

Lappeenrannan teknillinen yliopisto

Kauppateellinen tiedekunta

Kauppateiden kandidaatin tutkinnon tutkielma

Yritysjuridiikka

Suomen autoverotus Eurooppa- oikeuden, ympäristön ja talouden näkökulmasta

Finnish car taxation in European justice, environment and economic point of view

Tekijä: Antti Kunttu 0301290

Tarkastaja: Pia Hurmelinna-Laukkanen

Sisällysluettelo

1 Johdanto.....	2
1.1 Tutkimusongelma ja rajaukset.....	2
1.2 Keskeiset käsitteet.....	3
1.3 Tutkimuksen rakenne.....	4
2 Nykyinen autoverolaki.....	5
2.1 Lain soveltamisala ja verovelvollisuus.....	5
2.2 Veron määrä ja verotusarvo.....	6
2.3 Verovapaus ja alennettu vero.....	7
2.4 Väliaikainen veroton käyttö.....	8
2.5 Veroilmoitus ja ajoneuvon rekisteröinti.....	9
2.6 Autoveronhuojennus ja viranomaiset.....	10
3 Suomen autoverotus ja Eurooppa-oikeus.....	12
3.1 Oikeustapaus tulliasiamies ja Antti Siilin.....	13
3.2 Ensimmäinen ennakkoratkaisupyyntö.....	14
3.3 Toinen ennakkoratkaisupyyntö.....	16
3.4 Kolmas ennakkoratkaisupyyntö.....	17
3.5 Elv.....	18
3.6 Neljäs ja viides ennakkoratkaisupyyntö.....	19
3.7 Kuudes ennakkoratkaisupyyntö.....	20
3.8 Siilinin oikeustapauksen jälkeinen autoveromuutos.....	20
3.9 Vuoden 2003 autoverolain ongelmakohtia.....	22
3.10 Autoverosta maksettava arvonlisävero (elv).....	24
4 Uuden autoverolain vaikutuksia.....	26
4.1 Ympäristöön.....	26
4.2 Valtion talouteen.....	28
4.3 Autokauppaan.....	29
4.4 Muut vero-ohjauksen keinot vaikuttaa autoiluun.....	30
4.4.1 Ajoneuvovero.....	30
4.4.2 Polttoainevero.....	31
5 Yhteenveto.....	33
Lähdeluettelo.....	36

1 Johdanto

Hallitus antoi 11.11.2007 eduskunnalle kaksi useita vuosia odotettua esitystä: autovero ja ajoneuvovero muutettaisiin hiilidioksidipohjaisiksi. Esitykset herättivät paljon tunteita puolesta ja vastaan. Autokauppa, auton ostajat ja poliitikot olivat mielissään (Salin 2007), mutta ympäristöjärjestöt leimasivat sen ympäristövastaiseksi ratkaisuksi, joka vain kiihdyttäisi autoilua (SII 2007).

Ympäristönäkökohdat olivatkin keskeisin syy veromuutoksiin. Painostusta tuli myös Euroopan komission taholta, joka julkaisi tiedonannon helmikuussa 2007 (KOM (2007) 19). Se sisälsi yhteisön tason strategian henkilö- ja pakettiautojen päästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on, että vuonna 2012 Euroopassa myytävien autojen keskimääräinen päästötaso olisi 120 grammaa kilometriä kohden. Henkilöautojen keskimääräiset päästöt saataisiin vähintään 130 grammaan kilometriltä moottoritekniikkaa parantamalla, minkä lisäksi päästöjä vähennettäisiin keskimäärin 10 grammalla muilla teknologisilla parannuksilla (HE 147/2007).

Vanhasen toinen hallitus esitti autoverolakia muutettavan niin, että autovero porrastettaisiin hiilidioksidipäästöjen perusteella. Tämä koskisi sekä uusia että käytettyjä autoja. Veron suuruus olisi 10–40 prosenttia auton vähittäismyyntihinnasta hiilidioksidipäästöistä riippuen. Niistä autoista, joista ei olisi saatavilla päästötietoja, veroa kannettaisiin auton kokonaisuuden ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen päästötiedon perusteella. (HE 147/2007)

1.2 Tutkimusongelma ja rajaukset

Tutkimusongelmana on perehtyä Suomen nykyiseen autoverolakiin, sen Eurooppaoikeudelliseen näkökulmaan ja selvittää, millaisia vaikutuksia uudistetulla autoverolailalla on ympäristöön ja talouteen. Sen lisäksi selvitetään kuinka muilla veroilla ohjataan Suomen autoilua. Nykyinen autoverolaki on vuodelta 1994. Uudistuksia on tapahtunut tämän jälkeen lähes vuosittain, mutta suurimmat uudistukset tapahtuivat vuosina 2003 ja 2008. Tavoitteena on kartoittaa mahdollisimman monipuolisesti autoverotusta vuosilta 1994–2008 ja hieman myös tulevaisuudesta. Ilman Eurooppaoikeudelliseen näkökulmaan paneutumista

autoverotuksesta ei saa riittävää kokonaiskuvaa, koska siitä näkökulmassa nousee esille keskeisiä asioita, jotka ovat vaikuttaneet eri vuosien Suomen autoverolakeihin. Tutkielmassa käsitellään myös autoilun vaikutuksia ympäristöön, valtiontalouteen ja autokauppaan. Lisäksi selvitetään lyhyesti autoiluun vaikuttavista muista veroista, kuten ajoneuvo- ja polttoaineverosta.

Tutkielmassa keskitytään vain henkilöautoihin, eikä niistäkään paneuduta esimerkiksi työsuhdeautoiluun liittyviin ongelmiin. Tutkimuksen runkona ovat eri vuosien autoverolait ja muutamat oikeustapaukset. Ajoneuvo- ja polttoainevero käsitellään lyhyesti tutkielman loppupuolella. Sen lisäksi kerrotaan autoverosta maksettavasta arvonnisäverosta ja sen mukanaan tuomista ongelmista. Tutkielman ulkopuolelle on jätetty myös muutoksenhaku autoveropäätökseen. Pääasiallisena näkökulmana on vero- ja Eurooppa-oikeus, mutta myös talous- ja ympäristönäkökohdat on otettu mukaan tutkimukseen.

1.3 Keskeiset käsitteet

Keskeisiä käsitteitä tutkielmassa ovat autovero, arvonnisävero ja hiilidioksidipäästöt. Autovero on kertaluonteinen vero, jota muun muassa kannetaan uudesta tai käytettynä maahan tuodusta henkilöautosta. Vero kannetaan, kun ajoneuvo otetaan ensimmäisen kerran Suomessa käyttöön. Nykyisin vero perustuu auton hiilidioksidipäästöihin. (AutoveroL 2008)

Arvonnisäverosta säädetään sekä autoverolain viidennessä että arvonnisäverolain ensimmäisessä pykälässä (AutoveroL 2008 ja AlvL 1993). Arvonnisäveron suorittaa se, joka on velvollinen maksamaan autoveron (AutoveroL 2008). Arvonnisävero maksetaan autoverosta. Se on vähennyskelpoinen vero verollista liiketoimintaa harjoittavalle. (AlvL 1993) Autoverosta perittävä arvonnisävero on Eurooppa-oikeudellisesti ongelmallinen, koska sen on katsottu rikkovan perustamissopimuksen 90 artiklaa ja arvonnisädirektiiviä 2006/112/EY. Komissio nosti asiaa koskevan kanteen Suomea vastaan tammikuussa 2008. (Valtioneuvosto 2008)

Hiilidioksidipäästöt eli CO₂-päästöt koostuvat hiilestä ja hapesta. Hiilidioksidi on hajuton, väritön ja huonosti reagoiva kaasu. Se on merkittävä ilmastoja lämmittävä kaasu, koska se päästää valon lävitseen. Ihminen tuottaa hiilidioksideja muun muassa liikenteessä ja

teollisuudessa. Fossiiliset polttoaineet nostavat ilmakehän hiilidioksidipitoisuutta, koska hiili on syvällä maaperässä ja poltettaessa se joutuu ilmakehään. (Wikipedia)

1.4 Tutkimuksen rakenne

Johdannossa käydään läpi tutkimuksen taustaa, tutkimusongelmaa ja rajausta sekä keskeisiä käsitteitä. Toisessa luvussa käsitellään Suomen nykyistä autoverolakia. Kappaleessa käydään pääosiltaan läpi autoverolaki siinä muodossa kuin se tällä hetkellä on. Jotta autoverotuksesta ja sen ongelmakohdista saa kokonaiskuvan, on kerrottava myös sen Eurooppa-oikeudellisesta ulottuvuudesta, koska Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen (EYT) ratkaisut ja komission teot ovat vaikuttaneet hyvin monilta osin Suomen autoverolakiin. Runkona tässä kappaleessa toimii korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) ennakkoratkaisukysymykset, joita se kysyi EY-tuomioistuimelta asiassa tulliasiamies ja Siilin.

Kolmannessa luvussa käydään läpi nykyisen autoverolain – erityisesti sen uudistettujen pykälien – vaikutuksia ympäristöön ja talouteen. Sen lisäksi perehdytään lyhyesti myös muihin veroihin, jotka vaikuttavat autoiluun Suomessa. Neljännessä luvussa tiivistetään tutkimuksen pääasiat.

2 Nykyinen autoverolaki

Nykyinen autoverolaki perustuu vuodelta 1994 olevaan lakiin. Sitä uudistettiin vuonna 2003. Autoverolakiin tehtiin muutoksia jälleen marraskuussa vuonna 2007 ja sitä alettiin soveltaa 1.1.2008. Tässä jaksossa kerrotaan pääkohtia nykyisestä eli vuoden 2008 Suomen autoverolaista.

2.1 Lain soveltamisala ja verovelvollisuus

Autovero on kertaluonteinen vero, jota kannetaan uudesta tai käytettynä maahan tuodusta henkilöautosta, pakettiautosta ja muusta autosta, jonka oma massa on alle 1875 kilogrammaa sekä moottoripyörästä. Vero kannetaan, kun ajoneuvo otetaan ensimmäisen kerran Suomessa käyttöön. (AutoveroL 1.1) Lain 1.2:ssa kerrotaan, että ajoneuvon käyttöönotolla Suomessa tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä Suomessa vaikka se ei olisi rekisteröity Suomeen. Verollisena ajoneuvon käyttönä ei kuitenkaan pidetä vakinaisesti muussa valtiossa kuin Suomessa asuvan henkilön omaa tarvettaan varten väliaikaisesti tuomaansa muussa maassa kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvon käyttöä. Aikarajoituksina ovat kuuden kuukauden keskeytymätön käyttö tai keskeytyvänä määräaikana kahdentoista kuukauden ajanjakso.

Lain luvussa kaksi säädetään verovelvollisuudesta. Verovelvollinen on ensisijassa ajoneuvon maahantuoja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja. Verovelvollisuus voidaan kuitenkin siirtää, jolloin siirronsaajasta tulee verovelvollinen. Siirto on tehtävä kirjallisesti. Jos ajoneuvon maahantuojaa, valmistajaa tai muuta verovelvollista ei voida osoittaa, ajoneuvon rekisteröijä, käyttöönottaja tai, jos näitä ei voida osoittaa tai veroa ei saada näiltä perityksi, käytössä olevan ajoneuvon omistaja on verovelvollinen. (AutoveroL 2.4)

Se, joka on velvollinen maksamaan autoveroa, on myös velvollinen maksamaan autoverosta arvonlisäveroa. Autoverolain 2.5:ssä säädetään arvonlisäveron määrä ajoneuville, joka on otettu käyttöön ennen 30.12.1993, jolloin arvonlisäverolaki tuli voimaan. Nämä veroprosentit vaihtelevat 11,2 prosentin ja 22 prosentin välillä riippuen ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönottoajankohdasta. Autoverolain 9.51:ssä säädetään kuitenkin, että arvonlisäverosta vapaita ovat invalidit, joiden liikunta- tai näkövammasta aiheutuva pysyvä haitta-aste on vähintään 40–80 prosenttia. Tällainen henkilö voi saada takaisin veroa enintään 2 460-4 980 euroa riippuen vamman haitta-asteesta. Arvonlisäverolain 102:ssä säädetään, että

verovelvollinen saa vähentää verollista liiketoimintaa varten autoverosta autoverolain mukaan suoritetun arvonlisäveron. (AutoveroL 2008) Muun muassa tähän asiaan Euroopan komissio on puuttunut Suomen kohdalla useita kertoja (Valtioneuvosto 2008).

