

Käyttövero on autoverotuksen tulevaisuutta

Päästöperusteinen autovero tekisi Jorma Sirénin mielestä hyvää paitsi autokaupalle myös autokannalle

–Autoverolle ei lähiaikoina tapahtune mitään, mutta pitkässä juoksussa auton hankinnan verotuksesta siirrytään käyttöveroon, pohtii Autosalpa Oy:n toimitusjohtaja **Jorma Sirén**.

Autoverolla spekulointi on näkynyt viime kuukausina autokaupan valtakunnallisissa myyntiluvuissa. Ihmiset ovat siirtäneet auton ostopäätöstä, vaikkei autoverolle ole välttämättä tapahtumassa mitään.

Sekaannusta on aiheuttanut se, että ajoneuvoveron on ilmoitettu muuttuvan päästöperusteiseksi vuoden 2010 alusta lukien.

–Korkeaan autoverotukseen kohdistuu paineita. Jotain pientähän saattaa nopeastikin tapahtua, mutta tuskin vielä ensi vuodenvaihteessa mitään merkittävää.

Käytettyjen hinnat lujaa alas

–Päästöperusteinen ajoneuvovero tekisi autokaupalle ja autokannalle todella hyvää. Käyttöveroon siirtyminen nopeuttaisi autokannan vaihtumista, Jorma Sirén muistuttaa.

25 000 euron hintaisessa henkilöautossa autoveroa on nykyisellään lähes 10 000 euroa. Kuluttajan maksama hinta kasvaa lisäksi 22 prosentin arvonnäkövero.

–Hankinnan verotus ei ole hyvä asia, sillä auton kuluttajahinnasta menee kohtuuttoman suuri osuus valtiolle. Autovero on käytössä tänä päivänä vain harvassa Euroopan maassa, esimerkiksi Tanskassa. Ruotsissa on käyttömaksu. Suunta on selvä.

Käyttövoimaveroa maksetaan tyhjästä

–Samoin diesel-autojen myynti kasvaisi merkittävästi, jos käyttövoimavero pois-

tuisi. Etelä-Euroopassa diesel-autojen osuus on yli puolet uusien autojen kokonaismyynnistä.

Autovero pitää uusien autojen hintoja kohtuuttoman korkealla samalla, kun käytettyjen autojen hinnat nopeasti laskevat. Uusien ja käytettyjen autojen hintahajonta on Jorma Sirénin mielestä levinnyt liikaa.

Uusien autojen hintaindeksi on onneksi noussut kuluttajahintaindeksiä hitaammin. Lisäksi hintakehitykseen vaikuttaa automerkkien kesken käytävä kova kilpailu. Kuluttajan etu on tekninen kehitys, se, että polttoaineenkulutus sekä päästöt pienenevät.

–Käytettyjen autojen hintaindeksi on tullut lujaa alaspäin, 6-8 prosenttia vuodessa. Tämä merkitsee sitä, että auton vaihtoon tarvitaan entistä enemmän välirahaa.

–Toisaalta käytettyjen tuontiautojen kulta-aika on hiipumassa, sillä käytettyjen autojen hintataso Suomessa alkaa olla sellainen, ettei käytettyjä autoja kannata enää ulkomailta tuoda.

Verotusmuutos vaatii aikaa

Autoverotuksen uudistamista toki valtiovarainminis-



Ankkuri 10.10.2007

–Suunta on selvä. Suomessakin tullaan ajan myötä muun Euroopan malliin siirtymään auton hankinnan verotuksesta käyttöveroon, sanoo Autosalpa Oy:n toimitusjohtaja **Jorma Sirén**.

teriössä suunnitellaan, mutta asian tekee monimutkaiseksi muun muassa päästöjen huomioiminen veroa merkki- ja mallikohtaisesti määriteltäessä.

Jorma Sirén arvioi, että käyttöveroon siirtyminen tapahtuu portaittain, esimerkiksi autoveroa vielä jossain vaiheessa laskemalla.

–Ongelmia liittyy siirtävävaiheen maksuihin, sillä eihän veroa voida ajatella perittäväksi kahteen kertaan sekä auton hankinnasta että käytöstä.

–Mikä on auton tekninen elinikä? Kuinka pitkään käyttömaksua samasta autosta on maksettava? Ratkaistavia kysymyksiä riittää.

Nuoret mielellään vuokraavat

Puoli vuosisataa Volvo-merkkiliikkeenä toimineen Autosalpan toimitusjohtaja Sirén kertoo, että Volvo on lopettamassa bifuel-kaasua valmistuksen. Tilalle tulee flexyfuel-malli, joka voi hyödyntää polttoaineenaan bensiinin sekä bio- ja maakaasun ohella viljasta tehtyä etanolia.

Volvon S40 ja V50 -mallit valmistetaan Belgian Gentissä. Isommat Volvot kasataan Göteborgissa. Ruotsis-

sa Volvo mielletään osana kansallisuutta, mitä kuvaa se, että naapurimaassamme puuhataan Volvon henkilöautopuolen ostamista takaisin Fordilta.

–Ruotsin jälkeen korkein markkinaosuus maailmassa Volvolla on Suomessa.

Autosalpan toinen myyntimerkki on Renault, jonka maahantuonti siirtyi äskettäin valmistajan yhtiölle Renault Nordicille. Ranskalaismerkin myynti- ja huoltotoiminnot jatkuvat kaikissa Autosalpa Oy:n viidessä myyntipisteissä entiseen tapaan.

–Eteenpäin katsoen uskon autoteollisuuden, maahantuonnin ja vähittäiskaupan vakauteen, vaikka autot ja niiden käyttämät polttoaineet muuttuisivat miten tahansa.

–Yksityisautoilu liittyy liikkumisen vapauteen ja monet asiat ovat yksityisautoilun varassa. Valtiovalta voi ohjailla autoilua monella tavalla, esimerkiksi ekologisuutta ajatellen. Juuri tällä hetkellä yksityisleasing näyttää kasvattavan osuuttaan perinteisen omistamisen rinnalle.

Kai-Pekka Vesalainen

Tilapäinen autovero ensi vuonna 50 vuotta

1950-luvulla vauhtiin päässyt autoistuminen merkitsi autojen tuontia ulkomailta. Se puolestaan vei maasta valuuttaa, jota sodasta toipuva Suomi tarvitsi kipeästi myös kotimaassa. Tuonnin hillitsemiseksi päättäjät katsoivat, että autolle voidaan määrätä niiden ylellisyysluonteen vuoksi tilapäinen yhden vuoden kestävä vero.

Autoverosta annettiin hallituksen esitys eduskunnalle jo 17. huhtikuuta 1951, mutta asian käsittely byrokratian rattaissa vei vielä vuosia. Autovero astui lopulta voimaan 1. tammikuuta 1958 yhden vuoden määräaikaisena lakina. Henkilöautoille asetettiin 30 prosentin vero verotusarvosta, moottoripyörille 25 prosentin.

Vuoden 1958 aikana tilapäistä autoveroa päätettiin kuitenkin jatkaa vielä vuoden 1959 loppuun asti ja 1959 puolestaan autoverolakia jatkettiin peräti kaksi vuotta kerralla eli vuoden 1961 loppuun asti.

Autovero tuottaa Suomen valtiolle nykyään noin 1,5 miljardia euroa vuodessa. Autoveroa on vuosien saatossa enimmäkseen nostettu, poikkeuksia ovat olleet pari viimeistä vuotta.



–Seuraavaksi rakennamme ajanmukaiset tilat Lahteen, lupaa 50 vuotta täyttäneen Autosalpan toimitusjohtaja **Jorma Sirén** istahtaessaan yrityksensä kanssa samanikäisen Volvo PV 444:n rattiin.