

MP-verotus harrastajan näkökulmasta

Teemu S. Lindfors, OTK, Finanssioikeuden assistentti, Helsingin yliopisto

1. Aluksi

Moottoripyöriin kohdistuva verorasitus on Suomessa kansainvälisessä vertailussa poikkeuksellisen korkea. Uuden moottoripyörän kuluttajahintaan sisältyy ainakin kolme erinimistä veroa: arvonlisäveroa, autoveroa ja autoveron arvonlisäveroa – tuttavallisemmin ”elviä”. Kaikkiaan uuden yli 756-kuutioisen moottoripyörän hinnasta noin 39 prosenttia menee veroina suoraan valtiolle, tarkka verojen osuus riippuu pyörän merkistä ja mallista.

Autoveron tuotto kokonaisuudessaan oli vuonna 2003 noin 1,2 miljardia euroa. Vuoden 2005 talousarvioehdotuksessa on autoveron tuotoksi arvioitu noin 1,3 miljardia euroa. Kokonaisverokertymästä tämä vastaa noin 4,1 prosenttia, valtion kaikista tuloista noin 3,5 prosenttia. Valtiontalouden kannalta puhutaan siis merkittävästä tulolähteestä, jonka korvaaminen ei ole aivan helppoa.

Mikä sitten on moottoripyörien osuus tästä potista? Autoja, uusia ja käytettyjä, on arvioitu tuotavaksi Suomeen vuonna 2005 vajaat 200 000 kappaletta. Moottoripyöriä puolestaan tuodaan vuosittain 12 000 – 15 000 kappaletta, siis alle kymmenen prosenttia autojen lukumäärästä. Lisäksi moottoripyörien verotusarvot ja verokannat ovat selvästi pienempiä kuin autojen osalta on asia. Moottoripyöristä kannettavan autoveron tuotto on viime vuosina ollut noin 30 miljoonaa euroa. Puhutaan siis huomattavasti pienemmästä tulolähteestä valtiolle kuin autojen kohdalla. On lisäksi muistettava, että tämä tuotto on saavutettu historiallisen korkean moottoripyörien kannan kasvun aikana, tulevaisuuden tuotto lienee kannan kasvun taittuessa alhaisempi.

Suomen Motoristit ry:n tavoitteena on moottoripyörien nykymuotoisesta verotuksesta luopuminen. Ottaen huomioon moottoripyörän käyttötarkoituksen harrastusvälineenä, moottoripyöristä kannettavan autoveron suhteellisen vähäisen merkityksen valtiontalouden kannalta, sekä verotuksesta luopumisen mahdollisesti aikaansaamat korvaavat tulovaikutukset valtiolle, voidaan tätä tavoitetta pitää järkevänä.

Toistaiseksi moottoripyöriä kuitenkin vielä verotetaan. Niinpä onkin aiheellista tarkastella nykyistä verojärjestelmää kuluttajan näkökulmasta. Keskeistä on tällöin pohtia sitä, kannattaako pyörä ostaa Suomesta vai ulkomailta. Seuraavassa tarkastellaan sekä arvonlisäverotuksen että autoverotuksen vaikutusta moottoripyörien maahantuonnin kannattavuuteen.

2. Arvonlisäverotus

Uudet moottoripyörät

Moottoripyörien hintaan sisältyy kaikissa EU-valtioissa arvonlisäveroa. Arvonlisäverokanta vaihtelee valtiosta riippuen välillä 16-25 prosenttia, mikä merkitsee, että lopulliseen kuluttajahintaan veroa sisältyy 13,8-20 prosenttia. *Uusien moottoripyörien arvon-*

lisävero kannetaan siinä maassa, jossa moottoripyörä otetaan lopulta käyttöön. Toisin sanoen Suomeen rekisteröitävien uusien moottoripyörien arvonlisävero kannetaan Suomessa ja suomalaisen verokannan mukaisena (22 % veron perusteesta, eli myyntihinnasta ilman arvonlisäveron osuutta). Uuden moottoripyörän voikin ostaa vaikkapa Saksasta arvonlisäverovapaasti esittämällä todistuksen siitä, että pyörä viedään pois maasta. Käytännössä tämä on edellyttänyt sellaisen sitoumuksen allekirjoittamista, jossa ostaja vakuuttaa vievänsä pyörän ulkomaille.

Tupla-alvitus?

Ajoneuvoista kannettava arvonlisävero on erittäin merkittävä tulolähde valtioille. Jotta eri valtioiden erisuuruista verokannoista ei voitaisi veron minimointitarkoituksessa hyötyä, on säädetty, että *uutena ajoneuvona pidetään myös ajoneuvoa, joka on myyty enintään 6 kuukautta sen jälkeen kun se ensimmäisen kerran otettiin käyttöön tai sillä on ajettu enintään 6000 kilometriä.* Tällaisen ajoneuvon arvonlisävero kannetaan siinä EU-valtiossa, johon se viedään. Esimerkiksi 4000 kilometriä ajetun Saksasta ostetun ja Suomeen tuotavan moottoripyörän arvonlisävero kannetaan Suomessa 22 prosentin verokannan mukaan riippumatta pyörän vuosimallista.

