VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Vero-osasto

22.10.2015

Valtiovarainvaliokunta / verojaosto
Eduskunta

Kommentteja hallituksen esityksestä 33/2015vp annettuihin lausuntoihin

Autotuojat ry:n sekä liikenne- ja viestintäministeriön lausunnoissa todetaan, että kertaluontoisen veronalennuksen vaikuttavuus autokannan uudistumiseen olisi suurempi kuin mitä saavutettaisiin hallituksen esityksessä ehdotetulla porrastetulla voimaantulolla.

Veronalennuksen toteuttaminen kertaluontoisesti ainoastaan aikaistaisi vaikutuksia autokannan uudistumiseen jonkin verran. Sen sijaan veronalennuksen kertaluontoisella voimaantulolla ei todennäköisesti olisi mitään erityistä vaikutusta uusien autojen kysynnän kasvuun lyhyellä tai pitkällä aikavälillä. Lausunnoissa ei ole esitetty perusteluja sille, miksi autojen kysynnän hintajousto, jonka avulla vaikutuksia lasketaan, olisi vähäisempi veronalennuksen porrastetun voimaantulon tapauksessa. Lisäksi lausunnoissa on jätetty huomiotta se merkittävä seikka, että etupainotteisesti toteutettu kertaluonteinen veronalennus tulisi hallituskauden aikana valtiontalouden kannalta huomattavan paljon kalliimmaksi kuin alennuksen toteuttaminen porrastetusti. Vaikutusten aikaistumisesta saatava hyöty ei siten olisi mitenkään järkevässä suhteessa siitä aiheutuviin useiden satojen miljoonien eurojen lisäkustannuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Suomen luonnonsuojeluliitto ry:n lausunnoissa katsotaan, että veronalennus tulisi kohdistaa enintään 124 gramman ominaishiilidioksidipäästön omaaviin autoihin ja lisäksi veronalennuksen painopisteen tulisi olla esitettyä voimakkaammin autoissa, joiden ominaispäästö on alle 50 hiilidioksidigrammaa kilometriltä. Samalla nollapäästöiset ajoneuvot tulisi kokonaan vapauttaa autoverosta. Lisäksi liikenne ja viestintäministeriön mukaan nollapäästöiset autot tulisi vapauttaa myös ajoneuvoverosta. Luonnonsuojeluliitto ehdottaa perusveron nostoa ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuen.

Jo nykyisin auton ominaishiilidioksidipäästö vaikuttaa voimakkaasti autoveron ja ajoneuvoveron määrään ja esitetty autoveron alennus edelleen vahvistaisi ympäristöohjaavuutta huomattavasti. Autoveron nykyistä jyrkempi ympäristöohjaus alkaisi esityksen mukaan 140 gramman päästöistä lähtien. Muutoksen ei siis voi yksinomaan katsoa suosivan keskipäästöä suurempipäästöisten autojen hankintaa vaan tältäkin osin

Valtiovarainministeriö
Snellmaninkatu 1 A, Helsinki
PL 28, 00023 Valtioneuvosto
www.vm.fi

Puh 0295 16001 (vaihde)
Faksi 09 160 33123
valtiovarainministerio@vm.fi
Y-tunnus 0245439-9

voimistavan toivottua ohjausvaikutusta myös keskipäästön ylittäviin autoihin. Kuluttaja oletettavasti tekee päätöksen auton hankinnasta ominaisuuksiltaan melko samankaltaisen automallien välillä, eivätkä suuripäästöiset ja pienipäästöiset autot tällöin ole tyypillisiä vaihtoehtoja toisilleen.

Alle 50 gramman ominaispäästöihin pääsevät nykyisin lähinnä täyssähköautot ja sähköllä ladattavat hybridit. Nämä sähköautot saavat jo nykyisten liikenneverojen perusteella erittäin merkittävää veroetua. Esimerkiksi verrattaessa samanhintaiseen bensiinikäyttöiseen autoon, täyssähköauto saa nykyisin noin 11 000 euron veroedun polttoaineveron, ajoneuvoveron perusveron ja autoveron yhteismäärässä 10 vuoden käyttöajalla ja 17 000 kilometrin vuotuisella ajosuoritteella. Sähköauton vastaava veroetu dieselautoon nähden on nykyisin noin 14 000 euroa. Autoveroalennuksen jälkeen täyssähköautojen autoveroprosentti vuonna 2019 olisi enää 2,7. Autoveron ja ajoneuvoveron verotasot perustuvat täysin autosta mitattuun hiilidioksidipäästöön. Sen sijaan sähköautojen kuluttaman sähkön tuotannosta aiheutuvia päästöjä ei oteta huomioon liikenneverotuksessa, eivätkä nämä päästöt muutenkaan tule vastaavin perustein verotetuiksi kuin liikennepolttoaineet. Huomioon tulee ottaa myös se, että sähköautot kuluttavat tieverkkoa, vaativat parkkipaikkoja, aiheuttavat liikenneruuhkia, onnettomuuksia, terveydelle haitallista katupölyä sekä muita ulkoishaittoja samoin kuin muutkin autot. Näitä autoja ei siis tulisi kokonaan vapauttaa liikenteen kustannusten rahoittamisesta. Vaikka autoveron ja ajoneuvoveron hiilidioksidiporrastuksella pyritään ohjausvaikutukseen, ovat nämä verot kuitenkin ensisijaisesti fiskaalisin perustein kerättäviä veroja ja siten voidaan pitää myös oikeudenmukaisena, että nämä verot kohdistuvat laajasti kaikkiin henkilö- ja pakettiautoihin.

Suomen luonnonsuojeluliiton mukaan EU:n vuodelle 2020 asetetun 95 gramman päästötavoitteen toteutuminen Suomessa on epätodennäköistä esitetyillä veromuutoksilla, sillä uusien henkilöautojen keskimääräisen ominaishiilidioksidipäästön odotetaan alenevan vain kymmenellä grammalla vuoteen 2019 mennessä.

Uusien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on alentunut viimeisten vuosien aikana noin 4 - 5 grammaa vuodessa ja tämän kehityksen odotetaan jatkuvan vielä lähivuosina. Siten henkilöautojen keskipäästö alenisi vuoteen 2020 mennessä lähelle sataa grammaa ilman veromuutosta. Mainittu kymmenen gramman päästöalenema tulee tämän lisäksi veromuutoksen ohjausvaikutuksen johdosta. Ohjausvaikutus huomioonotettuna henkilöautojen keskipäästön oletetaan saavuttavan EU:n asettaman 95 gramman tavoitetason vuoteen 2020 mennessä.

Veronmaksajain Keskusliitto ry katsoo, että niiden käytettynä tuotujen ajoneuvojen, joista on kannettu liikaa veroa, verotusta tulisi oikaista viranomaisaloitteisesti vuodesta 2008 lähtien ja että palautuksille tulisi maksaa korkoa.

Viranomaisaloitteista veron palauttamista selvitettiin keväällä 2015 Tullin kanssa. Tällöin todettiin, että verotuksen viranomaisaloitteinen oikaiseminen olisi sinänsä mahdollista järjestää, mutta se on monimutkaista ja aikaa vievää ja vaatisi suurta panostusta käsittelyn resursseihin. Syrjivyyteen johtaneet verotustapaukset voidaan löytää vain käymällä läpi koko laaja verotusaineisto ja tämä tapahtuisi osittain manuaalisesti. Tullilla ei myöskään ole käytössään autoverovelvollisten tiliyhteystietoja, mikä vaikeuttaa palautusten maksamista viranomaisaloitteisesti. Tämän takia nykyinen hakemusmenettely on tällä hetkellä nopein ja yksinkertaisin tapa veronpalautusten to-

teuttamiseen. Lain soveltamisen kannalta kyse on normaalista muutoksenhakutilanteesta, jossa verovelvollisen on helpointa ja nopeinta arvioida oma oikeussuojan tarpeensa yksittäisen verotuspäätöksen osalta. Tulli on tiedottamalla, julkaisemalla vertailuprosentit sekä ohjaamalla verovelvollisia aktiivisesti pyrkinyt tekemään oikaisuvaatimuksen tarpeen arvioinnin ja verotuksen tarkastamisen mahdollisimman yksinkertaiseksi sekä helpottanut oikaisuvaatimuksen tekemistä siten, että asian vireille saattamiseksi riittää verovelvollisen täysin vapaamuotoinen vaatimus. Myöskään EU-oikeudessa ei edellytetä jäsenvaltion soveltavan viranomaisaloitteista oikaisumenettelyä.

Palautusten ajallinen rajaus hallituksen esityksessä johtuu EU-tuomioistuimen vakiintuneesta ratkaisulinjasta, jonka mukaan EU-oikeuden vastaisesti kannetut verot palautetaan kansallisten muutoksenhakusäännösten puitteissa, eli kyse on jäsenvaltion prosessiautonomiasta. Oikeusvarmuuden takia jäsenvaltion virheellisesti kantamien verojen palauttaminen voidaan rajoittaa kohtuulliseen aikaan. Suomessa autoverotuksessa yleisesti sovellettu verotuksen muutoksenhakuaika, eli kuluva vuosi ja kolme sitä edeltävää kalenterivuotta, on EU-tuomioistuimen oikeuskäytännössä hyväksytty tällaiseksi määräajaksi. Vuoden 2012 verotusten muutoksenhakuaikaa on kuitenkin tältä osin hallituksen esityksessä ehdotettu jatkettavaksi vuoden 2016 loppuun saakka, jotta oikeudenmenetyksiä ei tapahtuisi niille, jotka päätyvät vaatimaan oikaisua vasta lain voimaantulon jälkeen. Palautuksille maksetaan nykyisten säännösten perustella veronkantolain mukainen palautuskorko.

Autoliitto ry arvostelee sitä, että käytännössä nykyiset autojen omistajat maksaisivat ajoneuvoveron korotuksen kautta merkittävimmän osan uusien autojen autoveron alentamisesta.

Ajoneuvoveron perusveron korottaminen ei suoranaisesti liity autoveron alennukseen, vaikka nämä on sisällytetty samaan hallituksen esitykseen työekonomisista syistä sekä kokonaiskuvan antamiseksi liikenneverotukseen ehdotettavista muutoksista. Todennäköisenä voidaan pitää, että hallitusneuvotteluissa olisi valtiontaloudellisista syistä päätetty ajoneuvoveron perusveron korotuksesta riippumatta siitä, alennetaanko autoveroa. Hallitusohjelman veropoliittisissa linjauksissa näiden veromuutosten välille ei myöskään kirjattu mitään kytkentää.

Neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen