

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 40/2006 vp

Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 24 päivänä lokakuuta 2006 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 210/2006 vp).

Toimenpidealoite

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavan aloitteen:

— TPA 62/2005 vp — Sari Essayah /kd: Autoverotuksen uudistaminen (läh. 8.9.2005)

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- vanhempi hallitussihteeri Heikki Kuitunen, valtiovarainministeriö
- tulliveropäällikkö Marko Koski ja tulliyli-tarkastaja Juha Kenraali, Tullihallitus
- yksikönpäällikkö Markku Kärkkäinen, Ajoneuvohallintokeskus AKE
- johtaja Martti Virtanen, Kilpailuvirasto
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- tutkija Santtu Turunen, Helsingin yliopisto
- professori Esko Linnakangas, Lapin yliopisto
- puheenjohtaja Runo K. Kurko, Suomen Vas-tuulliset Ajoneuvotuojat (SVAT) ry.

Kirjallisen lausunnon ovat asiassa toimittaneet

- valtiovarainministeriö
- Tullihallitus
- Suomen Yrittäjät ry.

HALLITUKSEN ESITYS JA TOIMENPIDEALOITE

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Pakettiautojen alentamattoman veron veroprosenttia ehdotetaan tarkistettavaksi, ja alennetun veron ehtoihin ehdotetaan eräitä vähäisiä muutoksia. Käytettyjen autojen verotusarvon määrittelyä koskevia säännöksiä ehdotetaan täydennettäväksi. Lakiin ehdotetaan otet-

tavaksi säännökset rajan ylittävässä työskentelyssä käytettävien työsuhteautojen verotomuudesta.

Lisäksi ehdotetaan, että tullin verotusarvotilastossa vahvistamien muutosten voimaantuloaika muutetaan siten, että muutokset tulevat voimaan niiden julkaisupäivänä. Veroilmoituksen peruuttamista koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että veroilmoituksen

peruuttamisen johdosta verovelvolliselta ei perittäisi erillistä maksua, jos verotuspäätöstä ei ole tehty. Lisäksi ehdotetaan eräitä pienempiä muutoksia veron maksamiseen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan ensi tilassa. Veron eräpäivää koskeva pykälä tulisi kuitenkin voimaan erikseen asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Toimenpidealoite

TPA 62/2005 vp. Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyisi toimenpiteisiin autoja ajoneuvoveron uudistamiseksi.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Hallituksen esitys on lähtökohdiltaan suppeahko välitarkistus autoverolakiin. Siinä on pyritty ottamaan huomioon pakettiautojen verotukseen liittyvät selvimmät epäkohdat ja ratkaisemaan kysymys käytettyjen autojen verotusarvon määräytymisestä silloin, kun markkinoilta ei ole saatavissa luotettavaa tietoa verotuksen kohteena olevan auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Lisäksi työsuhdeautojen käyttö on tarkoitus tehdä mahdolliseksi eräissä rajan ylittävissä työskentelytilanteissa. Esityksellä ei siis tavoitella vielä periaatteellisia muutoksia esimerkiksi tuontiarvopohjaisen verotuksen piirissä edelleen olevien pakettiautojen verotukseen eikä muuta verotuksen rakenteen uudistusta.

Valiokunta pitää esityksen sisältämien ehdotusten voimaansaattamista kaikesta huolimatta mahdollisimman nopeasti tärkeänä, koska pakettiautojen verotukseen ja työsuhdeautojen käyttömahdollisuuksien laajentamiseen liittyvät muutostarpeet ovat ilmeisiä. Lisäksi käytettyjen autojen verotusarvon määräytymistä koskenut ja väliaikaisesti voimassa oleva ns. kuuden kuukauden sääntö on kyetty nyt ratkaisemaan valiokunnan käsityksen mukaan kestäväällä tavalla pysyvässä säännöksellä. Tämä on verotuksen ennakoitavuuden ja oikeusvarmuuden kannalta erityisen tärkeää.

Näitä kolmea aihealuetta käsitellään tarkemmin jäljempänä. Valiokunnalla ei ole huomautettavaa esitykseen siltä osin kuin se koskee Tullin ylläpitämän verotusarvotilaston muutos-

ten voimaantuloajankohtaa tai muita teknisluontoisia tai käytännön verotustyötä helpottavia pienehköjä muutosehdotuksia.

Pakettiautojen veromuutokset

Hallitus esittää kolmea käytännönläheistä muutosta pakettiautojen verotukseen. Niistä ensimmäinen koskee ns. täyden veron pakettiautoja, joiden veroprosenttia on tarkoitus alentaa nykyisestä 85 prosentista 72 prosenttiin. Alennettu prosentti vastaisi esityksen mukaan silloin suunnitteen samaa verotasoa kuin henkilöautoverotuksessa eli, kun sama auto verotettaisiin kuluttajahintapohjaisessa verojärjestelmässä henkilöautoihin sovellettavilla verotusperusteilla.

Toinen muutos koskisi puolestaan alennetun veron pakettiautoja, joiden avoimen tavaratilan vähimmäispituutta ehdotetaan lyhennettäväksi 1,85 metristä 1,75 metriin. Riittävää olisi vaihtoehtoisesti myös se, että avoimen tavaratilan pinta-ala olisi vähintään 2,25 neliometriä.

Kolmas muutosesitys koskee umpinaisella tavaratilalla varustettuja pakettiautoja. Ne voitaisiin mitata esityksen mukaan jatkossa siinä varustuksessa, jossa valmistaja on ne toimittanut ennen kuin niihin on asennettu kuormatilan suojia tai lämpö- tai muita vastaavia eristeitä.

Näiden suoraan vaikuttavien säännösmuutosten lisäksi hallitus esittää lähinnä ennaltaehkäisevässä tarkoituksessa muutosta myös autoverolain 10 a §:ään. Muutoksen taustalla on se, että samalla korimallilla varustettu auto voidaan luokitella ja rekisteröidä nykyisin useissa tapauksissa tieliikennesäännösten mukaan joko henkilö- tai pakettiautoksi. Koska näiden autoluok-

kien verotus poikkeaa toisistaan, tarkoitus on, että verotus toimitetaan autojen tosiasiallisen luonteen mukaisesti. Pakettiautoiksi luokitellut henkilöautot verotettaisiin siten henkilöautoina, jos vastaavia ajoneuvoja on verotettu vähittäismyyntiarvon perusteella henkilöautoina.

Valiokunta puoltaa kaikkia esitettyjä muutoksia.

Veronalennus on perusteltu ensinnäkin yleisen yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Henkilöautojen verotasoa korkeampi verotus ei ole ollut lain tavoitteena, ja tätä koskeva epäkohta tuleekin korjata. Muutoksella arvioidaan olevan myös myönteisiä vaikutuksia taajamissa tapahtuvaan tavarankuljetukseen, koska veronalennus vähentää todennäköisesti tarvetta hankkia ylisuuria pakettiautoja vain verotussyistä. Vaikka tämä ei ole ollut muutoksen perusteena, ennakoitu kehitys on suotava niin ympäristösyistä kuin taajama-alueiden liikenneturvallisuuden kannalta.

Esitys on jossain määrin ongelmallinen sikäli, ettei veronalennuksen riittävyttä voi tarkistaa luotettavasti hankinta-arvoihin perustuvan verotuksen tietopohjan puutteellisuuden vuoksi. Kaikki kuullut asiantuntijat ovat pitäneet esitystä kuitenkin lähtökohtaisesti perusteltuna, oikeudenmukaisena ja oikeasuuntaisena. Valiokunta pitää ehdotusta asiantuntijakuulemisen perusteella ja esityksen perustelujen valossa toteuttamiskelpoisena.

Avolavan vähimmäismittoja koskevat muutokset merkitsevät käytännössä sitä, että kaikki ns. pick up -ajoneuvot voidaan myydä vastedes tehdaskuntoisina ilman, että niiden lavaa joudutaan pidentämään Suomessa verotuksen takia. Nyt siis tarve tällaiseen turhaan ja kustannuksia aiheuttavaan muutostyöhön poistuu.

Pakettiautojen mittamääräysten muutos on senkin käytännön kannalta suotava ja perusteltu. Verotussäännökset eivät ole jatkossa esteenä sille, että pakettiautoihin voidaan sijoittaa esimerkiksi kiinteät lämpö- ja kylmälaitteet. Tämä helpottaa mm. kunnallista vanhusten huoltoa palvelevaa ruoka-annosten jakelua. Muutokset ovat näin tärkeitä myös yleiseltä kannalta.

Ehdotettu 10 a §:n täydennys estää turhaa keinottelua eri veroperusteilla ja on siten luonteeltaan ennaltaehkäisevä ja verotuskäytäntöä selvittävä.

Käytetyn auton verotusarvo

Esitys koskee siis käytetyn auton verotusarvon määrittämistä niissä tilanteissa, joissa markkinoilta ei ole saatavissa luotettavaa tietoa auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Tällainen tilanne voi syntyä lähinnä silloin, kun on kysymys uudehkosta käytetystä autosta tai muutoin harvinaisesta ajoneuvosta. Koska autoverotuksen perusteena on aina ja kaikissa tilanteissa nimenomaan yleinen arvostustaso, esitykseen sisältyy näitä erityistilanteita varten oma viimeisijainen arvostusohjeensa. Sen perusteena on vastaavan uuden ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo, jota alennettaisiin iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Yhden prosentin on katsottu vastaavan yleistä arvon alenemaa näissä tilanteissa.

Esityksessä ei puututa autoverolain 10 §:ssä olevaan rajaukseen uuden ja käytetyn auton välillä. Lähtökohta on siten edelleen sama kuin vuoden 2002 uudistuksessa, jolloin käytetyn auton määritelmäksi säädettiin se, että ajoneuvo on ollut rekisteröitynä ja käytössä. Käytöllä tarkoitettiin sellaista tosiasiallista käyttöä, joka vaikuttaa auton arvoon ja jonka jälkeen autoa ei voida pitää enää uutena (VaVM 46/2002 vp — HE 271/2002 vp)¹. Rajauksen katsottiin täyttävän yhteisöoikeuden vaatimukset lähtökohtaisesti syrjimättömästä verotuksesta, niin kuin tarkoitus oli. Säännöstä ei ole kuitenkaan sovellettu toistaiseksi, vaan siirtymäjärjestelyin on haluttu varata aikaa uuden kuluttajahintapohjaisen verojärjestelmän käyttöönotolle. Voimassa-

¹ Valiokunta pitää tähän nähden liian kapeana hallituksen esityksen perusteluissa esitettyä kantaa, jonka mukaan yhdenkin päivän ikäinen rekisteröinti ja käyttö olisi riittävää. Olennaista on, että käyttö on edellä kuvatuin tavoin tosiasiallista. Rajausta sulkee pois esimerkiksi sellaiset keinotekoiset järjestelyt, joilla tosiasiallisesti uudelle autolle pyritään saamaan käytetyn auton status. Lainsäätäjän tahto on tältä osin selvä.

oleva siirtymäsäännös päättyy tämän vuoden lopussa. Esityksen tarkoituksena on korvata se nyt pysyvällä arvostussäännöllä.

Valiokunta pitää esitystä perusteltuna. Myös ehdotettu arvon alenema, yksi prosentti kuukaudessa, vastaa valiokunnan saaman selvityksen perusteella *yleistä arvon alennusta* vähän käytetyillä autoilla. Tästä on tehty vielä erillisselvitys asian valiokuntakäsittelyn aikana². Johtopäätös siitä oli se, etteivät autojen hinnat muutu merkittävästi ensimmäisten kuukausien aikana. Samaa tulokseen päädyttiin myös toisen, hieman suppeamman selvityksen perusteella³.

Olennaista asian tarkastelussa on se, että arvointi tehdään nimenomaan yleisen hintatason perusteella eikä esimerkiksi yksittäisen autonomistajan henkilökohtaisen myyntitilanteen perusteella. Yhtä olennaista on muistaa, että arvostus tapahtuu pääsäännön mukaan aina, kun on selvyys verotuksen kohteena olevan ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Jos siis voidaan todeta, ettei keskimääräinen prosentti vastaa tietyn automallin osalta markkinoilta saatua

² Tullihallitus: Ajoneuvojen arvon aleneminen, verotusosaston selvitys 27.11.2006

Selvityksessä tarkasteltiin alle vuoden ikäisten ajoneuvojen yleistä arvon alenemista Suomen markkinoilla. Erityisesti tutkittiin, miten mahdollinen kuukausittainen arvon alenema sopii Suomen automarkkinoihin käytettävissä olevan aineiston perusteella. Selvityksessä ei ollut mukana moottoripyöriä eikä pakettiautoja, vaan selvitys tehtiin henkilöautomarkkinoiden perusteella.

Aineisto sisälsi autoliikkeiden hintailmoituksia Suomen markkinoilla vuonna 2006. Hintailmoitukset oli toiminut Tullille NetWheels Oy, joka ylläpitää pääliiketoimintanaan hintojen keräys- ja ilmoituspalvelua autoliikkeitä varten. Aineistosta tarkasteltiin ajoneuvoja, joiden ikä oli enintään 12 kuukautta. Aineistossa oli kaiken kaikkiaan enintään 12 kuukauden ikäisiä autoja yli 20 000 kappaletta.

Aineisto koostui pyyntihintahavainnoista, jotka olivat olleet julkisesti esillä eri Internet-portaaleissa. Tulli poisti aineistosta käyttöönottopäivältään virheellisesti tallennetut ilmoitukset sekä alle 500 euroa ja yli 500 000 euroa maksavaksi ilmoitetut havainnot. Lisäksi poistettiin ne mahdolliset havainnot, joissa ilmoitettu ajosuorite on yli 150 000 km.

näyttöä, verotus toimitetaan kyseistä automallia koskevien tietojen perusteella. Jos tällaista tietoa ei ole, ei voida myöskään osoittaa tai muutoin varmistua siitä, että edellä mainituin tavoin yleisen arvonalennuksen perusteella määräytyvä verotusarvo olisi liian suuri tai pieni. Verotus on toimitettava kuitenkin myös tällöin lain yleisten periaatteiden mukaisesti eli yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella. Tämä on tärkeää ennen muuta verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi. Asiantuntijakuulemisessa on huomautettu jo nyt siitä, että käytettyjä autoja verotetaan meillä yleisesti lievästi ja että päätökset ovat merkinneet asiallisesti kotimaisen käytettyjen autojen syrjintää.

Valiokunta ei siis yhdy niihin asiantuntijakuulemisessa esitettyihin näkemyksiin, joiden mukaan ehdotettu alenemaprocentti johtaisi syrjivään verotukseen. Väite siitä, että keskimääräisten arvojen käyttö johtaisi lähtökohtaisesti syrjivään lopputulokseen, koska keskiarvoa alempia ja korkeampia tapauksia esiintyy, ei ole valiokunnan mielestä ratkaiseva. — Kaavamaisen säännön sallittavuudesta ei sinänsä vallitse eri näkemyksiä; tällaisia sääntöjä voidaan käyttää, kunhan ne eivät ole syrjiviä.

Syrjimättömyyden kannalta on viime kädessä ratkaisevaa, mitä EYT tarkoittaa päätöksiinsä sisältyvällä maininnalla, jonka mukaan kannettavan veron määrä ei saa *missään tapauksessa* ylittää vastaavan jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn auton arvoon sisältyvää jäljellä olevaa veroa.

Valtiovarainministeriö on katsonut muun muassa EYT:n ratkaisuun C-387/01 (Weigel & Weigel) viitaten, että keskimääräisyyteen perustuva arvonmääritys vastaa EY-oikeudellisessa mielessä todellista arvonalennusta, jos se on riittävän hyvin tehty ja sitä sovelletaan objektiivisesti ja oikein. Tuomiossa todetaan, että jäsenvaltio voi vahvistaa käytetyille ajoneuvoille kaavamaisesti arvon. Tämän laadinnassa jäsenval-

³ Selvitys tehtiin Tuulilasi/Turbo-lehden numeron 3/2006 lokakuun käytettyjen autojen hinnaston perusteella. Tapausjoukko oli 486 ajoneuvoa. Keskimääräinen prosentti tällä aineistolla muodostui hieman alle yhdeksi (0,988 %). Ylä- ja alarajojen ero oli keskimäärin 0,35 prosenttiyksikköä.

tion viranomaiset voivat tukeutua muun muassa autoalan lehtiin, joista ilmenevät käytettyjen ajoneuvojen keskihinnat kansallisilla markkinoilla tai luetteloon autoalalla viitteenä käytettävistä keskimääräisistä käyvistä hinnoista. Näillä tuomion kohdilla ei olisi merkitystä, jos syrjimättömyyden kriteerin katsottaisiin esimerkiksi edellyttävän, että on käytettävä sitä kaikkein alinta hintaa, joka markkinoilta on saatavilla.

Samaan keskimääräisyyskäsitteeseen viittaa myös tuore EYT:n ratkaisu yhdistetyissä asioissa C-290/05 ja C-333/05 (Nádasdi & Németh). Vaikka se ei koske välittömästi samaa asiaa kuin nyt käsiteltävä kysymys, siitä on luettavissa muun muassa mahdollisuus yhteen verokantaan käytettynä tuotaville autoille siitä riippumatta, että niin sanottu historiallinen vero olisi tästä poikkeava. Tällainen tulkinta ei olisi mahdollinen, jos ehtoa "missään tapauksessa" tulkittaisiin ahtaan kirjaimellisesti.

Työsuhdeautojen verotus rajan ylittävässä työskentelyssä

Autoverolaissa on otettu huomioon myös joukko tilanteita, joissa ajoneuvoa tulee voida käyttää Suomessa liikenteeseen ilman autoveron suorittamisvelvollisuutta. Nämä ovat kapealaisia poikkeuksia pääsääntöön, jonka mukaan ajoneuvosta on suoritettava vero ennen sen rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Kaikki säädetty poikkeukset ovat erityistilanteita, joissa autoa käytetään väliaikaisesti Suomen alueella.

Hallitus esittää, että väliaikainen veroton käyttö ulotetaan koskemaan rajatusti myös Suomessa vakinaisesti asuvan työntekijän käytössä olevaa ulkomailla rekisteröityä työsuhdeautoa. Verottoman käytön edellytyksenä olisi lisäksi se, että autoa käytettäisiin vähemmän Suomessa kuin ulkomailla. Arvio tehtäisiin aikaperusteisesti käyttöpäivien mukaan riippumatta esimerkiksi ajon tarkoituksesta. Jos autoa käytetään samana päivänä sekä Suomessa että ulkomailla, päivä luettaisiin ulkomaan käyttöpäiviin.

Esityksen taustalla on Suomen saama tuomio asiassa C-232/02, jossa EYT otti kantaa autoverolain säännöksiin suhteessa työvoiman

vapaaseen liikkuvuuteen. Hallituksen esitys myötäilee tuomiossa määriteltyä sallitun rajaa tarkasti ja on sikäli lähtökohtaisesti moitteeton EY-oikeuden kannalta.

Lupamenettely. Verottomaan käyttöön ehdotetaan liitettäväksi lisäksi tulliviranomaisen lupa, joka tulisi hakea ennen kuin veroton käyttö alkaa. Tätä on pidetty esityksessä tarpeellisenä niin valvonnallisista syistä kuin auton käyttäjän oikeusaseman turvaamiseksi. Lupamenettely olisi valtiovarainministeriön mukaan käytännössä lähellä nykyistä ilmoitusmenettelyä, jota sovelletaan muualla rekisteröidyn yritysajoneuvon käytössä Suomessa. Luvan saadakseen auton käyttäjän tulisi ilmoittaa tulliviranomaiselle autoa sekä sen käyttöä ja omistajaa koskevat tiedot. Luvan antamiseen ei liittyisi muuta tullin harkintaa kuin lainkohdassa on mainittu. Auton käyttäjä saisi kuitenkin valituskelpoisen päätöksen.

Valtiovarainministeriön ja komission kesken käydyissä keskusteluissa ei ole ilmennyt, että ehdotettu lupamenettely olisi liian raskas tai auton käyttöä kohtuuttomasti vaikeuttava. Keskusteluissa ei ole tullut esille myöskään muita merkittäviä muutos- tai kehittämistarpeita.

Kilpailuvirasto on todennut osaltaan, että tässä tapauksessa oikeusvarmuus ja viranomaisvalvonnan selkeys voivat olla riittävinä perusteina lupakäytännölle, vaikka erilaisten lupien käyttöönottoa markkinataloudessa tulee pitää perusteltuna vain hyvin painavista syistä. Kilpailuvirasto on pitänyt kuitenkin tärkeänä sitä, että lupamenettely on käytännössä selkeä ja kevyt.

Valiokunta katsoo asiassa saadun selvityksen perusteella, että ehdotettu lupamenettely on hyväksyttävä ja käytännön kannalta riittävän joustava. Valiokunta pitää sitä perusteltuna myös auton käyttäjän oikeusturvan kannalta, kun otetaan huomioon ne ankarat seuraamukset, joita verottoman käytön vastaisesta auton käytöstä voi aiheutua. Käytännössä tulee painottaa Kilpailuviraston esiin tuomia näkökohtia menettelyn selkeydestä ja keveydestä. Lisäksi vähäisissä ja tahattomissa laiminlyöntitapauksissa tulee ottaa huomioon suhteellisuusperiaatteen

asettavat rajoitteet ja mahdollisissa kohtuut-
tomissa tilanteissa on voitava soveltaa autovero-
lain 50 §:n huojennussäännöstä.

Verotuksen uudistaminen

Nykyinen autoverolaki on muodostunut lukuis-
ten osittaisuudistusten seurauksena varsin vai-
keaselkoiseksi. Verotuserusteet eivät ole myös-
kään vieläkään kaikin osin läpinäkyviä. Auto- ja
ajoneuvoverotuksesta puuttuvat lisäksi myös
ympäristötekijät. Tarve lainsäädännölliseen ke-
hittämistyöhön on siten ilmeinen. Tähän ovat
viitanneet myös kaikki valiokunnan kuulemat
asiantuntijat.

Valiokunta pitää auto- ja ajoneuvoverotuksen
kehittämistä nykyistä yksinkertaisempaan ja
läpinäkyvämpään suuntaan välttämättömänä.
Uudistus edellyttää kuitenkin paitsi laajaa ja
huolellista valmistelua myös riittävän selkeitä

poliittisia päätöksiä kehityksen suunnasta ja
aikataulusta.

Nyt käsiteltävänä olevien ongelmien ratkai-
sua ei voida kuitenkaan lykätä niin pitkälle. Hal-
lituksen esitys tulisi sen vuoksi hyväksyä ja saat-
taa voimaan mahdollisimman pian.

Toimenpidealoite

Valiokunta on päättänyt käsittelemänsä toimen-
pidealoitteen suhteen kielteiselle kannalle.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvalio-
kunta ehdottaa,

*että lakiehdotus hyväksytään muut-
tamattomana ja*

*että toimenpidealoite TPA 62/2005 vp
hylätään.*

Helsingissä 7 päivänä joulukuuta 2006

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Markku Koski /kesk
jäs. Christina Gestrin /r
Kyösti Karjula /kesk
Jari Koskinen /kok
Pekka Kuosmanen /kok
Reijo Laitinen /sd
Maija-Liisa Lindqvist /kesk
Mika Lintilä /kesk (osittain)
Pekka Nousiainen /kesk
Tuija Nurmi /kok
Pirkko Peltomo /sd
Iivo Polvi /vas (osittain)

Virpa Puisto /sd (osittain)
Markku Rossi /kesk
Matti Saarinen /sd
Kimmo Sasi /kok (osittain)
Anni Sinnemäki /vihr (osittain)
Irja Tulonen /kok
Kari Uotila /vas
vjäs. Eva Biaudet /r (osittain)
Bjarne Kallis /kd (osittain)
Aulis Ranta-Muotio /kesk (osittain)
Maija Rask /sd
Jaana Ylä-Mononen /kesk (osittain).

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

VASTALAUSE

Perustelut

Hallituksen esityksessä (HE 210/2006 vp) esitetään kolmea muutosta voimassa olevaan autoverolakiin. Mielestämme merkittävin niistä on muutos, joka koskee alle kuuden kuukauden ikäisten autojen verotusarvoa. Kun autoverolakia vuonna 2003 uudistettiin, sisällytettiin siihen niin sanottu kuuden kuukauden sääntö, joka tarkoitti sitä, että alle kuusi kuukautta vanhoja autoja verotettiin uusina autoina. Sääntö merkitsi käytännössä sitä, että se esti alle kuuden kuukauden ikäisten autojen tuontia, koska niistä perittiin yhtä suuri vero kuin uusista autoista.

Koska sääntö oli mitä ilmeisemmin Eurooppa-oikeuden vastainen, lievennettiin sitä vuonna 2004 niin, että alle kolme kuukautta vanhoja autoja tulisi edelleen verottaa uusina, mutta yli kolme mutta alle kuusi kuukautta vanhan auton verotusarvo määräytyisi siten, että uuden auton verotusarvosta tehtäisiin 0,8 prosentin ikäalennus kuukautta kohden.

Nyt hallitus esittää, että tämä alle kuuden kuukauden sääntö taas muutettaisiin. Hallitus esittää, että mikäli käytetyn ajoneuvon verotusarvo eli auton yleistä vähittäishintaa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää, määrättäisiin verotusarvo kaavamaisen laskelman mukaan. Tämän laskennallisen mallin mukaan arvonalennus olisi yksi prosentti kuukautta kohden kunkin kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Yksinkertaisesti sanottuna kolmen kuukauden ikäisen auton verotusarvo olisi hieman alle 3 prosenttia alhaisempi kuin uuden auton arvo.

Koska käytetyn auton verotusarvo ei saa missään tapauksessa ylittää sen yleistä vähittäismyyntiarvoa, tulisi alennusprosentin olla riittävän suuri.

Yhden prosentin kuukausivähennys merkitsisi nimittäin sitä, että auton keskimääräinen

romutusikä olisi noin 38 vuotta. Autoalan tiedotuskeskuksen mukaan keskimääräinen romutusikä on 18 vuotta, ja silloin kuukausittainen arvonalennusprosentti olisi hieman yli 2.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitasi 11 b § muutettuna seuraavasti:

Vastalauseen muutosehdotus

11 b §

— — — — —
 Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää 1 momentissa tarkoitettulla tavalla, vähittäismyyntiarvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvoa ajoneuvon iän perusteella kahdella prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Mallikohtaisesti voidaan soveltaa myös tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletuksena olevasta arvonalenemasta ja jos käytettävissä olevan tiedon perusteella ei kuitenkaan voida asianmukaisesti määrittää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa. Ajoneuvon ikä määrätään tätä pykälää sovellettaessa täysin kuukausin sen ajan perusteella, jonka ajoneuvo on ollut sekä rekisterissä että käytössä.

VaVM 40/2006 vp — HE 210/2006 vp

Helsingissä 7 päivänä joulukuuta 2006

Bjarne Kallis /kd
Jari Koskinen /kok
Pekka Kuosmanen /kok
Tuija Nurmi /kok

Irja Tulonen /kok
Iivo Polvi /vas
Kari Uotila /vas