Tässä järjestelyssä piilee *veroansa*. Nimittäin saksalainen 4000 kilometriä ajettu moottoripyörä on jossain vaiheessa ostettu uutena Saksassa ja siitä on jo siellä kertaalleen kannettu arvonlisävero. Arvonlisäverotus Suomessa merkitsee näin ollen lähtökohtaisesti arvonlisäverotusta kahteen kertaan!

Lainsäädännön perusteella tällainen tilanne ei kuitenkaan ole sallittu. Esittämällä todisteet siitä, että pyörä on viety Saksasta Suomeen 4000 kilometriä ajettuna, pitäisi Saksaan alun perin maksettu arvonlisävero saada takaisin. Ongelmana on kuitenkin palautusmenettely; oikea instanssi palautusvaatimuksen tekemiselle on saksalainen veroviranomainen. Suomen veroviranomaisilta, tullilaitokselta, ei apua ole palautusprosessiin saatu. Tällaisia ”tupla-alvituksia” on tapahtunut muutamia, eikä alkuperäistä arvonlisäveroa ole toistaiseksi saatu takaisin. Tästä syystä on suositeltavaa, että moottoripyörän hankintaa ulkomailta suunnittelevat henkilöt hankkivat joko täysin uuden pyörän arvonlisäverovapaasti ostomaassa, tai vaihtoehtoisesti käytetyn pyörän, joka on varmasti yli 6 kuukautta käytetty ja jolla on ajettu enemmän kuin 6000 kilometriä.

Käytetyt moottoripyörät

Käytettyjen moottoripyörien ostajille arvonlisäverotuksella ei yllä mainittua tuplaalvitusriskiä lukuun ottamatta ole kuin teoreettista merkitystä. Periaatteessa niissä EU-valtioissa, joiden arvonlisäverokanta on Suomea matalampi, käytettyjen pyörien arvoon sisältyvä aikanaan maksetun arvonlisäveron osuus on vastaavaa suomalaista osuutta pienempi. Vanhoista EU-valtioista pienin arvonlisäverokanta on Saksassa, 16 prosenttia. Voidaan ajatella, että käytetyt moottoripyörät ovat edullisimmillaan siellä, missä niiden hinta aikanaan uusina on ollut edullisin. On kuitenkin muistettava, että käytettyjen pyörien arvo elää markkinoiden mukaan. Markkinoilla käytettyjen pyörien hinnamuodostukseen vaikuttavat monet eri tekijät, eikä verotuksen vaikutusta voida aina jälkeinpäin tarkoin arvioida.

3. Uusien moottoripyörien autoverotus

Vuonna 2003 autoverotusta uudistettiin kovalla kädellä. Uudistuksen motiivina oli EY-tuomioistuimen ns. Siilinin asiassa antama päätös. Sen mukaan autoverojärjestelmä ei saa olla sellainen, jossa maksettavan veron määrä muodostuu erilaiseksi riippuen siitä, onko ajoneuvon maahantuoja yksityinen henkilö vai ns. virallinen maahantuoja. Toiseksi käytetystä ajoneuvosta kannettavan autoveron määrä ei saanut ylittää sitä määrää, joka sisältyi samanlaisen jo kotimaahan rekisteröidyn ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon.

Verotusarvo

Ratkaisun seurauksena Suomessa siirryttiin hankinta-arvoon perustuvasta verojärjestelmästä kuluttajahintaan perustuvaan järjestelmään. Verotusarvo on uudessa järjestelmässä ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo. Käytännössä sillä tarkoitetaan ajoneuvon käypää arvoa, siis sitä hintaa, jonka kuluttaja joutuu samanlaisesta ajoneuvosta Suomessa maksamaan. Verotusarvo on uudessa järjestelmässä sama kaikille maahantuojille heidän statuksestaan riippumatta; tämä koskee niin virallisia maahantuoja kuin yksityishenkilöitäkin. Uusien moottoripyörien verotusarvot perustuvat lähtökohtaisesti merkkimaahantuojien ilmoittamiin ohjevähittäishintoihin, joista tehdään laskennallinen, ns. tavanomaisia alennuksia vastaava vähennys. Tuota arvoa sovelletaan sitten kaikkiin samanlaisiin maahantuotaviin pyöriin riippumatta siitä, kuka ne tuo maahan. Uusien pyörien yleisiä vähittäismyyntiarvoja julkaistaan mm. tullin internet-sivuilla.

