AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

1.6.2019

Eduskunta, Verojaosto
viite: HE 54/2020 vp / Asiantuntijapyyntö

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valmisteverotusmenettelyn ja autoverotusmenettelyn uudistamista koskevaksi lainsäädännöksi

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee valmisteverotuksen ja autoverotuksen menettelyjen uudistamista. Autoverolakiin ehdotetut muutokset ovat näkemyksemme mukaan tarkoituksenmukaisia ja ne parantavat autoverotuksen käytännön toteutusta. Lakiin tehdyt muutokset selkeyttävät autoverolakia ja vähentävät sen tulkinnanvaraisuutta. Autoalalle tärkeä uudistus on kaupallisesta nimikkeestä luopuminen, joka lisää joustavuutta uusien mallien markkinoille tuomiseen ja keventää hinnastojen toimitusvelvollisuutta. Myös ilmoitusmenettelyjen muutokset ovat toivottuja ja ne tuovat useita erilaisia tiedonsiirron kanavia rekisteröityjen autoveroilmoittajien käyttöön. Kokonaisuutena autoverotusmenettelyn uudistaminen on huolellisesti ja asiantuntevasti valmisteltu.

Autoveron suorittamishetkeksi auton verollisen käytön alkamispäivä

Esitämme lausunnossamme autoveron suorittamisvelvollisuuden ajankohtaan liittyvää muutosta, joka olisi tarkoituksenmukaista toteuttaa autoverolakia uudistettaessa. Lakimuutos poistaisi useita kotimaista elinkeinotoimintaa haittaavia käytännön ongelmia, mutta ei tosiasiallisesti vaikuttaisi autoveron suorittamisen ajankohtaan tai veron määrään.

HE:n 54/2020 mukaisesti autoveron suorittamisvelvollisuus syntyy, kun auto ensirekisteröidään tai otetaan verolliseen käyttöön Suomessa. Autoveron suorittamisvelvollisuuden syntymisajankohta on määritelty luonnoksessa aiempaa selväpiirteisemmin. Ehdotamme, että autoveron suorittamisvelvollisuuden ajankohdaksi määriteltäisiin ajoneuvon rekisteröinti autoverovelvolliselle, joka tarkoittaa käytännössä auton (verollista) käyttöönottoa. Tällöin autoliikkeen olisi mahdollista ensirekisteröidä uusi auto aluksi itselleen ilman autoveroseuraamuksia. Muutos ratkaisisi useita autokaupan käytännön ongelmia, jotka liittyvät autoverolainsäädännön asettamiin esteisiin auton tyyppihyväksyntälainsäädännön mukaiselle ensirekisteröinnille. Muutoksessa autoveron määrä, vero suorittamisen ajankohta ja eri osapuolten autoverovastuut säilyisivät nykyisen kaltaisena.

Autoliikkeiden tarve ensirekisteröidä auto nimiinsä nousee tyyppihyväksyntälainsäädännöstä

Auton autoliikkeen nimiin rekisteröinnin tarve nousee tyyppihyväksyntälainsäädännön vaatimuksista, jotka koskevat autojen tyyppihyväksynnän voimassaoloa sekä autoihin tehtävää jälkivarustelua. Autoverottomissa maissa autot voidaan ongelmitta ensirekisteröidä maahantuonnin jälkeen autoliikkeen nimiin. Tämä mahdollistaa autolle tehtävän jälkivarustelun sekä varastoautojen tyyppihyväksynnän päättymisajankohdan ennakoinnin. Suomessa autoliike tai maahantuoja ei voi ensi-

rekisteröidä autoa omiin nimiinsä ennen asiakkaalle luovutusta, sillä autovero määräytyy maksettavaksi ensirekisteröintipäivänä ja autosta syntyy asiakkaalle myynnin hetkellä autoliikkeelle merkittävä arvonlisäverohaitta. Arvonlisäverohaitta liittyy autoveron laskentatapaan. Autovero lasketaan auton arvonlisäverollisesta hinnasta. Autoliikkeen myydessä ensirekisteröidyn uuden auton eteenpäin asiakkaalle autolle määritettäisiin arvonlisävero, joka laskettaisiin auton autoverollisesta hinnasta.

