

KIRJALLINEN KYSYMYS 1017/2014 vp

Autoverotuksen oikeudenmukaistaminen ja pienentäminen

Eduskunnan puhemiehelle

Suomi on ollut EU:n jäsenenä 20 vuotta. Moni asia on muuttunut ja yhteismarkkinoiden ansios- ta parantunut. Suomen väliaikaista autoveroa ei kuitenkaan tässä ajassa ole saatu EU-sääntöjen mukaiseksi. Suomessa on autoveron saattamista EU-sääntöjen mukaiseksi vastustettu välittämät- tä EU:n tuomioistuimen päätöksistä.

EU:n tuomioistuimen päätöksen mukaan Suo- men verotuskäytäntö syrjii yksityisiä käytettyjen autojen tuojia. Yksityiset tuojat eivät ole saaneet vähentää autoverosta perittävää ei-arvonlisäve- roa (elv), kun käytettyjä autoja tuovat yritykset saavat vähentää tämän elvin arvonlisäveron ta- paan liiketoiminnassaan. Tuhannet auton tuo- neet odottavat saavansa autoverosta perityn ar- vonlisäveron palautuksen.

EU-tuomioistuin päätti jo vuonna 2002, että Suomen verottaja voi kantaa käytetyille tuontiau- tolle määrätyn autoveron lisäksi arvonlisäveron kaltaista veroa, kunhan veron kokonaismäärä ei nouse yli sen, mitä Suomessa olevan vastaavan auton arvossa on veroa jäljellä.

Nyt jopa kansallinen oikeuslaitos on tuo- minnut Suomen käytännöt laittomiksi. KHO antoi joulukuussa vuosikirjapäätöksen KHO:2014:182. Siinä käytännössä romutetaan suurin osa kaikista tehdyistä autoveropäätöksistä niin uusien kuin käytettyjenkin autojen osalta.

Autoilun verotuksessa on pitkään painotettu ympäristöasioita liikkumisen kustannuksella ja veroja on nostettu useaan otteeseen hyvinkin tun- tuvasti. Esimerkiksi kaksi viimeisintä ajoneuvo- veron korotusta on lähes kaksinkertaistanut kes-

kipäästöisen auton ajoneuvoveron. Nyt olisi vih- doinkin aika tehdä sellaista vero- ja liikennepoli- tiikkaa, joka edistää liikkumista. Kun liikkumi- nen (kuten työssä käyminen, kuljetukset) on riit- tävän edullista, se samalla lisää taloudellista toi- meliaisuutta ja valtion verotuloja.

Suomen autovero on perusteiltaan epämääräi- nen ja syrjivä. Yhtä hyödykettä ei pidä nostaa eri- koiskäsittelyyn, kun muuten vapaakauppa sisä- markkinoilla toteutuu. Auton verotusta tulee siir- tää kulutuksen suuntaan, mutta oikeudenmukai- sesti siten, etteivät siitä joudu kärsimään ne, joi- den on käytännön pakosta autoa käytettävä työn- sä ja elämisensä takia esimerkiksi pitkien väli- matkojen tai puuttuvan joukkoliikenteen vuoksi. Kaupunkien automarketit edellyttävät, että kau- punkilaisillakin on autot.

Autoverotuksen kevenemisen myötä autokan- ta uudistuu ja samalla säästyy ihmishenkiä. Kun lainsäädännöstä ja verotuksesta saadaan yksin- kertaisempi, byrokratiakin kevenee ja oikeusas- teiden kuormituksesta päästään eroon.

EU-aikana autoliikenteeltä perityt korkeat maksut ja verot eivät ole kanavoituneet liiken- teelle parantuneina autoteinä. Merkittävä asia on myös yleisen lainkuuliaisuuden heikkeneminen, jos valtio ei itse noudata omia lakejaan. Autove- ro nykymuodossaan on tullut tiensä päähän.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjär- jestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

KK 1017/2014 vp — Mikko Alatalo /kesk

Mihin toimiin hallitus ryhtyy, että auto-verosta tulee nykyistä oikeudenmukaisempi ja pienempi?

Helsingissä 15 päivänä tammikuuta 2015

Mikko Alatalo /kesk

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mikko Alatalon /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 1017/2014 vp:

Mihin toimiin hallitus ryhtyy, että autoverosta tulee nykyistä oikeudenmukaisempi ja pienempi?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Autoveroa kannettiin vuonna 2014 noin 940 miljoonaa euroa, mikä vastaa 2,4 prosenttia valtion verotuloista. Autoveron tavoite on ensisijassa valtiontaloudellinen, mutta lisäksi sillä pyritään ympäristöohjaavuuteen hiilidioksidipäästöjen pienentämiseksi.

Autoverotus on osa ympäristöperusteista liikenteen verotuksen kokonaisuutta. Autoverosta, ajoneuvoverosta ja polttoaineiden valmisteverosta koostuvan kokonaisuuden avulla pystytään vaikuttamaan kuluttajien päätöksentekoon ajoneuvon hankinnan ja käytön eri vaiheissa liikenteen päästöjen huomioon ottamiseksi. Ympäristöohjauksen tehokkuuden kannalta auton hankinnan verotusta voidaan pitää merkittävänä. Vaikka pelkästään käytön verotukseen perustavalla mallilla voitaisiin myös ohjata kuluttajia suosimaan vähäpäästöisiä automalleja, ohjausvaikutus kuluttajien päättäessä autohankinnoista jäisi selvästi vähäisemmäksi. Autoveron merkittävää alentaminen siten lisäisi kiinnostusta erityisesti suuripäästöisiin automalleihin, joiden verotus laskisi eniten. Myös autojen tuonti käytettynä todennäköisesti lisääntyisi, koska käytettynä tuodut autot ovat tyypillisesti suuripäästöisiä malleja.

Ajoneuvokannan uudistumista voidaan pitää tavoiteltavana päämääränä uusien autojen paremman liikenneturvallisuuden ja polttoainete-hokkuuden kannalta. Autoveron poistaminen edesauttaisi ajoneuvokannan uudistumista jos-sain määrin. Autokannan uudistuminen olisi täs-säkin tapauksessa hidasta, koska autokanta on suuri ja koska iäkkäimpiä autoja ei tyypillisesti vaihdeta uusiin, vaan toisiin vähemmän käytet-yihin. Uusien autojen hintojen alentumisen myötä myös käytettyjen autojen arvot kotimaan markkinoilla alenisivat, jolloin väliraha uuden hankkimiseen ei muuttuisi merkittävästi. Voi-daan myös pitää todennäköisenä sitä, että autove-ron poistuminen tai aleneminen ei kokonaisuudessaan siirtyisi uusien autojen hintoihin, sillä käytännössä osa verosta kohdistuu ulkomaisen autoteollisuuden katteisiin Suomen alempien ve-rottomien hintojen muodossa. Autoveron poisto tai merkittävä alentaminen johtaisi samalla auto-kannan ja liikennemäärien kasvuun ja joukkoliik-enteen kilpailukyvyn heikkenemiseen. Yksi-tyisautoilun kasvua suosiva veropolitiikka siten lisäisi ympäristöhaittojen ohella myös ruuhkia ja kasvattaisi liikenneonnettomuuksien määrää.

Liikenneverotuksen painopiste on viime vuo-sien aikana vähitellen siirtynyt auton hankinnas-ta käytön ja liikennekäytössä pitämisen verotuk-seen. Vaikka autoveroa on korotettu 2012, on autoveron tosiasiallinen taso silti alentunut sel-västi vuoteen 2008 verrattuna ajoneuvojen vä-hentyneiden päästöjen johdosta. Myös pidem-mällä aikavälillä tarkasteltuna autoveron keski-määräinen taso on laskenut selvästi. Toisin kuin autoveron poistaminen, tämä tasainen veron ale-neminen päästöjen vähenemisen myötä ei aiheu-ta markkinahäiriöitä autokaupalle, mutta edistää silti autokannan vähittäistä uudistumista.

Nopea siirtyminen auton hankinnan verotuksesta käytön verotukseen aiheuttaisi myös huomattavia ongelmia liikenteen verotuksen oikeudenmukaisen kohdentumisen kannalta. Autovero kohdistuu merkittävältä osin ylimpiin tulo- luokkiin. Tämän verorasituksen siirtäminen vuotuisen ajoneuvoveroon ja polttoaineveroon tarkoittaisi verotuksen muuttumista nykyistä regressiivisemmäksi. Muutoksen joutuisivat tällöin käytännössä rahoittamaan ne, joilla ei ole mahdollisuutta uuden auton hankintaan sekä ne, jotka ajavat paljon syrjäisen asuinpaikan, työtehtävien tai muun vastaavan syyn vuoksi.

Autoveroa koskevat EU-oikeuden tulkinnat ovat kehittyneet nopeasti ja monilta osin ennalta arvaamattomalla tavalla. Tällöin autoverotusta on voitu sopeuttaa EU-oikeuden vaatimuksiin lähinnä jälkikäteen EU-tuomioistuimelta saatujen

linjausten perusteella. On kuitenkin syytä huomata, että nämä tuonnin syrjivyyteen liittyvät EU-oikeudelliset kysymykset ovat koskeneet pääosin vain tiettyä osaa Suomen autoverojärjestelmästä, eli käytettyjen autojen verotusta. Suomessa verotetuista ajoneuvoista noin viisi kuudesosaa on uusia ja näiden osuus autoverotuotosta on lähes 90 prosenttia. Tältä osin nykyistä verojärjestelmää voi pitää johdonmukaisena ja hyvin toimivana. Korkeimman hallinto-oikeuden viimeisin EU-oikeuskäytäntöön perustuva päätös KHO: 2014:182, johon kysymyksessä viitataan, ei myöskään koske kaikkia ajoneuvoja. Päätöksen vaikutukset rajautuvat vain suuripäästöisimpiin käytettyinä maahantuotuihin autoihin, joiden käyttöönotto on tapahtunut ennen 1.4.2012.

Helsingissä 29 päivänä tammikuuta 2015

Valtiovarainministeri Antti Rinne

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 1017/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Mikko Alatalo /cent:

Vilka åtgärder tänker regeringen vidta för att göra bilskatten rättvisare och lägre än den är nu?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

År 2014 togs det ut 940 miljoner euro i bilskatt, vilket motsvarar 2,4 procent av statens skatteintäkter. Bilskattens syfte är i första hand statsekonomiskt, men den är dessutom avsedd att ha en miljöstyrande effekt för att minska koldioxidutsläppen.

Bilbeskattningen är ett element i den miljöbaserade trafikbeskattningen. Med den helhet som består av bilskatt, fordonsskatt och bränsleaccis kan man i olika faser påverka konsumenternas beslut vid anskaffning och användning av fordon för att beakta trafikutsläppen. För miljöstyrningens effektivitet kan beskattningen av bilansaffning anses vara betydande. Även om en modell som enbart utgår från beskattning av användning också kunde styra konsumenter att föredra bilmodeller med låga utsläpp, blir styrningseffekten klart mindre när konsumenterna beslutar om anskaffning av bil. En betydande sänkning av bilskatten medför följaktligen ett intresse särskilt för bilmodeller med stora utsläpp, vilkas beskattning skulle sjunka mest. Även importen av begagnade bilar skulle sannolikt öka, eftersom de bilar som importeras begagnade typiskt är storutsläppsmodeller.

En förnyelse av fordonsbeståndet kan ses som ett eftersträvaransvärt mål med tanke på att trafik-

säkerheten är bättre och bränsleeffektiviteten större hos nya bilar. Slopade bilskatt skulle i någon mån främja en förnyelse av fordonsbeståndet. Bilparken skulle också i det scenariot förnyas långsamt eftersom den är stor och de äldsta bilarna mestadels inte byts till nya utan till andra, mindre begagnade. När priset på nya bilar sjunker, sjunker också värdet på begagnade bilar på den inhemska marknaden, vilket leder till att mellanpriset jämfört med en nyanskaffning inte ändras särskilt mycket. Det kan också anses sannolikt att slopad eller nedsatt bilskatt inte i sin helhet överförs till bilprisen, eftersom en del av skatten i praktiken hänförs till den utländska bilindustrins bidrag i form av lägre skattefria priser i Finland. Om bilskatten slopas eller sänks betydligt, leder det samtidigt till att bilbeståndet växer och trafikmängderna ökar samt till att kollektivtrafikens konkurrenskraft försämras. En skattepolitik som gynnar privatbilismen ökar följaktligen förutom skadeverkningarna på miljön också trafikstockningarna och antalet trafikolyckor.

Fokus i trafikbeskattningen har under de senaste åren småningom förflyttats från anskaffning till användning och till att bilen hålls i trafik. Trots att bilskatten höjdes 2012 har den faktiska skattenivån sjunkit klart jämfört med 2008 eftersom fordonen har lägre utsläppsnivåer. Också sett på längre sikt har bilskattens genomsnittsnivå sjunkit klart. I motsats till slopad bilskatt orsakar denna jämna skattesänkning i takt med att utsläppen blir lägre inte några störningar på marknaden för handeln med bilar, men främjar trots det en successiv förnyelse av bilbeståndet.

En snabb övergång från beskattning av anskaffning till beskattning av användning skulle också medföra avsevärda problem med tanke på

en rättvis beskattning. Bilskatten riktar sig till en betydande del till de högre inkomstklasserna. Om denna skattebelastning förflyttas mot en årlig fordonsskatt och bränsleskatt, innebär det att beskattningen blir mera regressiv än den är i dag. I det läget bekostas ändringen av dem som inte har möjlighet att skaffa sig en ny bil samt av dem som kör mycket på grund av att de bor avlägset, på grund av sina arbetsuppgifter eller av någon annan motsvarande orsak.

EU-rättens tolkningar av bilskatten har utvecklats snabbt och till många delar på ett sätt som inte kunnat förutses. Då har bilbeskattningen kunnat anpassas till EU-rättens krav snarast i efterhand utifrån domstolens riktlinjer. Det är

dock skäl att observera att dessa EU-rättsliga frågor som gäller diskriminering av import till merparten endast omfattar en viss del av Finlands bilskattesystem, beskattningen av begagnade bilar. Av de fordon som beskattas i Finland är ca fem sjättedelar nya och deras andel av bilskatteintäkterna uppgår till nästan 90 procent. Till denna del kan det nuvarande skattesystemet anses vara konsekvent och välfungerande. Högsta förvaltningsdomstolens senaste beslut som grundar sig på EU-rättspraxis KHO: 2014:182, som frågan hänvisar till, gäller inte heller alla fordon. Beslutets verkan begränsar sig enbart till begagnade importbilar med de största utsläppen, som har tagits i bruk före den 1 april 2012.

Helsingfors den 29 januari 2015

Finansminister Antti Rinne