

1 Nykyisen autoverolain ongelmat

Autoverolakiin kohdistuvasta kritiikistä on pääteltävissä, että se ei tällä hetkellä täytä tehtäväänsä parhaalla mahdollisella tavalla. Seuraavassa on eritelty autoverolain selvimpiä ja näkyvimpiä ongelmia.

1.1 Päämäärättömyys

Verot ovat välttämättömiä. Kaikkien verojen tarkoituksena on kerätä valtiolle varoja, jotka käytetään kansalaisten hyväksi. Verotuksen avulla voidaan myös ohjata yhteiskunnan toimintaa tarkoituksenmukaisempaan suuntaan.

Autoveron päämäärää on vaikea hahmottaa. Korkean auton hankintaan kohdistuvan veron vuoksi Suomessa on liikenteessä paljon vanhoja autoja. Ero on todellinen ja täysin omin aistein havaittavissa matkustamalla lähes mihin tahansa muuhun maahan EU:n alueella. Esimerkiksi Ruotsissa autot ovat keskimäärin selvästi parempikuntoista kuin Suomessa. Jopa Kreikassa autojen keski-ikä on nykyisin pienempi kuin meillä. Suomessa ajetaan koko EU:n vanhimmilla autoilla.

Korkean hankintaveron vuoksi kansalaisten on pakko ajaa vanhoilla autoilla. Vanhat autot ovat kehityksestä auttamattomasti jäljessä erityisesti turvallisuudessa. Kolaritesteihin alettiin kiinnittää järjestelmällisesti huomiota vasta 1980-luvun loppupuolella. Turvatyynyt yleistyivät vasta 1990-luvun puolivälissä. Tosiasia on, että 1970-luvulla ja 1980-luvun alkupuolella rakennetut autot ovat kolaritilanteessa turvattomia. Vanhimmilla autoilla ajavat erityisesti nuoret. On yllättävää, että liikenneturvallisuuksuunnitelmissa ei oteta huomioon mahdollisuutta vähentää liikennekuolleisuutta antamalla autoilijoille mahdollisuus nuorempien autojen hankintaan. Autojen raskasta hankintaverottamista voidaan perustellusti pitää jopa ihmisten hengellä leikkimisenä.

Kehittymättömän teknologian ansiosta vanhat autot keskimäärin saastuttavat enemmän ja kuluttavat enemmän polttoainetta kuin vastaavan kokoluokan uudemmat autot. Suomessa voimassaoleva kallis hankintaverotus aiheuttaa välillisesti merkittävän osan liikenteen saasteista.

1.2 Epäoikeudenmukaisuus

Suomi on pinta-alaltaan suuri maa, joka on harvaan asuttu. Julkinen liikenne toimii hyvin vain suurimmissa kaupungeissa. Suuri osa kansalaista tarvitsee henkilöautoa työmatkoihin ja päivittäisten asioiden hoitamiseen.

Kuitenkin Suomessa on EU:n toiseksi raskain auton hankintaan kohdistuva verotus, joka on verrattavissa alkoholin ja tupakan verotukseen. Auto ei ole vastaava haitallinen nautintoaine tai ylellisyys, vaan välttämättömyystarvike.

Raskas hankintaverotus estää kansalaisia hankkimasta samalla rahallisella sijoituksella merkittävästi nykyistä paremman auton. Ainoa EU-maa, jonka

autoverotus on saa luokkaa kuin meillä, on rikas Tanska. Se on maa, jonka pinta-ala on 43 902 m² ja suuri osa väestöstä asuu pienellä Sjællandin saarella.

Nykyisissä autoissa olevien turvalaitteiden arvo on merkittävä, sillä esimerkiksi ilmatyynyjen vaihtaminen kolarissa auenneiden tilalle maksaa aina useita tuhansia euroja. Suomessa autonostajan täytyy maksaa valtiolle autovero myös autossa olevista turvalaitteista.

1.3 Kohtuuttomuus

Käytettynä maahantuodun auton autovero määrätään vastaavan uuden auton verotusarvon perusteella. Todellisella verotettavan ajoneuvon arvolla ei ole veroa määrättäessä lainkaan merkitystä.

Käytetyn auton autovero voi olla erittäin suuri verrattuna auton todelliseen arvoon. Esimerkiksi käytettynä Suomeen tuotavasta vuosimallia 1994 olevasta BMW M5:stä peritään autoveroa Suomessa noin 400% auton ostohinnasta Saksassa ¹.

Mikäli autoa ei rahoiteta säästöillä, täytyy ostajan järjestää rahoitus myös hankinnan yhteydessä maksettavalle autoverolle. Uuden auton autoveron ja autoverosta maksettavan arvonlisäveron määrä on yhteensä 122% verotusarvosta, eli auton todellisesta hinnasta vapailla markkinoilla. Esimerkkejä tällaisista vapaista markkinoista ovat Ruotsi ja Saksa. Suomalaisen täytyy maksaa pankille tai rahoitusyhtiölle korkoa mahdollisesti vuosien ajan, jotta saa autonsa hankintaveron maksettua.

1.4 Epämääräisyys

Vastaavan uuden auton löytäminen ei usein ole yksikäsitteistä. Maahantuotavaa automallia, tai jopa koko automerkkiä, ei ehkä enää valmisteta. Tulli joutuu tekemään luovia päätöksiä toteuttaakseen lain hengen. Esimerkiksi vuonna 2000 maahantuodun, käytetyn Ford Sierra Cosworthin autoverotuksessa vastaavaksi uudeksi autoksi katsottiin Audi A4 quattro ².

Autoverolain 1160/1998 7§:ssä määrätään: "Jos ajoneuvoa on ilmeisesti käytetty liikenteessä poikkeuksellisen vähän, veroa alentavina huomioon otettavien käyttökuukausien lukumäärä voidaan todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla vahvistaa alemmaksi kuin mitä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan laskettavien käyttökuukausien määrä olisi." Tämä tarkoittaa sitä, että jos maahantuotava käytetty auto on poikkeuksellisen hyväkuntoinen, viranomaisella on oikeus määrätä sille täysin oman harkintansa mukaan korkeampi autovero kuin laissa tarkkaan määritetyn matemaattisen kaavan mukaan laskettu vero. Tämä lainkohta vihjaa siihen, että yksi nykyisen autoverolain tärkeimpiä tehtäviä on estää autojen yksityinen maahantuonti.

¹ Hankintahinta 8500€, vastaava uusi tax-free 60000€. Verot vuosimallille 1994 noin 34000€..

² <http://www.cosworthrclub.com/tammikuu2001.html>

1.5 Omintakeisuus

Auton hankinnan verotus on EU:ssa yleisesti vähäistä. Suomella on asiassa lähes täysin oma linjansa. On todennäköistä, että tulevaisuudessa EU-maiden autoverolainsäädäntö harmonisoituu. Yhtä todennäköistä on, että tulevaa yhteistä lainsäädäntöä ei rakenneta Suomen nykyisen mallin mukaan.

1.6 Joustamattomuus

Suomi liittyi Euroopan Unioniin vuonna 1995 samaan aikaan naapurimaamme Ruotsin kanssa. Tuohon asti Ruotsi peri veroa käytettyinä maahantuoduista autoista, mutta nopeasti liittymisen jälkeen se päätti poistaa autojen hankintaveron kokonaan.

Suomessa olisi voitu tehdä päätös hankintaveron poistamisesta. Muutos olisi voinut tapahtua joko kerralla tai vähitellen. Mitään tämän suuntaista ei tehty. Vuonna 1995 muutettiin veron kantotapa rekisteröinnin yhteydessä tapahtuvaksi, kun ennen EU-jäsenyyttä vero kannettiin valtakunnan rajalla. Vuonna 1998 muutettiin käytetyn auton veron ikävähennysten laskemistapaa, jolla ei ollut merkittävää vaikutusta itse veron määrään.

Autokaupan taholta on nyt kuulunut toiveita siirtymäkaudesta, jonka aikana autoveroa muutettaisiin askeleittain. Voidaan ajatella, että Suomella on ollut siirtymäkausi vuodesta 1995 alkaen. Tällöin liittyessään Euroopan Unioniin Suomi hyväksyi myös EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan³. Artiklan mukaan Suomella ei ole oikeutta verottaa EU:n alueelta Suomeen tuotavaa tavaraa kotimaassa jo olevaa enempää. Siirtymäkausi on nyt lopussa ja sitä ei ole käytetty lainkaan hyödyksi.

1.7 Salailu

Vuonna 1998 valtiovarainministeriö tilasi selvityksen käytettyjen autojen arvon laskemisesta iän myötä. Selvitys tilattiin Autodata-nimiseltä yritykseltä, joka tuottaa informaatiopalveluita autokaupan käyttöön. Autokauppa piti autojen tuonnin helpottamista etujensa vastaisena. Autodatan tekemän selvityksen tulosten perusteella määritettiin käytetyn auton veroa laskettaessa sovellettavat ikävähennykset autoverolakiin. Kyseinen lain säätämisen perusteena käytetty selvitys julistettiin salaiseksi, eikä sitä ole koskaan esitetty eduskunnalle tai tiedotusvälineille. Useat asiantuntevat tahot ovat esittäneet, että käytetyn auton arvo laskee todellisuudessa nopeammin, kuin autoverolaissa säädetään.

Jos yksityishenkilö tuo maahan auton, käytetään sen verotusarvon määrittämisessä vastaavan uuden auton virallisen maahantuojan tai edustajan niinkutsuttua tax-free-hintaa. Tämä on hinta, jonka liike on itse asettanut maasta muuttaville henkilöille myytävillä autoilla, joista ei makseta autoveroa Suomeen. Hinta sisältää myös kaupan oman katteen. Tietoa hinnan muodostuksesta ei ole saatavilla. Yksityinen tuoja joutuu siis maksamaan veron, jonka perusteita hän ei tiedä.

³ EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaa vastaa nykyinen EY 90 artikla.

1.8 Kateellisuussäännöt

Suomeen muuttavat henkilöt tuovat usein muuttotavaroiden mukana henkilöauton. Autoverolaissamme on tarkat säännöt siitä, kauanko auto pitää omistaa ulkomailla, jotta sitä voidaan kohdella muuttotavarana.

Autoverolain 1925/2001 25§:n mukaan muuttoauton autoveron määrästä vähennetään 13 450 euroa. Muuttajan pitää maksaa ylijäävä osa sekä sille arvonnäkövero. Voidaan kysyä, miksi muuttoautolle täytyy Suomen laissa säätää maksimihinta, jonka ylittävistä osista maksetaan täysi vero? Tarkoitusta on vaikea keksiä, paitsi halu estää liian hyvien autojen tuonti muuttoautoina. Eikö pitäisi olla henkilön yksityisasiasia, minkälaisen auton hän ulkomailla asuessaan hankkii ja Suomeen muuttaessaan tuo mukaanaan? Todennäköisesti tämä on yksi niistä nykyisen autoverolakimme kohdista, joista kansalaistemme on jälleen käytävä oikeutta EY-tuomioistuimessa, jos lakia ei ennen sitä muuteta.

1.9 Porsaanreikien tukkiminen

Raskaan hankintaveron ylläpitämiseksi on ollut tärkeää tukkia kaikki mahdolliset porsaanreiät. Vuosikymmenien kuluessa autoverolaki onkin muodostunut vaikuttavaksi kokoelmaksi tällaista täytettä.

Esimerkki pitkällevedystä porsaanreikien tukkimisesta on osien vaihtamisen prosenttiraja. Tämä ainutlaatuinen suomalainen keksintö perustuu auton ositustaulukkoon, jossa jokaisella osalla on prosenttiarvo kokonaisuudesta. Tullin tehtävänä on periä mistä tahansa Suomeen laillisesti rekisteröidystä uuden vastaavan auton autovero kokonaisuudessaan, jos se havaitsee autoon vaihdetun 50% osista. Esimerkiksi jos kahden Suomessa verotetun ja rekisteröidyn samanmallisen auton osista yli puolet vaihdetaan keskenään, tulli määrää molempien autojen omistajille maksuun vastaavan uuden auton autoveron. Osien vaihtoraja on vieläkin tiukempi, jos auto on tuotu käytettynä maahan. Tällöin vaihdettujen osien määrä ei saa ylittää 33%.

Osien vaihtamista aiheutuvien verojen vuoksi esimerkiksi vakuutusyhtiöt joutuvat lunastamaan korjauskelpoisia ajoneuvoja ja myymään ne varaosiksi. Lisäksi osien vaihtamisen rajoitukset haittaavat merkittävästi autoharrastajien toimintaa. On mahdotonta entisöidä huonokuntoinen auto laillisesti museokatsastuksen läpäisevään kuntoon, koska yli puolet sen osista kertyy nopeasti muualta kuin alkuperäisestä autosta. Koska vastaavia osien vaihtamisen estäviä lakeja ei muissa EU-maissa tarvita, ei rajoitusten tarvetta voi perustella todellisten väärinkäytösten, kuten varastettujen osien käyttämisen, estämisellä. Rajoitukset ovat olemassa, jotta Suomessa verotettuja, loppuunajettuja käyttöautoja ei voitaisi tekohengittää vaihtamalla suuri määrä osia parempikuntoisista, verottamattomista autoista.

1.10 Tasapäistäminen

Autoverolaki ei anna armoa autoharrastajille. Edellä kohdassa 1.9 mainitut rajoitukset osien vaihtamiselle estävät muutostoimenpiteiden lisäksi myös välttämättömien korjausten suorittamisen.

Tulli on myös tehnyt arviolaskelmia määritettäessä veroa autoille, joita on korjattu ennen verotuksen suorittamista. Museoauton entisöintiin kuluu helposti aikaa tuhat tuntia. Tulli on arvioinut autojen korjaukseen kuluneen ajan ja lisännyt auton verotusarvoon 25 euroa jokaista tuntia kohti. Näin on menetelty, vaikka työn olisi tehnyt auton omistaja itse. Autoharrastaja voidaan siis määrätä maksamaan autoveroa omasta vapaa-ajastaan.

Esimerkiksi naapurimaassamme Ruotsissa valtio on monella tavalla myönteisempi autoharrastajia kohtaan.

2 Autoverotukseen liittyviä uskomuksia

Autoverosta on käyty julkisuudessa paljon keskustelua. Seuraavassa on käsitelty eräitä usein esiin tulevia autoverotukseen liittyviä uskomuksia.

2.1 "Käytettyjen autojen kaatopaikka"

On tosiasia, että poistamalla autojen hankintaveron autokanta alkaa uusiutua. Kuitenkin erityisesti autokauppiat ovat julkisuudessa toistaneet väitettä, että hankintaveron lasku tekee Suomesta käytettyjen autojen kaatopaikan.

Voidaan kärjistäen, mutta perustellusti todeta, että Suomi on tällä hetkellä käytettyjen autojen kaatopaikka. Suomessa ajetaan koko EU:n vanhimmilla autoilla. Välimatkat ovat muihin EU-maihin verrattuna pitkiä⁴. Olosuhteet ovat koko EU:n huonoimmat. Teillä on kosteaa läpi vuoden ja koko pitkän talven ajan teitä suolataan, jotta ne eivät jäätyisi. Suola ja kosteus ruostuttavat autot paljon nopeammin kuin etelämpänä Euroopassa.

Miten olisi mahdollista, että Suomesta tulisi vielä nykyistä enemmän käytettyjen autojen kaatopaikka sillä, että parempien ja uudempien autojen hankintahinnat laskisivat?

2.2 "Hinnat nousevat jos hankintaveron lasketaan"

On tosiasia, että autojen hinnat halpenevat, jos hankintaveron lasketaan merkittävästi. Tämä voidaan havaita vertailemalla autoverottomien maiden ja autoveron perivien maiden kuluttajahintoja EU:n alueella⁵.

Osa valmistajista on myynyt joitakin mallejaan Suomeen halvemmalla tehdashinnalla kuin autoverottomiin maihin. Lisäksi Suomeen tuotavat autot ovat usein minimivarusteltuja hinnan pudottamiseksi niin alas kuin mahdollista. Halvempi hinta ennen verotusta koskee erityisesti suuriin myyntimääriin luottavia massavalmistajia. Kalliimpien merkkien valmistajat eivät myy autojaan yhtään halvemmalla Suomeen kuin muihinkaan maihin.

⁴ Matka Helsingistä Utsjoelle vastaa pituudeltaan reittiä Amsterdam – Bryssel – Luxemburg – Stuttgart – Strassbourg – Zürich – Milano.

⁵ EU:n komission selvitys autojen kuluttajahinnoista EU:n alueella:
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/price_diffs

Tiivistelmä EU:n komission autohintavertailusta on tämän tietopaketin liitteenä. Se sisältää eri automallien hinnat ennen veroja eri Euroopan maissa. Ehkä kiinnostavimman tuloksen antaa raskaan autoverotuksen Suomen ja autoverottoman Ruotsin hintojen vertailu. Seuraavassa on poimittu esimerkiksi kolme automallia EU:n komission 1.11.2001 julkistamasta hintavertailusta:

- Audi A4 1.9 TDI
 - Kuluttajahinta Suomessa 39 486 € (veroton 20 099 €)
 - Kuluttajahinta Ruotsissa 23 272 € (veroton 18 544 €)
- Ford Mondeo 1.8 5dr CLX
 - Kuluttajahinta Suomessa 25 850 € (veroton 13 933 €)
 - Kuluttajahinta Ruotsissa 17 413 € (veroton 13 930 €)
- Toyota Corolla 1.4 3dr
 - Kuluttajahinta Suomessa 19 794 € (veroton 10 412 €)
 - Kuluttajahinta Ruotsissa 14 272 € (veroton 11 418 €)

Suomalainen kuluttaja maksaa siis veroineen Audistaan 170% ruotsalaisen maksamasta hinnasta, Fordista 148% ja Toyotasta "vain" 139%. Auton suomalainen maahantuoja taas maksaa Audista tehtaalta 108% ruotsalaisen maahantuojan maksamasta hinnasta, Fordista saman 100% ja Toyotasta 91%.

EU:n komission päätös autokaupan ryhmäpoikkeussäännösten poistamisesta nostaa joidenkin merkkien hintaa ennen veroja. Tätä kehitystä ei voi estää. Sen vaikutus kuluttajahintoihin on mahdollista neutraloida auton hankintaveroa laskemalla.

2.3 "Väliraha kasvaa jos hankintaveroa lasketaan"

Joissain tapauksissa väliraha uuteen autoon vaihdettaessa voi kasvaa, joissain tapauksissa se pienenee. Vaihdettaessa käytettyyn väliraha pienenee lähes poikkeuksetta. Jos sekä vaihdokin että ostettavan auton hinta laskee tietyssä suhteessa, myös väliraha laskee samassa suhteessa.

Jos autojen hinnoissa siirrytään vapaaseen markkinatalouteen, tämä on vain hyväksyttävä. Pitää muistaa, että nykyinen autojen hintataso perustuu tällä kaupan alalla vallitsevaan suljettuun kuplatalouteen, joka pitää käytetyn auton hintaa keinotekoisesti korkealla. Autoverolain avulla Suomen rajoille on pystytetty tullimuuri, jota käytetään myös EU:ta vastaan. Käytetyn auton todellinen arvo ei todellisuudessa ole niin korkea kuin sen hinta Suomessa. Autojen todellinen arvo on se, minkä niistä voi saada vapaasti kysynnän ja tarjonnan mukaan säätyvillä markkinoilla, kuten esimerkiksi Ruotsissa tai Saksassa.

2.4 "Autojen määrä kasvaa ja seuraa saasteita ja liikenneongelmia"

Eräät tahot ovat huolissaan, että autojen määrä kasvaa niiden hintojen halventuessa ja seurauksena on enemmän saasteita ja liikeruuhkia.

Suomessa on tällä hetkellä noin 2,4 miljoonaa henkilöautoa. Määrä on niin suuri, että käytännössä jokaisella, joka haluaa ajaa omalla autollaan, on jo auto. Hintojen lasku ja siitä seuraava kaluston uudistuminen tuskin lisäävät autojen

lukumäärää teilläämme, vaan parantavat sekä turvallisuutta että matkustusmukavuutta.

Ja vaikka kävisi niin, että maahan tuotaisiin lisää harrasteajoneuvoja ja autojen kokonaismäärä kasvaisi, kannattaa muistaa, että yksi ihminen pystyy kuitenkin ajamaan vain yhdellä autolla kerrallaan.

2.5 "Jatkossakin pärjätään kosmeettisilla vähimmäismuutoksilla"

Autoverojärjestelmämme on pystytty pitämään pystyssä kunnioitusta herättävän pitkään. Nyt näyttää kuitenkin siltä, että se on pakko uudistaa kokonaan. Painetta autoverotuksen uudistamiseen tulee usealta taholta: suomalaisilta kuluttajilta, autokaupalta, EU:n komissiolta ja EY-tuomioistuimesta.

Kuluttajat ovat syystäkin kyllästyneitä kalliiseen ja turvallisuuden vaarantavaan auton hankintaverotukseen. Autokauppa on kestävässä tilanteessa, koska ostajaehdotukset tietävät käytettyjen hintojen laskevan tulevaisuudessa ja siksi kauppa ei käy. EU:n komissio ei hyväksy autojen maakohtaisia tehdashintoja ja jälleenmyyjien toiminta-alueen rajoituksia. Lisäksi komissio on ilmoittanut haluavansa yhtenäistää autoverotuksen EU:n alueella.

Kaikkein välittömin muutospaine Suomen autoverorakennelmaan kohdistuu EY-tuomioistuimen taholta. Julkisuuksessa on käsitelty näkyvästi asiaa C-101/00 tulliasiamies vastaan Antti Siilin⁶. Asiasta on odotettavissa päätös keväällä 2002 ja todennäköisesti se noudattaa EY-tuomioistuimen julkisasiamiehen 25.10.2001 antamaa ratkaisuehdotusta. Siinä todetaan, että Suomen tulli ei saa periä käytettynä maahantuotavasta autosta enempää veroa kuin vastaavan alunperin Suomessa rekisteröidyn käytetyn auton hinnassa on veroa jäljellä. Tällä on erityisesti kalliimpien käytettyjen hintatasoon merkittävä vaikutus.

Toinen vähemmän huomiota saanut, mutta erittäin kiinnostava EY-tuomioistuimen päätöstä odottava asia on C-451/99 Cura Anlagen GmbH ja Auto Service Leasing GmbH⁷. Kyseessä on autoverokiista Itävallan valtion ja Saksalaisen yrityksen välillä. Saksasta vuokrattiin leasing-sopimuksella auto, jota käytettiin Itävallassa. Itävallan lain mukaan autosta tulee suorittaa valtiolle "verrattain raskas" (lainaus julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksesta) autovero, jonka määrä on 16% ajoneuvon arvosta⁸. Ratkaisuehdotuksen mukaan autoveroa tulee periä vain maassaoloajan suhteessa auton kokonaiskäyttöikänsä.

Asian C-451/99 ratkaisuehdotuksen perusteella suomalainenkin voi vuokrata autoverottomasta Ruotsista edullisesti uuden auton vaikkapa kolmeksi vuodeksi, tuoda sen Suomeen ja maksaa siitä autoveroa vain 3/18 auton verotusarvosta⁹. Tällä voi olla merkittäviä vaikutuksia uusien autojen myyntiin Suomessa.

⁶ <http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?lang=fi&num=79988974C19000101&doc=T&ouvert=T&seance=CONCL>

⁷ [http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?lang=en&num=79989074C19990451&doc=T&ouvert=T&seance=CONCL&where=\(txtdoc=CONTAINS='car'\)](http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?lang=en&num=79989074C19990451&doc=T&ouvert=T&seance=CONCL&where=(txtdoc=CONTAINS='car'))

⁸ Suomessa autovero on 100% verotusarvosta. Lisäksi verosta maksetaan 22% arvonlisävero.

⁹ Autojen keskimääräinen romutusikä Suomessa on 18 vuotta.

3 Autoveron kehitysmahdollisuudet

Valtion verokertymästä merkittävä osa tulee liikenteeltä ja olisi epärealistista olettaa, että liikenteen kokonaisveroastetta voitaisiin lähitulevaisuudessa laskea. Seuraavassa on pohdittu verotuksen painopisteen siirtämisen vaikutuksia.

3.1 Hankinnan verottaminen

Arvonlisäveroa suuremman veron periminen autoa ostettaessa on epäoikeudenmukaista. Varoista joilla auto ostetaan on jo maksettu tuloverot. Ympäristöhaittoja ei täällä synny, kun ostetaan auto, joka ei ole valmistettu Suomessa. Mahdolliset valmistusvaiheen ympäristöhaitat kuuluu verottaa siellä missä ne syntyvät.

3.2 Omistamisen verottaminen

Nykyisen lainsäädännön perusteella kaikkien rekisterissä olevien ajoneuvojen haltijoiden tulee suorittaa valtiolle ajoneuvovero kerran vuodessa.

Vaikka ajoneuvoveroa kutsutaan yleisesti käyttömaksuksi, sillä ei ole mitään tekemistä ajoneuvon käyttämisen kanssa. Kyseessä on ajoneuvon omistusvero. Kiinteän suuruinen vero täytyy maksaa riippumatta siitä, ajetaanko autolla 0 vai 50 000 kilometriä vuoden aikana. Ajamatonta ajoneuvoa ei kannata poistaa rekisteristä veron välttämiseksi, koska rekisteristä poistamisen yhteydessä ajoneuvon jälleenmyyntiarvo laskee.

3.3 Käytön verottaminen

Oikeudenmukainen peruste autoilun verottamiseksi on auton käytön mukaan määräytyvä vuotuinen vero. Ne kustannukset ja haitat, jotka moottoriajoneuvoliikenteestä seuraavat, aiheutuvat nimenomaan auton käytöstä, eivätkä sen hankinnasta tai omistamisesta. Käyttövero olisi mahdollista perustaa vuotuisiin ajokilometrihin, auton hankintahintaan, massaan, moottorin iskuilavuuteen, tehoon, päästöihin tai kulutukseen.

Ajokilometreihin perustuva vero on vaikea toteuttaa, koska niiden mittaaminen luotettavasti on lähes mahdotonta. Sekä analogisen että digitaalisen matkamittarin lukema on mahdollista muuttaa halutuksi. Lisäksi vaikka oletettaisiin, että autojen matkamittarit voitaisiin käytännössä sinetöidä jotenkin, on mittarin anturi helppo irrottaa tai muuten poistaa käytöstä, jolloin mittarin lukema ei kasva.

Auton hankintahintaan perustuva vero tarkoittaa nykyisen autoveron muunnosta, jossa valtio toimii rahoitusyhtiönä. Perustuen kappaleessa 1 esitettyihin epäkohtiin, hankintahintaan perustuva vero on ongelmallinen.

Auton massaan, moottorin iskuilavuuteen tai tehoon perustuva vero viittaa kateellisuusveroon, eli paremmilla autoilla ajavia pitäisi verottaa enemmän. He ovat kuitenkin jo maksaneet autostaan enemmän ja myös suuremman

arvonlisäveron valtiolle. Luultavasti he ovat myös saaneet turvallisemman auton, joka voi säästää valtiolle sairaanhoidon kustannuksia.

Kappaleen alussa mainituista mahdollisuuksista veron perusteeksi realistisimmat ovat päästöihin ja kulutukseen perustuva verotus. Päästöt ja kulutus riippuvat merkittävästi auton säädöistä, teknisestä kunnosta ja mahdollisista siihen tehdyistä muutoksista. Esimerksi vanha auto ei välttämättä tarkoita samaa kuin saastuttava auto. Jotta verotus ei olisi epäoikeudenmukainen, veron täytyisi pohjautua jokaiselle autoyksilölle erikseen suorittavaan, vuotuisen päästö- ja kulutusmittaukseen. Tällaisen järjestelyn toteuttaminen käytännössä on epärealistista.

Kaikkein yksinkertaisin, oikeudenmukaisin ja helpoimmin toteutettava ratkaisu hankintaveron poiston vaikutuksen kompensoimiseksi on nostaa polttoaineveroa. Mitä enemmän autolla ajetaan, sitä enemmän se kuluttaa polttoainetta. Mitä tehokkaampi auto on, sitä enemmän se kuluttaa polttoainetta. Teknologialtaan vanhentuneet, enemmän saastuttavat autot kuluttavat enemmän polttoainetta.

Vuoden 2002 valtion budjetissa autoveron tuotoksi on arvioitu 886,6 miljoonaa euroa ja energiaverojen, pääasiassa nestemäisten polttoaineiden valmisteveron tuotoksi 2665 miljoonaa euroa. Jos autovero poistettaisiin kokonaan ja sitä vastaava summa perittäisiin energiaveroja korottamalla, vaadittava korotus olisi 33,3%. Tämä tarkoittaisi lyijyttömän bensiinin veron korottamista 56,73 sentistä 75,60 senttiin. Bensiinin nykyinen kuluttajahinta nousisi noin eurosta 1,19 euroon.

On totta, että liikenteessä käytettävien polttoaineiden verotus on jo nykyisellään melko korkea. Verotuksen taso ei kuitenkaan ole merkittävästi muita EU-maita korkeampi. Tilanne on täysin toinen kuin autojen hankintaverotuksen kohdalla, jossa olemme aivan omaa luokkaamme Tanskan ohella. Poistamalla autojen hankintaveron ja kasvattamalla polttoaineiden valmisteveroa liikenteen verotuksemme rakenne muuttuu lähemmäksi EU:n keskitasoa. Polttoaineiden hintojen nousun aiheuttamaa inflaation kasvupainetta kompensoi osaltaan sekä uusien että käytettyjen autojen hankintahinnan merkittävä lasku.

Polttoaineverojen kasvattaminen yksinään tarkasteltuna aiheuttaa eniten haittaa pohjoisessa ja etelän haja-asutusalueilla asuville, koska välimatkat ovat pidempiä ja joukkoliikennettä on vähän. Tämä epäkohta on mahdollista kompensoida vuotuisessa verotuksessa syrjäseutuvähennyksen muodossa. Lisäksi osa ongelmasta korjaantuu jo nykyisinkin käytössä olevan työmatkakustannusten vähennysoikeuden avulla. □

Liitteet:

1. Tekniikan Maailman 8/2001 artikkelit autoverotuksesta
2. Tekniikan Maailman 8/1998 artikkelit auton tuonnista Euroopasta ja käytettyjen verotuksesta
3. Iltalehden artikkeli 18.4.1998 liikenneturmista
4. Kauppalehden artikkeli 4.7.2000 autoverotuksesta EU:ssa
5. Aamulehden artikkeli 25.11.2000 autoverotuksesta
6. Moottori-lehden 9/1997 artikkeli autoveron porsaanreikien tukkimisesta
7. Moottori-lehtien 1/1998 ja 9/1998 artikkelit virkamiehen toiminnasta autoveroasiassa