12.2.2016

Valtiovarainministeriö
Vero-osasto
Markus Teräväinen
valtiovarainministerio@vm.fi

Viite: Lausuntopyyntö VM 009:00/2016; 22.1.2016

Autotuojat ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n lausunto hallituksen esityksestä autoverolain muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitykseen autoverolain muutoksesta ja esitämme lausuntonamme seuraavaa:

Hallitus esittää autoverolain muuttamista siten, että maastavietäville leasing- ja vuokra-autoille voitaisiin hakea ennakkoon autoveron vientipalautusta. Samalla autoveron vientipalautuksen ehtoja lievennettäisiin. Lakiin sisältyvät vientipalautuksen ehtojen muutokset parantavat suomalaisen autoalan toimintaedellytyksiä poistamalla tärkeimmät käytettyjen autojen viennin esteet. Vientipalautuksen esteiden poistaminen on tärkeä autoalan kilpailukykyä lisäävä muutos.

Ennakkoon maksettava maasta vietävien leasingautojen autoveron vientipalautus monimutkaistaisi autoverolainsäädäntöä, lisäisi käytettynä maahantuotavien ja maastavietävien ajoneuvojen määrää sekä rajat ylittävää lyhytaikaista autonvuokraustoimintaa. Ennakkopalautusmenettelyn vaikutusten on arvioitu jäävän pieniksi, mutta ne voivat olla kotimaiselle autokaupalle haitallisia. Muutos vähentäisi valtion autovero- ja arvonlisäverotuloja. Maasta vietävien leasingautojen verotuksellinen suosiminen vähentää eri hankintakanavien verotuksen yhdenvertaisuutta.

Korkea autovero aiheuttaa jatkossakin Suomelle EU-oikeudellisia ongelmia tavaroiden liikkuvuuden ja palvelujen vapaan tarjoamisen näkökulmasta. Ehdotetun monitulkintaisen leasing- ja vuokra-autojen ennakkopalautusmenettelyn sijasta ehdotamme autoveron muuttamista kaikilla Suomessa ensirekisteröitävillä autoilla vuosiveroksi, joka sulautettaisiin vähitellen ajoneuvoveron perusveroon. Suomessa on yksi Euroopan korkeimmista autoveroista, mikä on tärkein syy poikkeuksellisen korkeaan autokannan keski-ikään ja hitaaseen uusiutumiseen. Autoveron muuttaminen vuosiveroksi poistaisi ehdotetun lain mukaisen leasingautoja suosivan veromallin ongelmat ja purkaisi leasing- ja esittelyautojen autoveron arvonlisäverollisuuden, joka heikentää kotimaisen autoalan kilpailukykyä. Näin jatkettaisiin johdonmukaisesti hallituksen jo aloittamaa autoveron alentamista ja verotuksen painopisteen siirtämistä hankinnasta käyttöön.

Autoveron vientipalautuksen esteiden poistaminen on alan kilpailukyvylle tärkeä uudistus

Lakimuutos poistaisi tärkeimmät autoveron vientipalautuksen esteet ja parantaisi siten merkittävästi suomalaisten autoalan yritysten toimintaedellytyksiä. Vientipalautusta rajaavat nykyisessä laissa auton verotusajankohta, ikäraja, palautettavan määrän minimimäärä sekä palautettavasta määrästä tehtävä vähennys. Vientipalautuksen edellytyksenä on lisäksi auton rekisteröinti liikenteeseen käytettäväksi ulkomailla. Tärkeimpänä syynä käytettyjen autojen kaupallisen viennin vähyyteen on ollut ulkomaille

rekisteröinnin vaatimus sekä vientipalautuksen hakemisen kaksivaiheinen ja kestoajaltaan ennustamaton menettely. Näin ollen nykyinen käytäntö on keinotekoisena palomuurina estänyt suomalaista autokauppaa toimimasta EU:n sisämarkkinoilla. Lakimuutos poistaisi tärkeimmät käytettyjen autojen viennin esteet.

Vientipalautusta koskevan säännöksen muuttaminen on tärkeää toteuttaa samanaikaisesti kuin maasta vietäville leasing- ja vuokra-autoille mahdollistetaan autoveron ennakkopalautus. Jos vientipalautuksen ehtoja ei muutettaisi, ennakkopalautusmahdollisuuden kautta leasingyhtiöt saisivat huomattavan kilpailuedun muihin toimijoihin nähden, joiden olisi jatkossakin hyvin hankalaa hakea autoveron vientipalautusta myydessään auton ulkomaille.

Muutoksena lakiehdotukseen autoala esittää vientipalautukselle edelleen voimaan jätetyn 10 vuoden ikärajan poistamista. Palautuksen rajaaminen alle 10 vuoden ikäisiin autoihin ei ole perusteltavissa vanhojen autojen pienellä arvolla tai jäljellä olevan veron määrällä. Uutena arvokkaiden ja hyväkuntoisina säilyneiden autojen yleinen vähittäismyyntiarvo voi vielä vanhanakin olla suuri. Käytettyjen autojen jäännösarvo on 10-vuotialla autoilla keskimäärin neljännes uudishankintahinnasta. Romutettavaksi vietävien tai muuten vähäarvoisten autojen verokäsittelyn välttämiseksi rajaukseksi riittää palautettavan veron määrän vähimmäismäärä, joka on lakiehdotuksessa määritelty 500 euroksi.

Uusi laki ei kohtelisi eri hankintakanavia yhdenvertaisesti, vaan suosisi leasingtoimintaa

Lakimuutos ei lyhyellä aikavälillä todennäköisesti juurikaan vaikuttaisi kuluttajien käyttäytymiseen, mutta saattaisi pitkän ajan kuluessa lisätä leasingautojen kysyntää. Lakimuutoksen seurauksena tietyissä tapauksissa olisi kokonaistaloudellisesti edullisinta liisata sellainen auto, joka viedään maasta leasingkauden päätyttyä. Leasingvuokraan vaikuttava auton arvon alenema on suurin piirtein sama riippumatta siitä, maksetaanko leasingautosta täysi autovero vai saako leasingyritys autoverosta ennakkopalautusta. Tärkein leasingtoimintaa suosiva etu uudessa veromallissa on pienempi autoveroon sitoutunut pääoma. Sitoutuessaan viemään auton ulkomaille sopimuskauden päätyttyä leasingyrityksen ei tarvitse kantaa samaa autoveron tuomaa taloudellista riskiä kuin osamaksulla tai käteiskaupalla auton ostajan.

Lakimuutos pienentäisi auto- ja arvonlisäveron kertymää merkittävästi

Lakimuutos vähentäisi valtion verotuloja. Uuden lain mukaisessa tilanteessa osa leasingautoista vietäisiin maasta leasingkauden päätyttyä, jolloin niistä voidaan vuokra-aikana kerätä vain osa autoverosta. Keskimääräinen autovero oli vuonna 2014 noin 7 200 euroa, mutta tyypilliset leasingautot ovat selvästi keskivertoa kalliimpia autoja. Näin ollen autoverokertymä pienenisi suhteellisesti enemmän kuin maastavietävien autojen osuus ensirekisteröinnistä. Pienemmän kokoluokan autoista kerättävän autoveron määrä on huomattavasti pienempi kuin suuremman kokoluokan leasingautoista, jotka todennäköisimmin päätyisivät leasingkauden jälkeen maasta vietäviksi. Esimerkiksi Tanskassa, jossa tehtiin vastaavantapainen lakimuutos vuonna 2008, autoveron kertymä on lakimuutoksen seurauksena pitkällä aikavälillä pienentynyt noin kolmanneksen. Hallituksen esityksen vaikutusten arvioinnissa käytetyn esimerkin mukaisessa tilanteessa, jossa arviolta kolmannes leasingautoista siirtyisi ulkomaille leasingkauden päätyttyä, autoverotuotto pienenisi noin 35 miljoonalla eurolla vuodessa. Mitä suuremmaksi ennakkopalautuksen piirissä olevien leasingautojen määrä kasvaisi, sitä enemmän autoveron tuotto pieninisi. Käytettynä maahantuotavien autojen kasvava autoverotuotto kompensoisi osan uusien auto-

jen autoverotuoton pienenemisestä, mutta käytetyissä autoissa autoveron määrä on jälleenmyyntiarvojen aleneman takia selvästi pienempi kuin uutena kotimaasta ostetuilla autoilla.

Lakimuutos vähentäisi merkittävästi myös arvonlisäverokertymää, sillä leasingyhtiöt voivat vähentää uuden auton oston yhteydessä maksamansa arvonlisäveron. Kun auto nykytilanteessa myydään kotimaassa leasingkauden päätyttyä, siitä peritään arvonlisävero. Jos auto viedään leasingkauden jälkeen maasta, arvonlisävero tilitetään myyntimaahan, jolloin valtiolle ei käytännössä enää kertyisi ollenkaan arvonlisäverotuottoa näiden autojen myynnistä. Koska maasta vietäviksi valikoituvat ensisijaisesti korkean autoveron eli samalla kalliin hintaluokan autot, arvonlisäverotuotto vähenee merkittävästi. Hallituksen esityksen vaikutusten arvioinnissa käytetyn esimerkin mukaisessa tilanteessa, jossa kolmannes leasingautoista siirtyisi ulkomaille leasingkauden päätyttyä, valtio menettäisi arviolta 40–50 miljoonaa euroa autojen myynnin arvonlisäverotuloja. Osan tästä arvonlisäverotappiosta kompensoisi leasingpalvelumaksuista kerättävä alv, mutta sen tuotto ei täysimääräisesti korvaisi autojen myynnin tuottamaa arvonlisäverotuloa.

Lakiuudistus saattaisi heikentää kotimaisen autokaupan kilpailukykyä

Leasingautojen kasvavalla maastaviennillä ja kysynnällä voi olla kielteisiä heijastusvaikutuksia kotimaisen autojen tukku- ja vähittäiskaupan kilpailukykyyn. Suuret leasingyhtiöt keskittävät autohankintojaan ja ne saattaisivat ottaa käyttöön myös ulkomaiset hankintakanavat, jolloin kotimaisen tukku- ja vähittäiskaupan kysyntä vähenisi. Toisaalta, mikäli lakimuutos johtaisi leasingautojen kysynnän kasvuun ja leasingyhtiöt hankkisivat autot jatkossakin kotimaasta, muutos voisi parhaimmillaan lisätä kotimaisen autokaupan kysyntää. Vaikutusta uusien autojen hankintakanaviin on ennalta äärimmäisen vaikea arvioida. Riski kysynnän suuntautumiseen ulkomaille on kuitenkin olemassa.

Osamaksukaupan merkitys on suuri autokaupan kannattavuudelle. Uusista autoista rahoitetaan nykyisin osamaksulla ja pankkilainalla noin 50 %, leasingillä 25 % ja käteisellä 25 %. Vuonna 2014 kaikkien myytyjen henkilö- ja pakettiautojen rahoitusosuus oli noin 2,4 miljardia euroa.

Leasingpalveluja suosivissa maissa käytettyjen autojen markkinat ovat epästabiilit ja käytettyjen autojen hinnat heijastuvat niissä myös uusien autojen hintoihin. Autokaupalle käytettyjen autojen markkinat ovat tärkeät ja niihin liittyy suuria jäännösarvoriskejä. Pelkästään autojen tukku- ja vähittäiskaupan myyntitehtävissä oli vuonna 2014 noin 8 000 työllistä, joten sen kannattavuuden heikkenemisen työllisyysvaikutukset ovat merkittävät. Autoalalla on kokonaisuudessaan lähes 30 000 työllistä. Autoalan yhden toimialan talouskehitys ja toimintaedellytykset heijastuvat nopeasti myös rinnakkaistoimialoille, esimerkiksi huolto- ja korjaustoiminnan edellytyksiin. Leasingtoiminnan työllistävyys on selvästi autokauppaa pienempi. Esimerkiksi Tanskassa autokaupan työllisyys on vähentynyt selvästi lakimuutoksen jälkeisinä vuosina.

Suomen leasingautomarkkina on pääosin muutamien ulkomaisten yritysten hallinnassa. Suurilla kansainvälisillä leasingyhtiöillä on parhaat edellytykset siirtää autot ulkomaille myytäviksi leasingkauden päätyttyä. Lakimuutoksen valmistelussa olisi varmistettava, että kotimaisten yritysten kilpailutilanne ei heikkene suhteessa ulkomaisiin toimijoihin.

Lakimuutos monimutkaistaisi entisestään autoilun verotusta ja olisi hallinnollisesti raskas

Autossa maastaviennin yhteydessä tehtävä jäljellä olevan veron määrä määritettäisiin yksilöllisesti, jotta autoverokohtelu olisi eri hankintakanavista hankituilla autoilla yhdenvertainen. Autoveron mää-

rää koskevia päätöksiä jouduttaisiin uuden lain mukaisessa tilanteessa tekemään huomattavasti nykyistä enemmän, sillä maasta vietävien leasingautojen määrä kasvaisi ja autoveron vientipalautuksen helpottaminen lisäisi käytettyjen autojen viennin määrää. Koska Suomessa on suuri käytettyjen autojen kysyntä, käytettynä maahantuotavien autojen määrä kasvaisi todennäköisesti samalla määrällä kuin maasta vietävien autojen määrä. Jos siis maasta vietäisiin esimerkiksi 5 000–10 000 leasingkäytöstä vapautuvaa 3–5-vuotiasta autoa, on todennäköistä, että maahan tuotavien käytettyjen autojen määrä kasvaisi vähintään samalla määrällä.

Autoverolain muutos muuttaa olennaisesti tuotanto- ja esittelyautojen arvonlisäverotulkintaa

Autoverosta ei peritä arvonlisäveroa, mutta autoveron määrä lasketaan auton arvonlisäverollisesta hinnasta. Koska autovero kohdistuu auton käyttöönottoon, siitä aiheutuu ongelmia leasing- ja esittelyautojen arvonlisäverotuksessa. Myytäessä autot kuluttajille esittely- tai leasingkäytön loputtua arvonlisävero kohdistuu paitsi auton autoverottomaan hintaan, myös autoveron muodostamaan osaan auton hinnasta. Näin ei tapahdu, jos auto myydään uutena suoraan kuluttajalle. Autoalalle syntyy täten esittely- ja leasing-autoista enemmän alv-tilitettävää kuin vähennettävää. Vastaava alv-ongelma on Suomessa myös autoja rahoittavilla rahoitusyhtiöillä. Piilevä arvonlisävero heikentää kotimaisten leasingyhtiöiden kilpailukykyä ulkomailta toimiviin yrityksiin nähden. Lisäksi se luo kilpailuvääristymää suomalaisen ja toisesta EU-maasta toimivan leasingyrityksen välille, kun leasingyhtiö laskuttaa leasingvuokran auton vuokranneelta asiakkaalta. Arvonlisäverolainsäädännön mukaan molemmat tahot, myös toiseen EU-maahan rekisteröity yritys, ovat arvonlisäverovelvollisia Suomeen ja näin lisäävät kuukausittaiseen leasingvuokraan arvonlisäveron. Suomalainen yritys ei voi kuitenkaan erottaa autoveroa vuokrahinnan perusteena olevasta auton kokonaishinnasta, vaan sille syntyy tilitettävää arvonlisäveroa myös autoveron osuudesta. Toisessa EU-maassa toimiva leasingyritys voi maksettuaan autoveron Tulliin laskuttaa autoveron osuuden asiakkaalta erillisellä laskulla, joka ei sisällä arvonlisäveroa.

Autoala on arvioinut, että leasingvuokraustoiminnasta syntyy noin 31 miljoonaa euroa, lyhytaikaisesta autonvuokraustoiminnasta noin 7 miljoonaa euroa ja esittelyautojen myynnistä noin 14 miljoonaa euroa autoverosta maksettavaa arvonlisäveroa, jota hallituksen esityksessä on kuvattu piileväksi arvonlisäveroksi. Yhteensä autoverolle maksettava arvonlisävero aiheuttaa vuosittain autoalalle noin 50 miljoonan euron kustannusrasituksen. Rasite kohdistuu vain arvonlisävelvollisen käytön kautta kuluttajille suuntautuvaan toimitusketjuun, joten toimitusketjujen verokohtelu ei ole yhdenvertaista. Kustannus jää käytännössä autokaupan ja leasingyritysten rasitteeksi, sillä sitä ei ole voitu siirtää kuluttajahintoihin kilpailuilla markkinoilla. Autoala onkin jo pitkään esittänyt ratkaistavaksi alan kilpailukykyä heikentävän kaksinkertaisen verotuksen ongelmaa.

Lakiehdotuksen seurauksena ulkomaille vietävien leasingautojen arvonlisäverohaitta pienenisi, koska niistä saadaan ennakkopalautuksena osa autoverosta. Näin autoverosta maksetaan vähemmän arvonlisäveroa kuin niistä autoista, jotka myydään leasingkauden jälkeen kotimaahan. Lakiehdotus tukee piilevän autoveron kautta selvästi leasingautoilla autoveron ennakkopalautusmallia.

Lakiehdotus muuttaa olennaisesti autoveron tulkinnan siirtymistä hankinnan ja käyttöönottovaiheen verotuksesta käytettävissäoloajan verotusmuodoksi, koska se sallii autoveron maksamisen Suomeen vain auton käytössäoloajalta. Tällöin autoveron osuudesta ei ole jatkossa perusteltua periä arvonlisäveroa leasing- ja tuotantokäytössä olevilta autoilta. Autoala esittääkin, että arvolisäverotulkinta

tulisi selvittää pikaisesti, jotta piilevän arvonlisäveron tuoma vakava ja taloudellisesti merkittävä kotimaisia yrityksiin kohdentuva kilpailuhaitta voitaisiin poistaa.

Valmisteilla oleva rekisteröintiasetus haastaa jo tänä keväänä autoveron uudelleen

Komissio on jo pitkään valmistellut ns. rekisteröintiasetusta, jolla säädetään toiseen EU-maahan rekisteröityjen autojen käytöstä muissa EU-maissa. Rekisteröintiasetuksen sisältö ja aikataulu ovat vielä auki, mutta asetus tulee toteutuessaan väistämättä vaikuttamaan myös Suomen auto- ja ajoneuvoverotuksen tuleviin linjauksiin. Rekisteröintiasetuksesta on tulossa esitys EU-komissiolta kesäkuun loppuun mennessä. Leasingautojen verotusta koskevaa lakimuutosta ei tulisi valmistella samanaikaisesti, vaan odottaa rekisteröintiasetuksen mahdollisesti tuomat verorakenteen muutostarpeet, jotka heijastuvat muun muassa työsuhdeautojen verotukseen.

Vaihtoehtona autoveron asteittainen sulauttaminen ajoneuvoveron perusveroon

Valmisteltavana olevassa laissa tulisi selvittää mahdollisuus muuttaa autovero kaikille Suomeen ensirekisteröitäville autoille vuosiveroksi. Vuosivero voitaisiin pitkällä aikavälillä sulauttaa vuosittaiseen ajoneuvoveron perusveroon, jolloin hankinnan yhteydessä maksettava autovero vähitellen poistuisi aiheuttamatta merkittäviä markkinahäiriöitä, yritysten vaihto- tai käyttöomaisuuden arvon alenemaa tai suurta kertaluonteista verotulojen vähenemää. Nykyisestä autoverosta olisi mahdollista jättää jäljelle pieni rekisteröintivero, joka ei aiheuttaisi EU-oikeudellisia ongelmia tavaroiden liikkuvuuden tai palvelujen vapaan tarjoamisen näkökulmasta. **Autoveron muuttaminen vuosiveroksi loisi yhdenvertaisen ja tulkinnaltaan yksinkertaisen veromallin, joka poistaisi ehdotetun lain mukaisen leasingautoja suosivan veromallin kotimaisen autokaupan kilpailukykyä ja työllisyyttä heikentävät ongelmat**.

Autoilun verotuksen rakenteellinen muutos on EU-oikeudellisten syiden lisäksi tärkeää muun muassa liikenneturvallisuuden parantamisen, liikenteen ympäristövaikutusten vähentämisen, valtion verokertymän ja verotuksen yhdenvertaisuustavoitteiden takia. Autoverolla on ratkaiseva merkitys autokannan kiertonopeuteen ja uusiutumiseen. Yksi Euroopan korkeimmista auton hankinnan veroista on tärkeimpiä syitä maamme autokannan ikääntymiseen ja hitaaseen uusiutumiseen. Ajoneuvokannan energiatehokkuus ja liikenneturvallisuus eivät kehity yhtä nopeasti kuin nopeamman autokierron maissa, kun uusi energiatehokas ja turvallinen teknologia yleistyy hitaasti. Esimerkiksi Ruotsissa, jossa ei ole autoveroa, autoja ostetaan noin 1,8-kertainen määrä asukasmäärään suhteutettuna Suomeen verrattuna, vaikka autotiheys on sama. Ruotsiin tuodaan ulkomailta vuosittain asukasmäärään suhteutettuna alle puolet vähemmän käytettyjä autoja kuin Suomeen. Ruotsissa autokannan keski-ikä on 10 vuotta ja keskimääräinen poistoikä 17 vuotta, kun Suomessa keski-ikä on kasvanut 11,7 vuoteen ja keskimääräinen poistoikä 20,4 vuoteen.



Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ry



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry