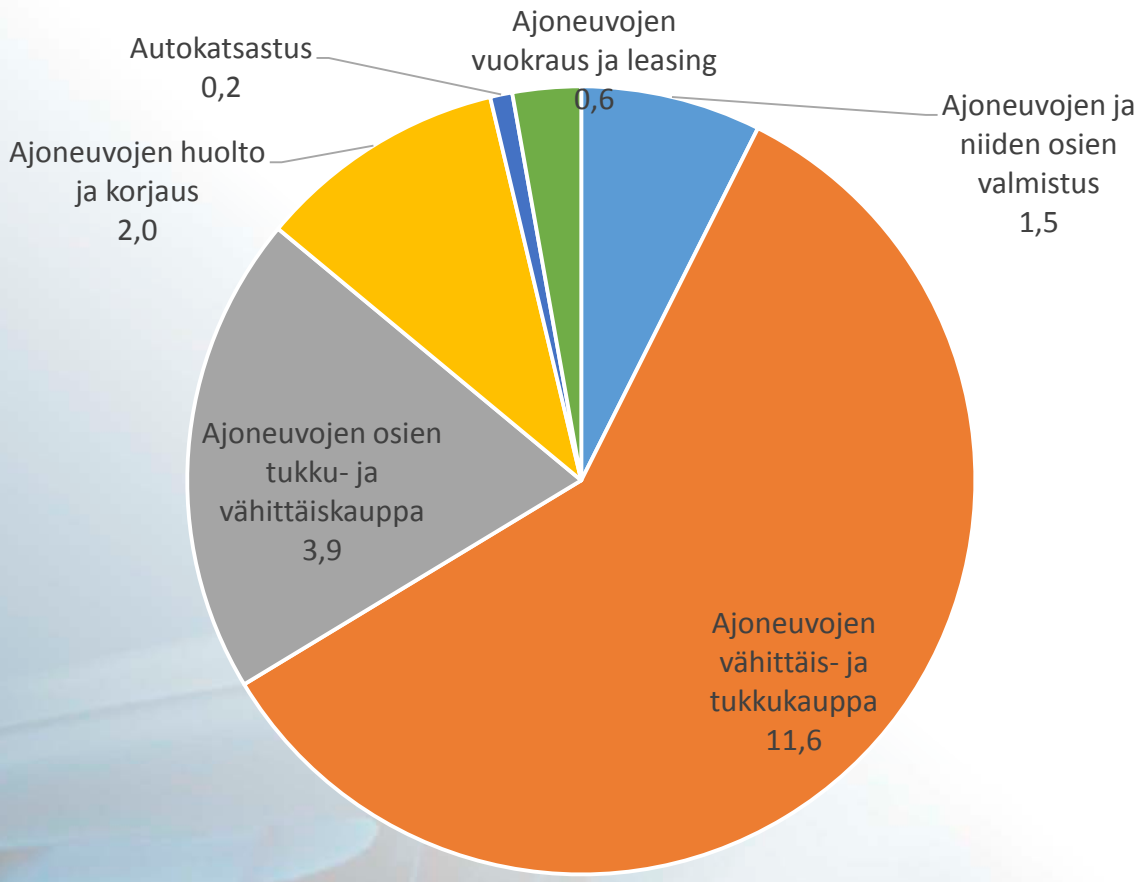
Kuvasta puuttuu autojen kierrätys- ja romutustoiminta, jonka on arvioitu työllistävän yli 1 000 henkilöä.

Autoala osana laajempaa tieliikenneklusteria työllistää noin 120 000 henkilöä



Tilastokeskus, yritys- ja toimipaikkarekisteri, tiedot vuodelta 2012

Autoalan liikevaihto on lähes 20 miljardia euroa vuodessa



Tilastokeskus, yritys- ja toimipaikkarekisteri, tiedot vuodelta 2012

Nykymallisen autoveron ongelmia

Korkea hankinnan vero kannustaa pitämään autoa liikenteessä mahdollisimman pitkään – Suomessa ka. romutusikä on yli 20 v., EU-ka. 15 v

Liikenteen päästöt vähenevät hitaasti – Suomi ei saavuta 2020-tavoitetta

Autoilusta kerättävän veron pohja sulaa uusien autojen tullessa yhä vähäpäästöisimmiksi. Tasokorotusta vaikea tehdä, koska se tappaa kysynnän pitkäksi aikaa (vrt. 2012)

Autoveron tuotto on suhdanne-herkkä ja vaikeasti ennustettava. 2000-luvulla autoveron tuotto on heilahdellut 0,6-1,3 mrd:n välillä.

Vaihto-ehtoiset polttoaineet yleistyvät Suomessa hitaasti

Liikenne-turvallisuus paranee hitaasti, kun uusin tekniikka yleistyy viiveellä

Liikennepoliit-tisten tavoitteiden vastaisesti pitää verotuksen painopistettä hankinnassa eikä käytössä

Päinvastoin kuin yleensä luullaan, autovero ei ole ensisijassa päästöperus-teinen, vaan arvoperusteinen

Autoala joutuu maksamaan esittely- ja leasing-ajoneuvojen osalta myös *autoverosta* arvonlisäveroa – tappio 75 M€ vuodessa

Verotusarvon määrittäminen on moni-mutkaista ja se työllistää viranomaisia ja oikeus-laitosta

Käytettyjen autojen runsas maahantuonti vaikeuttaa päästö-tavoitteiden saavuttamista

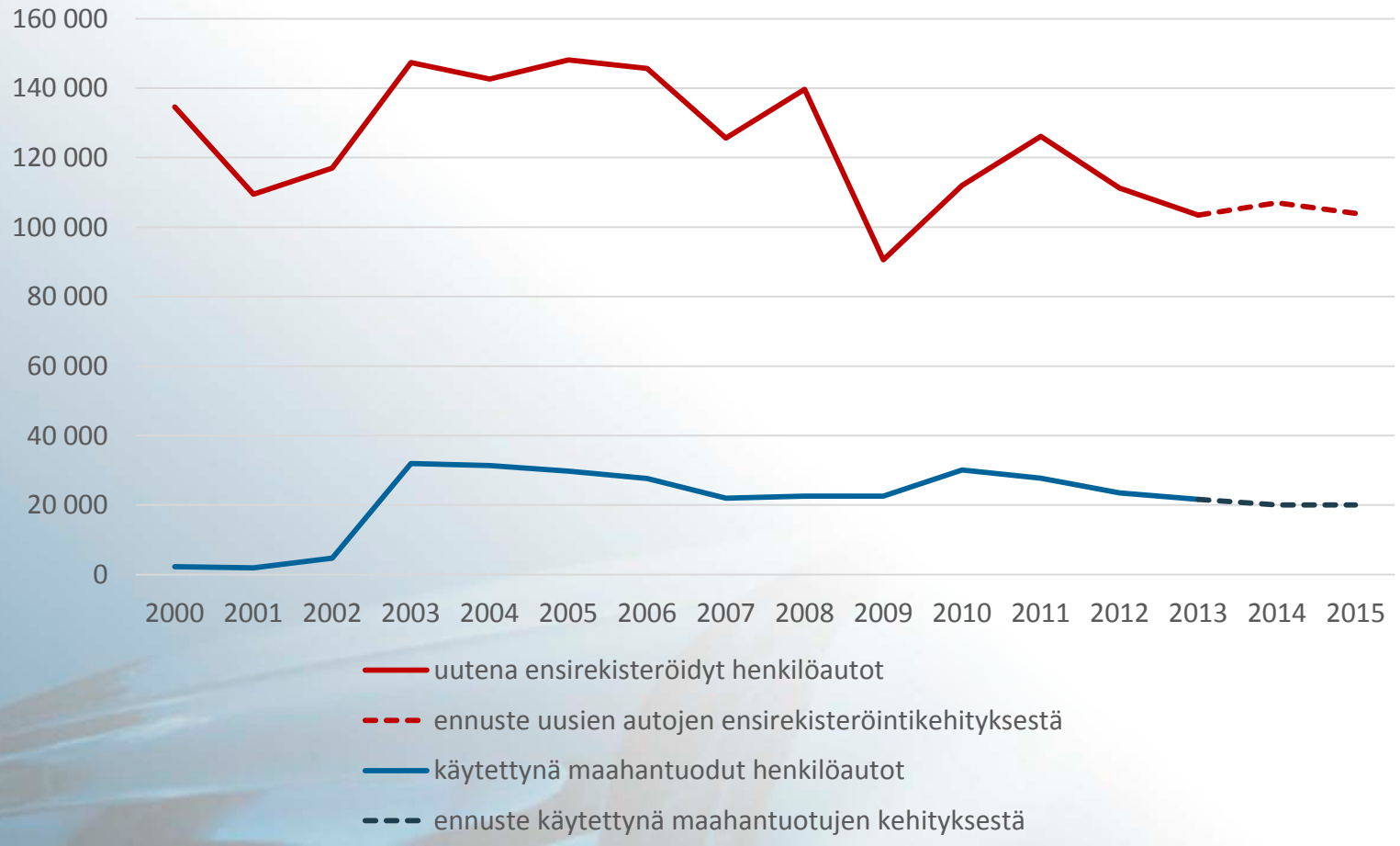
Autoveronkierto ajamalla ulkomaisissa kilvissä olevalla autolla on lisääntynyt

Taipuu huonosti EU-lain-säädännön muutoksiin

Autoveron vientipalautuksen saamisessa ehtoja, joita tuonnin yhteydessä ei edellytetä – käytännössä estää viennin

Autoveron laskentamalli on monimutkainen– kuluttajan on vaikea varmistua oikeasta autoveron määrästä

Henkilöautojen ensirekisteröintikehitys

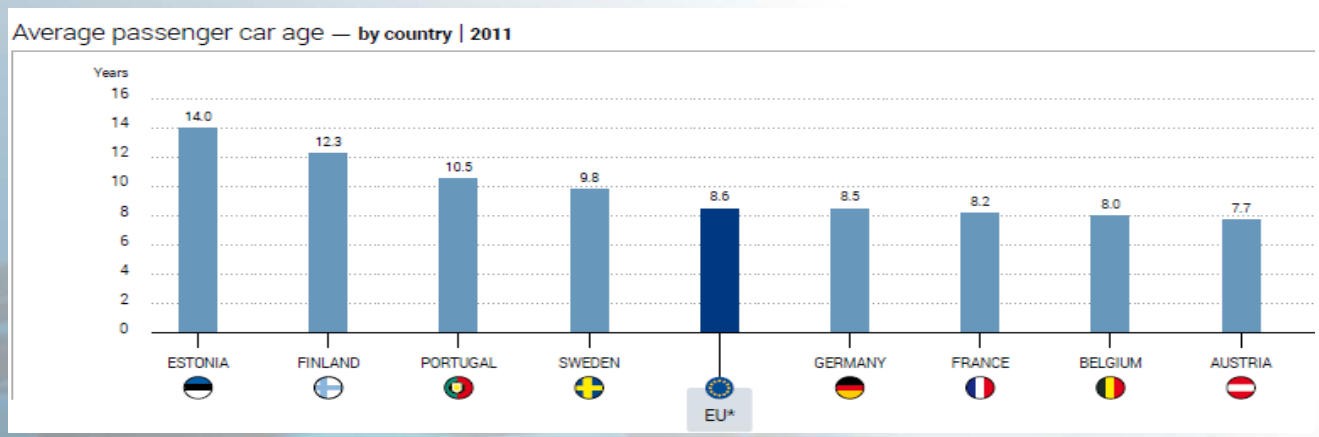


Autot muuttuvat

- Kaikki tieliikenteen verot (autovero, ajoneuvoverot ja polttoaineverot) ovat sidottuja CO2:een tai kulutukseen/ajosuoritteeseen.
- Tämä yli 7 miljardin veropohja sulaa, koska:
  - *Autot tulevat yhä polttoainetaloudellisemmiksi → päästöt laskevat → verotuotto laskee*
  - *Autoveron ”inflaatiokorotus” 2012: autokauppa puolittui usean kk:n ajaksi → verotulot laskivat 200 miljoonaa €, vaikka 90 milj. € haettiin lisää → autoveron korotus ei ole järkevä vaihtoehto alenevien CO2:en kompensoimiseksi*
  - *Autojen kilometrisuorite laskee, julkisen liikenteen suoritetta halutaan lisätä → polttoaineen kysyntä laskee entisestään. Polttoaineveroon pitää tehdä korotusautomaatti - toisaalta ei voida määrättömästi nostaa, vrt. mm. itärajan bensaralli*
  - *Uusia voiman- ja energianlähteitä autoiluun (sähkö, vety, biopolttoaineet, jne) → perinteisten polttoaineiden kysytä vähenee*

Autoilun verotuksen uudistamistarve

- Suomessa on Länsi-Euroopan vanhin autokanta
- Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä ylittää 20 vuotta
  - *EU-keskiarvo on 15 vuotta ja Länsi-Euroopan maiden 13-14 vuotta*
- Korkea autovero pitää vanhojen autojen jäännösarvon korkeana ja nostaa selvästi autokannan keski-ikää → kannustin vanhemmalla autolla ajamiseen
- Suomessa autovero on Euroopan toiseksi korkein



Mitä olisi tehtävä?

1. Autoveron poisto kerralla ja merkittävä perusveron korotus
   - *Hyvää: CO2:n aleneminen ei enää verokertymän kannalta ongelmallista. Oikeudelliset ongelmat (mm. käytettyjen arvonmäärityksissä) poistuisivat, esittely- ja leasingautojen alv-ongelma poistuisi (maksaa autoalalle 75 m€/vuosi). Tulevat EU-sääntelyt esim. RDE tai rekisteröintidirektiivi eivät olisi uhkia. Kauppa virkoaisi → työllisyys. Autokannan uusiutuminen nykyistä nopeammaksi, jne.*
   - *Huonoa: perustuslaillinen omaisuudensuojakysymys selvitettävä. Verotulotuoton lasku ylimenokaudella, jos ennen uudistusta ensirekisteröityjen autojen perusveroa ei korotettaisi samalla tavalla kuin uusien. Autokaupan vaihtoautovaraston ja leasingautojen jäännösarvo-ongelma.*
2. Autoveron puolittaminen ja maltillinen perusveron korotus (tarvittaessa myös lievä polttoaineveron korotus)
   - *Hyvää: verotulojen, vaihtoautovarastojen jäännösarvon ja poliittisen "rutinan" kannalta helpompi hallita, kuin autoveron poisto kerralla; ts. autoveron laskennallisen tuoton alenemasta osa korvautuu kasvavalla kysynnällä, perusveron korotus uudistusta ennen rekisteröidyille autoille vasta siirtymäajan myötä, omaisuudensuojakysymyksen kannalta helpompi*
   - *Huonoa: autoveron aiheuttamat ongelmat ja riskit jäävät – tosin merkitys pienenee*
   - **HUOM! Mielestämme tämä olisi niin poliittisesti kuin fiskaalisesti toteuttamiskelpoisin tapa edetä**

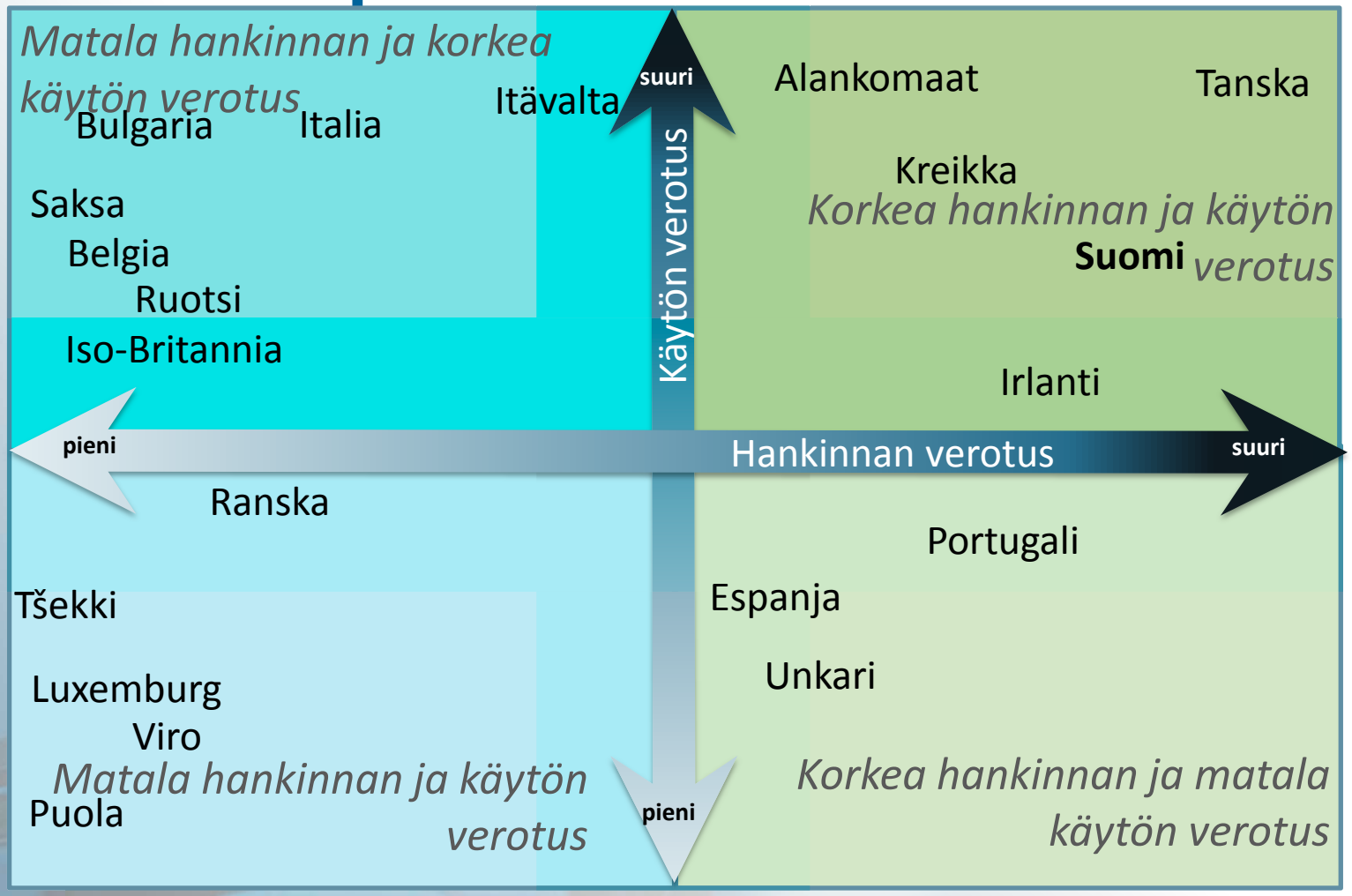
Mitä olisi tehtävä?

3. Korvataan autovero polttoaineveron korotuksella
   - *Hyvää: laaja veropohja. Käytön verottamista, joka huomioi paitsi autovalinnan myös ajotavan, autokanta uudistuu → päästöt/liikenneturvallisuus, eroon autoveron ongelmista ja riskeistä kerralla. Ase deflaation uhkaan. Voidaan korottaa vaikka joka vuosi verotulon pitämiseksi samalla tasolla.*
   - *Huonoa: lähes koko autoilun veropotti polttoaineverosta → pohja sulaa, kun liikenteen energiatehokkuus kasvaisi. Vaatisi kuitenkin n. 20-25 snt/l. korotusta → kuljetusten hinnat nousevat → inflaatio. Jos tämä halutaan välttää, tulee ammattiliikenteelle sallia veronpalautusmekanismi.*
4. Tehdään autoverosta ”osamaksullinen” ja puhtaasti CO2-perusteinen
   - *Hyvää: merkittävä ympäristöohjaus (kannustaa/ohjaa suuripäästöisten autojen kierrättämiseen nykyistä aiemmin ← hankinta-arvo pieni, autoveron vuosimaksu korkea), lyhentää auton elinkaarta, ts. vanha auto korvautuu uudella nykyistä nopeammin*
   - *Huonoa: erittäin hankala poliittisesti (jo autoveron ”maksaneista” autoista ei voida periä), pitkä ylimenokausi, jonka aikana verotulot laskevat*

Autoilun verotuksen kansainvälistä vertailua

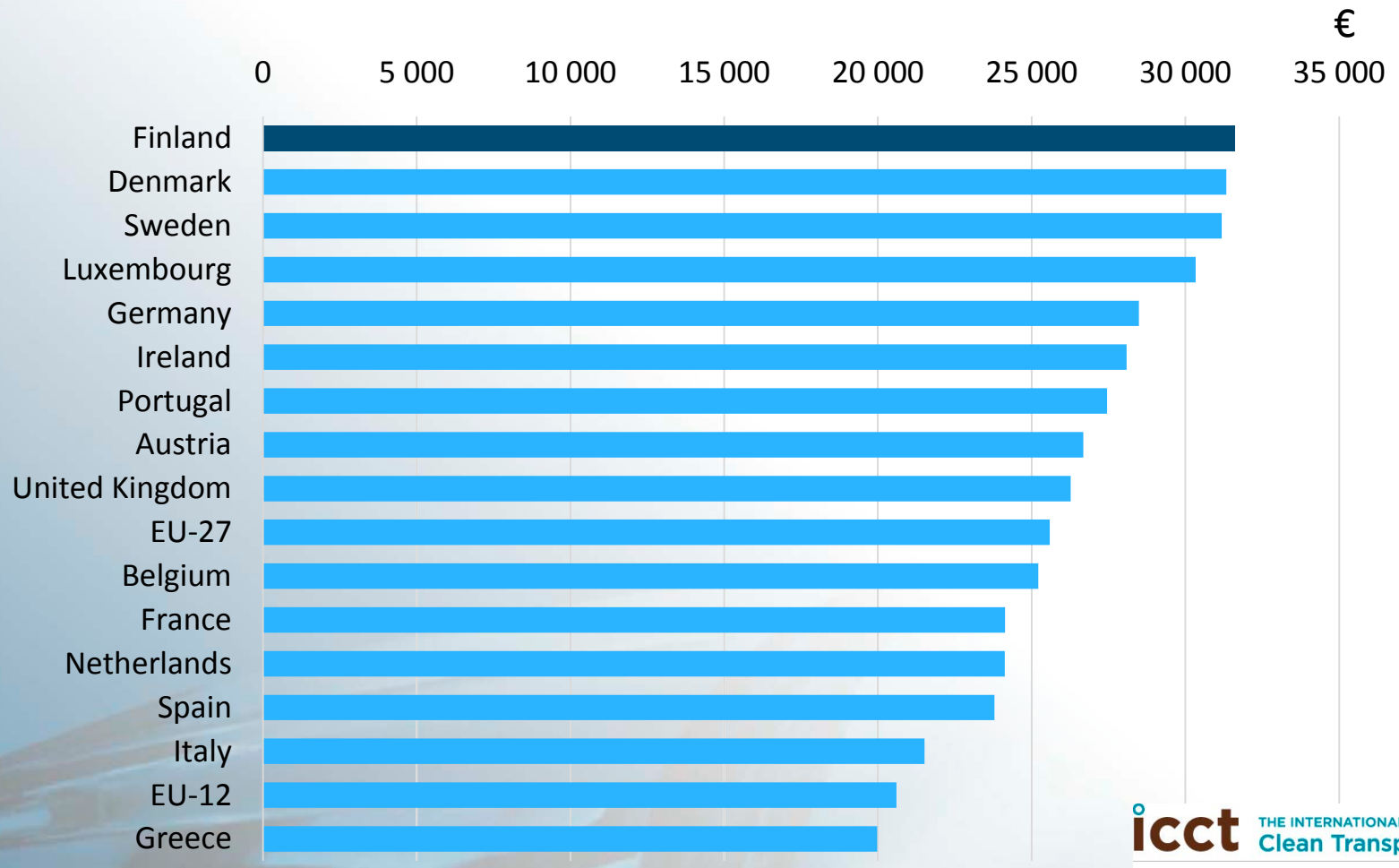
2014

Verotuksen painopiste Euroopan eri maissa



Käytön verotukseen on laskettu vuosittainen vero ja polttoainevero.

Uusien henkilöautojen verollinen keskihinta vuonna 2012

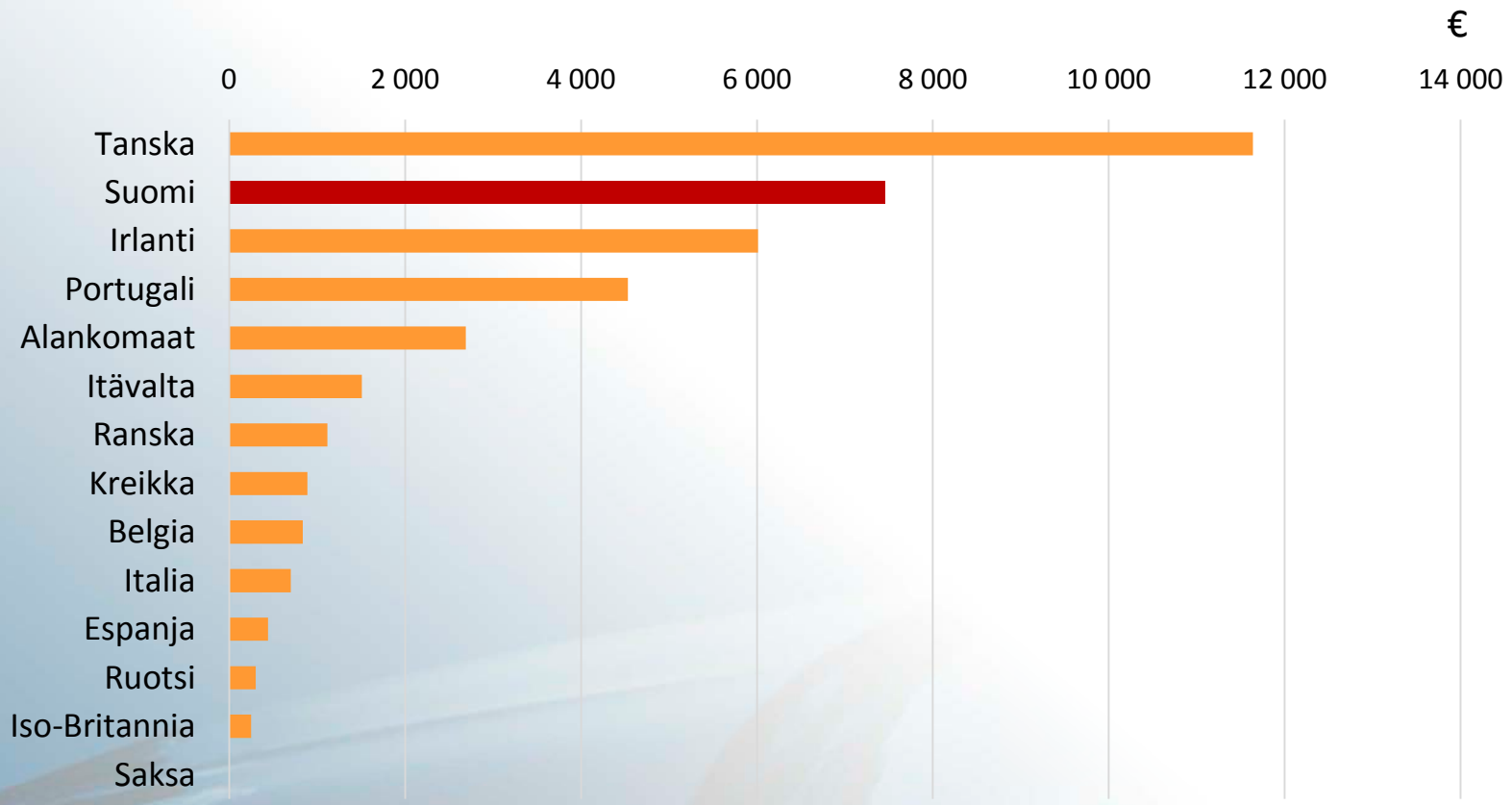


AUTOTUOJAT

icct THE INTERNATIONAL COUNCIL ON Clean Transportation

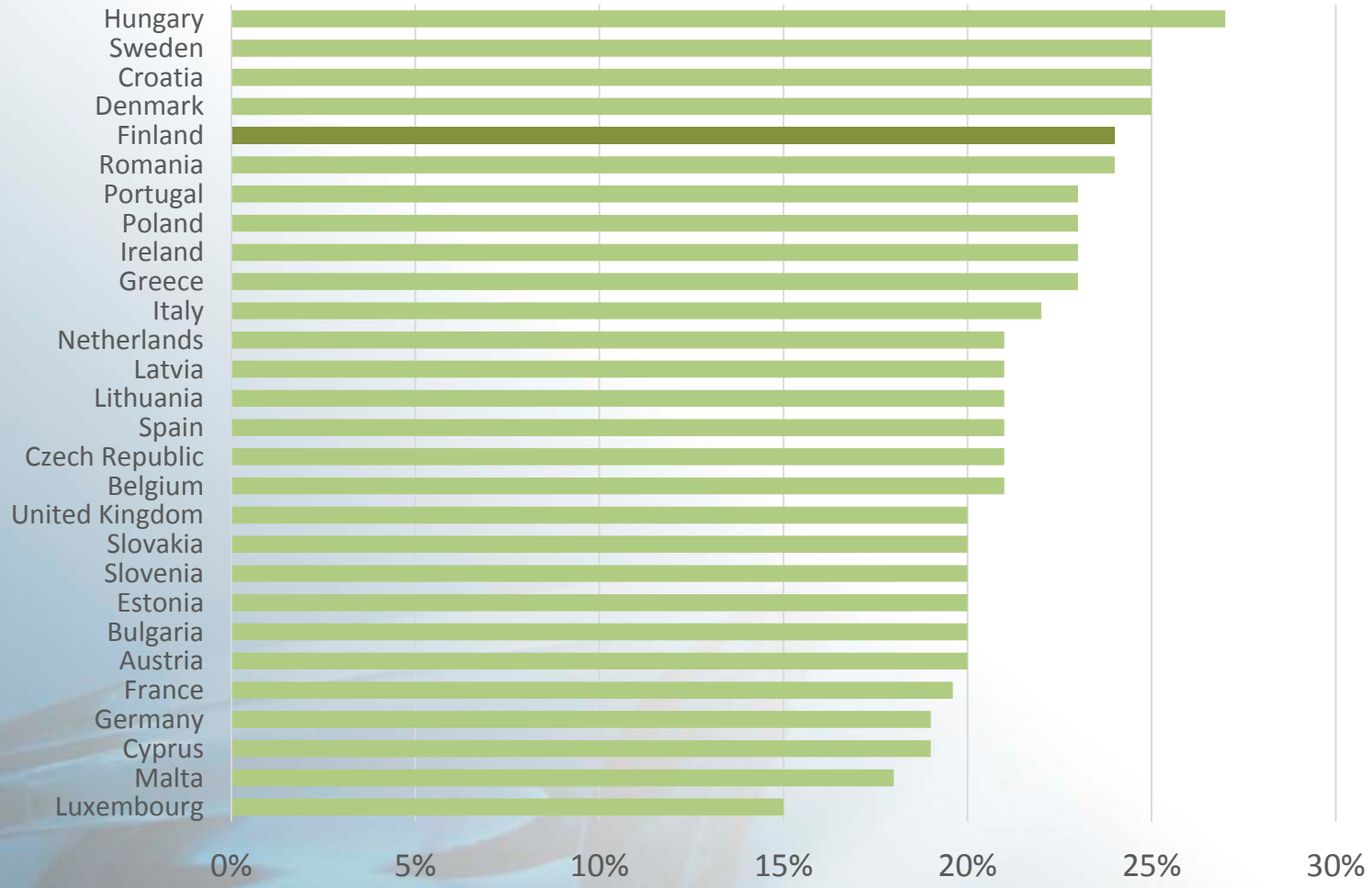
EUROPEAN VEHICLE MARKET STATISTICS

Keskimääräinen auto- tai rekisteröintivero Euroopan eri maissa



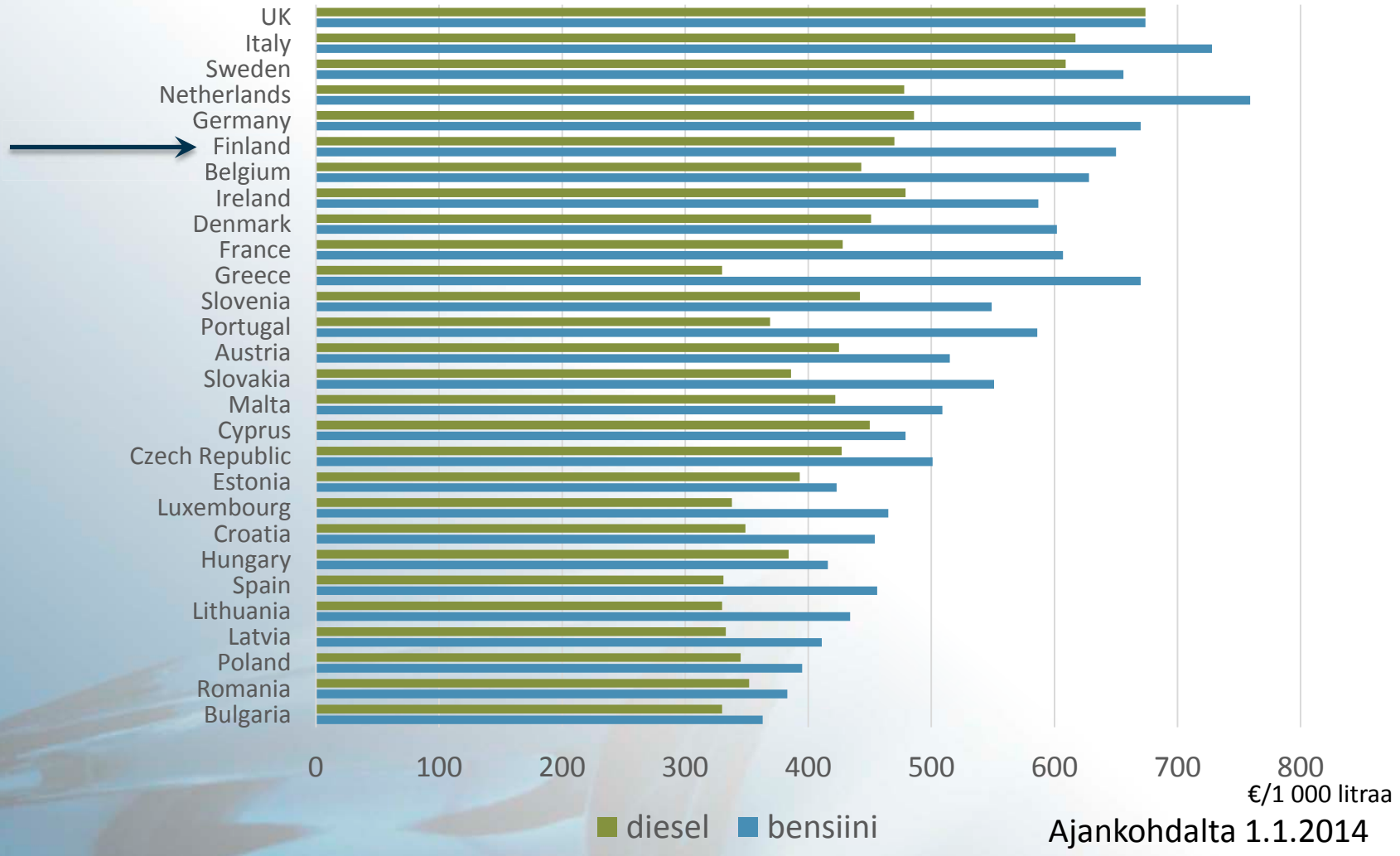
Laskennallinen hankinnan vero (€/ajoneuvo). Laskettu autojen rekisteröinti- ja autoverokertymän ja ensirekisteröityjen ajoneuvojen määrän perusteella. Tiedot ovat vuosilta 2011-2013. Tietojen lähde ACEA.

Autokaupassa sovellettava arvonlisävero Euroopan eri maissa



ACEA Tax guide, Highlight EU Summary 2014

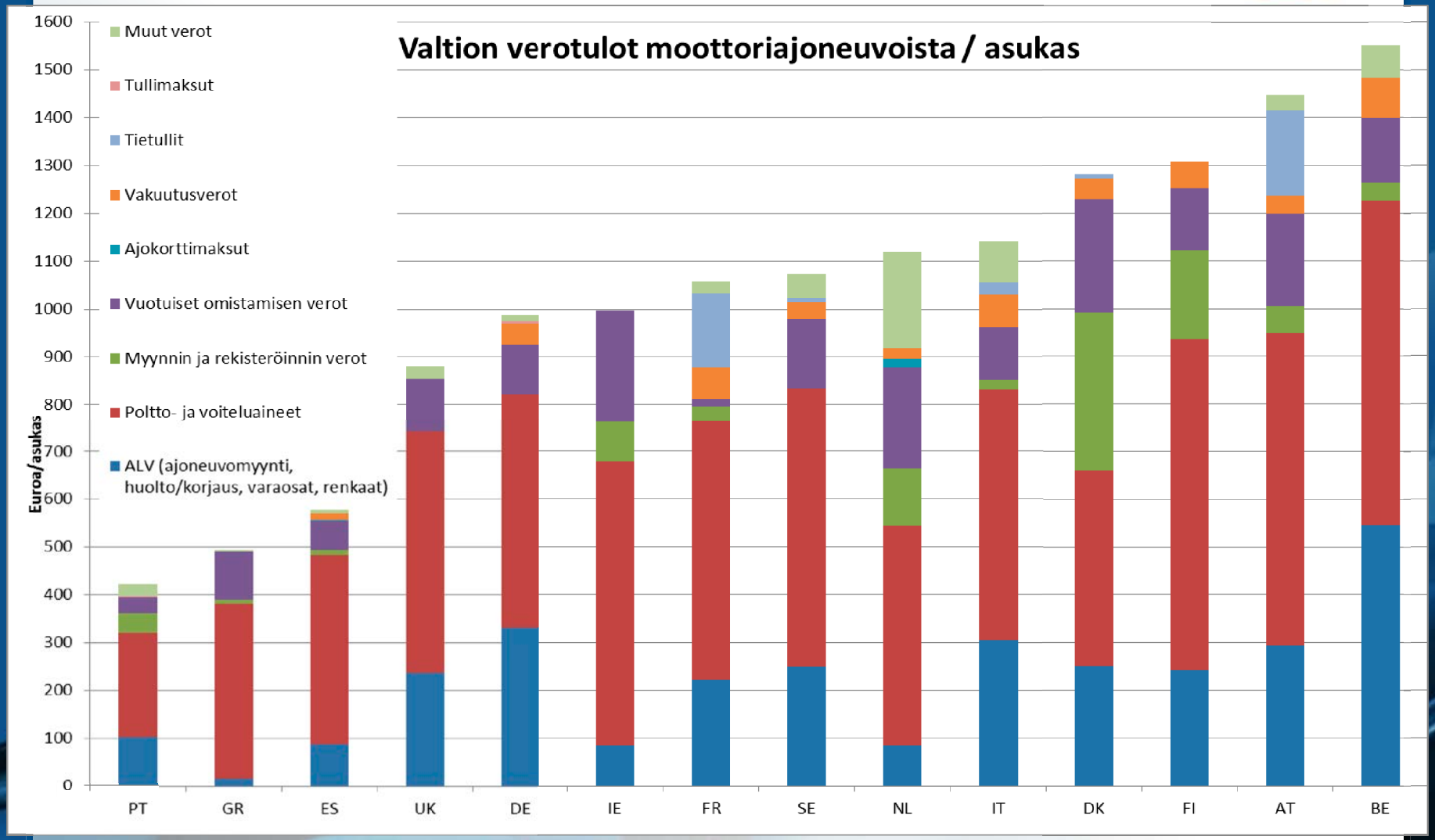
Liikennepolttoaineiden erityisvero Euroopan maissa



Ajankohdalta 1.1.2014

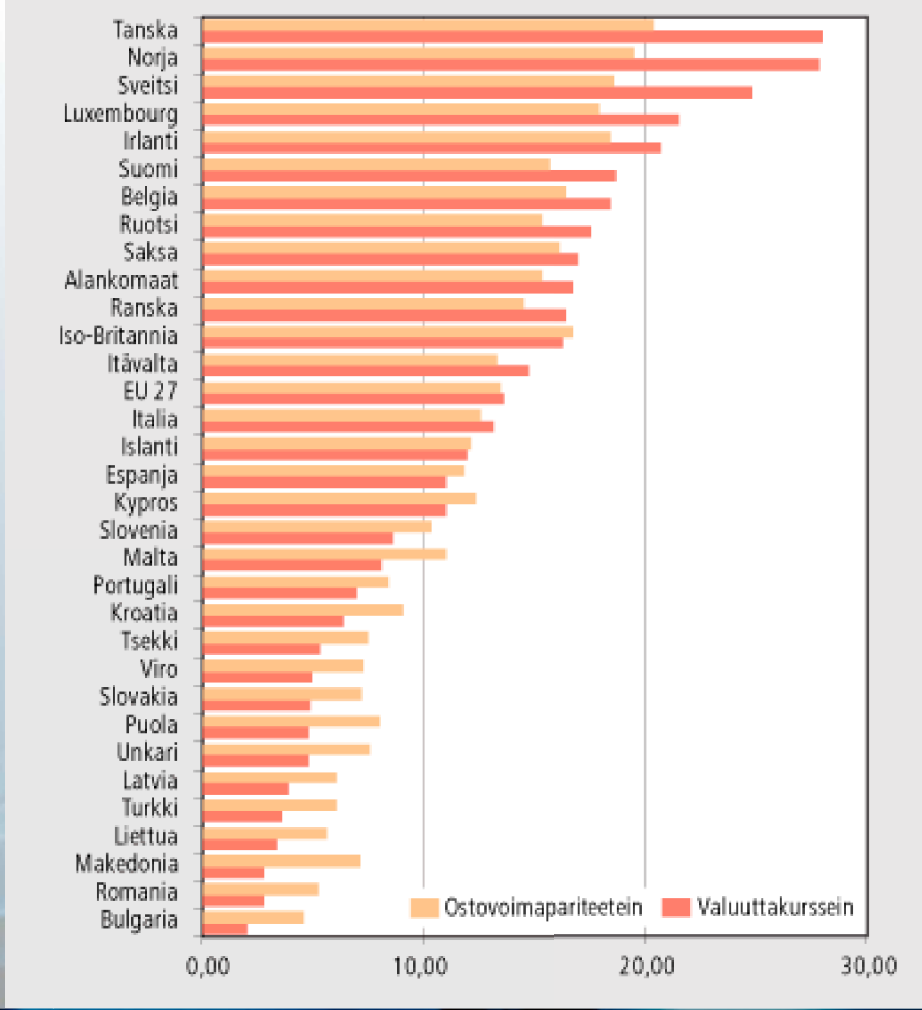
ACEA Tax guide, Highlight EU Summary 2014

Valtion verotulot autoilusta Euroopassa



ACEA 2014. Belgian muihin verrattuna kaksinkertainen ALV-tulo selittyy runsaalla ulkomaille myytävien uusien autojen kaupalla. Itävalta kerää ylivoimaisesti eniten tiemaksuja/-tulleja.

Palkansaajien tuntiansiot Euroopan maissa vuonna 2010



Euroa tunnissa

Tilastokeskus

CO2 taxation is gaining ground in the EU

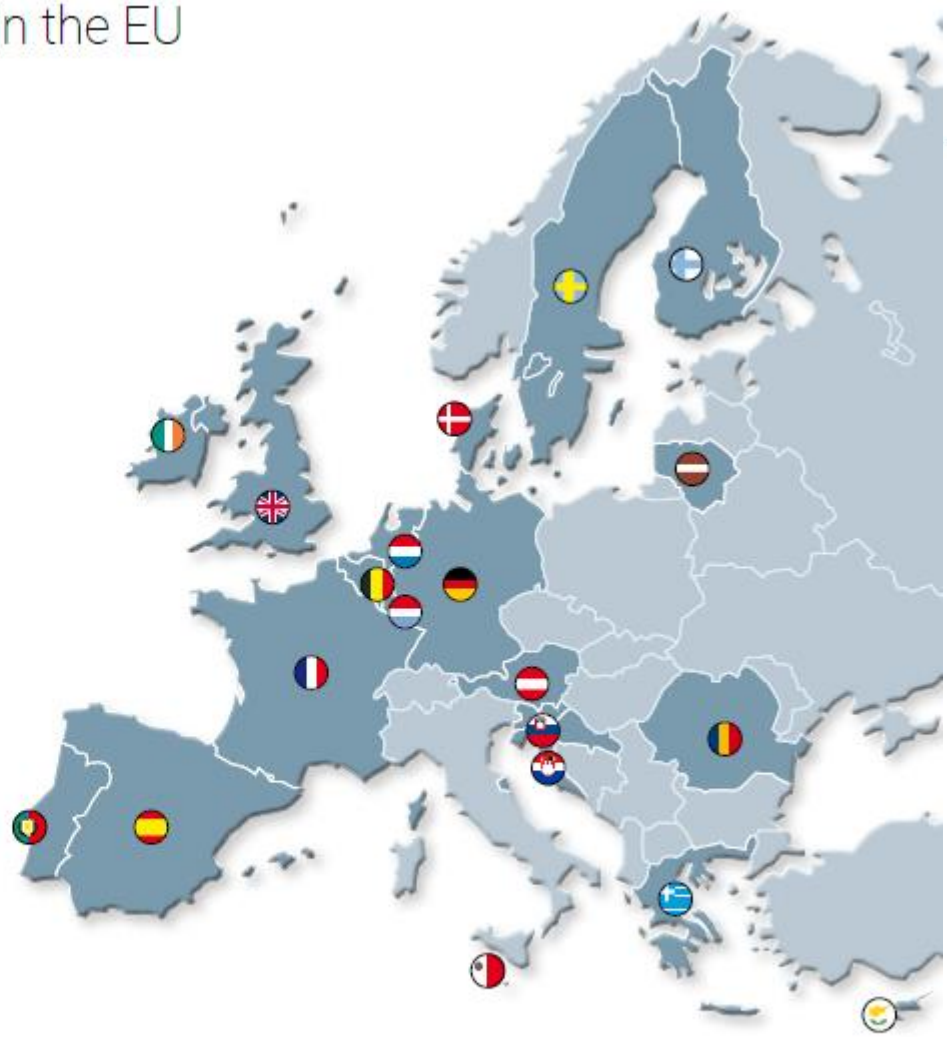
CO2 taxation is now well established across the European Union. 20 EU member states currently apply some form of CO2 tax to the registration and/or ownership of passenger cars, up from 17 in 2010.

The 20 EU countries that levy passenger car taxes partially or totally based on the cars' CO2 emissions and/or fuel consumption are: Austria, Belgium, Croatia, Cyprus, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Latvia, Luxembourg, Malta, the Netherlands, Portugal, Romania, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom.

The European automobile industry welcomes this trend towards CO2-related car taxation. However, it regrets the lack of uniformity in the implementation of these taxes. European auto makers therefore support taxation for passenger cars that is:

– exclusively based on CO2 emissions;
– technologically neutral;
– linear; and
– budget neutral.

For more information, visit **www.acea.be**

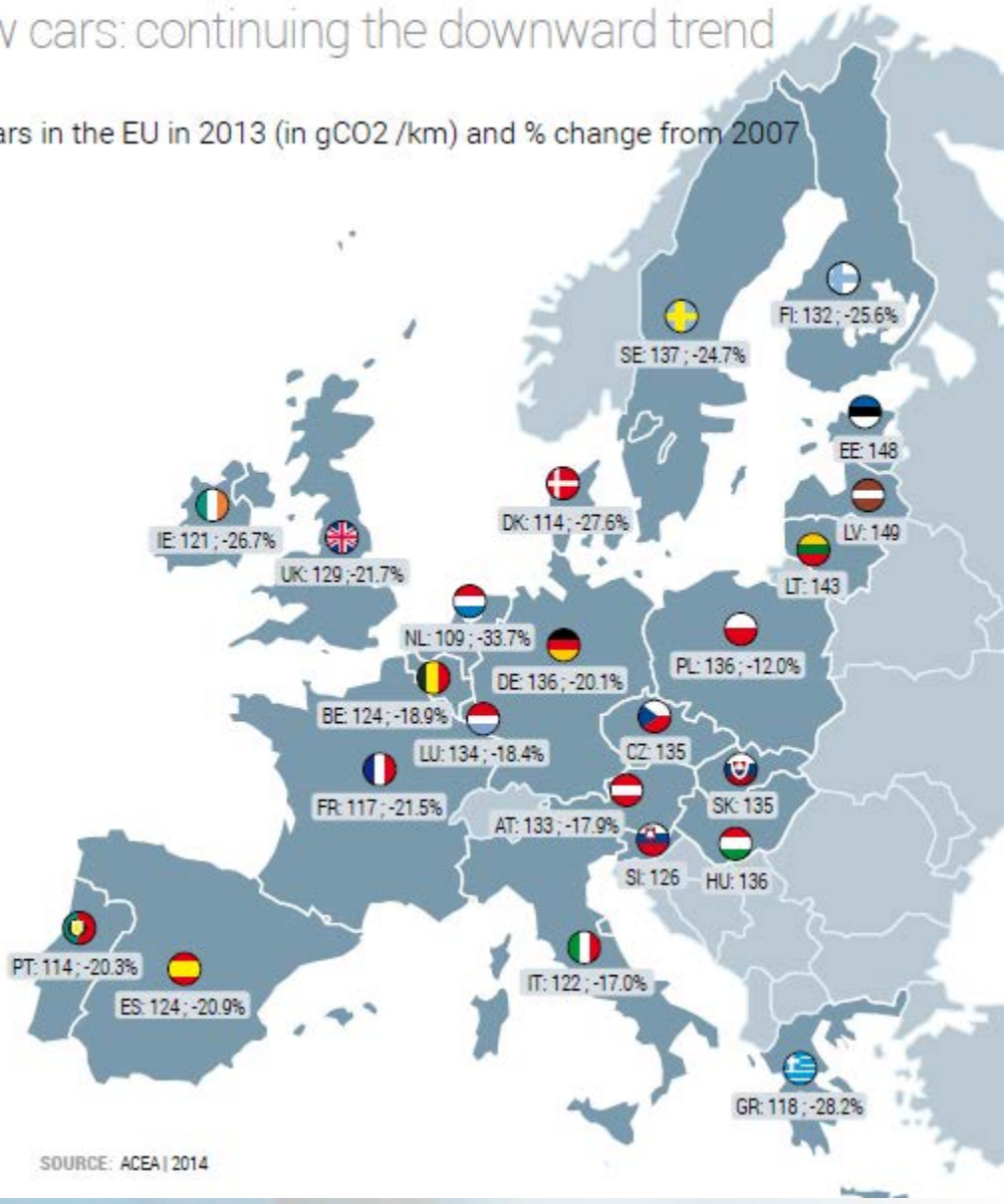


SOURCE: ACEA TAX GUIDE | 2014

CO2 emissions of new cars: continuing the downward trend

Average CO2 emissions of new cars in the EU in 2013 (in gCO2 /km) and % change from 2007

	Average CO2 of new cars in 2013	% change 2013/2007
NL	109	-33.7%
DK	114	-27.6%
PT	114	-20.3%
FR	117	-21.5%
GR	118	-28.2%
IE	121	-26.7%
IT	122	-17.0%
BE	124	-18.9%
ES	124	-20.9%
SI	126	
UK	129	-21.7%
FI	132	-25.6%
AT	133	-17.9%
LU	134	-18.4%
SK	135	
CZ	135	
HU	136	
PL	136	-12.0%
DE	136	-20.1%
SE	137	-24.7%
LT	143	
EE	148	
LV	149	



SOURCE: ACEA | 2014

AUTOTUOJAT

Autotuojat ry 21.11.2014

Hallitus päätti esittää 17.11 eduskunnalle vuoden 2015 talousarvion täydentävässä esityksessä 3 miljoonan euron määrärahaa romutuspalkkiokokeilun järjestämiseksi ensi vuonna. Täydennysesitys annetaan eduskunnalle 20.11.2014. LVM:n kesällä lausunnolla olleessa HE:ssa oli suunnitteilla romutuspalkkiokokeilun alkamisajankohdaksi 1.4.2015. Kokeilun on suunniteltu päättyvän 30.9.2015. Ajankohta voi muuttua lopulliseen hallituksen esitykseen.

1. **Mistä romutuspalkkiokokeilusta on kyse?** Mikäli eduskunta hyväksyy hallituksen esityksen romutuspalkkiokokeilusta, tarkoittaa se sitä, että vanhan auton kierrättäessään kuluttaja saa 1 500 euron alennuksen uuden auton hankinnan yhteydessä. Valtio rahoittaa tästä 1 000 euroa ja automaahantuojat 500 euroa. Uuden auton tulee olla hiilidioksidipäästöiltään alle 120 g/km tai sen käyttövoimana on korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine.

2. **Miksi romutuspalkkiokokeilu järjestetään?** Romutuspalkkiokokeilu tukee tärkeää yhteiskunnallista ja poliittista tavoitetta, autokannan uudistamista. Autokannan uusiutuminen vähentää liikenteen päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Suomen autokanta on uusiutumisen tarpeessa, sillä henkilöautojen keskimääräinen romutusikä on yli 20 vuotta, kun EU-maiden keskiarvo on 15 vuotta. Romutuspalkkiokokeilu tukee myös yleisemmin kasvua ja työllisyyttä.

   Lisäksi romutuspalkkio lisää valtion verotuloja, sillä se tuottaa autoverotuloa kolminnelinkertaisen määrän siihen käytettävään menoon nähden. Keskimäärin uudessa autossa on Suomessa autoveroa 7 500 euroa, mutta romutuspalkkiolla hankittaisiin todennäköisesti hieman keskimääräistä edullisempia autoja. Näin ollen valtio saa verotuloina keskimäärin 3 000-4 000 euron suuruisen autoverotuoton samalla hetkellä, kun 1 000 euron romutuspalkkio konkretisoituu menona uuden auton oston yhteydessä. Autoverotuoton lisäksi romutuspalkkio tuottaa arvonlisäverotuloja. Romutuspalkkio on siis valtiolle riskitön lisätulonlähde.

