

JOHDANTO

Valtiovarainministeriön lakiesitys HE 271/2002 autoverolain muuttamisesta näyttää perustuvan nykyisen lain venyttämiseen niin, että se toteuttaisi EY-oikeuden ja KHO:n tuomioiden vaatimukset. Lopputulos on, kuten monet kansanedustajat lähete keskustelussa 7.1.2003 selvästi sanoivat, käsittämätön ja epäkäytännöllinen. Tämä koskee nimenomaan ennen vuotta 2003 rekisteröityjen autojen maahantuontia. Näissä tapauksissa veron määräytyminen on sekä epäselvää että mielivaltaista.

Lain esittelijä ministeri Niinistö oli perehtynyt esitykseen hyvin ja pystyi perustelemaan lakiesityksen paremmin kuin itse esitykseen kirjoitetut perustelut. Se ei kuitenkaan muuta sitä tosiseikkaa, että esityksen käytettyjen autojen verotusta käsittelevät kohdat eivät ole realistisesti toteutettavissa tai täytä eri oikeusasteiden tuomioiden vaatimuksia. Ministeri Niinistö vakuutti lakiesityksessä sovellettujen periaatteiden olevan ainoa mahdollisuus, mitään muuta tapaa hoitaa verotus ei kuulemma ole.

LAKIESITYKSEN NYKYTILA JA PARANNUSEHDOTUKSET

Toinenkin mahdollisuus ennen vuotta 2003 rekisteröityjen autojen verottamiseksi on olemassa. Sen keksiminen ei vaadi edes kohtuuttomasti mielikuvitusta, sillä se on jo olemassa tällä hetkellä voimassa olevassa autoverolaissa.

Käytettyjen autojen autovero olisi helpointa määrätä kyseessä olevan auton ostohinnan perusteella. Vielä voimassa olevan autoverolain mukaan vähintään 25 vuotta vanhan auton vero on 30% kyseisen auton ostohinnasta. Tämä verotusperuste on toiminut ongelmitta koko nykyisen, pääpiirteiltään vuonna 1994 säädetyn autoverolain voimassaolon ajan.

Ministeri Niinistö yritti jo etukäteen leimata tätä verotuksen perustetta epätoivotuksi puhumalla "kuittikirjavuuden mahdottomuudesta". Todelliseen ostohintaan pohjautuvaa veroperustetta käytetään kuitenkin vanhempien käytettyjen autojen autoverotuksessa. Jos tulli epäilee maksetun hinnan olevan selvästi liian alhainen, löytyy vapaan markkinatalouden maista helposti autoille vertailuhinta. Esimerkiksi Saksassa on internetissä toimivia laskureita, jotka laskevat euron tarkkuudella käytetyn auton markkina-arvon. Käytettyjen autojen myyntisivusto mobile.de sisältää tavallisesti noin 600 000 autoa hintoihin.

EY-tuomioistuimen ja KHO:n vaatimus, että vastaavan kotimaisen veron määrää ei ylitetä toteutuu yllä esitettyssä mallissa kunhan veroprosentti on riittävän alhainen, veron maksajalla on oikeus esittää arvio mahdollisesta kyseisen auton aliarvostuksesta Suomessa ja lopuksi mahdollisuus riitauttaa tullin päätös tuomioistuimessa. Yleisesti ottaen autot ovat Suomessa kuitenkin niin kalliita, että lähes mistä tahansa toisesta valtiosta ostetun auton hinnasta maksettava muutaman kymmenen prosentin vero ei ylitä vastaavan suomalaisen auton hinnassa jäljellä olevan veron osuutta.

Mikäli lakiehdotuksen ydintä ei muuteta ja käytetylle autolle pyritään esityksen mukaisesti mallintamaan tilastollinen markkina-arvo Suomessa, ottaa tulli alihankkijoihin itselleen monopolin käytetyn auton arvon määrittämisessä. Ensimmäiseksi mieleen tuleva kysymys on, korvaako vakuutusyhtiö lunastustapauksessa autosta juuri saman summan kuin tulli on verotusarvona käyttänyt. Ainakaan tämänhetkisen, syyskuun 24. alkaen sovelletun verotuskäytännön mukaisia markkina-arvoja ei korvata, koska ne ovat liian suuria ja uuden lakiesityksen mukaan laskettava käytetyn auton vero on useissa tapauksissa jopa suurempi kuin syyskuusta käytetyssä menetelmässä.

Monien käytettyjen auton verot nousevat, koska lakiesityksen 6 b §:ssä esitettyssä kaavassa sovelletaan vanhaa autoveroprosenttia. CIF-hinnasta kannetun autoveron prosenttimäärä on vaihdellut välillä 100% - 145%.

Lakiesitykseen sisältyy myös oikeudenmukaisuusongelmia. Esityksen 56 a §:n mukaan tullille varataan oikeus muuttaa kymmenen tai myöhemmin kuuden kuukauden ajan autoveron maksamisesta veron määrää, joko suuremmaksi tai pienemmäksi. Ministeri Niinistö keksi verrata tätä palkkatulojen ennakonpidätykseen. Vertauksessa ei ole mitään yhteyttä. Autoveroprosentti ei ole progressiivinen, verotettava auto on se mikä se verotushetkellä on ja auton ostaja on maksanut autosta juuri sen hinnan kuin on. Näitä tosiseikkoja ei aika muuta. Tällainen pelottava jälkivero-autovero olisi tarpeeton, jos käytetyn auton veron perusteeksi otetaan kyseistä autosta todellisuudessa maksettu hinta.

Vastaavan auton etsiminen ja suomalaisen hinnan käyttäminen veron perusteena ei ole oikeudenmukaista, koska autojen hinnat eivät ole Suomessa määräytyneet vapaan markkinatalouden periaatteiden mukaan. Kotimaista autokauppaa on suojannut tullimuri ja autojen hinnat ovat merkittävästi vapaiden markkinoiden hintoja korkeammat. Tämä ei johdu pelkästään puhtaasta autoveron osuudesta autojen hinnoissa. Erityisesti kalliimpien autojen kohdalla kotimaisten käytettyjen hinnat ovat moninkertaiset niiden todelliseen arvoon nähden, koska markkinoilla on niin vähän näitä autoja. Kysyntä on ylittänyt tarjonnan, koska tullimuri ei ole päästänyt autoja maahan. Seurauksena hintataso on noussut. Olisi epäoikeudenmukaista käyttää EY-oikeuden vastaisen tullimuurin pilviin nostamia autojen hintoja maahantuotavien autojen veron perustana.

Lisäksi vielä lakiesityksen 67 §:ssä todetaan ehdottomasti, että verotusarvoa koskevia ennakkoratkaisuja ei anneta missään tapauksessa. Kuitenkin EY-tuomioistuin ja KHO tuomioissaan edellyttivät, että verotuksen tulee olla läpinäkyvää. Kansalaisen on ennen auton ostopäätöksen tekemistä saatava tietoonsa kotimaassa kannettavan autoveron määrä. Toki on ymmärrettävää, että lakiesityksen mukaisen arvonmääritysmekanismin avulla arvonmääritys todellakin on niin työlästä, että eihän esityksen tekijällä ole muuta mahdollisuutta kuin kieltää ennakkoratkaisujen antaminen.

Mainittakoon, että kun voimassa olevaa autoverolakia vielä sovellettiin käytettyjen autojen verotukseen, tulli antoi puhelimesta välittömästi varsin tarkan veroarvion ilmaiseksi. Viimeisin lakiesitys ei siis lisää verotuksen läpinäkyvyyttä ja ennakoitavuutta, vaan merkittävästi vähentää sitä.

Käytetyn pakettiautojen autoveron määräytyminen on oma lukunsa. Se vero lasketaan kokonaan toisella tavalla kuin käytetyn henkilöauton. Pakettiauton vero määrätään uuden, vastaavan auton hinnasta ikävähennysten avulla. Lakiesityksen laatijan mukaan syynä on käytettyjen pakettiautojen hankala vertailtavuus toisiin käytettyihin. Tosiasillisestihan se ei voi olla ainakaan hankalampaa kuin nyt esityksessä sovellettu käytetyn vertaaminen erilaiseen, uuteen autoon. Todellinen syy pakettiautojen omintakeiseen veromenettelyyn on se, että pakettiautoista ei maksettu autoverottoa 1990-luvun alkuun saakka lainkaan. EY-tuomioistuimen tuomion mukaisesti nyt käytettynä tuotavista, tuon ikäisistä pakettiautoista ei siksi saa myöskään periä autoveroa. Lakiesityksessä tätä ei kuitenkaan oteta huomioon, vaan vältetään asian tulemistä esiin laskemalla vero vastaavan uuden hinnasta.

Esityksen 3 §:ssä yritetään jälleen kieltää itsekantavan auton korin vaihtaminen. Tämä on teknisesti täysin perusteetonta ja kaikki fiskaalisetkin perusteet juontuvat vain autoverotuksella luodusta tullimuurista ja nimenomaan erikoisilla koreilla varustettujen autojen korkeasta autoverosta. Sinänsä korinvaihto on auton korjauksessa ja rakentelussa täysin laillista ja turvallista, kun sääntöjä noudatetaan.

LOPPULAUSE

Lakiesitys autoveron muuttamisesta on järkevä uuden auton kohdalla lukuunottamatta kahta kohtaa. 9 §:ssä verotusarvo kasvaa 20%:lla auton vanhetessa, mikä ei ole johdonmukaista. 11 j §:ssä vaaditaan, että verottomaan kuluttajahintaan tulee sisältyä Suomen sisäisiä kuljetuskustannuksia yhdeksän prosenttia eli merkittävä määrä. Tämä voidaan tulkita kilpailun estämiseksi, koska kuljetuskustannuksista tinkiminen on merkittävä kilpailukeino. Hinnanmuodostus on autokaupan oma asia.

Lakiesityksessä käytetyn auton verotus on epäselvä ja salaisiin tietoihin pohjautuva. Käytetyn auton verotuksen määräävät kohdat voidaan kirjoittaa esitykseen uudestaan niin, että käytetyn auton vero on kiinteä prosentti juuri verotuksen kohteena olevasta autosta maksetusta hinnasta. Näin laki olisi käytännössä selkeä ja tasapuolinen. Mahdottomien kuittien tarjoajat voidaan karsia tullissa vertaamalla vastaavien autojen hintoihin läheisissä, vapaan autokaupan EU-maissa internetin ja autolehtien avulla.