2.2 Veron määrä ja verotusarvo

Autoverolain kolmannessa luvussa säädetään autoveron määrästä. Tähän lukuun uutena pykälänä tuli 5 a, joka sisältää koko autoveron varsinaisen muutoksen. Nykyisin veron määrä määräytyy hiilidioksidipäästöjen mukaan, jotka perustuvat auton yhdistettyyn kulutukseen. Sen on perustuttava EY-tyyppihyväksyntää, joka on muun muassa määritelty moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetussa direktiivissä 80/1268/EY. Jos auton hiilidioksidipäästöistä ei ole tietoa, niin tällöin autovero määräytyy auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavien laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella verotaulukon mukaisesti. Jos tällaisen auton tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kiloina) osamäärä on 0,15 tai suurempi, laskennallisia hiilidioksidipäästöjä korotetaan kertomalla ne luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästöjen määrä pyöristetään täysiin grammoihin. Tällainen erityissäännös on laadittu urheiluautoja varten, koska niiden kulutus on suuri mutta kokonaismassa pieni. Ilman erityissäännöstä massaan ja käyttövoimaan perustuva verotus johtaisi niiden osalta liian pieneen veroon. Hallituksen esityksessä kerrotaan, että vuoden 2001 tai 2002 jälkeen ensimmäistä kertaa käyttöön otetuista henkilöautoista on kattavasti saatavilla hiilidioksidia koskevat tiedot, joten tätä vanhempien käytettyjen autojen vero määräytyy laskennallisten hiilidioksidipäästöjen mukaan. Käytännössä vero on 10–40 prosenttia vähittäismyyntihinnasta auton hiilidioksidipäästöistä riippuen. Näin henkilöautojen autovero laski kuudenneksella eli keskimäärin 180 grammaa kilometriä kohti päästävän auton vero aleni 26 prosentista 22 prosenttiin verrattuna vanhaan lakiin, jossa veron suuruus oli 28 prosenttia vähennettynä 450 eurolla, jos auton käyttövoimana oli diesel tai 650 eurolla, jos käyttövoimana oli muu polttoaine kuin diesel. Vuoden 2008 autoverolain veron laskukaava on seuraava: auton hiilidioksidipäästöt (grammaa kilometrille) jaetaan kymmenellä ja lisätään siihen luku neljä. Muutos toteutettiin tekniikkariippumattomasti eli vain päästötasolla on merkitystä. (HE 147/2007)

Veron peruste on pysynyt ennallaan eli se lasketaan henkilöauton yleisestä vähittäismyyntiarvosta (AutoveroL 4.10). Sillä tarkoitetaan hintaa, joka olisi saatavilla samanlaisesta ajoneuvosta myytäessä se Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle

ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Vähittäismyyntiarvoon katsotaan kuuluvan kaikki se, minkä ajoneuvon ostaja välittömästi tai välillisesti luovuttaa vastikkeeksi ajoneuvosta myyjälle tai kolmannelle osapuolelle. Tavanomaisia rahoituskuluja ja ajoneuvon asiakkaalle toimittamisesta aiheutuvia enintään 600 euron suuruisia kustannuksia ei kuitenkaan lueta ajoneuvon arvoon. Autoverolain 4.11 säädetään myös, että markkinoille tulevan uuden ajoneuvomallin maahantuoja tai valmistaja, joka myy mallia liiketoiminnan muodossa, on ennen veroilmoituksen jättämistä velvollinen ilmoittamaan tulliviranomaiselle sen hinnan, jolla ajoneuvomallia yleisesti ilmoitetaan myytäväksi Suomessa. Sen lisäksi on ilmoitettava muut tiedot, jotka tulliviranomainen määrää. Mallin hinta tulee ilmoittaa sen kaupallisen nimikkeen tarkkuudella, jolla ajoneuvo yksilöidään ja jolla sitä yleisesti markkinoidaan eli hinta, jolla se myydään kuluttajalle. Hinnan tulee olla voimassa sinä ajankohtana, jona uutta mallia ensimmäisen kerran ilmoitetaan verotettavaksi. Tulliviranomainen vahvistaa ilmoitusten perusteella uusien ajoneuvojen verotusarvot ja ylläpitää niistä tilastoa. (AutoveroL 2008)

2.3 Verovapaus tai alennettu vero

Autoverolain luvussa viisi säädetään ajoneuvoista, joille myönnetään verovapaus tai alennettu autovero. Autoverosta vapaita ovat invataksit, matkailuautot, joiden oma massa on vähintään 1875 kiloa, pelastusauto, sairausauto, eläinlääkintäauto, kuorma-auto ja ruumisauto (AutoveroL 5.21). Verosta ovat pykälän 22 mukaan vapaita myös ajoneuvot, jotka on varustettu erityisillä rekisterikilvillä ulkovaltojen Suomessa toimivien diplomaattisten ja muiden samassa asemassa olevien edustustojen tai lähetettyjen konsuleiden virastojen viralliseen käyttöön. Pykälässä 5.25 säädetään, että henkilö joka tuo Suomeen muuton yhteydessä yhden yksityistalouteensa kuuluvan verollisen ajoneuvon, saa hän tehdä enintään 13 450 euron autoveroaennuksen. Kriteerit siihen ovat: 1) jos henkilö on ollut ennen muuttoaan yhtäjaksoisesti vähintään yhden vuoden ulkomailla, 2) ajoneuvo on ollut välittömästi ennen muuttoa muuttajan tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistukseen ja muuttajan käytössä vähintään kuusi kuukautta ja 3) tapauksessa, jossa muuttaja on aikaisemmin tuonut maahan alennetulla verolla tai verotta ajoneuvon, sen verottomalle luovutukselle säädetty tai määrätty määräaika on päättynyt ennen muuttoa Suomeen. Tällaista veroetua ei ole alle 18-vuotiaalla eikä Suomessa aiemmin asuneella, joka on pääasiassa opiskellut ulkomailla muuttoaan edeltävän yhden vuoden aikana. Poikkeuksena 26 pykälässä säädetään, että veron alennus myönnetään myös silloin, kun henkilö ennen muuttoaan on ollut

asunnon tai työn hankinnan, muuttajan olosuhteet huomioon ottaen pakottavaksi katsottavan syyn taikka tavanomaisen lomamatkan, satunnaisen työskentelyn tai muun niihin verrattavan lyhyehkön oleskelun johdosta tilapäisesti Suomessa. Pykälässä 28 säädetään taksikäyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille annettavasta veron alennuksesta. Sitä myönnetään enintään 9600 euroa autolle, joka rekisteröidään ensimmäistä kertaa käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) pykälän kaksi viidennessä kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Etu voidaan myöntää yhtä liikennelupaa kohden vain yhdelle ajoneuville. (AutoveroL 2008) Tämän tarkoituksena on, ettei samalla yhden liikenneluvan haltijalla ole kerrallaan ajoneuvorekisterissä useampaa luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä henkilöautoa. Hän ei myöskään voi olla haltijana toisessa luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyssä henkilöautossa. (AKE a)

2.4 Väliaikainen veroton käyttö

Väliaikaisesti maahan tuotua ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata tai muutoin luovuttaa eikä antaa vakinaisesti Suomessa asuvalle henkilölle, ellei autosta ole maksettu autoveroa tai ellei velvollisuutta ole siirretty. Auto voidaan kuitenkin luovuttaa vaurioitumisen johdosta vakuutusyhtiölle. Tällaista autoa ei voida ottaa käyttöön eikä rekisteröidä, ellei autosta ole suoritettu autoveroa. (AutoveroL 6.31) Auton väliaikaisella käytöllä tarkoitetaan muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuvan luonnollisen henkilön omaa tarvettaan varten väliaikaisesti maahan tuomansa muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä yksinomaan hänen omaan tarpeeseensa enintään kuuden kuukauden keskeytymättömänä tai keskeytyvänä määräaikana kahdentoista kuukauden ajanjaksona (AutoveroL 2.2). Piiritullikamari voi hakemuksesta määräämillään ehdoilla pidentää määräaikaa enintään yhdellä vuodella. (AutoveroL 6.32) Vakinaisella asuinpaikalla tarkoitetaan paikkaa, jossa henkilö asuu vähintään 185 päivää kalenterivuodessa arvioituna henkilökohtaisten, ammatillisten ja muiden siteidensä perusteella (AutoveroL 6.33). Muun muassa yliopistossa tapahtuvaa opiskelua varten Suomessa oleskelevan, muussa valtiossa vakinaisesti asuvan henkilön väliaikaisesti maahan tuomaan, muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityyn ajoneuvoon ei sovelleta väliaikaiselle käytölle säädettyjä enimmäisaikoja (AutoveroL 6.34). Vakituksella Suomessa asuva henkilö, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa, voi verotta väliaikaisesti käyttää työpaikan sijaintivaltioon pysyvästi rekisteröityä, työnantajan omistuksessa tai hallinnassa olevaa autoa Suomessa yksinomaan

työtehtävien suorittamiseen. Käyttö voidaan katsoa väliaikaiseksi, jos ajoneuvo viedään takaisin rekisteröintivaltioon kunkin työtehtävän päätyttyä. (AutoveroL 6.34 b) Autoverolain 35:ssä säädetään tapauksista, joista ei myöskään makseta autoveroa. Sitä ei makseta muun muassa, jos autoa siirretään lyhyitä matkoja huoltoa tai korjausta varten tai ulkomailla rekisteröity ajoneuvo tuodaan väliaikaisesti maahan yksinomaan kilpailukäyttöön enintään 30 päivän ajaksi ja viedään tämän jälkeen maasta tai auto tuodaan väliaikaisesti ainoastaan esimerkiksi kokeilua tutkimuskäyttöä varten. (AutoveroL 2008) Lisäksi säädetään, että henkilön omaa käyttöä varten hankittua ajoneuvoa, josta on annettu veroilmoitus, voidaan käyttää väliaikaisesti verotta tulliviranomaisen luvalla enintään kolme kuukautta luvan myöntämisestä. Lupaa ei myönnetä kaupallisiin tarkoituksiin, ja auton käyttö vaatii Tullin ajoluvan lisäksi voimassa olevan liikennevakuutuksen. (Tullin asiakastiedote 2008)

2.5 Veroilmoitus ja ajoneuvon rekisteröinti

Ennen kuin ajoneuvon voi ottaa käyttöön tai rekisteröidä Suomessa, on siitä tehtävä veroviranomaiselle autoveroilmoitus. Veroilmoituksella määrätään ajoneuvon verotusarvo. Siinä kerrotaan aiheutuneista hankintakustannuksista, ajoneuvon varusteista ja yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista tekijöistä (AutoveroL 7.37). Tullihallitus voi hyväksyä rekisteröidyksi verovelvolliseksi säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvon maahantuojaan tai Suomessa toimivan valmistajan. Hänen tulee olla luotettava, ja hänen on voitava antaa edellä mainitut määräykset konekielisessä muodossa. Jos rekisteröity verovelvollinen ei täytä edellä mainittuja edellytyksiä, tullihallitus voi peruuttaa verovelvollisen rekisteröinnin. (AutoveroL 7.39) Rekisteröidyt autoverovelvolliset antavat veroilmoituksen uusista ajoneuvoista jaksoittain kolme kertaa kuukaudessa, kymmenen päivän kuluessa ilmoitusjakson päättymisestä. Autoverolaskun ne maksavat myös kolme kertaa kuukaudessa. Rekisteröity autoverovelvollinen joutuu asettamaan Tullihallituksen määrittelemän vakuuden verosaatavan turvaamiseksi. (Tullin asiakastiedote 2006 b) Ajoneuvo, jonka rekisteröity verovelvollinen ilmoittaa rekisteriin, saadaan rekisteröidä liikenteeseen käytettäväksi ilman veroviranomaisen lupaa sekä ennen kuin autoveroilmoitusta on annettu (AutoveroL 7.40). Muun kuin rekisteröidyn verovelvollisen tehtyä autoveroilmoituksen veroviranomainen määrää veron ja antaa sitä koskevan verotuspäätöksen. Tullin lupa rekisteröintiä varten annetaan, kun muu kuin rekisteröity verovelvollinen on osoittanut maksaneensa veron (AutoveroL 7.41). Veron eräpäivä muilla kuin rekisteröidyillä verovelvollisilla on 15 päivää päätöksen päivämäärästä ja rekisteröidyillä verovelvollisilla 25 päivää jakson päättymisestä (AutoveroL 10.61). Autoverovelvollisella on kuitenkin mahdollisuus peruuttaa autoveroilmoitus ennen kuin ajoneuvo on rekisteröity Suomessa tai otettu täällä käyttöön. Jos verotus peruutetaan verotuksen toimittamisen jälkeen,

verovelvolliselta peritään sama maksu kuin ennakkoratkaisusta. (AutoveroL 7.43) Verotusta ja sen valvontaa varten verottajalla on oikeus saada käyttöönsä tietoja ajoneuvorekisteristä (AutoveroL 7.45) Ajoneuvohallintokeskukselta.

2.6 Autoveron verohuojennus ja viranomaiset

Yhdeksännessä luvussa säädetään autoveron veronhuojennuksista. Jos tullilaitos on kantanut veron, tullihallitus voi erityisistä syistä alentaa suoritettua tai suoritettavaa autoveroa, viivekorkoa, veronlisäystä, viivästyskorkoa, lykkäyksen vuoksi suoritettavaa korkoa taikka poistaa ne kokonaan (AutoveroL 9.50). Invalidi voi saada autoveroa takaisin autosta, joka tulee hänen omaan käyttöönsä ja rekisteröidään ensimmäistä kertaa Suomessa. Palautusta voi saada seuraavasti: 1) henkilön liikunta- tai näkövammasta aiheutuva pysyvä haitta-aste on vähintään 80 prosenttia, ja auto tulee hänen henkilökohtaiseen käyttöönsä, 2) henkilön invaliditeetista aiheutuva pysyvä haitta-aste on vähintään 60 prosenttia, ja ajoneuvo on hänelle tarpeellinen hänen työnsä, toimensa tai ammattiin valmistumista varten tapahtuvan opiskelunsa vuoksi. Näissä tapauksissa autovero palautetaan kokonaan, mutta enimmäismäärä on 3 770 euroa. Jos henkilön on vammansa takia käytettävä automaattivaihteista autoa, palautettava määrä on enintään 4 980 euroa. 3) Jos hänen pysyvä haitta-asteensa on vähintään 40 prosenttia ja auto on hänelle tarpeellinen hänen työnsä, toimensa tai ammattiin valmistumista varten tapahtuvan opiskelunsa vuoksi. Tällöin veroa palautetaan 60 prosenttia ja enintään 2 460 euroa. (AutoveroL 9.51)

Autoverotuksen toimittaminen on tullilaitoksen tehtävä. Se myös huolehtii veron maksuunpanosta. Jos ajoneuvoon tehdään rakenteellisia, omistuksellisia tai käyttötarkoitukseen liittyviä muutoksia, tällöin verotuksen huolehtii Ajoneuvohallintokeskus. Autoverotuksen yleinen johto ja valvonta kuuluvat tullihallitukselle. (AutoveroL 10.54) Jos veroviranomainen tekee autoveroa laskiessaan laskuvirheen, erehdyksen tai hän ei ole asiaa joltakin osin tutkinut, ja täten vero on jäänyt kokonaan tai osaksi määräämättä tai veroa on samasta syystä palautettu liikaa, on veroviranomaisen oikaistava antamaansa päätöstä (AutoveroL 10.56). Jälkiverotus voidaan toimittaa, jos verovelvollinen on antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän veroilmoituksen taikka asiakirjan, ja tällöin autovero on kokonaan tai osaksi jäänyt määräämättä tai sitä on palautettu liikaa (AutoveroL 10.57). Autoveroa voidaan korottaa 30 prosentilla, jos verovelvollinen on antanut veroilmoituksen, muun tiedon tai asiakirjan vaillinaisena tai virheellisenä. Veroa voidaan korottaa 50 prosenttia

ja enintään kolminkertaiseksi, jos hän on tehnyt saman virheen tahallaan tai törkeänä huolimattomuutena. (AutoveroL 10.59) Jos veroa ei ole maksettu eräpäivään mennessä, ajoneuvo voidaan määrätä tarvittaessa otettavaksi veroviranomaisen haltuun, kunnes verotus on toimitettu ja maksuunpantu vero suoritettu. Veroviranomaisen haltuun otettu ajoneuvo voidaan myydä tullihuutokaupassa tai se voidaan hävittää. (AutoveroL 10.63)

3 Suomen autoverotus ja Eurooppa-oikeus

Luvussa kolme käsitellään Suomen autoverotusta erityisesti Eurooppa-oikeudellisesta näkökulmasta. Suomen valtion ja EU:n mielipiteet autoverosta eivät ole aina olleet yhdenmukaisia. Tässä luvussa käsitellään kohtia, joista käsitykset ovat olleet erilaiset. Lähteinä on käytetty Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen päätöksiä, korkeimman hallinto-oikeuden ja hallinto-oikeuden (HAO) päätöksiä, autoverolain ja arvonlisäverolain muutamia pykäläitä sekä asiantuntijoiden kirjoituksia. Jakson runkona on oikeustapaus tulliasiamies ja Antti Siilin, jolla oli merkittäviä vaikutuksia Suomen autoverotukseen.

Eurooppa-oikeudellisesta näkökulmasta Suomen autoverotus on ollut turbulenssissa. Vuodesta 1994 autoverolakia on muutettu usein, toisinaan on tehty pieniä toisinaan suuriakin muutoksia, ja lähes vuosittain autoverolakia on jollain tavalla muutettu. Sen lisäksi autoverolaki on ollut ja on vieläkin muun muassa Euroopan komission, EYT:n, KHO:n, HAO:n, ja tullin arvostelun kohteena.

Autovero on kansallinen välillinen vero, jota ei ole yhdenmukaistettu Euroopan unionissa. Jäsenvaltiot voivat itsenäisesti päättää, millä perusteella ja kuinka paljon ne kantavat ajoneuvoista veroja. Jäsenvaltion on kuitenkin otettava huomioon EY:n perustamissopimukseen sisältyvät verotusta koskevat määräykset, joista tärkein on 90 artiklaan sisältyvä syrjivien verojen kieltö. (HE 147/2007) EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa määrätään: ”Jäsenvaltiot eivät määrää muiden jäsenvaltioiden tuotteille minkäänlaisia korkeampia välittömiä tai välillisiä sisäisiä maksuja, kuin ne välittömästi tai välillisesti määräävät samanlaisille kotimaisille tuotteille.” Perustamissopimuksen 90 artiklalla on tarkoitus taata valtiosisäisen verotuksen täydellinen neutraalius, kun on kyse kotimaan markkinoilla jo olevien ja maahan tuotavien tuotteiden välisestä kilpailusta. (Siilin 2002)

Ongelman ydin on se, että autovero ja arvonlisävero koetaan syrjiviksi. Syrjivien verojen kiellolla tarkoitetaan, ettei tuontitavaroita saa kohdella verotuksessa ankarammin kuin samanlaisia kotimaisia tuotteita. Autoverotuksen osalta sillä tarkoitetaan sitä, ettei käytettynä maahan tuotavasta ajoneuvosta saa kantaa enempää veroa kuin sitä on jäljellä samanlaisen tuontimaan markkinoilla jo olevan käytetyn ajoneuvon arvossa (Siilin 2002).

Keskeiset Eurooppa-oikeudelliset ongelmat käytettyjen autojen verotuksessa liittyvät EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan ensimmäinen kohtaan (ent. 95 artiklan ensimmäinen kohta). Komission mielestä autoverolain 14509/2006 11 b § (ent. 1482/1994 7 §, 1278/2004 10 §) ja arvonlisäverolain (1501/1993) 102 § ovat olleet ongelmaisia Eurooppa-oikeuden näkökulmasta. Nämä asiat käyvät ilmi muun muassa komission Suomelle 3.1.2008 lähettämästä kannekirjeestä. (Kannekirje 2008)

3.1 Oikeustapaus tulliasiamies ja Antti Siilin

Yksi tapa tutkia autoverotukseen liittyviä Eurooppa-oikeudellisia ongelmakohtia on tarkastella oikeustapausta tulliasiamies ja Antti Siilin. Lyhyesti kerrottuna oikeustapaus lähti liikkeelle siitä, kun Antti Siilin toi vuonna 1998 ulkomailta käytetyn auton vuosimallia 1986, josta hän oli maksanut 7 350 Saksan markkaa. Piiritullikamari määräsi Siilinin maksamaan autoveroa ja arvonlisäveroa yhteensä 56 471 Suomen markkaa. Tulli laski veron määrän vertaamalla Siilinin tuomaa käytettyä ajoneuvoa samanmerkkiseen mutta erimalliseen autoon, jota pidettiin teknisiltä ominaisuuksiltaan Siilinin autoa lähinnä vastaavana auton. Tämän viiteauton veroton listahinta uutena oli Saksassa 41 000 Saksan markkaa. Tähän hintaan lisättiin vielä noin 5000 Saksan markkaa, joka koostui Siilinin autossa olleista lisävarusteista. Verotusarvoksi vahvistettiin näin 136 851 Suomen markkaa. Tästä määrästä vähennettiin kiinteänä perusvähennyksenä 4 600 Suomen markkaa sekä ikävähennyksenä 65 prosenttia eli 85 963 Suomen markkaa. Siilin teki valituksen Uudenmaan lääninoikeudelle, joka palautti asian takaisin piiritullikamarille. Päätökseen tyytymättöminä sekä tulli että Siilin tekivät valituksen KHO:lle. Lopulta KHO päätti lykätä asian käsittelyä ja esitti Euroopan yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavia ennakkoratkaisupyyntöjä:

1. Voidaanko Euroopan yhteisön perustamissopimuksen [95 artiklaa] tulkita niin, että autoveron perusteena olevan verotusarvon määrittely ei ole syrjivä, kun otetaan erityisesti huomioon ajoneuvon verotusarvon muodostuminen erisuuruiseksi siitä riippuen, missä kaupan vaiheessa (kaupan portaassa) ajoneuvon maahantuoja toimii eli toimiiko tuoja tukkuportaassa, vähittäisportaassa vai kuluttajana?
2. Autoverolain 7 §:n 1 momentin mukaan käytettynä maahantuodusta ajoneuvosta kannettavan autoveron perusteena käytetään vastaavan uuden ajoneuvon veroa säännöksessä määritellyllä tavalla alennettuna. Voidaanko Euroopan yhteisön

perustamissopimuksen [95 artiklaa] tulkita niin, että tämäntyyppinen kansallinen verosäännös ei ole syrjivä?

3. Onko kansallisessa verosäännöksessä määriteltyjen laskentaperusteiden lisäksi aina selvitettävä ajoneuvon yksilölliset ominaisuudet sen varmistamiseksi, että autoveron kantaminen ei johda yksittäisessä tapauksessa perustamissopimuksen [95 artiklan] vastaiseen syrjintään? (Siilin 2002)

3.2 Ensimmäinen ennakkoratkaisupyyntö

Ensimmäisessä ennakkoratkaisupyyntöissä oli kyse autoveron perusteena olevasta verotusarvosta. Vuoden 1994 autoverolaissa käytetyn auton veron määrääminen tapahtui siten, että ensin valittiin vertailuautoksi vastaava uusi ajoneuvo, jolle laskettava verotusarvo oli käytetystä autosta perittävän veron laskemisen lähtökohta. Tämä tarkoitti sitä, että jos käytetyn auton maahantuojalla oli tiedossaan samaan tai lähes samaan aikaan tapahtunut vertailuajoneuvon tuonti, voitiin verotusarvona käyttää sitä. Käytetyn auton maahantuovalle henkilölle oli siis asetettu velvollisuus esittää selvitys vertailuauton todellisesta kauppavertailuautosta ja siitä verosta, joka vertailuautosta todellisuudessa perittiin maahantuojalta. Käytännössä yksityisellä henkilöllä ei ollut mahdollisuutta esittää näyttöä samaan aikaan tapahtuneista uusien autojen tuontihinnoista. Näin ollen vertailuauton verotusarvo määritettiin hinnaksi, jonka käytetyn auton maahantuoja joutuisi maksamaan vertailuautosta ostaessaan sen verottomana Suomesta eli käytännössä verotusarvoksi määrättiin maahantuojan tax free - hinta. Tämä hinta sisälsi myös autokaupan katteen, ja johti siksi suurempaan veroon kuin mitä merkki maahantuoja oli niin sanotun Cif -hinnan perusteella maksanut samanlaisesta vertailuautosta. Siilinin mukaan kate oli noin 25 % auton hinnasta, joskin luonnollisesti merkki- ja jakelukanavakohtaiset erot oli otettava huomioon. Hallitus perusteli tätä niin sanotulla kaupanporrasajattelulla. Mallin perustana oli ajatus siitä, että kuluttaja joutuu maksamaan enemmän veroa kuin tukkuportaalla toimiva maahantuoja, ja tämä oli hallituksen mielestä vieläpä oikein. Hallituksen perusteluissa sanottiin, että näin tapahtuu myös silloin kun autoja verotetaan Cif -hinnan perusteella, koska kuluttajan maksama Cif -hintaa oli käytännössä aina suurempi kuin tukkuliikkeen. (Turunen 2001) Cif -hintaa oli sama hinta kuin millä merkki maahantuoja oli ostanut auton valmistajalta (Turunen 2003 a), jossa ei ollut otettu huomioon virallisen maahantuojan ja mahdollisten tukku- ja vähittäismyyjien

myyntikatetta (Siilin 2002). Cif tulee sanoista cost, insurance, freight, ja se tarkoittaa hintaa, joka sisältää kulut, vakuutuksen ja rahdin (Tilastokeskus 2008). Koska autosta perittävän autoveron suuruus määräytyi sen mukaan, kuinka suuri Cif -hintaa oli, erimerkkisten ja mallisten autojen arvon sisältämä autoveron määrä vaihteli sen mukaan, kuinka suuri osa auton hinnasta meni maahantuojalle ja vähittäiskaupalle. Sen lisäksi yksityinen autontuoja ei saanut tietoa Tullilta Cif -hinnasta eli siitä hinnasta, jonka mukaan häntä verotettiin (Turunen 2003 a).

EY-tuomioistuimessa myös Siilin esitti kritiikkiä kaupanporrasajattelulle toteamalla, että ottamalla huomioon sen, missä kaupan vaiheessa maahantuoja toimi, johti käytännössä siihen, että tällaisen auton autoveron osuus oli vähintään kaksinkertainen verrattuna merkki maahantuojan Suomeen uutena tuomiin ja sittemmin käytettyinä myytyihin autoihin. Suomen hallituksen mukaan autoveroa ei voitu pitää perustamissopimuksen 90 artiklan vastaisena siksi, että autojen verotusarvon määrittämisessä otettiin huomioon kyseinen kaupan porras. Sekä uuden että käytetyn auton verotusarvo määräytyi Tullin mielestä Euroopan yhteisön tullilainsäädännön mukaisesti. Uuden auton verotusarvona oli tavaran oma kaupp-arvo. Suomen hallituksen mukaan kaupp-arvon käyttö verotusarvona saattoi johtaa siihen, että kahden keskenäänkin samanlaisen uuden ajoneuvon verotusarvo saattoi muodostua erilaiseksi maksetun kauppahinnan ja kaupan portaan tason mukaan. Niissä tilanteissa, joissa autoverovelvollisena oli kuluttaja, käytetyn auton verotusarvon määrittämisessä oli yleisimmin sovellettu sitä menetelmää, jossa verotusarvona käytettiin vastaavan uuden ajoneuvon alinta verotonta hintaa kuluttajalle. Alin hinta etsittiin joko kyseisen ajoneuvon ostomaan tai Suomen markkinoilta. Julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksessaan; se, että verotusarvo oli erilainen eri kaupan vaiheissa, johtuu tullausarvoa koskevien yhteisön säännösten soveltamisesta. Yhteisöjen tuomioistuin totesi tämän lailliseksi, mutta se saattoi olla esteenä – ainakin tietyissä tilanteissa – sille, että maahan tuodusta käytetystä ajoneuvosta kannettavan veron määrä ylittää tässä jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän. (Siilin 2002)

3.3 Toinen ennakkoratkaisupyyntö

Toinen ennakkoratkaisupyyntö liittyi autoveron määrään. Vuoden 1994 autoverolaissa autoveron määrääminen tapahtui siten, että ensin valittiin vertailuautoksi vastaava uusi ajoneuvo tai jos vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voitu osoittaa, vero määrättiin teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. (AutoveroL 1994) Turunen kritisoi tätä tapaa. Hänen mielestään se teki erityisen ongelmalliseksi käytetyn auton autoveron laskemisen, koska varsinkin useampia vuosia vanhojen autojen tapauksessa vertailuautoksi jouduttiin valitsemaan toisen mallinen auto kuin mitä veropäätös koski. Käytännössä tämä johti siihen, että vertailuautot olivat teknisesti edistyneempiä, kuin verotuspäätöksen kohteena olevat autot. Esimerkiksi Helsingin tullikamarin päätös numero A1999-11 307-644-002/3.11.1999, jossa vuoden 1988 mallisen Mercedes-Benz 250 D:n vertailuautoksi oli valittu vuoden 1999 Mercedes-Benz E 200 CDI. (Turunen 2001) Kun Tulli löysi sopivan vertailuauton, seuraava vaihe oli Suomeen tuodusta käytetystä autosta tehtävä ikälennus. Käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannettiin tämän vertailuauton vero alennettuna 0,5 prosentilla jokaista täyttä kalenterikuukautta kohden laskettuna ajankohdasta, kun ajoneuvo oli ollut kuusi kuukautta rekisterissä tai käytössä, veroilmoituksen antamisen ajankohtaan. Veroa alennettiin 150 ensimmäiseltä käyttökuukaudelta. (AutoveroL 1994)

Siilin mukaan näillä veronalennuksilla ei voitu poistaa syrjintää, koska yksityisen henkilön tuomalla ajoneuvolla ja virallisen merkki maahantuojan tuomalla vastaavalla ajoneuvolla oli jo lähtöjään erilainen verotusarvo (Siilin 2002). Toisin sanoen merkki maahantuoja maksoi veron hinnasta, joka ei sisältänyt katetta, kun taas yksityinen maksoi veron hinnasta, jossa oli mukana autokaupan kate. Lisäksi Siilin muistutti, että EY-tuomioistuin oli jo todennut, ettei tällaista veroa saatu alentaa lineaarisesti (viitaten C-375/95 komissio v. Kreikka, tuomion 22 kohta), ja tästä johtuen autoverolain 7 pykälässä säädetyt veronalennukset olivat perustamissopimuksen 90 artiklan vastaisia. Siilin väitti asiassa C-345/93 Nunes Tadeu annetun tuomion perusteella, että maahantuodun käytetyn auton vero oli laskettava vastaavasta autosta ensirekisteröinnin yhteydessä suoritettuna veron perusteella ja tätä veroa oli alennettava samassa suhteessa kuin käytetyn auton arvo oli todellisuudessa vähentynyt. (Siilin 2002) Nunes Tadeu -testin mukaan vero piti laskea yksittäistapauksellisesti vastaavan kotimaassa uutena rekisteröidyn käytetyn auton markkinahinnan perusteella (Turunen 2001). Suomen hallitus tukeutui asiasta tehtyyn tutkimukseen, että käytännössä ajoneuvojen hinnat

alenivat Suomen markkinoilla varsin lineaarisesti, minkä vuoksi ei voitu kyseenalaistaa autoverolain 7 pykälässä säädettyjä veronalennuksia. Turunen kuitenkin totesi, että asiasta tehty tutkimus ei ollut julkinen, joten väitteen paikkaansa pitävyyttä ei voitu arvioida (Turunen 2001). Myös sääntöä, että vasta yli kuusi kuukautta vanhojen autojen veroa alennettiin 0,5 prosenttia jokaista täyttä kalenterikuukautta kohti pidettiin erikoisena, koska juuri ensimmäisinä käyttökuukausina auton arvo laskee voimakkaasti (Lakimies 2003). Päätöksessään tuomioistuin sanoi, että seitsemäs pykälä ei ollut yhteensopiva perustamissopimuksen 90 artiklan ensimmäisestä kohdasta johtuvien vaatimusten kanssa, koska tällaisessa verojärjestelmässä ei otettu huomioon käytetyn ajoneuvon todellista arvon alenemista. EY-tuomioistuin viittasi tapaukseen komissio vastaan Kreikka, että autojen arvo alenee vuodessa yleensä huomattavasti enemmän kuin 5 prosenttia, joten arvon aleneminen ei ole lineaarista etenäkään ensimmäisinä vuosina, jolloin se on huomattavasti voimakkaampaa kuin myöhempinä vuosina. (Siilin 2002)

3.4 Kolmas ennakkoratkaisupyyntö

Kolmas ennakkoratkaisupyyntö oli periaatteessa jatkoa kahdelle edelliselle. Pyyntöissä KHO kysyi: onko aina selvitettävä ajoneuvon yksilölliset ominaisuudet sen varmistamiseksi, että autoveron kantaminen ei johda yksittäisessä tapauksessa perustamissopimuksen 90 artiklan vastaiseen syrjintään? Turunen ihmetteli KHO:n tarvetta pyytää ennakkoratkaisua tästä asiasta, koska sen saattoi ymmärtää kahdella tavalla. Ensimmäisellä tavalla ymmärrettynä se ei liittyisi autoverolakiin, koska yksilöllisten ominaisuuksien huomioon ottaminen ei ollut siinä mahdollista. Toisella tavalla ymmärrettynä se olisi tarkoittanut sitä, että onko Nunes Tadeu -testi voimassa ja pitääkö sitä noudattaa. (Turunen 2001) Suomen hallitus vastasi, että

ajoneuvojen arvon alenemisen huomioon ottamiseksi ei ollut tarpeen, että arvon aleneminen määriteltiin ajoneuvokohtaisen yksilöllisen arvioinnin perusteella. Lakiin perustuva laskentamenetelmä oli tältä osin riittävä, kun siinä säädetyt arviointiperusteet olivat objektiivisia ja kun sillä ei ollut haitallista vaikutusta sisämarkkinoiden toimintaan. Suomen hallituksen mukaan perustamissopimuksen 90 artiklan ensimmäinen kohta ei siis ollut esteenä sille, että Suomessa autoveron alennus laskettiin autojen keskimääräisen arvon alenemisen perusteella.

Komissio puolestaan viittasi Gomes Valente annettuun tuomioon, josta kävi ilmi, että arvon alenemisen laskeminen yleisten kriteerien perusteella ei ollut ristiriidassa perustamissopimuksen 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa. (Siilin 2002). Gomes Valente -tapaus oli samantyyppinen ikäalennukseen liittyvä ongelma kun auto tuodaan toisesta jäsenvaltiosta Portugaliin, kuin nyt käsittelyssä oleva tapaus (Turunen 2001). Komissio väitti, että yleisten kriteerien noudattamiseksi oli välttämätöntä, että veron laskennassa käytettävät kriteerit olivat julkisia, ja toiseksi toisesta jäsenvaltiosta tuodun käytetyn ajoneuvon omistajalla oli oltava oikeus riitauttaa laskentamenetelmän soveltaminen hänen ajoneuvoonsa. Näinhän ei ollut Suomen verojärjestelmän osalta. Komissio sanoi, että Suomen viranomaiset eivät olleet julkistaneet niiden selvitysten tuloksia, joihin ne olivat tukeutuneet määrittäessään maahantuotujen käytettyjen ajoneuvojen verotusarvoa ja ikävähennystä. Sen lisäksi viranomaiset eivät olleet toimittaneet näitä tietoja niitä pyytäneille henkilöille. Myös Suomen verohallinto oli kieltäytynyt luovuttamasta tietoja, joiden avulla voitiin laskea uusien ajoneuvojen autoveron määrä ja Suomessa jo rekisteröityjen käytettyjen autojen arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä. Tuomioistuin oli päätöksessään komission kanssa samaa mieltä, että kriteerit oli julkaistava ja auton yksilölliset ominaisuudet selvitettävä sen varmistamiseksi, että kannettavan veron määrä ei ollut suurempi kuin samanlaisen jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä. (Siilin 2002)

3.5 Elv

Toinen ongelma, joka on sidoksissa autoveron määrään, on arvonlisävero tai kuten Suomessa sitä kutsutaan ei-arvonlisäveroksi (elv). Tätä elv-sanaa alettiin käyttää suomalaisessa oikeuskirjallisuudessa Siilinin tapauksen jälkeen erotuksena arvonlisäverosta (Kannekirje 2008). Tätäkin ongelmaa voi lähteä purkamaan ennakkoratkaisupyynnöillä, joita KHO esitti EY-tuomioistuimelle Siilinin tapauksessa. Pyynnöt olivat:

4. Voidaanko [kuudetta] arvonlisäverodirektiiviä tulkita niin, että autoverolain 5 §:n 1 momentissa ja arvonlisäverolain 1 §:n 5 momentissa tarkoitettu autoverolle suoritettava arvonlisäveroksi nimitetty vero on arvonlisäverodirektiivissä tarkoitettu arvonlisävero, kun otetaan huomioon, että vero kansallisten säännösten mukaan kannetaan yksinomaan autoveron perusteella?

5. Jos vastaus esitettyyn kysymykseen on kielteinen, voidaanko tämän kaltaista veroa kuitenkin pitää sellaisena verona tai maksuna, jonka kantaminen on kuudennen arvonlisäverodirektiivin 33 artiklan mukaan sallittua?

6. Jos tällaisia kansallisia verosäännöksiä ei pidetä kuudennen arvonlisäverodirektiivin vastaisina, voidaanko Euroopan yhteisön perustamissopimuksen [95 artiklaa] tulkita niin, että nämä verosäännökset eivät ole artiklassa tarkoitettu tavoin syrjiviä? (Siilin 2002)

3.6 Neljäs ja viides ennakkoratkaisupyyntö

Neljättä ja viidettä kysymystä voidaan tarkastella yhdessä. Siilinin ja komission mukaan autoverosta suoritettava vero oli kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä tarkoitettu arvonlisävero. Siilinin mukaan tällä verolla oli samat ominaisuudet kuin arvonlisäverolla, koska se oli arvonlisäverolain 102 pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan vähennyskelpoinen vero ja luonteeltaan yleinen. Komission mielestä tämä autoverosta maksettava arvonlisävero oli ristiriidassa kuudennen arvonlisäverodirektiivin kanssa. Ensinnäkin vero oli kyseisen direktiivin vastainen, koska sitä ei kannettu tässä säännöksessä tarkoitettavasta tapahtumasta. Veroa ei siis kannettu sen johdosta, että verovelvollinen olisi suorittanut Suomen alueella liiketoimen tai että tavara olisi tuotu maahan. Myöskään veroa ei kannettu siksi, että tavara olisi saapunut yhteisön alueelle tai tuotu Suomeen. Suomen hallitus puolestaan väitti, että nimestään huolimatta kyseinen vero ei ollut kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä tarkoitettu arvonlisävero. Suomen hallituksen mukaan tällä verolla ei ollut arvonlisäveron keskeisiä piirteitä: autoverosta suoritettava vero ei erityisesti ollut soveltamisalaltaan yleinen, ja verotettavana tapahtumana oli ainoastaan autoveron suorittaminen, joten se kannettiin ainoastaan kerran, eikä sitä kannettu tavaroiden tai palvelujen arvonlisästä. Tuomioistuimien oli näissä kysymyksissä Suomen hallituksen kanssa samaa mieltä perustellen kantaansa, että veron määrää ei tässä tapauksessa laskettu suhteellisenä osuutena tavaroiden hinnasta eikä veroa suoritettu jokaisessa tuotanto- ja jakeluportaassa. (Siilin 2002) Koska autoverosta perittävällä verolla ei ollut arvonlisäveron keskeisiä ominaispiirteitä, se ei ollut myöskään arvonlisäverodirektiivin vastainen kansallinen vero tai maksu (Lakimies 2003).