Autoa ei myöskään voi ongelmitta rekisteröidä ennen sovittua luovutuspäivää asiakkaan nimiin, sillä autosta alkaa rekisteröintihetkellä juosta vakuutus- ja verokustannuksia, jotka asiakas joutuisi ottamaan vastuulleen. Auton omistusoikeus siirtyy ostajalle vasta auton maksuhetkellä, mutta koska auto on jo asiakkaan nimissä, väärinkäytösten mahdollisuus kasvaisi. Lisäksi asiakas käyttää useimmiten maksun välineenä vaihtoautoa, joka tulisi luovuttaa autoliikkeelle ensirekisteröintihetkellä.

Autojen tyyppihyväksyntälainsäädännön taitepisteet aiheuttavat Suomessa toistuvasti ongelmia, sillä häntälupasäädökset eivät yleensä riitä koko varastoauto- ja tilauskantaan. Häntäluvat ovat EU-lainsäädännön määrittelemiä poikkeuslupia, joiden nojalla ajoneuvojen valmistussarjojen viimeiset ajoneuvot voidaan saattaa markkinoille, vaikka niiden tyyppihyväksyntä olisi päättynyt. Suomessa henkilöautojen häntälupakiintiö on 10 prosenttia edellisen 12 kuukauden tai kalenterivuoden aikana ensirekisteröityjen autojen määrästä. Tyyppihyväksyntälainsäädännön muutostahti on viime vuosina kiihtynyt – esimerkiksi vuonna 2019 yhteensä viiden henkilöautojen ajoneuvoluokan tyyppihyväksyntäsukupolven voimassaolo vanheni. Lainsäädännön muutokset ovat nykyisin nopeita, joten valmistajien ei ole tuotannossaan aina mahdollista reagoida muuttuviin vaatimuksiin ennakoiden. Esimerkiksi syyskuussa 2019 voimaan astuneita pakokaasupäästöjä koskeva asetus hyväksyttiin EU:ssa vasta marraskuussa 2018, jolloin kaikki valmistajat eivät ehtineet toteuttaa lainsäädännön muutoksia vielä kevään 2019 tuotantosarjoihin.

Henkilöautojen tilauskanta voi Suomen olosuhteissa kasvaa jopa neljännekseen vuosimyynnistä. Tilauskanta kuvaa asiakkaalle vielä toimittamatta olevia autoja, jotka ovat vielä valmistettavana, matkalla Suomeen tai varastossa odottamassa asiakkaalle luovutusta. Uusien autojen toimitusprosessia säätelee asiakkaan autonvaihdon kierto, johon vaikuttavat mm. uuden ja aikaisemman auton rahoitussopimus, työsuhdeautoasiakkailla auton sovittu verotukseen vaikuttava vaihtopäivä, leasingautojen sopimuskausi sekä autojen saatavuus ja toimitusaikojen pituus. Valmistajien tuotantoaikataulujen takia uusien autojen toimitusaika voi vaihdella muutamasta viikosta jopa yli vuoteen. Vaihtelevaan asiakaskysyntään vastatakseen autoala joutuu varautumaan kysynnän vaihteluihin myös pitämällä myyntivarastoissaan uusia varastoautoja.

Esimerkiksi viime syyskuussa häntälupakiintiö ei Suomessa riittänyt koko varastoauto- ja tilauskannalle. Autoverottomissa maissa vastaavaa ongelmaa ei ole, koska näissä maissa autoliike voi ongelmitta ensirekisteröidä varastoautot nimiinsä ennen tyyppihyväksynnän päättymistä ilman veroseuraamuksia.

