Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Viite: HE 34/2016

Lausunto hallituksen esityksestä autoverolain muuttamiseksi

LeasePlan Finland Oy pyytää huomiomaan hallituksen lakiesityksessä autoverolain muuttamiseksi seuraavaa.

1. Yleistä

Suomessa myytävistä uusista autoista noin kuudesosa rahoitetaan leasingilla. Keskimääräinen leasingauto on tilastojen mukaan vähäpäästöisempi kuin muut Suomessa uutena hankitut autot keskimäärin. Tyypillisen 3-5 vuoden leasingkauden jälkeen jälkimarkkinoilla myytävät leasingautot ovat kysyttyjä ja muokkaavat täten hiljalleen Suomen autokannan profiilia.

Kansainvälisesti, myös muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomen leasingmarkkina on kuitenkin melko pieni. Erityisesti pk-yritysten ja kuluttajien osalla auton omistaminen on edelleen hyvin perinteinen tapa. Uusien autojen korkean pääomakustannuksen takia, erityisesti korkean autoverotuksen markkinassa kuten Suomessa, leasing hankintamuotona voisi kuitenkin mahdollistaa auton vaihtamisen uudempaan ilman pääoman sitomista hankintaan. Leasingtoiminnan edellytysten tukemisella voidaankin tehokkaasti tukea autokannan uudistumisesta ja sen mahdollistamaa päästöjen alenemista ja liikenneturvallisuuden parantumista. Niissä Euroopan maissa, joissa leasingin osuus uusien autojen hankinnoista on korkea, on autokannan keski-ikä matala riippumatta autoverotuksen tasosta.

Leasingalalla toimivien yritysten näkökulmasta kaikissa autoilun verotukseen liittyvissä kysymyksissä keskeisintä on selkeys, ennustettavuus ja muutosten ennakoitavuus. Alan yrityksen kantavat autojen arvonkehitykseen liittyviä riskejä taseessaan yhteensä arviolta noin miljardin euron edestä ja tekevät päivittäin uusia sitoumuksia tulevaisuuden arvonkehitykseen liittyen tyypillisesti 3-5 vuoden päähän.

LeasePlan Finland Oy
PL 220 I Itsehallintokuja 6 I 02601 Espoo I Puh 0207 420 800
Y: 1440371-6 Helsinki

2. Näkökulmia hallituksen esitykseen

Hallituksen esityksessä ehdotetaan autoverolain muuttamista Suomeen määräaikaiseen käyttöön tulevien leasing- ja vuokra-autojen verotusmenettelyn osalta. Esityksen sisältö rakentuu mahdollisuudesta hakea leasing- ja vuokra-autojen osalta ennakkoon ajoneuvojen ulkomaille viennin yhteydessä maksettavaa palautusta. Kun ennakkoon myönnettävä palautus vähennettäisiin kannettavasta autoverosta, maksettavaksi jäisi vain ajoneuvon Suomessa tarkoitettuun käyttöaikaan suhteutettu osuus verosta.

Esitetty malli on pääpiirteittäin selkeä. Myönteistä on myös sen kohdistuminen tasapuolisesti niin Suomessa kuin muualla ETA-alueella toimiviin yrityksiin, sekä vientipalautuksen käytäntöihin suunnitellut helpotukset.

Esityksellä ei kuitenkaan uskota olevan merkittävää vaikutusta Suomen leasingmarkkinoihin. Keskeisimmät ongelmat esityksessä liittyvät erityisesti autoveron vientipalautuksen tasauskäytännön aiheuttamaan vaikeaan ennustettavuuteen, ehdotetun verotusmallin käytännön toteutuksen yksityiskohtiin, jotka edelleen jäävät monelta keskeiseltä osin auki ja tulkinnanvaraiseksi, sekä lisäksi siihen että esitys ei pyri ratkaisemaan leasing- ja vuokraustoimintaa tällä hetkellä epätasa-arvoisesti haittaavaa nykymallin mukaisen arvonlisäverokäsittelyn aiheuttamaa ns. jakelutieneutraliteettiongelmaa.

3. Arvonlisäverokäsittelyn jakelutieneutraliteettiongelma

Arvonlisäverolain (1501/1993) mukaan autoveroa ei lueta myynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen silloin, kun arvonlisäverovelvollinen myyjä ei rekisteröi ajoneuvoa omiin nimiinsä omaa käyttöään varten, vaan ajoneuvo rekisteröidään suoraan kuluttajan nimiin. Niissä tapauksissa, joissa ajoneuvo rekisteröidään arvonlisäverovelvollisen yrityksen nimiin sen liiketoiminnassa käytettäväksi, autoveron määrä sisältyy osaltaan kuluna niiden hyödykkeiden myynnistä perittyihin arvonlisäveron alaisiin vastikkeisiin, joiden tuottamisessa ajoneuvoa on käytetty. Jos yritys myöhemmin myy ajoneuvon, autoverosta jäljellä oleva määrä sisältyy arvonlisäveron alaiseen myyntihintaan.

Tämän piilevän autoveron osuuden leasingautoista suoritettavasta arvonlisäverosta arvioidaan esityksen mukaan olevan noin 20-24 miljoonaa euroa vuodessa. Vaikka esityksen mukaisesti auto leasingkauden jälkeen pois maasta vietäessä arvonlisävero ei tule maksettavaksi Suomeen, ja täten edellä kuvatulta ongelmalta vältytään, säilyy se edelleen tilanteessa jossa auto leasingkauden jälkeen myydään Suomessa. Piilevä arvonlisävero asettaa leasingyritykset näin ollen jakelutienä epätasa-arvoiseen asemaan. Hallituksen esitys asettaa tämän lisäksi Suomessa toimivat leasingyritykset Suomen ulkopuolella toimivia yrityksiä heikompaan asemaan.

4. Esityksen käytännön yksityiskohtia

Esitetyssä mallissa on lisäksi paljon kohtia, joiden toteuttaminen jää täsmentämättä, mutta joiden käytännön sujuvuus pitkälti ratkaisee esitetyn mallin toimivuuden. Näitä on kommentoitu useissa valtiovarainministeriölle osoitetuissa lausunnoissa aiemmin, mutta lopullisessa lakiesityksessä niitä ei pääosin ole huomioitu. Alla esiin on nostettu näistä muutamia keskeisimpiä.

4.1 Vientipalautuksen tasausmenettely

Keskeisimpänä käytännön toimintaa ja ennakointia vaikeuttavana seikkana lakiehdotuksessa voidaan nähdä käyttöaikaan suhteutetun autoveron esitetty tasausmenettely, jonka laskentaperusteet ja käytännön toimintamallit jätetään esityksessä kuvaamatta. Perusteena esitetylle tasausveromenettelylle todetaan, ettei auton ensiverotuksen yhteydessä tiedetä sen todellista arvoa ilmoitettuna vientiajankohtana. Vastaava arvonkehitykseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin arkipäivää leasingyhtiöille, jotka joutuvat sitoutumaan ennustamiinsa jäännösarvotasoihin useiden vuosien tähtäimellä etukäteen. Olisi kohtuullista olettaa että myös verottaja pystyisi käytettävissä olevien tietojen valossa riittävällä tarkkuudella arvioimaan oikean veron suuruuden, erityisesti koska perusoletuksena on auton hinnan sisältämän jäljellä olevan veron osuuden aleneminen samassa suhteessa auton arvon kanssa. Viranomaisille jätetään myös mahdollisuus, ilman tarkempien perusteiden kuvaamista, poiketa ennakkopalautuksen kaavamaisesta laskentatavasta markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella kuvaamatta minkälaisella laskentaperiaatteella, ja mihin tietoihin pohjautuen tällöin toimittaisiin.

Huomattavasti selkeämpää ja myös hallinnollisesti kevyempää olisi kaikille osapuolille ollut, mikäli käyttöaikaan suhteutettava autovero olisi voitu etukäteen määrittää täsmällisemmin suhteessa aikaan, ajomäärään ja kyseessä olevaan ajoneuvon merkkiin ja malliin, jolloin verotuksen tasausmenettelyltä voitaisiin välttyä. Esitetty malli tekee auton omistajalle mahdottomaksi arvioida etukäteen veron todellista määrää. Vähimmäisvaatimuksena tuleekin olla, että ennakkopalautuksen hakija voi jo ennakkopalautusta hakiessaan avoimesti ja läpinäkyvästi itse arvioida viranomaisten käyttämien perusteiden mukaisesti ainakaan maksettavaksi tai hyvitettäväksi koituvaa veron tasauslaskua.

Tanskan mallin mukainen käyttöaikaan suhteutettu verotus täyttäisi alan toimijoiden toiveet, mutta myös viranomaisten toiminnan tehostamistavoitteet huomattavasti paremmin.

4.2 Vientipalautuksen alaraja

Vientipalautukseen tehtävän 300 euron vähennyksen poistaminen, sekä vientipalautuksen alarajan laskeminen 1000 eurosta 500 euroon ovat esitetyn verotusmallin toimivuuden kannalta oikeansuuntaisia ehdotuksia. Käytännössä palautuksen 500 euron alaraja kuitenkin rajoittaa tehokkaasti mahdollisuuksia soveltaa vientipalautusmenettelyä tyypillisesti vähäpäästöisiin ja siten alhaisemman autoverotason leasingautoihin.

4.3 Sopimusmuutosten tiedonantovelvollisuus

Myös sopimusmuutosten tiedonantovelvollisuuden käytännön toteutukseen liittyy paljon kysymyksiä, jotka voivat tehdä prosessista hyvin hitaan ja työlään. Sopimusmuutokset ovat leasingtoiminnassa hyvin yleisiä, joten prosessin käytännön toimivuudella on merkittävä vaikutus. Sopimusjatkotilanteessa ennakkopalautuksen takaisinperinnän sijaan tulisi soveltaa jatkokauden osalta kaavamaisen ennakkopalautuksen periaatteita ja esityksen perusidean mukaista käytäntöä, jolloin lopullinen tasaus voitaisiin tehdä kuten normaalisti. Tällöin näissä tilanteissa vältyttäisiin takaisinperinnän hallinnolliselta työltä ja takaisinperittävälle summalle laskettavan koron veloittamiselta, joka sopimusmuutostilanteessa on kohtuutonta ottaen huomioon että sopimusmuutoksen jälkeenkin auto voidaan edelleen ennakkopalautuksen kriteereiden mukaisesti viedä maasta.

4.4 Maasta vietävien autojen tarkastaminen

Viranomaisille jätetty mahdollisuus edellyttää maasta vietävien autojen fyysistä tarkastusta osana tasausveromenettelyä, jonka käytännön toteuttamisen vaatimuksia ei myöskään ole täsmennetty, hankaloittaa tarpeettomasti esityksen periaatteiden mukaisesti toimimista. Myös viranomaisten kannalta edellä kuvatuista prosesseista tulee raskaita ja ne tulevat lisäämään hallinnollisen työn määrää. Käytännössä toimivinta olisi jos tarkastusta edellytettäisiin ainoastaan mikäli palautuksen hakija ei pysty kirjallisesti antamaan riittävää selvitystä palautusten edellytysten täyttymisestä.

5. Yhteenveto

Lakiesitys on perusteiltaan johdonmukainen ja kannatettava. Sen käytännön toteuttaminen ei olennaisilta osin kuitenkaan täytä leasingtoiminnan kannalta keskeisiä selkeyden ja ennustettavuuden vaatimuksia. Leasingtoimintaa olennaisesti haittaava piilevän autoveron ongelma jää myös edelleen ratkaisematta. Lakiehdotuksen käytännön toteutus edellyttäisi myös raskaita hallinnollisia menettelyitä. Esityksen oletus hallinnollisen työn tekemisestä uudessa toimintamallissa viranomaisten nykyresurssein ei täten myöskään ole realistinen.

Espoossa, 2. toukokuuta 2016

Petteri Pihlas

Toimitusjohtaja

LeasePlan Finland Oy