3.7 Kuudes ennakkoratkaisupyyntö

Viimeisessä ennakkoratkaisukysymyksessä KHO kysyi, oliko perustamissopimuksen 90 artiklan ensimmäinen kohta esteenä autoverosta suoritettavan veron kantamiselle. Suomen hallituksen mielestä se ei ollut 90 artiklan vastainen, koska vero kohdistui kaikkiin ajoneuvoihin samalla tavalla. Komissiolla oli kuitenkin täysin päinvastainen kanta. Sen mukaan autoverosta suoritettavaa veroa oli pidettävä EY 23 ja EY 25 artiklan vastaisena tullia vaikutukseltaan vastaavana maksuna, koska tämä vero käytännössä esti muita kuin arvonlisäverovelvollisia tuomasta Suomeen uusia ja käytettyjä autoja. Komissio perusteli kantaansa sillä, että Suomessa arvonlisäverovelvollinen pystyi vähentämään kyseisen veron verollisesta liiketoiminnastaan, mutta yksityinen kuluttaja ei voinut sitä tehdä. Tällainen kuluttaja oli näin ollen epäedullisemmassa asemassa kuin jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn käytetyn ajoneuvon ostaja. Autoverosta suoritettava vero oli siis komission mukaan yhteen sopimaton perustamissopimuksen 90 artiklan kanssa, koska sitä ei kannettu jäsenvaltiossa jo rekisteröidyistä käytetyistä autoista. EY-tuomioistuin hylkäsi kaikki komission argumentit. Yhteisöjen tuomioistuin otti saman kannan kuin autoverotukseenkin eli autoverosta suoritettava vero oli perustamissopimuksen 90 artiklan määräyksen vastainen silloin, kun käytettynä maahantuodun ajoneuvon vero ylitti kyseisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän veron määrän. (Siilin 2002)

3.8 Siilinin oikeustapauksen jälkeinen autoveromuutos

EY-tuomioistuin antoi ratkaisunsa tapauksessa tulliasiamies ja Antti Siilin 19.9.2002 (Siilin 2002). Sen jälkeen hallitus alkoi valmistella pikaisesti uutta autoverolakia. Hallituksen yleisperustelujen mukaan esityksen päätarkoitus oli muuttaa Suomen autoverolakia siltä osin kuin laki ja sen nojalla noudatettu käytäntö eivät olleet yhteisöoikeuden mukaisia. Hallituksen tavoitteena oli yhteisöoikeudellisista syistä määrittämä vertailuajoneuvojen vero siten, ettei voinut jäädä epäselvyyttä, millä perusteella kahta ajoneuvoa oli pidettävä toisiaan vastaavina siinä mielessä, jota yhteisöoikeuden oli katsottava edellyttävän. Tavoitteena oli myös, että järjestelmän tulisi olla niin läpinäkyvä kuin suinkin mahdollista. Verotuksen tuli oikeussuojajasyistä perustua niin hyvään tietämykseen ajoneuvojen veroon vaikuttavasta ajoneuvon arvosta kussakin tapauksessa kuin suinkin oli käytännössä mahdollista. (Muistio 2003) Seuraavaksi on kerrottu lyhyesti, mitä uudistuksia tehtiin vuoden 1994 autoverolakiin Siilinin tapauksen jälkeen.

Kun aiemmin autoveroa suoritettiin auton verotusarvon määrä vähennettynä 4600 markalla, kuitenkin niin että, veron määrä oli aina vähintään 50 prosenttia auton verotusarvosta. (AutoveroL 1994) Vuoden 2003 laissa veron määrää laskettiin 28 prosenttiin vähennettynä 650 eurolla, jos auton käyttövoimana oli muu kuin diesel, tai 28 prosenttia vähennettynä 450 eurolla dieselkäyttöisellä autolla. Käytettynä verotettavan auton verosta vähennettävää määrää korotettiin aiemmasta 0,5 prosentista yhteen prosenttiin. Vuoden 2003 laissa henkilöautojen verotusarvo muuttui yleiseen vähittäismyyntihintaan perustuvaksi, kun se aiemmin perustui hankinta-arvoon. (AutoveroL 2003) Yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitetaan hintaa, joka yhdestä samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytessä se verollisena Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Jos yleisiin myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritetään siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi, vähennettynä tavanomaisia alennuksia vastaavalla erällä. Tätä verotusarvoa sovellettiin sekä uuteen että vuoden 2002 jälkeen valmistettuun käytettyyn autoon, joka oli yksi keskeinen EU-kriteeri (Muistio 2003). Vuoden 2003 autoverolain kuusi a:ssa säädettiin puolestaan, että ennen vuotta 2003 valmistetun ajoneuvon vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Tullihallitus vahvisti veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Jos kuitenkaan veron osuutta ei ollut julkaistu taulukossa tai taulukon julkaisusta oli vähemmän kuin 14 päivää, veron osuus oli henkilöautolle, jonka käyttövoima oli muu kuin diesel 29 prosenttia ja 30 prosenttia, jos käyttövoima on diesel. Määritettäessä ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa Suomessa otettiin huomioon käytettävissä oleva selvitys ajoneuvon vähittäismyyntiarvon määräytymiseen markkinoilla vaikuttavista tekijöistä sekä ajoneuvon arvosta ja siihen vaikuttavista ajoneuvon ominaispiirteistä, kuten ajoneuvon merkistä, mallista, tyypistä, käyttövoimasta ja varustuksesta. Vuoden 2003 autoverolain 11 c pykälän mukaan ajoneuvoja voitiin pitää samanlaisina, jos ne olivat samanlaiset merkiltään, malliltaan ja varusteiltaan. Sen sijaan 11 b pykälän kolme momentissa säädettiin toissijaisesta verotusarvon määrittämisestä. Sitä käytettiin, jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voitu muulla tavalla määrittää. Vähittäismyyntiarvo voitiin määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella, joka saatiin alentamalla arvoa ajoneuvon iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. (AutoveroL 2003)

3.9 Vuoden 2003 autoverolain ongelmakohtia

Vuoden 2003 autoverolaki sai paljon kritiikkiä niin Suomessa kuin komissioltakin. Oikeuskirjallisuudessa arvosteltiin, että hallituksen esitys (HE 271/2002) oli vaikeaselkoinen eikä siitä huolimatta sisältänyt lainkaan yksityiskohtaisia perusteluja (Turunen 2003 a).

Suurta arvostelua sai Tullin käyttämä verotusarvon määrittäminen. Tulli käytti arviointiperusteena autokauppioiden pyyntihintoja, joista oli vähennetty laskennalliset alennukset (4 % ja 300 euroa), kun taas laki edellytti käytettävien toteutuneita kauppahintoja. (Turunen 2007) Tiedot toteutuneista kauppahinnoista olivat usein hintoja, jotka sisälsivät vaihtautosta hyvitetyn hinnan, ja lisäksi hintoihin sisältyi usein lisävarusteita. Todellista kauppahintaa oli täten mahdoton määrittää. (KHO 2006:95) Tullin käyttämä verotusarvon määrittäminen perustui yksityisen yrityksen nimeltä Grey-Hen Oy:n tuottamaan Autodata-tietokantaan. Verotusarvo määritettiin syöttämällä auton tiedot koneeseen ja lukemalla tulos ruudulta. Arvo määräytyi tilastollisen mallinnuksen tuloksena. Arvion perustana olleet havainnot ja kaava, jolla havaintoja käsiteltiin, eivät olleet julkisia. Tulli ei voinut varmistua verotusarvon oikeellisuudesta eikä myöskään verotusperusteita voitu toimittaa verovelvolliselle. KHO:n käsittelyssä olleessa ennakkopäätöksessä (2006:95) todettiin, että Grey-Hen Oy:tä ei voitu pitää täysin riippumattomana toimijana tilanteessa, jossa laaja tietojen tarjonta ja mahdollisimman korkeat hinnat yleisellä tasolla hyödyttivät sen tärkeimpiä asiakkaita, autojen merkkiliikkeitä ja tullia. KHO edellytti, että verovelvollinen sai tietoonsa arvonmäärittäminen perusteet. Toisin sanoen sekä yksittäiset hintahavainnot että kaava, jolla niitä käsiteltiin, oli julkistettava. KHO totesi myös, että verotuksen tuli perustua ensisijassa toteutuneisiin kauppahintoihin pyyntihintatietojen asemesta. (KHO 2006:95)

KHO:n päätöksen (2006:95) myötä Tulli siirtyi käyttämään uutta MAHTI -tietokantaa, ja väitti tehneensä kaikki muutokset, joita KHO edellytti. Tulliveropäällikkö Marko Kosken mukaan MAHTI -tietokannan myötä Tulli pystyi antamaan perusteet arvonmäärittämiselle pyynnöstä verovelvolliselle. (Turunen 2007) MAHTI -järjestelmän hinta-aineisto oli peräisin NetWheels Oy:n vaihtautotietokannasta, josta toimitettiin Tullille markkinoilla olevien, autoliikkeillä myynnissä olevien käytettyjen autojen tiedot pyyntihintoihin. Varsinaisen hinta-analyysin yksittäisille autoille tullin suoritti itse NetWheels Oy:n aineiston pohjalta. (Lakiwiki) Kritiikkiä MAHTI -hintajärjestelmää kohtaan esitettiin, että se tuotti korkeampia hintoja kuin vanha Grey-Hen Oyn:n tuottama tietokanta. Tähän syynä epäiltiin, että alemmilla

verotusarvoilla tulli joutuisi suuriin veronpalautuksiin ja tietoja tuottavan NetWheels Oy:n omistajina olivat muun muassa joukko suuria autoliikkeitä, joiden intressissä ei ollut hintojen laskeminen ja kilpailun lisääminen. (Turunen 2007)

Toinen paljon kritiikkiä aiheuttanut päätös oli veronalennuksen koskeminen vain uusia autoja. Tätä perusteltiin tavoitteella uudistaa Suomen autokantaa. Tästä oli seurauksena käytettyjen autojen tuonnin kannattavuuden heikkeneminen ja niiden syrjintä. Syrjintä johtui siitä, että vuonna 2003 autoveroa alennettiin 15–17 % ja samalla päätettiin, että ennen vuoden 2003 alkua valmistettuja autoja verotetaan aikaisemman korkeamman verokannan mukaisesti. Oikeuskirjallisuudessa todettiin, että kotimaista autokauppaa tasapuolisesti kohteleva syrjimättömän menettelyn saavuttamiseksi olisi pitänyt käyttää uusien autojen veroprosenttia käytettyjen autojen tuonnin verotusta määrättäessä (Heimonen 2003).

Kolmas ongelma liittyi käytettyyn veroprosenttiin. Vuoden 2003 autoverolaissa uusia ja vuoden 2002 jälkeen valmistettuja käytettyjä autoja verotettiin periaatteella 28 % / 450 tai 650 euroa vähennettynä. Puolestaan vuotta 2003 ennen valmistettu auton veroprosentit tulli laski selvittämällä samanlaisista autoista aikanaan Suomeen uusina tuoduista perityn veron määrän, ja jakoi tämän auton vähittäismyyntihinnalla uutena (Heimonen 2003). Tällaisia tapauksia varten tulli oli tehnyt veroprosenttitaulukon. Jos veronosuutta ei oltu julkaistu taulukossa, niin vero oli joko 29 tai 30 prosenttia riippuen käyttövoimasta. (AutoveroL 2003) Yksilölliset veroprosentit oli yleensä laskettu tarkasti esimerkiksi varustetason, kuukauden ja vaihteistotyyppin mukaan. Kuitenkin löytyi malleja tai versioita, joille ei ollut syystä tai toisesta laskettu yksilöllisiä veroprosentteja. Veroprosenttien tarkka kohdentaminen tuotti paljon väliinputoajia eli autoja, joihin veroprosentin olisi luullut soveltuvan, mutta joita se ei kuitenkaan tullin mukaan koskenut. Esimerkiksi, jos halusi tuoda ulkomailta helmikuussa 2002 rekisteröidyn Nissan Micra 1.0 Fresh-version, niin tullin sivuilta kävi ilmi, että täysin samanlaiset autot, mutta niissä oli Hit- tai Comfort-varustelu, perittiin autoveroa 18 prosenttia, mutta koska kyseiseen versioon ei ollut laskettu yksilöllistä veroprosentti, veroa perittiin keskimääräisen veroprosentin mukaan eli 29 prosenttia. Yksi syy, miksi näin tehtiin, oli se, että tullin oli pyrittävä varmistamaan verotuksen syrjimättömyys kaikissa tapauksissa. Veroa ei saanut yhdessäkään tapauksessa periä suurempaa osuutta kuin samanlaisten Suomessa jo rekisteröidyn auton arvossa oli jäljellä veroa. Toinen syy oli tietenkin mahdollisimman suuren verotulon periminen. (Turunen 2003 c)

3.10 Autoverosta maksettava arvonlisävero (elv)

Autoverosta perittävä arvonlisävero ei ole arvonlisävero sanan oikeassa merkityksessä, vaan se on eräänlainen autoveron lisäosa tai toinen autovero, joka peritään autoverosta. Terminologian yksinkertaistamiseksi sitä alettiin kutsua ei-arvonlisäveroksi eli elv:ksi. Tämän veron lisäksi ulkomailta tuodusta autosta maksetaan tavallista arvonlisäveroa yhteisö Hankinnasta. Molemmat ovat 22 prosenttia. (Turunen 2006) Elv – ongelma on vielä tänäkin päivänä olemassa, joten elv:tä käsitellään tässä kappaleessa yleisesti.

EY-tuomioistuin tuomiossaan C-101/00 totesi, että autoverosta suoritettava arvonlisävero (elv) oli yhteensopiva Euroopan yhteisöjen neuvoston kuudennen arvonlisäverodirektiivin 33 artiklan kanssa. Tämän vuoksi veron kantaminen toisesta jäsenvaltiosta tuotavasta käytetystä ajoneuvosta ei ollut kiellettyä. Tuomion mukaan veron yhteensopivuutta EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan kanssa oli arvioitava samalla tavoin kuin itse autoveroakin. Toisin sanoen elv:n periminen ei saanut johtaa syrjivään verotukseen. Se on Eurooppaoikeuden vastainen, jos maahan tuodusta käytetystä tai uudesta autosta kannetun elv:n määrä ylittää Suomessa jo rekisteröidyn samanlaisen auton arvoon sisältyvän elv:sta jäljellä olevan määrän. (Siilin 2002) Suomessa tulli perii elv:n. Tullin käytäntö katsottiin syrjimättömäksi, koska kaupallisten tujien Suomeen myymissä arvonlisävero on maksettu autoveron sisältävässä hinnasta, jolloin arvonlisäveroa on maksettu myös autoverosta. Turunen kuitenkin väitti, että elv:ä ei ole lainkaan jäljellä samanlaisten jo rekisteröityjen autojen arvossa, ja siksi veron periminen on syrjivää. Tähän syynä on se, että yritykset voivat arvonlisäverolain 102 §:n mukaan vähentää elv:n maksamastaan arvonlisäverosta. Luonnollisella henkilöllä tätä mahdollisuutta ei ole, ja he joutuvat elv:n maksamaan, jota näin voisi pitää syrjivänä (Turunen 2005).

Myös Euroopan komissio on katsonut, että Suomen käytäntö elv:n kanssa on syrjivä. Komissio on antanut Suomelle asiaa koskevan virallisen huomautuksen 19.12.2002, täydentävän virallisen huomautuksen 19.12.2005 ja perustellun lausunnon 4.7.2006. Kanteen komissio nosti kymmenes tammikuuta 2008. (Valtioneuvosto 2008) Kanne koskee autoverosta maksettavan arvonlisäveron ja sen vähennysoikeuden yhteensopivuutta EY 90 artiklan sekä yhteisön kuudennen arvonlisäverodirektiivin kanssa. Suomi on todennut komissiolle, että elv ei ole niin kauan syrjivä kuin autoverokaan ei sitä ole. Komissio on todennut, että merkityksellistä elv -asiassa on sillä, että elv ei jää kaupallisen tujan myymän

auton arvoon, kun taas yksityisen tuojan auton arvoon elv jää. Elv on siten suurempi kuin Suomessa jo rekisteröidyn auton arvoon sisältyvä elv:n jäännösosuus, ja täten EY 90 artiklan vastainen. Tähän on vastattu, että elv:n tavoitteena on estää kilpailun vääristyminen ja kilpailuetu, jonka tuontiautot voisivat muutoin saada. Suomi on myös vastannut, että elv ei poista eikä kompensoi ajoneuvojen hintaeroja ennen veroja. Komissio on katsonut, että arvonlisäverodirektiivin 17 artiklasta seuraa, että ainoastaan tuotantopanoksista kertyvä arvonlisävero voidaan vähentää myynnistä suoritettavasta arvonlisäverosta. (Tuomioistuinmuistio 2008) Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Siilin, että elv ei ole arvonlisäverodirektiivissä tarkoitettu arvonlisävero, ja täten komissio katsoo, että Suomi rikkoo arvonlisäverodirektiiviä antaessaan mahdollisuuden vähentää elv:n myynnistä suoritettavasta arvonlisäverosta. Suomen vastaus asiaan on ollut, että elv:a ei ole katsottava vähennettävän suoritettavasta alv:stä, vaan elv:n vähennysoikeus kohdistuu suoritettuun elv:oon. (Muistio 2003) Viimeisin käänne Suomen ja komission välisessä elv -kiistassa on, että komissio pyysi Suomea antamaan perustellun lausunnon koskien kannetta. Suomen vastauksessa todetaan, ehkä hieman yllättäen, että Suomella olisi halukkuutta neuvotella komission kanssa sovintoratkaisun löytämiseksi (Tuomioistuinmuistio 2008). Ehkäpä virkamiehet aavistavat, että EY:n tuomioistuimelta tulisi kielteinen kanta elv:a kohtaan, ja siten haluavat saada aikaiseksi komission kanssa jonkinlaisen sovintoratkaisun. Tämä on merkittävä linjamuutos valtiolta, koska se ei ole aikaisemmin nähnyt elv:ssa mitään syrjivää. Todennäköisesti sovintoratkaisun saaminen ei onnistu ilman, että autoverotuksen rakennetta muutettaisiin jälleen kerran radikaalisti.

4 Uuden autoverolain vaikutuksia

Autoverouudistus on heti hallituksen esityksestä lähtien kerännyt sekä kehuja että moitteita. Luonnonsuojeluliitto on todennut, että uusi autovero lisää yksityisautoilua ja uhkaa ympäristöä (SII 2007). Kehuja on tullut autokauppiailta, poliitikoilta ja autonostajilta (Salin 2007). Tässä jaksossa kerrotaan autoverouudistuksen vaikutuksista useasta näkökulmasta. Autoilun vero-ohjauksen kokonaisuuden hahmottamiseksi käsitellään lyhyesti myös muista autoiluun vaikuttavista veroista kuten ajoneuvo- ja polttoaineverosta.

4.1 Vaikutuksia ympäristöön

Ympäristövaikutusten huomioon ottaminen oli hallituksen yksi keskeinen syy autoverouudistukseen (HE 147/2007). Moottoriteknologian kehittymisen myötä polttoainetaloudellisuus on parantunut, mutta autojen koko, paino, turvavarusteet ja moottoritehot ovat heikentäneet tätä hyötyä (Salin 2007). Liikenteen osuus maapallon hiilidioksidipäästöistä on noin kolmannes. Suomessa liikenteen hiilidioksidipäästöistä 70 prosenttia on peräisin tieliikenteestä ja näistä puolestaan yli 60 prosenttia henkilöautoliikenteestä. On myös tutkittu, että autoilun kasvihuonekaasupäästöjen kasvu seuraa liikennesuoritteen ja polttoaineen kulutuksen kasvua. Siten auton kulutus pitkälti määrittelee sen, kuinka paljon hiilidioksidipäästöjä syntyy. (Hoffren 2008)

Hallituksen tavoitteena autoverouudistuksella oli kehittää liikenteen verotusta päästöjen vähentämiseksi sekä energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Autoveron kehittämisen avulla hallitus halusi ohjata kuluttajia valitsemaan vähän polttoainetta kuluttavia automalleja. Uudistuksella haluttiin nopeuttaa autokannan uusiutumista uusinta tekniikkaa edustaviin autoihin, jolla olisi merkitystä myös haitallisten pakokaasupäästöjen vähentämisessä. Tavoitteena kuitenkin oli, ettei tämän veromallin seurauksena autokanta kasvaisi hallitsemattoman voimakkaasti ja näin heikentäisi muiden tavoitteiden toteutumista. Painostusta ympäristöystävällisempään verotukseen on tullut myös EU:sta. (HE 147/2007) Helmikuussa 2007 Euroopan komissio julkaisi tiedonannon (KOM(2007) 19), joka sisälsi yhteisöntason strategian henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Komissio listasi, että lainsäädäntöpuittein hiilidioksidipäästöjä on pystyttävä laskemaan 130 grammaan kilometriä kohti ajoneuvojen moottoritekniikan parannusten myötä ja sen lisäksi 10 grammaa kilometriä kohti muilla teknisillä parannuksilla ja lisäämällä biopolttoaineiden käyttöä. (Vihreä kirja 2007) Suomessa

tavoiterajan 120 grammaa kilometriä kohden täyttää bensiiniautoista vain 0,5 prosenttia ja dieselautoista vajaa viisi prosenttia. Vuonna 2006 hiilidioksidipäästöt olivat uusilla autoilla EU:n alueella noin 160 g/km ja Suomessa 180 g/km (Hoffren 2008).

Liikenteen kasvun myötä hiilidioksidien määrä on myös kasvanut (Hoffren 2008). Kuitenkin terveydelle vaarallisia pakokaasupäästöjä kuten typen oksideja ja häkää syntyy entistä vähemmän, osittain asteittain tiukentuvien EURO -päästönormien ansiosta. (HE 147/2007) Komissio kertoi vihreässä kirjassaan, että 15 vuoden aikana eli ensimmäisten Euro-normien käyttöönoton jälkeen on onnistuttu vähentämään maantieliikenteen typpioksidi- ja hiukkaspäästöjä yhteensä 30–40 prosenttia liikennemäärien kasvusta huolimatta.

Dieselmootoreiden yksi ongelma on, että niiden hiukkaspäästöt ovat huomattavasti korkeammat kuin bensiinimootoreilla. Suomen uutta autoverotusta onkin kritisoitu, että siinä ei otettu huomioon, kuten Tanskassa ja Saksassa tehtiin, dieselautoihin laitettavia partikkelisuodattimia, jotka vähentävät hiukkaspäästöjä. Koska partikkelisuodatin lisää hieman polttoaineen kulutusta, se itse asiassa nostaa veroprosenttia ja täten auton hintaa. (Autoliitto 2008) Suomessa henkilöautojen keski-ikä on tällä hetkellä 10,5 vuotta, joten vanhemman autokannan, erityisesti ilman katalysaattoria varustettujen ja muiden ei-vähäpäästäisten henkilöautojen määrän vähentäminen on pakokaasujen kokonaispäästöjen vähentämisen kannalta merkityksellistä, sillä niiden osuus henkilöautokannasta on lähes neljäsosa. Esimerkiksi katalysaattorittomia autoja Suomessa on noin 500 000, kun koko autokanta on 2,5 miljoonaa. (HE 147/2007)

Millainen olisi tulevaisuuden ympäristöystävällinen auto? Tämän päivän moottoritekniikassa on vielä paljon kehittämisen varaa, sillä henkilöautojen käyttämästä energiasta vain 10 – 15 prosenttia kuluu itse liike-energiaan. Energiatohokkuutta parantavia ja päästöjä alentavia ratkaisuja tarjoavat jo tuotannossa olevat hybridi- ja sähköautot sekä maakaasua ja biopolttoainetta käyttävät autot. Hybridiauto on näistä vaihtoehdoista lupaavin. Se ottaa talteen ja hyödyntää muutoin hävikkiin kuluvaan lämpö- ja liike-energiaa. Auto käyttää liikkuakseen kahta erillistä energialähdettä, bensiini- tai dieselmootoria ja sähkömootoria. Esimerkiksi Toyota Prius on hybridiauto. Sen kulutus ja hiilidioksidipäästöt ovat 40 prosenttia alhaisemmat kuin vastaavan bensiiniauton. Kuitenkin tällaisen tekniikan laaja hyväksikäyttö

on vielä liian kallista, ja siksi uutta hybriditekniikkaa hyödyntävän auton hinta ei ole vielä kilpailukykyinen. (Hoffren 2008)

Hybridi-auton jälkeen on ennustettu tulevaksi vetyauto. Sen moottorina toimii polttokenno, joka muuttaa polttoaineen suoraan sähköksi kemiallisen reaktion kautta. Vetyauto on täysin päästötön, koska se tuottaa vain vesihöyryä. Sen kehitystyö kaupallisiksi tuotteiksi vie vielä arviolta 10 – 20 vuotta. On kritisoitu, että Suomen autoverouudistus ei riittävästi tukenut hybridi- ja vetyautoja. Veroporrastuksen olisi pitänyt olla merkittävämpi, jotta sillä olisi ohjailtu kuluttajaa valitsemaan ympäristöystävällisempi vaihtoehto. (Hoffren 2008)

4.2 Vaikutuksia valtion talouteen

Autoveron merkitys valtiolle on merkittävä. Hallituksen esityksessä (147/2007) kerrottiin, että vuonna 2006 autoverokertymä oli 1 297 miljoonaa euroa, siitä 90 prosenttia kertyi henkilöautoista. Keskimääräiseksi veroksi muodostui 7 500 euroa. Verouudistuksen vaikutukset valtion talouteen voidaan jakaa välittömiin ja lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutuksiin. Hallituksen esitys uudesta autoverolaista julkaistiin 11.11.2007 ja se tuli voimaan 1.1.2008, joten autojen, joiden verotus laski, ostopäätöstä lykättiin vuodelle 2008. Tämä saattoi vähentää verotuloja. Autoista, joiden verotus nousi, ennustettiin saatavien verotulojen kasvavan. Lopullisen tuottoennusteen arvioitiin jäävän 132 miljoonaa euroa vuoden 2007 ennusteesta. Lyhyellä aikavälillä eli vuonna 2008 verokertymän ennustetaan laskevan 104 ja arvonlisäveron 23 miljoonaa euroa. Verotuottoja vähentää verotason lasku kuudenneksellä sekä oletus, että kuluttajat siirtyvät vähemmän polttoainetta kuluttaviin automalleihin. Hallituksen esityksessä (147/2007) toisaalta todetaan, että verotuksen keventyminen johtaa todennäköisesti autojen myynnin kasvuun, joka lisää verotuloja. Pitkällä aikavälillä autojen teknisestä kehityksestä johtuva polttoaineen kulutuksen vähentyminen vähentää autoveron tuottoa. Esityksessä todetaan, että jos autojen teknisestä kehityksestä johtuva päästöjen aleneminen on ennakoitua nopeampaa, voidaan verotaso nostaa valtiontaloudellisista syistä. Toisaalta on odotettavissa kysynnän siirtymistä dieselautoihin, mikä jonkin verran lisää dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannettavan ajoneuvoveron käyttövoimaveron tuottoa. (HE 147/2007)

4.3 Vaikutuksia autokauppaan

Autokaupassa verouudistus otettiin vastaan hieman ristiriitaisin tunnelmin. Uusien autojen myynnin odotettiin lähtevän kovaan kasvuun, mutta toisaalta vaihtoautovaraston arvon romahtaminen toi etenkin vaihtoautoihin keskittyneille autoliikkeille taloudellisia tappioita. (Aitio 2008 & Toiviainen 2008) Yleisesti autoala suhtautui verouudistukseen luottavaisesti, koska 80 prosenttia autoista halpeni, ja myynnin odotettiin kasvavan vuoden 2007 noin 127 000 autosta 151 000 autoon (Toiviainen 2008). Vaikka aika hallituksen esityksestä (147/2007) vuoden vaihteeseen oli autokaupalle synkkä, kun uusien henkilöautojen rekisteröinnit vähenivät 13,8 prosenttia (AKE 2008), niin tänä vuonna tammi-helmikuussa ensirekisteröitiin henkilöautoja 22,1 prosenttia enemmän kuin samaan aikaan viime vuonna (Hoffren 2008). Osittain myyntiä rajoittaa jo saatavuusongelma. Mazdaa maahantuovan Inchcape Oy:n markkinointijohtaja Edward Duncker on todennut, että uutta Mazda 6 oletettavasti myytäisiin enemmän kuin maahantuoja saa autoja tehtaalta. Niche-markkinoilla reaktiot olivat päinvastaiset. Esimerkiksi Porscheja myytiin runsaasti loppuvuodesta 2007, mutta tämän vuoden myynnin odotetaan heikkenevän. (Aitio 2008) Myydyimpien merkkien markkinaosuuksissa ei kuitenkaan muutoksia ole tapahtunut (Jurvelin 2008). Yleisimmät henkilöautomerkit olivat edelleen helmikuussa 2008 Toyota, Volkswagen ja Volvo (Hoffren 2008).

Toinen ajankohtainen kysymys autokaupalle on, kuinka veromuutos vaikuttaa uusien ja käytettyjen autojen hintoihin. Kun verouudistus julkistettiin, autoala uskoi, että veronalennus siirtyisi suoraan hintoihin (Salin 2007). Tavoite vähäpäästöisten autojen hintojen alentamisessa onnistui. Useat merkit alensivat hintojaan enemmän kuin veronalennus mahdollisti. Osittain siihen oli syynä se, että maahantuoja halusi säilyttää paljon polttoainetta kuluttavien autojensa kilpailukyvyn. Suurimpia voittajia uudistuksessa olivat hybridiautot. Dieselautojen hinnat laskivat lähelle bensiinikäyttöisiä autoja. Bensiinikäyttöisten pienten autojen hinnat laskivat keskimäärin 8 prosenttia ja dieselien 15 prosenttia. Keskikokoisten bensiiniautojen hinnat laskivat keskimäärin 6 ja dieselautojen 12 prosenttia. Isojen bensiiniautojen hinnat pysyivät vakaina ja dieselmallien hinnat laskivat 10 prosenttia. Keskimäärin uusien autojen hinnat ovat laskeneet 7,5 - 8 prosenttia (Nurmela 2008). Juuri suurempien hinnanalennusten vuoksi autoalalla uskotaan, että Suomessa dieselautojen määrä tulee kasvamaan. Esimerkiksi Ranskassa ja Itävallassa kaksi autoa kolmesta kulkee dieselillä. (Aitio 2008) Suomessa puolestaan dieselikäyttöisten autojen osuus henkilöautokannasta oli

vuoden 2006 lopussa reilut 13 prosenttia (HE 147/2007). Autontuojat ry:n toimitusjohtaja Pekka Puputti uskoo, että tänä vuonna puolet myydyistä uusista henkilöautoista on dieselmkäyttöisiä (Aitio 2008).

Huonoa autokaupalle verouudistuksesta oli se, että vaihtoautojen arvot laskivat uusien autojen perässä nopeasti. Suuret varaston alaskirjaukset heikensivät autokaupan kannattavuutta loppuvuodesta (Kankare 2007). Erityisesti veronalennus heikensi pelkästään käytettyihin autoihin keskittyvien autokauppojen kuten J. Rinta-Jouppi Oy:n kannattavuutta (Toiviainen 2008). Tilastollisesti katsottuna käytettyjen autojen hinnat ovat pudonneet vuodessa keskimäärin 9 prosenttia. Bensiinikäyttöisten autojen hinnat ovat laskeneet enemmän kuin dieseleiden. (Nurmela 2008). Ulkomailta tuotujen käytettyjen autojen määrän uskotaan laskevan 30 000 autosta 20 000 autoon. Autoalalla uskotaan, että Suomeen ei enää tuoda loppuun ajettuja autoja, vaan tuonti keskittyy erikoisautoihin ja kalliisiin yksilöihin, joita Suomessa on vähän tarjolla. (Aitio 2008)

4.4 Muut vero-ohjauksen keinot vaikuttaa autoiluun

Autoiluun vaikuttavat myös muut verot kuin autovero. On kuitenkin tutkittu, että tehokkain taloudellinen ohjauskeino on korkea autovero, koska se ohjaa hankkimaan pienikulutuksia autoja. Muita vero-ohjauskeinoja ovat muun muassa ajoneuvovero ja polttoainevero. (WWF 2007)

4.4.1 Ajoneuvovero

Ajoneuvovero maksetaan kunkin henkilön omalta hallinta- tai omistusajalta. Veron maksaa aina auton haltija. Sitä maksetaan kaikista autoista, jotka on rekisteröity tai olisi pitänyt rekisteröidä. Ajoneuvoveron maksu voidaan katkaista poistamalla auto lopullisesti rekisteristä tai väliaikaisesti liikennekäytöstä. (AKE b) Samalla kertaa, kun hallitus teki esityksen uudesta autoverosta (147/2007), tehtiin esitys myös ajoneuvoveron muuttamisesta (HE 146/2007). Nykyisin veron määrä vuositasolla on 94,90 euroa ennen vuotta 1994 käyttöönotetuille henkilöautoille ja 127,75 euroa sen jälkeen käyttöönotetuille henkilöautoille. Hallitus esitti, että vuodesta 2010 ajoneuvoveron perusvero muutettaisiin ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi. Niistä autoista, joista ei ole päästötietoa, vero perustuisi auton kokonaisuudessaan. Tämä koskisi ennen vuotta 2001 käyttöönotettuja autoja. Vuotuinen veron

määrä vaihtelisi 20 eurosta 605,90 euroon. Nykyveron suuruinen vero olisi tällä hetkellä keskimääräisellä 180 grammaa kilometrillä hiilidioksidia päästävällä henkilöautolla. Kokonaismassaan perustuva vero vaihtelisi 75,92 eurosta 485,45 euroon vuodessa. Muutosten seurauksena ajoneuvoveron perusvero laskisi 51 prosentilla ja nousisi 49 prosentilla henkilöautoista. Veromuutoksella hallitus haluaa kannustaa kuluttajia valitsemaan henkilöauton, joka on nykyistä ympäristöystävällisempi. Tarvittaessa veroporrastusta ollaan valmiita kiristämään ohjausvaikutuksen tehostamiseksi. (HE146/2007) Kritiikkiä ajoneuvovero on saanut siitä, että se olisi todellisuudessa auton omistamiseen liittyvä vero. Tähän on vastattu, että autoilija voi ilmoittaa ajoneuvorekisteriin, ettei auto ole liikennekäytössä. Mitä pidempään auto on poistettu liikenteestä, sitä pienempi on myös vero. (Verokarhu 2007) Myös painoon perustuvaa veroa on kritisoitu, koska se ei ole ympäristöperusteinen vero. Esimerkiksi kevyeen urheiluautoon, joka kuluttaa 15 litraa per 100 kilometriä, voi kohdistua yhtä suuri vero kuin saman painoiseen dieselhenkilöautoon, joka kuluttaa seitsemän litraa sadalla kilometrillä. (Autoliitto 2007 a)

Ajoneuvoveron lisäksi dieselhenkilöautoja verotetaan käyttövoimaverolla. Sen tarkoitus on nostaa dieselkäyttöisten autojen kustannuksia, jotta bensiinin myynnistä saatavat korkeammat verotulot eivät laskisi. (Autoliitto 2007 b) Henkilöautolta käyttövoimaveron on 6,7 senttiä päivältä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilolta. Henkilöauton, jonka suurin sallittu kokonaismassa on 2 210 kiloa, käyttövoimaveron on 1,54 euroa päivässä eli 562,47 euroa vuodessa. (Ketonen 2004)

4.4.2 Polttoainevero

Myös polttoaineverotus on liikenteen ympäristöohjausta. Ajettujen kilometrien määrä ja auton polttoaineen kulutus vaikuttavat polttoaineen hinnan kautta suoraan autoilun kustannuksiin. Polttoaineen hinnasta iso osa on veroa. Polttoaineen valmisteveroa korotettiin vuoden 2008 alusta noin kymmenellä prosentilla. Tämän jälkeen bensiinissä veroa on 62,7 senttiä litralta ja dieselissä 36,4 senttiä. Korotuksen tavoitteena oli hillitä autoilua. (Salin 2007) Tällä korotuksella haluttiin paikata veron menetystä, mikä autoveronalennuksesta syntyi eli korotuksen taustalla oli myös fiskaalinen tavoite, eikä vain ympäristöpoliittinen. Esimerkiksi vuoden 2007 valtion talousarvioesityksessä arvioidaan energiaverotuoton (polttoaineen ja sähkön valmistevero) olevan noin kolme miljardia euroa (Talousarvioesitys 2007). EU on

ilmoittanut, että se haluaa yhtenäistää dieselin verotuksen unionin alueella. Tämän on pelätty nostavan dieselpolttoaineen hintaa entisestään (Verokarhu 2007).

5 Yhteenveto

Autoverolaki on ollut viime vuosina useiden muutosten alla. Välillä on tehty pieniä muutoksia lähes vuosittain, suuret muutokset tapahtuivat vuosina 2003 ja 2008. Varsinkin vuoden 2008 alussa tullut autoveromuutos oli merkittävä, koska siinä siirryttiin vanhasta lievästi progressiivisesta verosta hiilidioksidipohjaiseen veromalliin.

Varsinainen autoveromuutos liittyi lähinnä vain pykälään viisi a, jossa säädettiin autoveron määrästä. Se perustui valmistajan ilmoittamiin hiilidioksidipäästöihin. Veron osuus vähittäishinnasta oli 10 – 40 prosenttia. Veron taitekohdaksi tuli 220 Co2 g/km. Tämän rajan ylittävien autojen verotus kiristyi verrattuna vanhaan lakiin, jossa vero määräytyi lähes kiinteästi. Veron laskukaavaksi tuli: hiilidioksidipäästöt / 10 + 4. Jos autosta ei ollut tietoa hiilidioksidipäästöistä, niin vero määräytyi auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavien laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella verotaulukon mukaisesti.

Muutospaineita tuli myös EU:sta. Antti Siilinin tekemä autoverovalitus KHO:lle eteni aina Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen käsittelyyn. Siellä käsiteltiin KHO:n ennakkoratkaisupyyntöjä, joista kolme käsitteli autoveroa ja kolme arvonlisäveroa eli elv:a. EY:n tuomioistuin tuomitsi Suomen niin sanotun kaupanporrasajattelun ja ikäalennuksen perustamissopimuksen 90 artiklan vastaisena. Suomen autoverotus todettiin syrjiväksi, jolla tarkoitettiin sitä, että maahantuodun käytetyn ajoneuvon veron määrä ei saanut missään tilanteessa ylittää Suomessa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän veron jäljellä olevaa määrää. Tämän päätöksen myötä Suomen hallitus teki pikavauhtia esityksen uudesta autoverolaista (2003/266). Elv:n tuomioistuin hyväksyi, kunhan se ei ylittänyt sitä määrää, joka oli Suomessa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvossa. Näin elv periaatteessa kytkettiin autoveroon.