Toinen mittava ongelma liittyy autojen jälkivarusteluun. Tyyppihyväksyntäsäädösten mukaisesti autojen jälkivarustelua saa tehdä ennen käyttöönottoa vain, jos ajoneuvon rekisteriin merkittävät tiedot eivät muutu. Tyypillisimpiä kotimaisessa jälkivarustelussa asennettavia tarvikkeita ovat vetokoukut ja erilaiset lämmittimet sekä pakettiautoilla sisätilan vaneroinnit. Jos varusteet vaikuttavat auton hiilidioksidipäästöihin, niiden asentaminen on kiellettyä ennen kuin auto on ensirekisteröity.

Samoja varusteita on kuitenkin sallittua asentaa autoon ensirekisteröinnin jälkeen. Autoverottomissa EU-maissa jälkivarustelua voidaan tehdä autoliikkeen nimiin rekisteröityihin autoihin ennen niiden luovutusta asiakkaalle, mutta Suomessa tämä ei veroseuraamusten takia ole mahdollista.

Tyyppihyväksyntälainsäädäntö on johtanut uudessa WLTP-mittauksen mukaisessa hiilidioksidipäästöjen ilmoittamismenettelyssä Suomen osalta tilanteeseen, jossa varustelu on siirtymässä pääosin tehtaalla tehtäväksi ja kotimaassa tehtävän jälkivarustelun vähenee. Syyskuussa voimaan astuva ajoneuvojen markkinavalvontaa koskeva puiteasetus tiukentaa entisestään ennen ensirekisteröintiä tehtävää jälkivarustelua. Kaikki tehtaalla asennetut varusteet ovat autoverollisia, joten tehdasvarusteiden kysyntä ei ole Suomessa yhtä suurta kuin autoverottomissa EU-maissa. Nykyinen käytäntö vähentää kotimaassa tehtävää uusien autojen jälkivarustelua ja siirtää työtä ulkomaisissa keskusvarastoissa tehtävään keskitettyyn varusteluun.

Kotimaisella jälkivarustelulla on suuri merkitys kotimaiselle elinkeinotoiminnalle. Ennen ensirekisteröintiä tehtävän jälkivarustelun koko arvoksi on arvioitu noin 200 miljoonaa euroa vuodessa. Jälkivarustelun työllistävyys on noin 250 htv vuodessa. Arvio sisältää yleisimmät jälkivarusteluna lisättävät varusteet, kuten lämmittimet, vetokoukut ja pakettiautojen vaneroinnit sekä talvikaudella luovutettavien autojen talvirenkaat. Jälkivarustelun merkitystä autoalalle kuvaa se, että uusia autoja myyvissä liikkeissä lähes viidennes asentajien kokonaistyöajasta käytetään varusteluun. Jälkivarustelun siirtyminen tehdasvarusteluksi tai autoon asennettavien varusteiden määrän väheneminen vähentäisi merkittävästi alan työllistävyyttä ja heikentäisi kotimaisten yritysten kannattavuutta.

Autoveron suorittamisvelvollisuuden ajankohtaa koskevan muutoksen toteuttaminen

Esitämme veron suorittamisvelvollisuuden ajankohtaan liittyvää muutosta toteutettavaksi siten, että autoverolaissa määriteltäisiin autovero maksettavaksi vasta kun auton omistajaksi (tai osamaksukaupassa haltijaksi) merkitään verovelvollinen, eli auton ensimmäinen ostaja. Muutos ei sallisi autoliikkeen nimiin rekisteröidyn auton käyttöön ottoa, sillä koska autoverovelvollisuutta ei ole vielä syntynyt, autolle ei synny perustetta liikennekäyttöön ottamiseksi.

Muutos edellyttäisi lain 3 ja 5 §:iin tehtäviä muutoksia esimerkiksi seuraavasti (muutoskohdat esitetty lihavoituna):

HE 54/2020 vp	**esitetty muutos**
3 § **Veron suorittamisvelvollisuuden syntymisajankohta** Veron suorittamisvelvollisuus syntyy, kun ajoneuvo rekisteröidään tai otetaan verolliseen käyttöön Suomessa.	**3 §** **Veron suorittamisvelvollisuuden syntymisajankohta** Veron suorittamisvelvollisuus syntyy, kun ajoneuvo rekisteröidään ***verovelvolliselle*** tai otetaan verolliseen käyttöön Suomessa.

HE 54/2020 vp	esitetty muutos
5 § **Verovelvollisuus ajoneuvon rekisteröinnistä ja käyttöönotosta** Verovelvollinen on se, joka merkitään liikennerekisteriin ajoneuvon omistajaksi. Osamaksukaupassa verovelvollinen on kuitenkin ostaja, joka merkitään liikennerekisteriin ajoneuvon haltijaksi.	**5 §** **Verovelvollisuus ajoneuvon rekisteröinnistä ja käyttöönotosta** Verovelvollinen on se, joka merkitään liikennerekisteriin ajoneuvon omistajaksi. ***Uuden auton kaupassa ja osamaksukaupassa verovelvollinen on kuitenkin ajoneuvon ostaja, joka ottaa auton ensimmäistä kertaa verolliseen käyttöön. Osamaksukaupassa ostaja merkitään liikennerekisteriin ajoneuvon haltijaksi.***

Lisäksi muutos heijastuisi muutamiin muihin lain kohtiin, muun muassa rekisteröintilupaa koskevaan määrittelyyn ja uuden auton määritelmään.

Muutos laventaisi nykyisin osamaksulla hankituissa autoissa vakiintuneen autoverovelvollisuuskäytännön myös muihin asiakaslajeihin. Osamaksukaupassa auto siirretään luovutuspäivänä rahoitusyhtiön omistukseen ja autovero määräytyy luovutuspäivän verotason mukaisena. Auton verotusarvon laskennassa käytetään vakiintuneesti auton tilaussopimuksen ajankohdan mukaista hinnastohintaa. Auton luovutuspäivä on autokaupassa kaupanteon tosiasiallinen hetki, jolloin auton omistajuus siirtyy verovelvolliselle. Muutos selkeyttäisi myös päällirakennettavien autojen, esimerkiksi tilataksien, verotusmenettelyjä.

Autoliikkeelle rekisteröityä autoa, josta ei ole vielä maksettu autoveroa, ei voisi ottaa liikennekäyttöön tekemättä siitä 41 §:n mukaista ilmoitusta esittelykäyttöön otosta. Näin ollen tällainen auto näkyisi tällöin liikennevalvonnassa autona, joka ei ole liikennekäytössä ja josta on ajoneuvovero suorittamatta.

Mikäli autoliike ostaisi auton aidosti itselleen aikomuksenaan ottaa se käyttöön esimerkiksi työsuhdeautona, autoliike olisi myös auton haltija ja samalla itse autoverovelvollinen. Tässä tapauksessa auton voisi ottaa tavanomaiseen tapaan liikennekäyttöön, kun autovero on suoritettu.

Ehdottamamme muutos olisi EU-lainsäädännön mukainen, sillä ensirekisteröintipäivä tulkitaan tyyppihyväksyntälainsäädännössä käyttöönottopäiväksi, vaikka verotuksellisesti kyse ei olisikaan auton käyttöönotosta. Uuden auton rekisteröinti autoliikkeen nimiin on useimmissa EU-maissa vallitseva käytäntö. Tyyppihyväksyntälainsäädäntö sallii jo nykyisin verottomaan käyttöön otettujen esittelyautojen ja vientirekisteröityjen autojen käyttöönoton ja jälkivarustelun, joten muutokselle löytyy vastaavuus nykyisestä lainsäädännöstä.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry