



Moottoriliikenteen Keskusjärjestön ajankohtaiset asiat

28.11.2024

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö MOLIKE

Autoalan Keskusliitto ry
Autoliitto ry
Autotuoajat ja -teollisuus ry
Linja-autoliitto ry

Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Taksiliitto ry



Tässä esityksessä

- Markkinakatsaus: tiivis katsaus liikenne- ja kuljetusalan näkymiin
- Liikenteen verotuksesta ja maksuista
- Kierrätyspalkkion jatko
- Case AdBlue



Markkinakatsaus

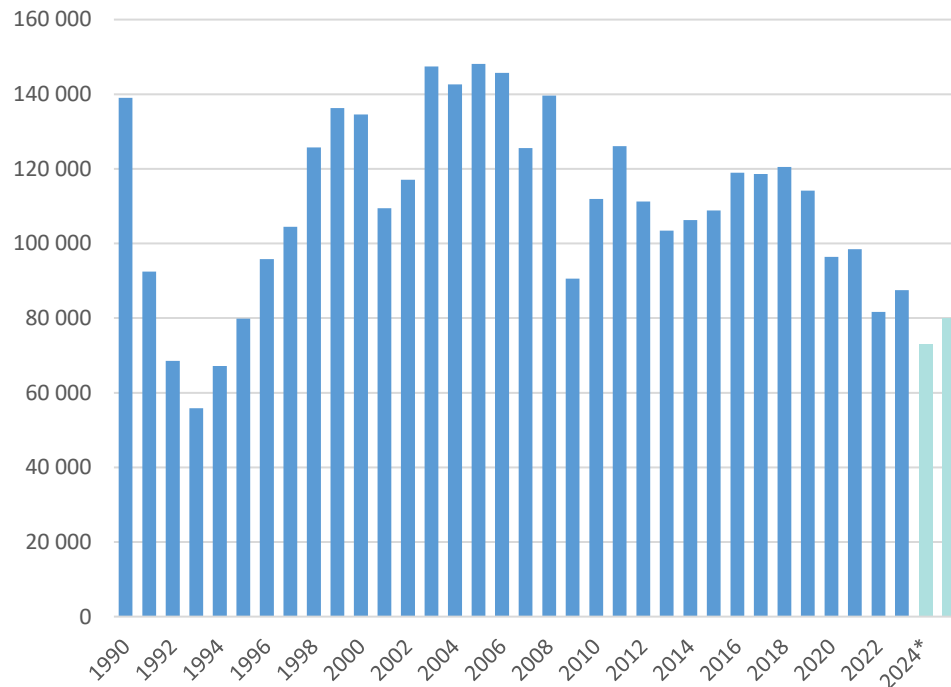
- katsaus liikenne- ja kuljetusalan näkymiin

Uusien autojen kysyntä on alimmillaan 50 vuoteen - ilman lisätoimia autokannan uusiutuminen on hidastumassa pysyvästi

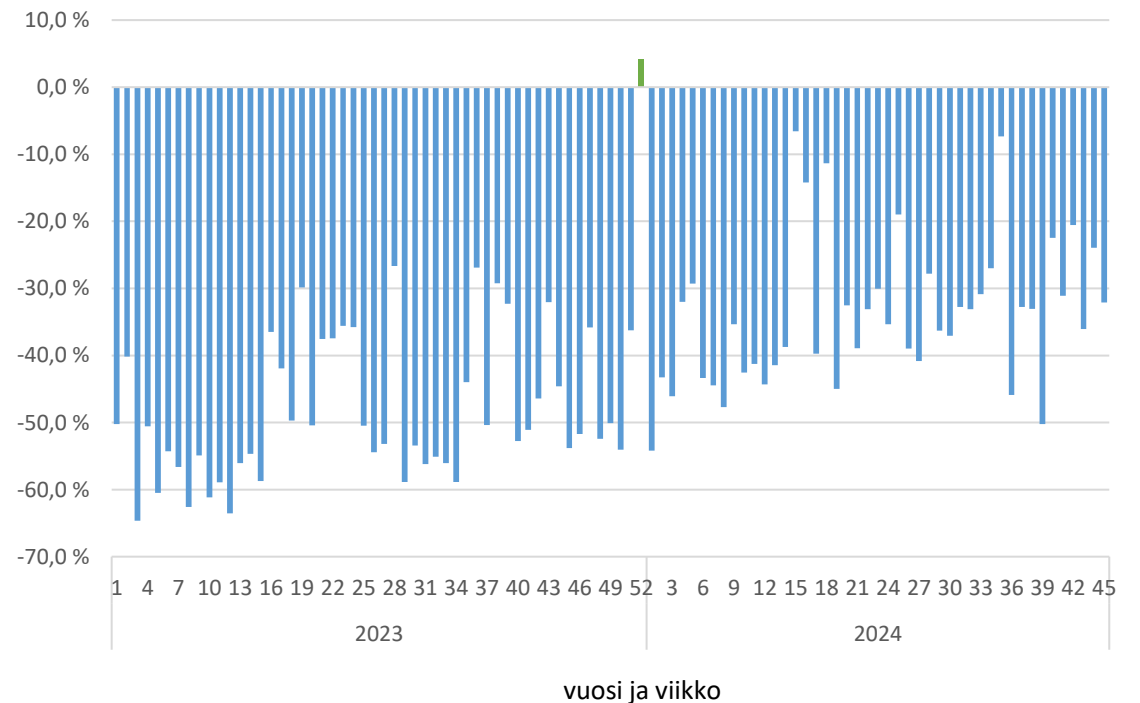
Henkilöautojen kysyntä on taantumassa 1990-luvun alun lamavuosien tasolle

Uusien autojen asiakastilaukset ovat viimeisimmän vuoden aikana jääneet noin 40 prosenttia pitkän aikavälin keskiarvostaan

Henkilöautojen ensirekisteröinnit



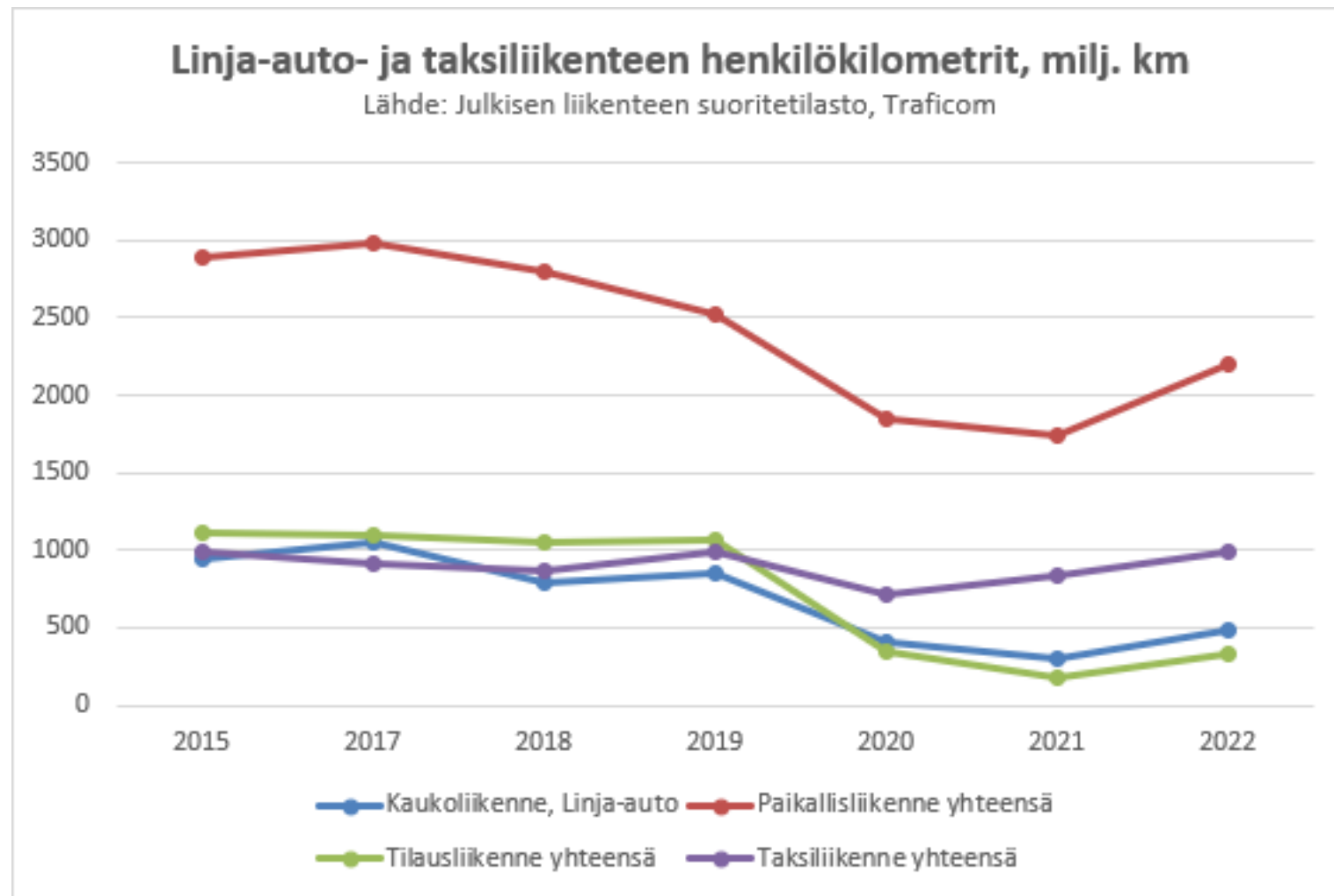
Uusien henkilöautojen asiakastilausten kehitys vastaavan viikon viiden vuoden keskiarvoon verrattuna



*) ennusteet vuosille 2023-2024

Julkisen liikenteen kysyntä aleni pandemian aikana merkittävästä

- linja-auto- ja taksiliikenteessä kysyntä on jäämässä pitkäaikaisesti pandemiaa edeltäneestä tasostaan



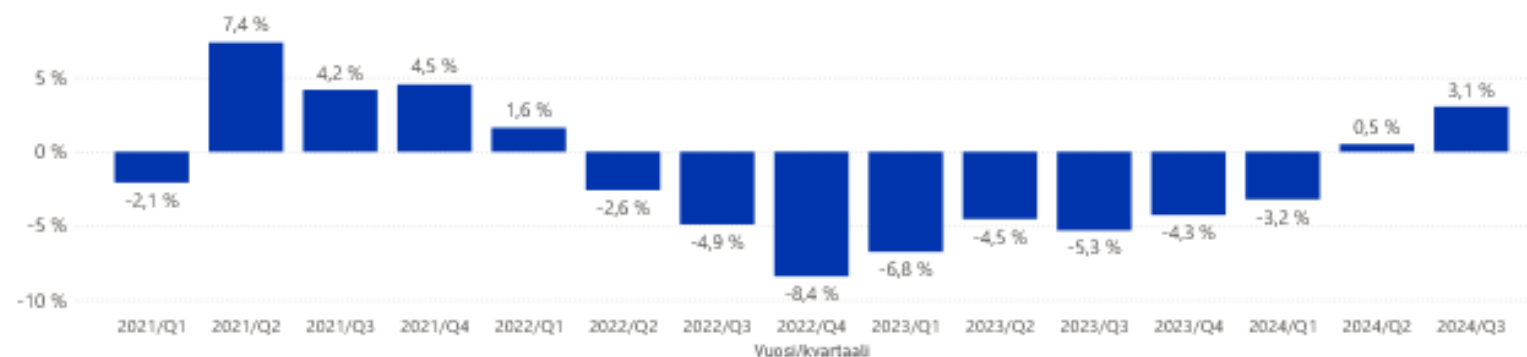
Liikennemäärien kehitys päätieverkolla

Kuorma- ja linja-autot

Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta

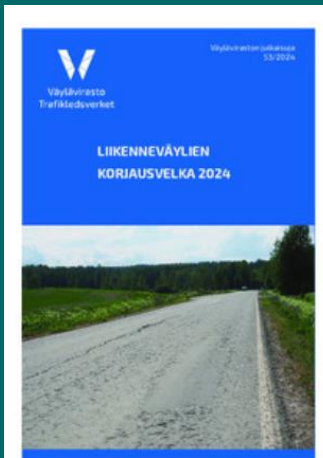


Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kvartaalista

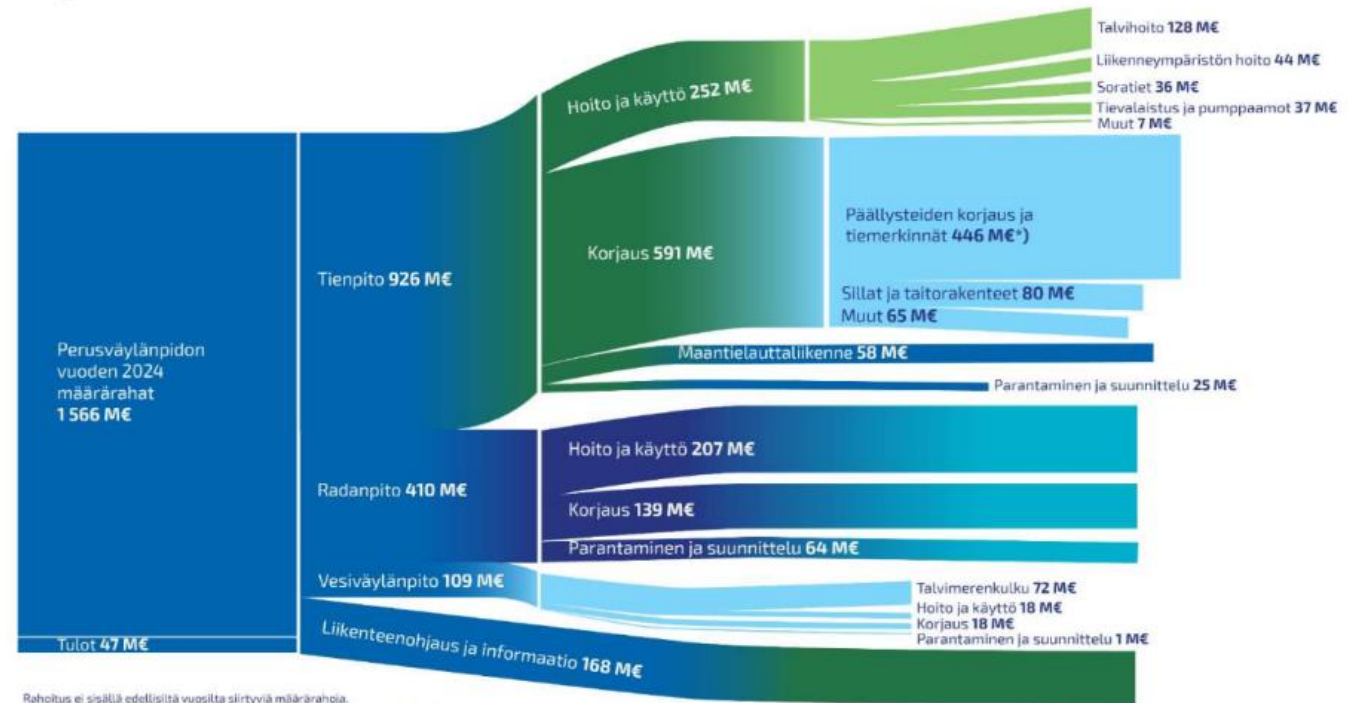


Korjausvelkapaketti tarvitsee lisää rahoitusta

- Tärkeää: tiestön korjausvelkapaketti jatkuu myös vuonna 2025 hyvän kokoisena. Korjausvelan purkamiseen 200 miljoonaa euroa.
- Ongelma: investointiohjelman 520 meurin korjausvelkapaketista tulee käytettyä 450 meur kahden ensimmäisen vuoden aikana.
- Vuosille 2026-2027 tarvitaan lisää rahoitusta.



Perusväylänpidon vuoden 2024 rahoituksen jakautuminen

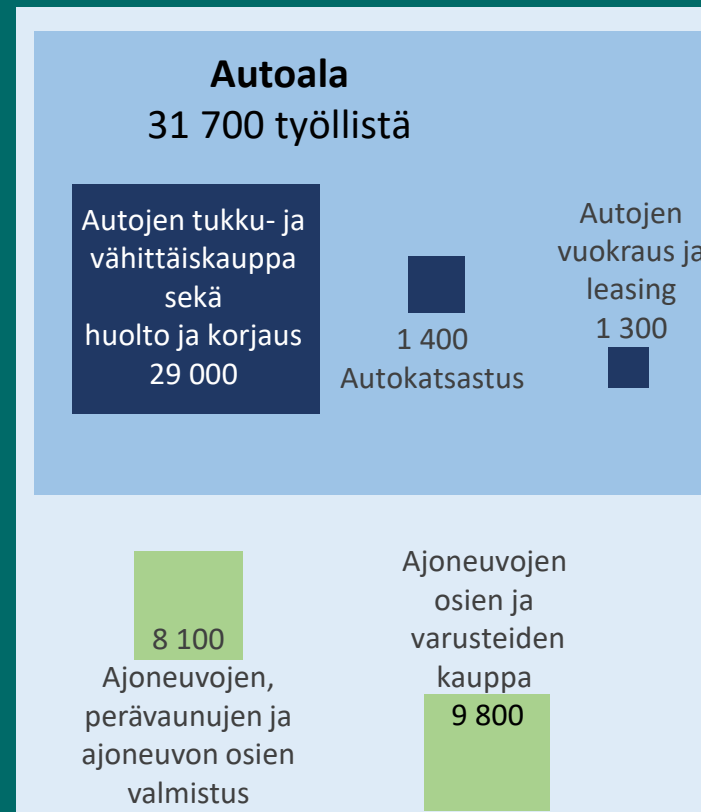


Rahoitus ei sisällä edeltäviltä vuosilta siirtyviä määrärahoja.
 *) Sisältää 250 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta

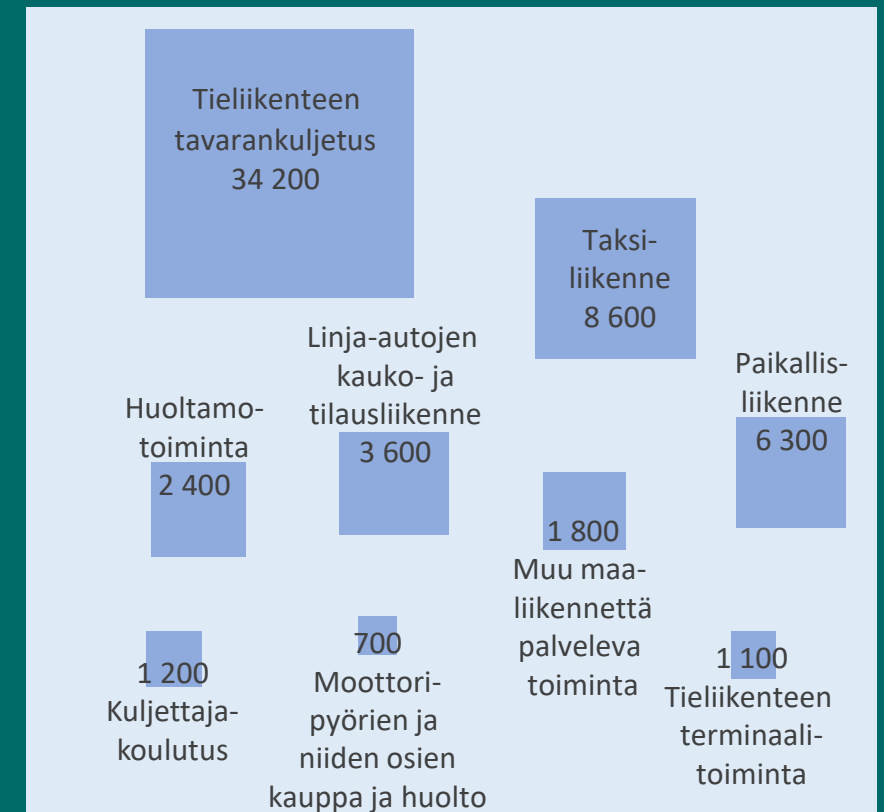
Tieliikenneklusteri työllistää noin 108 000 henkilöä

- tieliikenneklusteri on merkittävä työllistäjä
- ala on valtakunnallisesti tasainen työllistäjä – alan työpaikkoja on kaikilla seuduilla
- vaikka alan näkymät ovat vallitsevassa tilanteessa heikot, alan yritykset arvioivat osaavan työvoiman heikon saatavuuden olevan yksi lähitulevaisuuden suurimmista haasteista

Autoklusteri 49 600 työllistä



Liikenne- ja kuljetusklusteri 60 000 työllistä



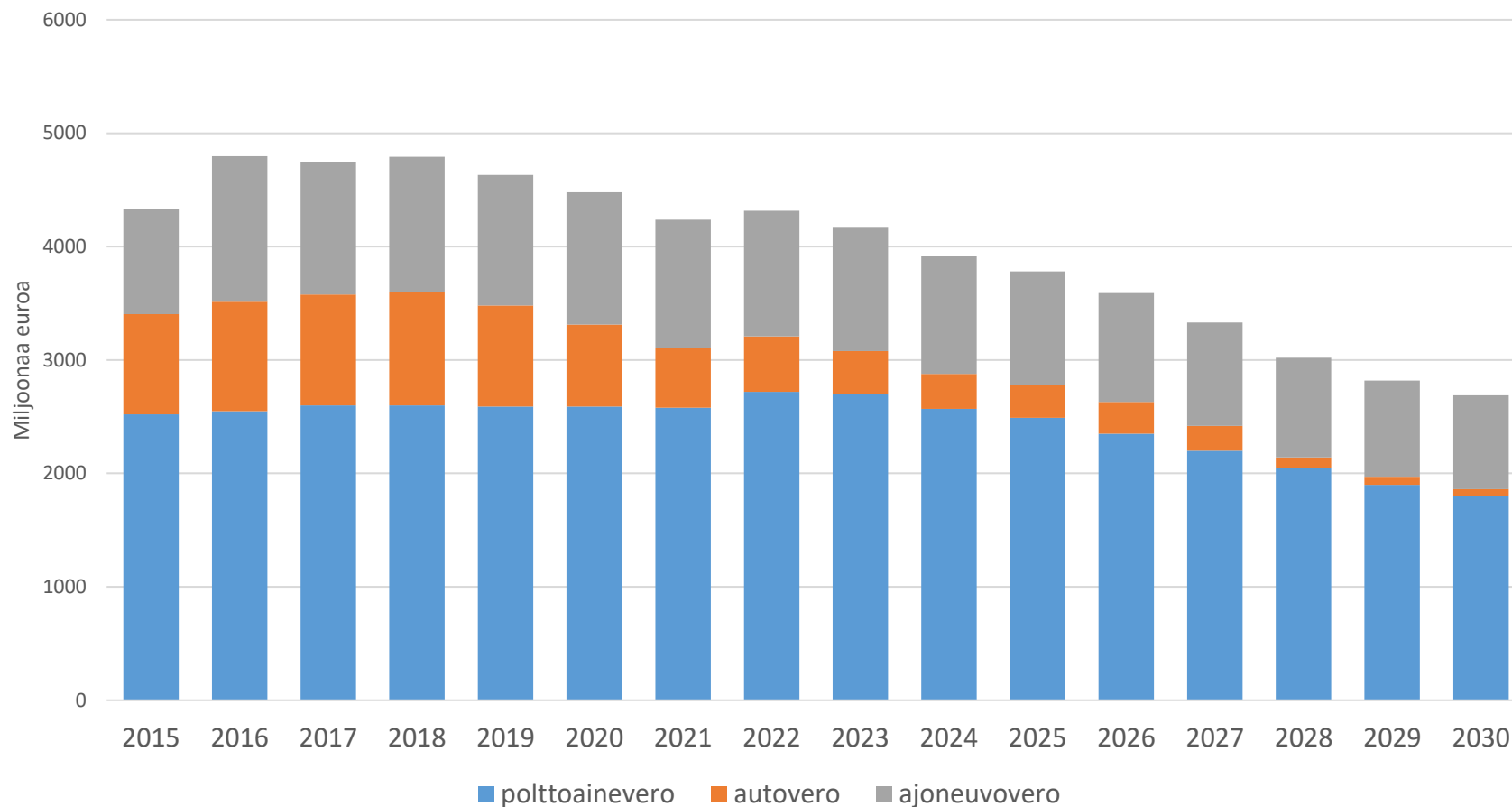


**Verorakenne ja liikenteen
hinnoittelu liikenne- ja
kuljetusalan näkökulmasta**

Hallitusohjelman mukaan hallituskauden aikana käynnistetään liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä.

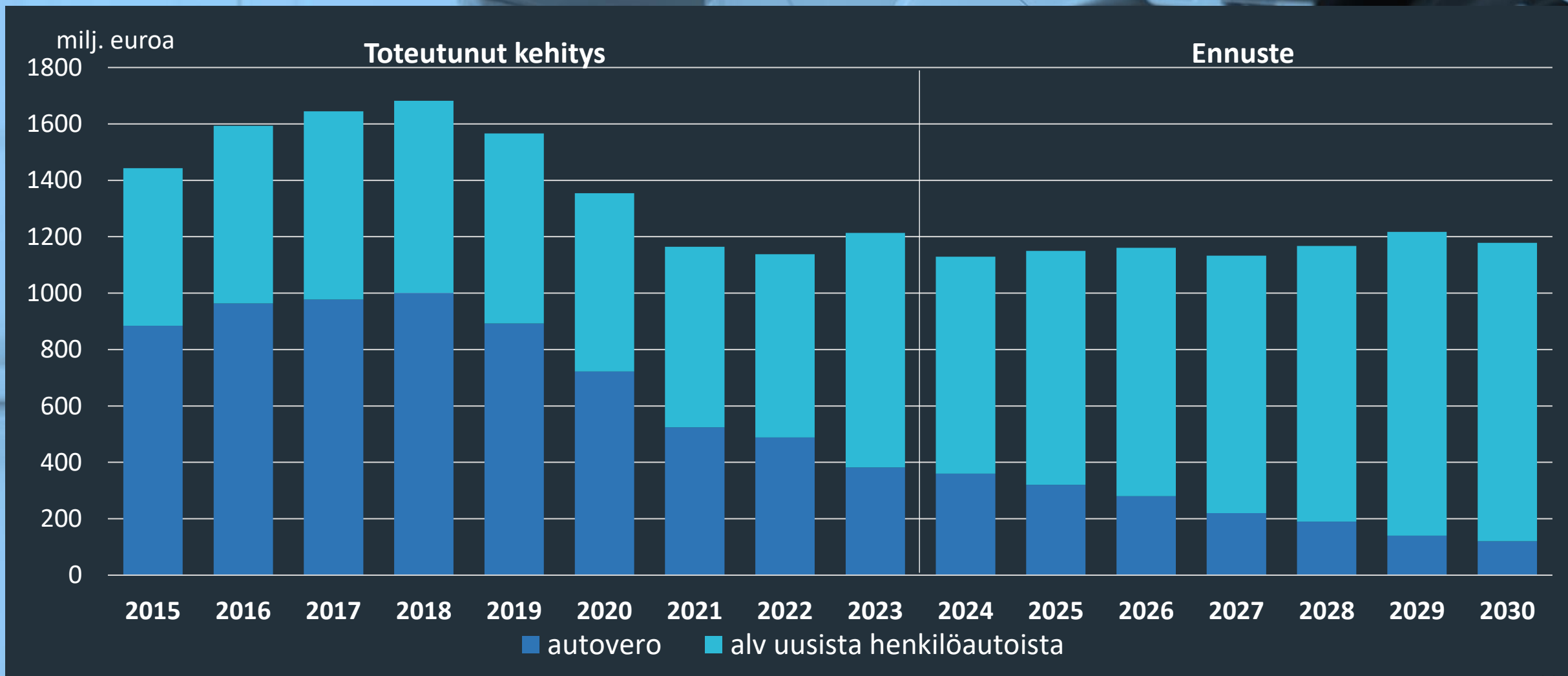
Arvio liikenteen erillisverokertymän kehityksestä

Liikenteen erillisverojen kertymä vuosina 2015-2023 ja arvio vuosien 2024-2030 kehityksestä



Valtiovarainministeriö, verokartoitus 2023; päivitetty 2022 ja 2023 luvut valtion tilinpäätöksistä sekä 2024 ja 2025 valtion talousarviosta

Ennuste autoverokertymästä ja uusien autojen myynnin alv-kertymästä



Miksi autoveroa ei voida korottaa?

Oikeudelliset syyt



EU-lainsäädäntö edellyttää, että käytettynä maahantuodut autot verotetaan sen autoveron tason perusteella, joka Suomessa oli voimassa auton ulkomaisen ensirekisteröinnin hetkellä



Uusien autojen myynti romahtaisi ja auto olisi vuosien ajan kannattavampaa hankkia käytettynä ulkomailta vanhalla alemmalla verotasolla

Verotuotot



Autoveron korotus johtaisi paitsi aleneviin autovero- ja arvonlisäverotuottoihin, myös kotimaisen uuden auton kaupan romahdukseen.

Käytettyjen autojen tuonti ei tuota valtiolle yhtä paljon verotuloja kuin uusien autojen myynti, sillä vaikka käytettynä tuoduista autoista peritään alempaa autoveroa, niistä ei makseta Suomeen arvonlisäveroa kuin auton Suomeen välittäjänä toimivan yrityksen arvonlisästään maksaman veron verran.

Päästötavoitteet



Autokannan ikääntyminen kiihtyisi ja liikenteen päästötavoitteet karkaisivat.

Päästötavoitteita joudutaan kuromaan kiinni yhä kireämmällä uusiutuvien polttoaineiden jakelovelvoitteella. Tämä vähentäisi polttoaineveron tuottoja ja nostaisi polttoaineen hintaa, koska uusiutuvat polttoaineet ovat fossiilisia kalliimpia.

Suomen viennin logistinen takamatka

Kuljetusaika ja -matka kappaletavara-kuljetukselle

Äänekoski

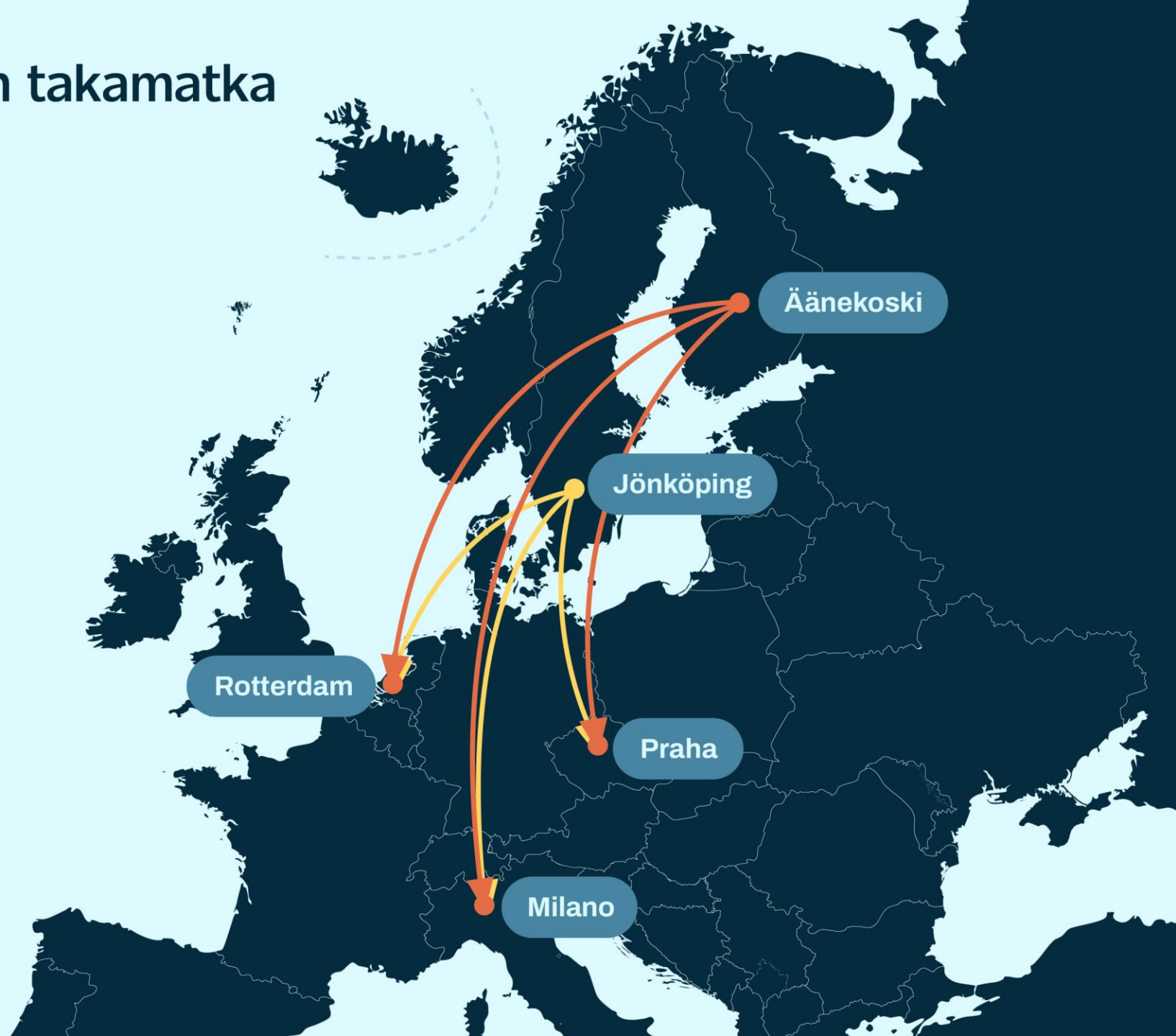
	Rotterdam	Milano	Praha
pv	4-8	7-12	4-8
km	2 600	2 900	2 100

Jönköping

	Rotterdam	Milano	Praha
pv	2-3	3-7	2-3
km	1 150	1 800	1 100

Kuljetusajat ovat logistiikkayrityksen sivuilta saatuja todellisia kuljetusaikoja kappaletavara-lähetyskäsittelylle normaalitoimituksena.

Kuljetusmatka kilometreinä on Google Mapsista saatu ja suuntaa antava, riippuen valitusta reitistä.





Kuinka paljon liikenteestä pitäisi kerätä veroja?

- a) Liikenne on johdettua kysyntää, joka syntyy taloudellisesta toimeliaisuudesta.
- b) Liikenteestä on perinteisesti kerätty 4-5 mrd. euroa erillisverotuloina. Liikenteen verotus on Suomessa kansainvälisesti vertailtuna kireää. Liikenteen korkea verotaso heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja vähentää taloudellista toimeliaisuutta.
- c) Ympäristöohjauksestaan huolimatta liikenteen korkea verotus vanhentaa autokantaa ja lisää liikenteen päästöjä.
- d) Tulevaisuuden verorakennetta suunniteltaessa tulee fisikaalisten tavoitteiden lisäksi ottaa huomioon elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, kansalaisten liikkumiskustannusten ja -mahdollisuuksien, ilmastotavoitteiden ja liikenteen vihreän siirtymän lisäksi verotuksen dynaamiset vaikutukset.

Ruotsi verottaa liikennettä BKT:een nähden 40 prosenttia vähemmän kuin Suomi. Ruotsi käyttää liikenneinfraan noin puolet verokertymää vastaavasta summasta, Suomi noin viidenneksen.

A teal-tinted photograph of a truck driving on a road. The truck is on the right side of the frame, moving towards the left. The road is a two-lane road with a white dashed line in the center. In the background, there is a field of crops and a line of trees under a cloudy sky. The overall mood is industrial and focused.

Kierrätyspalkkio



Miksi kierrätyspalkkiokampanja tarvitaan?

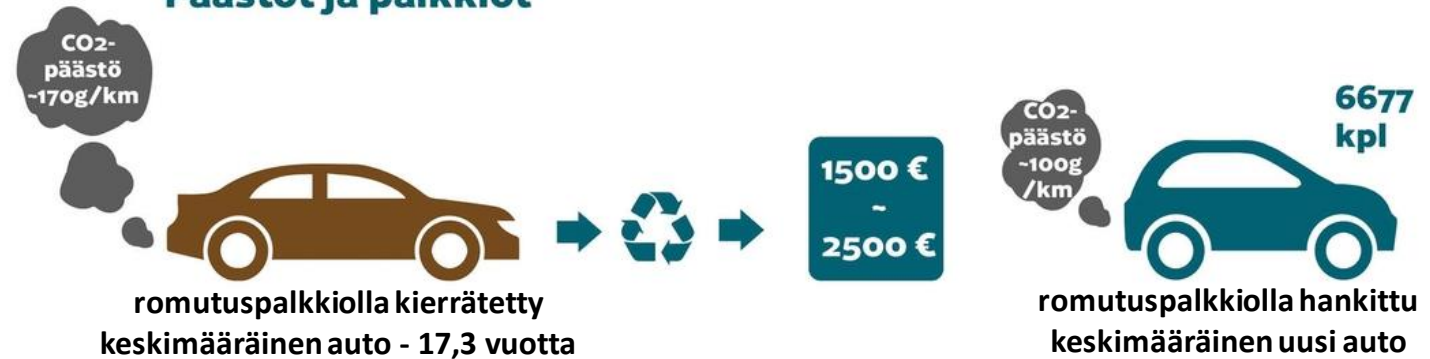
- 1) Suomessa on **vanha autokanta** – keski-ikä on jo 13,5 vuotta ja romutusikä 22,5 vuotta, mikä on 5 vuotta enemmän kuin muissa Pohjoismaissa.
- 2) Kierrätyspalkkio on **kustannustehokas tapa vähentää liikenteen päästöjä** – autokannan keskipäästöt ovat yli 180 g/km, kun uusien autojen päästöt ovat vain 70 g/km
- 3) Kierrätyspalkkio tuo noin 11 000 uutta autoa Suomen tielle ja vastaava määrä elinkaarensa päässä olevia autoja romutetaan.
Turvallisuushyödyt ovat mittavat.
- 4) Kierrätyspalkkio **tuottaa valtiolle enemmän tuloja kuin se vaatii määrärahoja** – autovero- ja ALV-tuotot ovat suuremmat kuin kierrätyspalkkioiden vaatima tukisumma.
- 5) **Uusien autojen kauppa on Suomessa lamaantunut** inflaation, käytettyjen auton tuonnin ja yleisen taloustilanteen johdosta. Kampanjan toteuttamisella olisi kuluttajakysyntää virkistävä vaikutus ja se nostaisi orastavan talouskasvun kulmakerrointa.



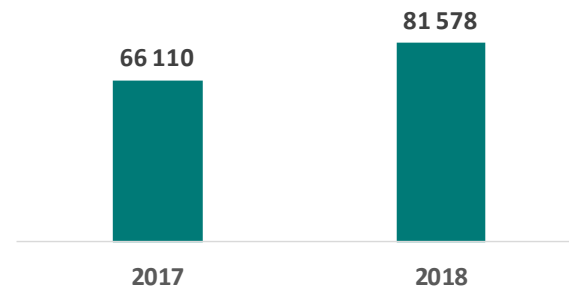
Kierrätyspalkkiokampanjan hyödyt

Vuoden 2018 kampanjan päätuloksia

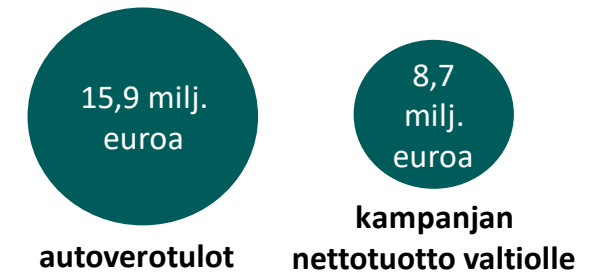
Päästöt ja palkkiot



Romutuspoistot



Verotuotto





Autoalan ehdotus vuoden 2025 kierrätyspalkkiokampanjaksi

- Laki tulisi valmistella vuoden 2018 toteutuskerrasta pienin muutoksin – palkkion saisi ainoastaan uuden aiemmin ensirekisteröimättömän auton hankintaan ja palkkioita voisi saada yhden kutakin hankittavaa uutta autoa kohti.
- Palkkio olisi voimassa 10-12 kuukautta.
- Hiilidioksidipäästöraja on perusteltua nostaa 140 g/km, jotta myös edulliset B- ja C-segmentin autot mahtuisivat päästörajan alle ja palkkio nopeuttaisi mahdollisimman paljon autokannan uusiutumista.
- Jos palkkio olisi 1 000 – 2 000 ja kierrätyspalkkion budjetti 15 miljoonaa euroa, romutuspalkkiolla hankittaisiin yhteensä noin 11 000 uutta autoa.
- Autoverokertymä kasvaisi noin 12 miljoonalla eurolla ja alv-kertymä 35 miljoonalla eurolla, kun laskennassa otetaan huomioon vain ne autot, joita ei ilman palkkiota hankittaisi.



Case AdBlue

SKAL-Jäsenkysely Adblue-laitteistoista

Taustaa

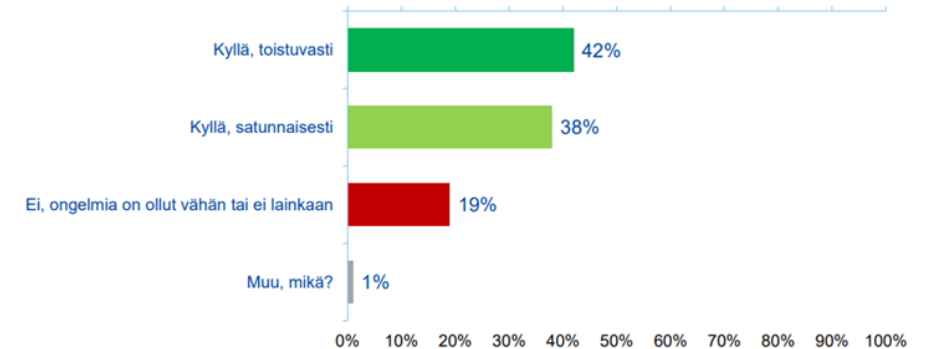
- Ongelmat liittyvät yleensä AdBlue-nesteen jääymiseen (jääymispiste -11 C)
- Autoissa on erilaisia lämmittämiä jääymisen estämiseksi, joten AdBlue-järjestelmä toimii luotettavimmin, kun auto on jatkuvassa käytössä
- Pohjoismaiden kannalta "talvilaatustandardi" AdBlue-nesteelle soveltuisi olosuhteisiimme paremmin, ja asiaa olisi hyvä selvittää yhteistyössä AdBlue-nesteen valmistajien ja standardoijien kanssa
- Jäsenkysely 28.2.–17.3.2024 päästövähennys-laitteistojen toimintavarmuudesta, 854 vastaajaa
- **Tulos:** päästövähennyslaitteet toimivat huonosti Suomen talviolosuhteissa
- **80 % vastaajista:** autoissa normaalista poikkeavia ongelmia liittyen päästövähennyslaitteistojen toimintaan.
 - Näistä yli puolella toistuvia ongelmia.
- **89 % ongelmia kokeneista :** päästövähennyslaitteiden vikaantuminen ollut yleisempää kylminä vuodenaikoina
- **70 % vastaajista:** joutunut korjaamaan päästövähennys-laitteita talven 2023–2024 aikana
- **Kaksi kolmasosaa** korjannut päästövähennyslaitteita ajoneuvoissaan **merkittävällä rahamäärällä**

854
yrittäjää

80 %:lla
ongelmia

Onko yrityksenne autoissa ilmennyt normaalista poikkeavia ongelmia, jotka ovat liittyneet päästövähennyslaitteistojen (AdBlue) toimintaan?

N=847





Moottoriliikenteen keskusjärjestö

- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry, puheenjohtaja Martti Korhonen, korhonenmara@gmail.com, puhelin 0400 154 300
- Autoalan Keskusliitto ry, toimitusjohtaja Tero Lausala, tero.lausala@akl.fi, puhelin 050 407 2623
- Autoliitto ry, toimitusjohtaja Pasi Nieminen, pasi.nieminen@autoliitto.fi, puhelin 040 507 0100
- Autotuoja ja -teollisuus ry, toimitusjohtaja Tero Kallio, tero.kallio@autotuoja.fi, puhelin 040 729 4513
- Linja-autoliitto ry, toimitusjohtaja Mika Mäkilä, mika.makila@linja-autoliitto.fi, puhelin 0400 606 750
- Suomen Autoteknillinen Liitto ry, toiminnanjohtaja Pasi Perhoniemi, pasi.perhoniemi@satl.fi, puhelin 044 523 9477
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, toimitusjohtaja Anssi Kujala, anssi.kujala@skal.fi, puhelin 0400 567 925
- Suomen Taksiliitto ry, toimitusjohtaja Annukka Mickelsson, annukka.mickelsson@taksiliitto.fi, puhelin 050 339 0963