Komissio kuitenkin jatkoi Suomen painostamista elv -asiassa. Komissio antoi Suomelle asiaa koskevan virallisen huomautuksen 19.12.2002, täydentävän virallisen huomautuksen 19.12.2005 ja perustellun lausunnon 4.7.2006. Kanteen se nosti 10. tammikuuta 2008. Kanne koski autoverosta maksettavan arvonlisäveron ja sen vähennysoikeuden yhteensopivuutta EY 90 artiklan eli syrjivien verojen kiellon kanssa. Oikeuskirjallisuudessa väitettiin, että elv:ä ei ole lainkaan jäljellä samanlaisten jo rekisteröityjen autojen arvossa, ja siksi veron periminen oli syrjivää. Tähän syynä oli se, että yritykset pystyivät arvonlisäverolain 102 §:n mukaan

vähentämään elv:n maksamista arvonlisäverosta. Luonnollisella henkilöllä tätä mahdollisuutta ei ollut, ja he joutuvat elv:n maksamaan, jota näin voitiin pitää syrjivänä. Vuosien mittaan Suomi puolusti tiukasti omaa verojärjestelmää, mutta viimeisin käänne kuitenkin osoitti, että jonkinlaiseen sopuratkaisuun oli valtiolla halua.

Autoverouudistus keräsi heti hallituksen esityksestä lähtien sekä kehuja että moitteita. Luonnonsuojeluliiton mielestä uusi autoverolaki lisäsi yksityisautoilua ja uhkasi ympäristöä. Kehuja tuli autokauppailta, poliitikoilta ja autonostajilta. Kokonaiskuvan saamiseksi autoilun vero-ohjailusta kerrottiin myös ajoneuvo- ja polttoaineverosta. Ympäristövaikutusten huomioon ottaminen oli hallituksen yksi keskeinen syy autoverouudistukseen. Moottoriteknologian kehittymisen myötä polttoainetaloudellisuus oli parantunut, mutta muun muassa autojen koon kasvaminen heikensi tätä hyötyä. Liikenteen tuottamien hiilidioksidipäästöjen todettiin olleen noin kolmanneksen maapallon hiilidioksidipäästöistä. Hallituksen tavoitteena autoverouudistuksella oli kehittää liikenteen verotusta päästöjen vähentämiseksi sekä energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Painetta tähän tuli myös EU:sta. Lisäksi todettiin, että Suomen autokanta on hyvin vanha ja sen uudistamisella on merkitystä kokonaispäästöjen kannalta. Taloudelliselta kannalta tarkasteltiin veromuutoksen vaikutuksia valtiontalouteen ja autokauppaan. Fiskaalisesti autovero on merkittävä tulonlähde valtiolle. Hallituksen esityksessä kerrottiin, että verotulojen ennustettiin laskevan loppuvuodesta 2007 kuudenneksen veronalennuksen ja pienipäästöisten autojen kysynnän siirtymisen vuodelle 2008 vuoksi. Pitkällä aikavälillä valtio oli kuitenkin valmis kiristämään autoverotusta, jos verotulot laskevat. Autokaupassa suhtauduttiin verouudistukseen hieman ristiriitaisesti. Uusien pienipäästöisten autojen myyjille ja maahantuojille se oli hyvä muutos, mutta pienille niche – markkinoille, kuten urheiluautomarkkinoille ja käytettyihin autoihin erikoistuneille autoliikkeille uudistus aiheutti merkittäviäkin taloudellisia menetyksiä.

Tutkielman lopussa selvitettiin autoiluun vaikuttavista muista veroista, kuten ajoneuvo- ja polttoaineverosta. Ajoneuvovero on nykyisin kiinteä maksu, mutta se muuttuu hiilidioksidiperusteiseksi vuonna 2010. Niistä autoista, joista ei ollut päästötietoa, vero perustui auton kokonaisuun. Veron määrä vaihtelisi 20 eurosta 605,90 euroon. Kokonaisuun perustuva vero vaihtelisi 75,92 eurosta 485,45 euroon vuodessa. Muutosten seurauksena ajoneuvoveron perusvero laskisi 51 prosentilla henkilöautoista ja nousisi 49 prosentilla henkilöautoista. Polttoaineen hinnasta iso osa oli veroa. Sen valmisteveroa

korotettiin vuoden 2008 alusta noin kymmenellä prosentilla. Tämän jälkeen bensiinissä veroa oli 62,7 senttiä litralta ja dieselissä 36,4 senttiä. Molempien näiden verojen tarkoituksena oli ohjata kuluttajaa ympäristöystävällisempään vaihtoehtoon ja hillitä autoilua. Toisaalta varsinkin polttoaineverolla todettiin olevan myös merkittävä fiskaalinen merkitys valtiolle.

Lähdeluettelo

Aitio, Tommi. 2008. Verouudistuksen vaikutukset näkyvät vasta loppuvuodesta. Kauppalehti Vip. 7.1.2008. s.18–19. Kauppalehti Oy

AKE a. Taksiautojen verotus. [www-dokumentti]. Saatavilla:
<http://www.ake.fi/AKE/Verotus/Autovero/Autovero+SU>

AKE b. Ajoneuvoveron verovelvollisuus. [www-dokumentti]. Saatavilla:
<http://www.ake.fi/AKE/Verotus/Ajoneuvovero/Verovelvollisuus.html>

AKE. 2008. Autoverouudistus hyydytti henkilöautojen ensirekisteröinnit loppuvuodesta. 1/2008. s. 4. Helsinki

Autoliitto. 2007 a. Ajoneuvoverolain muuttaminen / Valtiovarainministeriö / 9.8.2007. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autoliitto.fi/?x1538179=2414561>

Autoliitto. 2007 b. Autoverolain ja ajoneuvoverolain muuttaminen / Eduskunnan valtiovar.valiokunta / 8.11.2007. [www-dokumentti]. Saatavilla:
<http://www.autoliitto.fi/?x1538179=2426889>

Autoliitto. 2008. Säästääkö uudistus ympäristöä? [www-dokumentti]. Saatavilla:
http://www.autoliitto.fi/testit_ja_ajoneuvot/autoilun_verotus/autovero/autoveromuutos_2008/saastaako_uudistus_ymparistoa

Heimonen, Matti. 2003. Kuinka lasketaan käytetyn henkilöauto autoverosta jäljellä oleva määrä syrjimättömästi. Defensor Legis n:o 5/2003. [pdf-dokumentti]. Saatavilla:
http://edilex.fi/lakikirjasto/defenso_legis/1058?

Hoffren, Jukka. 2008. Autoilu vihertyy. Tieto&trendit –lehti 1/2008. [www-dokumentti]. Saatavilla: http://www.stat.fi/artikkelit/2008/art_2008-02-15_007.html?s=0

Jurvelin, Kyösti. 2008. Veroale pitää edelleen autokaupan käynnissä. Kauppalehti. 7.3.2008. s. 15. Kauppalehti Oy

Kankare, Matti. 2007. Autosi arvo romahti viikonloppuna. Talouselämä. 5.12.2007 [www-dokumentti]. Saatavilla: http://www.talouselama.fi/docview.do?f_id=1256989

Kannekirje. 2008. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen presidentille ja jäsenille. 3.1.2008. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.tuulilasi.fi/valokeila/?article=147614&print=true>

Ketonen, Tapio. 2004. Henkilöpakujen veroetu loppuu. 19.10.2004. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.tuulilasi.fi/valokeila/?article=115578&print=true>

KHO 2006:95. Korkein hallinto-oikeus. 12.12.2006. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kho/vuosikirjat/2006/200603419>

Lakiwiki. Autoverolaki. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.lakiwiki.fi/Autoverolaki>

Muistio. 2003. Valtiovarainministeriö. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoveron muuttamisesta (HE 271/2002 vp) pykäläkohtaisen rakenteen ja yksityiskohtien kannalta. 4.2.2003. [www-dokumentti]. Saatavilla: http://www.hare.vn.fi/upload/Asiakirjat/7118/45294_MuistioVM012002002.doc

Nurmela, Timo. 2008. Tilastotietoa veromuutoksesta. Moottori 2/2008. s. 37. Autoliitto ry

Nurmela, Timo. 2008. Veroale unohtui varusteista. Moottori 2/2008. s. 32. Autoliitto ry

Raitio, Juha. 2003. Euroopan yhteisöjen (EY) tuomioistuimen tuomio 19.9.2002 asiassa C-101/00 tulliasiamies ja Antti Siilin. Lakimies 7-8/2003. [pdf-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.edilex.fi/lakikirjasto/1465.pdf>

Salin, Kimmo. 2007. Autoverotus kerää kiitosta. AKE – lehti 4/2007. s. 5-7. Ajohallintokeskus. Helsinki

Siilin. 2002. Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio (viides jaosto). Asia C-101/00. 19.9.2002. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?lang=fi&num=79979080C19000101&doc=T&ouvert=T&seance=ARRET&where=>

Suomen luonnonsuojeluliitto. 2007. Autoveron muutos lisää yksityisautoilua ja uhkaa ympäristöä. [www-dokumentti]. Saatavilla:

<http://www.sll.fi/tiedotus/tiedotteet/liitto/2007/autoveronalennus>

Talousarvioesitys. 2007. Energiaverot 2007. [www-dokumentti]. Saatavilla:

http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2007/he_2007.html

Tilastokeskus. 2008. Käsitteet ja määritelmät – Cif –hinta. [www-dokumentti]. Saatavilla:

http://www.stat.fi/meta/kas/cif_hinta.html

Toiviainen, Timo. 2008. Autot halpenivat, mutta mistä rahat? Moottori 2/2008. s.39. Autoliitto ry.

Tullin asiakastiedote. 2006. Rekisteröity verovelvollinen. [pdf-dokumentti]. Saatavilla:

http://www.tulli.fi/fi/04_Julkaisut/01_Asiakastiedotteet/01_Autoverotus/rekisteroity_autovero_velvollinen_024_2006.pdf rekisteröity verovelvollinen

Tullin asiakastiedote. 2008. Käytetyn ajoneuvon tuonti Suomeen. nro. 20. s. 5. Tullihallitus

Tuomioistuinmuistio UM2008-00256. 2008. EY 226 Artiklan mukainen rikkomuskanne C-10/08, Euroopan yhteisöjen komissio vastaan Suomen tasavalta. 6.2.2008. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.tuulilasi.fi/valokeila/?article=148314&print=true>

Tuomioistuinmuistio UM2006-02238. 2006. Komission perusteltu lausunto asiassa 2001/2091; autoverolaki, autoverosta maksettava arvonlisävero (elv). 23.8.2006. [pdf-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.valtioneuvosto.fi/tiedostot/julkinen/eu-briefit/2006/250806/autovero.pdf>

Turunen, Santtu. 2001. ”Koskee niitä, jotka himoitsevat muutaman vuoden ikäistä mersua” – Suomen autoverotus ja Eurooppa-oikeus. Defensor Legis N:o 1/2001. [pdf-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.edilex.fi/lakikirjasto/991.pdf>

Turunen, Santtu. 2002. Eurooppa-oikeuden asettamat reunaehdot toisesta jäsenvaltiosta tuotavien autojen verotuksen uudistamiselle - muutamia huomioita. Verotus-lehti 1/2002. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=18>

Turunen, Santtu. 2003 a. Käytettyjen autojen verotuksen keskeiset kysymykset uudistuneessa autoverolaissa. Verotus-lehti 2/2003. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=20>

Turunen, Santtu. 2003 b. Ovatko keskimääräiset veroprosentit oikeita? [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=43>

Turunen, Santtu. 2003 c. Verosotkun väliinputoajat. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=44>

Turunen, Santtu. 2005. Saako autoverosta periä arvonlisäveroa? [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=24>

Turunen, Santtu. 2006. Komissio puuttuu autoverosta perittävään ”arvonlisäveroon”. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=53>

Turunen, Santtu. 2007. Tullin MAHTI! [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=60>

Valtioneuvosto. 15.1.2008. Suomelle autoverotusta koskeva kanne. [www-dokumentti]. Saatavilla: <http://www.vn.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedote/fi.jsp?toid=1802&c=0&moid=1803&oid=218363>

Verokarhu. 2007. Päästöverotus hankintaan ja auton käyttöön. Tuulilasi 16/2007. s. 19–21. A-lehdet Oy

Vihreä kirja. 2007. Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen. [pdf-dokumentti]. Saatavilla: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_fi.pdf

Wikipedia. Hiilidioksidi. [www-dokumentti]. Saatavilla:

<http://www.wikipedia.org/wiki/hiilidioksidi>

WWF. 2007. Autoilun päästöt ja ohjaukeinot. [www-dokumentti]. Saatavilla:

http://wwf.fi/ymparisto/ilmastonmuutos/vaittamia_ilmastopolitiikasta/ilmastovastauksia/autoilun_paastot_ohjaukeinot.html

Virallisjulkaisut

Arvonlisäverolaki. 1993. [www-dokumentti]. Saatavilla:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1993/19931501>

Autoverolaki. 1994. [www-dokumentti]. Saatavilla:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1994/19941482>

Autoverolaki. 2003. [www-dokumentti]. Saatavilla:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2003/20030266>

Autoverolaki. 2008. [www-dokumentti]. Saatavilla:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941482?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=autoverolaki>

Hallituksen esitys 271/2002 eduskunnalle laiksi autoveron muuttamisesta

Hallituksen esitys 146/2007 eduskunnalle laiksi ajoneuvoveron muuttamisesta

Hallituksen esitys 147/2007 eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