3. **Onko romutusikäisen auton omistajalla varaa ostaa uutta autoa, vaikka hän saisi 1 500 euron palkkion?** Suomessa on liikennekäytössä noin 800 000 yli 15 vuotta vanhaa autoa. Mikäli näiden autojen omistajista 0,5 % päättää vaihtaa vanhan autonsa uuteen, on romutuspalkkiolla tällöin hankittu 4 000 uutta autoa. Tämä olisi 30 % enemmän kuin, mitä tavoitteeksi on asetettu. Autotuojat ja Suomen Autokierrätys arvioivat, että kierrätykseen saadaan kampanjan ansiosta n. 6 000-10 000 autoa normaalia enemmän ja näistä kenties puolet päätyy lopulta hankkimaan uuden, vähäpäästöisen auton.

4. **Johtaako kampanja romuautoilla keinotteluun?** Kampanja on rajattu siten, että romutuspalkkion saa vain kerran yhtä autoa kohden. Lisäksi palkkion saajan tulee olla luonnollinen henkilö. Romutuspalkkiota ei siis saa yritys ja tällöin ammattimainen keinottelu ja uusien autojen hamstraaminen ei ole mahdollista.

5. **Johtaako liikennekäytöstä poistettujen autojen romutus ja korvautuminen uusilla autoilla autokannan kasvuun?** Romutuspalkkiosta ei ole muissa EU-maissa saatu tällaisia kokemuksia. Suunnitellun romutuspalkkion on arvioitu pienentävän autokantaa, sillä läheskään jokainen vanhan autonsa palkkion houkuttelemana kierrättävä ei lopulta päädy ostamaan uutta autoa. Osa ostaa käytetyn auton, osa ei osta tilalle lainkaan autoa (etenkin sellaisessa tapauksessa, että liikennekelvoton auto päätyy kierrätykseen). Näistä noin puolet ostaisi tilalle uuden auton. Näin ollen autokanta pienenisi kampanjan ansiosta.

6. **Minkälaisia kokemuksia romutuspalkkiokokeilusta on ollut muualla?** Romutuspalkkiokokeilu on toteutettu yli puolessa EU-maista, ja se on koettu hyväksi keinoksi autokannan

uudistamiskehityksen jouduttamiseksi ja kasvun tukemiseksi. Romutuspalkkio on toteutettu hyvin tuloksin myös nk. ei-autoteollisuusmaissa, kuten Irlannissa. Espanjassa autokauppa kääntyi romutuspalkkiokampanjan astuessa voimaan kesällä 2013 ensimmäistä kertaa kasvuun sitten vuoden 2007. Vuonna 2014 kauppa on pysynyt 18 %:n kasvussa.

7. **Ratkaiseeko romutuspalkkiokokeilu autokantamme ikääntymistä koskevat ongelmat kerralla?** Ei. Suurin syy autokantamme vanhenemiseen on auton hankinnan verotuksen korkea taso; korkea autovero toimii kuluttajalle kannustimena pitää ja korjata autoa mahdollisimman pitkään.

8. **Johtaako romutuspalkkiokokeilu kohtuullisen uusien ja hyväkuntoisten autojen romutukseen?** Ei. Avustus myönnetään vähintään 10 vuotta liikennekäytössä olleen henkilöauton kampanjan aikana annettua romutustodistusta vastaan. Kierrätykseen ei tule päätymään kampanjan aikana yhtään sellaista autoa, jonka markkina-arvo on yli 1 500 euroa eli romutuspalkkiona maksettava summa. Mikäli auton markkina-arvo on romutuspalkkiota suurempi, ei palkkiosta ole luonnollisesti auton omistajalle hyötyä. On ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää, että näitä yli 20 vuotta vanhoja autoja saataisiin nykyistä nopeammin kierrätykseen. Nämä autot eivät ole kohtuullisen uusia, eivätkä hyväkuntoisia.

9. **Kanavoituuko merkittävä osa romutustuesta ulkomaiselle autoteollisuudelle?** Autoalan merkitys taloudelle ja hyvinvoinnille on Suomessa suuri, sillä autoalan liikevaihto on 20 miljardia euroa ja autoala työllistää suoraan noin 50 000 ihmistä. Koko liikennesektori työllistää Suomessa noin 120 000 ihmistä. Ala on viime aikoina joutunut irtisanomaan satoja työntekijöitä pitkään jatkuneen heikon markkinatilanteen takia. Romutuspalkkio ei tarjoa pysyvää ratkaisua autoalan ahdinkoon, mutta on vallitsevassa heikossa taloudellisessa tilanteessa oikea signaali, joka lisää ”hyvän kierrettä” laajemminkin.

10. **Johtaako pienehkö romutuspalkkio siihen, että tuen turvin uuden auton hankkivat sellaiset kuluttajat, jotka muutoinkin olisivat aikeissa hankkia uuden auton?** Ei. Esimerkiksi Saksan kokemukset osoittavat, että *suuri* romutuspalkkio (2 500 euroa + autoalan osuus) sai suuren osan kuluttajista aikaistamaan uuden auton hankintaansa. Tämän vuoksi romutuspalkkion taso onkin asetettava oikein, jotta se kiinnostaisi mahdollisimman suurelta osin "uusia uuden auton ostajia", muttei vielä houkuttelisi liikaa niitä, jotka ajavat uudemmalla autolla ja hankkisivat joka tapauksessa uuden auton. Kokemusten mukaan 1 500-2 000 euron suuruinen palkkio (sisältäen autoalan osuuden) on sopivin, kun pyritään saamaan romutuspalkkiolle maksimaalinen tehokkuus ilman merkittävää markkinahäiriötä.

11. **Väite: käytetyn auton korvaaminen uudella autolla ei ole ympäristön kannalta yksiselitteisen myönteistä.** Tällä viitataan paitsi kyseenalaiseksi todettuun väitteeseen autokannan kasvusta, myös ilmeisesti uuden auton valmistuksen aiheuttamiin päästöihin. Huoli on aiheeton. Suomen ympäristökeskuksen vuonna 2008 teettämän tutkimuksen mukaan käytön osuus henkilöauton koko elinkaaren aikaisesta energiankulutuksesta on yli 90 %. Auton koko elinkaaren aikainen ajosuorite on Suomessa keskimäärin n. 350 000 km ja se on käytössä yli 20 vuotta.

12. **Miksi romutuspalkkio käy vain uusiin autoihin?** Mikäli valtio rahoittaisi romutuspalkkion myös käytettyjen autojen hankintaan, kääntyisi koko ”harjoitus” valtion kannalta taloudellisesti voitollisesta tappiolliseksi. Käytetyistä autoista ei makseta auto- ja arvonlisäveroa.

13. **Väite: romutuspalkkion tehoon taloudellisena kannustimena saattaa vaikuttaa palkkion saamisen ehdoksi asetettu uuden auton ostovelvollisuus, koska käytettyjen autojen omistajat eivät välttämättä kykene ostamaan uutta autoa. Tämä johtaa käytännössä tulon-**

siirtoon hyvätuloisille. Romutuspalkkiolla tavoitellaan juuri pienituloisia, jotka ilman 1 500 euron palkkiota eivät normaalisti hankkisi uutta autoa. Iäkkäillä autoilla ajavat yleensä pienituloiset, siksi edun käyttäisivät pääsääntöisesti juuri pienituloisemmat autoilijat. Lisäksi oikeutta romutuspalkkioon ei voi rajata tulojen perusteella. Vaikka palkkion hyödyntäjä olisikin hyvätuloinen, kampanja täyttää silti ympäristö-, liikenneturvallisuus- ja verotuottotavoitteensa.