Verokanta

Kannettavan veron määrä on ilmaistu prosentteina verotusarvosta. Uusien moottoripyörien osalta verokanta määräytyy yksinkertaisesti, veron määrä on kuutiolavuudesta riippuen 8-20 prosenttia verotusarvosta:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	8
131-255 cm ³	10
256-355 cm ³	13
356-505 cm ³	16
506-755 cm ³	18
756 cm ³ tai enemmän	20

Kuluttajan näkökulmasta uusi järjestelmä on vanhaan verrattuna olennaisesti parempi, sillä kuka tahansa voi nyt laskea uuteen moottoripyörään sisältyvän veron määrän. Toinen merkittävä hyöty on se, että ostajan maksettavaksi lopulta jäävä veron määrä on samanlaisten moottoripyörien kohdalla täsmälleen samansuuruinen riippumatta siitä, ostetaanko moottoripyörä suomalaiselta jälleenmyyjältä vaiko esimerkiksi saksalaiselta jälleenmyyjältä. Seurauksena on kilpailuedellytysten parantuminen, sillä nyt eurooppalaiset kauppiat kilpailevat aidosti katteilla – eivät verojärjestelmän mahdollistamalla hintarakenteen salassapidolla.

Esimerkki yksittäin maahantuodun uuden moottoripyörän verotuksesta

Kannattaako uusi moottoripyörä ostaa Suomesta vai jostain muualta? Yksiselitteistä vastausta on mahdotonta antaa, sillä eri liikkeiden katteet vaihtelevat, samoin eri merkeistä ja malleista ylipäänsä perittävät katteet. Eräänlaisena yleisenä sääntönä voidaan kuitenkin esittää, että uusi moottoripyörä kannattaa ostaa sieltä, missä sen veroton hin-

ta on matalin. Kuten edellä on esitetty, suurikokoisten moottoripyörien kuluttajahintaan Suomessa sisältyy veroa yleensä noin 39 prosenttia. Tämä merkitsee, että veroton hinta on noin 61 prosenttia myyntihinnasta. Koska autoveron määrä on aina sama, voidaan johtopäätöksenä esittää, että *silloin kun tietyn yli 756-kuutioisen pyörän veroton hinta ulkomailla on vähemmän kuin 61 prosenttia suomalaisesta myyntihinnasta, on periaatteessa kannattavaa ostaa pyörä ulkomailla.* Seuraavassa taulukossa on esitetty tämä ”rajahinta” eri kuutiotilavuusluokissa. Taulukon prosentit on pyöristetty alaspäin.

Kokoluokka	Rajahinta %
enintään 130 cm ³	73
131-255 cm ³	71
256-355 cm ³	68
356-505 cm ³	65
506-755 cm ³	63
756 cm ³ tai enemmän	61

Yksinkertaistettuna voidaan sanoa, että *mitä pienempi ulkomainen veroton hinta on suhteessa suomalaiseen hintaan, sitä kannattavampaa moottoripyörän hankinta ulkomailla on.* Taulukon prosenttiluvuissa ei kuitenkaan ole huomioitu maahantuonti- ja rekisteröintikustannuksia, joten luvut eivät anna suoraa vastausta ”harmaatuonin” kannattavuuteen yksittäistapauksissa. Samoin taulukossa ei ole huomioitu mahdollisia maksutapa- tms. alennuksia, joita myös kotimaiset kauppiat saattavat myöntää.

Asian ymmärtämiseksi esitän esimerkkilaskelman tätä kirjoitettaessa uuden BMW K1200RS -merkkisen moottoripyörän hankinnasta Suomesta ja Saksasta. Suomessa Bemarkin ohjevähittäishinta on tätä kirjoitettaessa (syyskuussa 2004) 22950 euroa (plus toimituskulut).¹ Tullin tietokannan mukaan Bemarkin verotusarvo eli yleinen vähittäismyyntiarvo on 21732 euroa.² Olettaen, että suomalainen myyjä ei anna käteis- tms. alennuksia, sisältyy Bemarkin hintaan Suomessa veroa seuraavasti:

Arvonlisävero (sisältäen autoveron arvonlisäveron) 22 % ovh:sta
 $22950 - (22950 / 1,22) = 4138$ euroa

Autovero 20 % verotusarvosta
 $21732 * 0,20 = 4346$ euroa

Verot yhteensä
 $4138 + 4346 = 8484$ euroa

Veroton hinta
 $22950 - 8484 = 14466$ euroa

Verojen osuus suomalaisesta hinnasta
 $8484 / 22950 * 100 \% = 36 \%$

¹ Lähde: <http://www.mototrip.fi/>.

² Lähde: <http://www.tulli.fi/>.

Saksassa samanlaisen Bemarkin ohjevähittäishinta on 14 950 euroa (plus toimituskulut).³ Saksan arvonlisäverokanta on 16 prosenttia. Saksalainen veroton hinta saadaan siis seuraavasti:

Arvonlisävero 16 % ovh:sta
 $14950 - (14950 / 1,16) = 2062$ euroa

Verot yhteensä
 2062 euroa

Veroton hinta
 $14950 - 2062 = 12888$ euroa

Saksalainen veroton hinta/suomalainen ohjevähittäishinta
 $12888 / 22950 * 100 \% = 56 \%$

Laskelmasta havaitaan, että Bemarkin veroton hinta Saksassa on noin 56 prosenttia suomalaisesta ohjevähittäismyyntihinnasta, joten yllä esitetyn johtopäätöksen mukaan tuonti on periaatteessa kannattavaa. Bemarkin lopullinen hinta veroineen Saksasta tuotuna muodostuu seuraavasti:

Veroton hankintahinta
 12888 euroa

Kuljetuskustannukset (arvio)
 500 euroa

Arvonlisävero Suomessa (22 % hankintahinnasta lisättynä kuljetuskustannuksilla)
 $0,22 * (12888 + 500) = 2945$ euroa

Autovero (20 % verotusarvosta)
 4346 euroa

Autoveron arvonlisävero (22 % autoverosta)
 $0,22 * 4346 = 956$ euroa

Yhteensä
21635 euroa

Ilman mahdollisia alennuksia sen enempää Suomessa kuin Saksassakaan Bemarkin hinta Saksasta tuotuna muodostuu siis jonkin verran halvemmaksi kuin Suomesta ostettuna. Harmaatuonnin lopullinen kannattavuus riippuu kuitenkin lopulta siitä, millaisia alennuksia kotimaiset ja saksalaiset kauppiat myöntävät ja kuinka edullisesti pyörän saa kuljetettua Suomeen.

³ Lähde: <http://www.bmw-motorrad.de/de/de/index.html>.

4. Käytettyjen moottoripyörien autoverotus

Verotusarvo

Ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettyjen moottoripyörien verojärjestelmä on hie- man uusien verojärjestelmää mutkikkaampi. Vastaavasti siihen kytkeytyy reippaasti enemmän ongelmiakin. Verotusarvon osalta periaate on kuitenkin sama kuin uusienkin pyörien osalta: verotusarvo on kunkin pyörän *yleinen vähittäismyyntiarvo eli käypä arvo Suomessa*. Tämä merkitsee, että veroviranomaisen on etsittävä markkinoilta vertailu- hinta kullekin maahan tuotavalle käytetylle pyöräyksilölle. Löydettyä markkinahintaa pidetään sitten tuotavan pyörän verotusarvona. *Käytetyn moottoripyörän maahantuontia harkitsevan kannattaa etsiä ja panna talteen tuotavaksi aikomansa pyörän kanssa sa- manlaisia pyöriä koskevia myynti-ilmoituksia muutaman kuukauden ajalta*, sillä pyörän hinta Suomessa on yksi veron määrän laskemisessa tarvittavista tiedoista. Toisaalta myynti-ilmoitusten tallettaminen toimii keinona varmistaa se, että veroviranomaisena toimiva tulli määrittää verotusarvon oikein. Eräissä tapauksissa näin ei ole käynyt, ja jälkepäin on usein varsin vaikeaa selvittää, mikä oli maahantuodun pyörän käypä arvo verotushetkellä.

Verokanta: mallikohtainen veroprosentti

Veron määrää eli verokantaa koskeva sääntely on kolmiportainen. *Ensisijaisesti* vero- prosentti on se ns. *mallikohtainen veroprosentti*, jota vastaava määrä autoveroa on sisäl- tynyt samanlaisen pyörän yleiseen vähittäismyyntihintaan Suomessa silloin, kun pyörä oli uusi. Tavoitteena on noudattaa mahdollisimman tarkoin EY-tuomioistuimen päätös- tä, jonka mukaan ajoneuvosta ei saa kantaa enempää veroa kuin sisältyy samanlaisen jo kotimaahan rekisteröidyn ajoneuvon nykyarvoon. Mallikohtaisen veroprosentin selvit- tämiseksi tarvitaan tieto sekä samanlaisen pyörän hinnasta silloin, kun se oli uusi että veron määrästä sen aikaisen lain mukaan, jolloin pyörä oli uusi. Tulli julkaisee näitä mallikohtaisia prosentteja internet-sivuillaan sitä mukaa kuin niitä saadaan selvitettyä. Tällä hetkellä ainakin Honda ja Yamaha -merkkisten pyörien mallikohtaisia veropro- sentteja on julkaistu.

Eräänlaisena *ryhmäkohtaisena veroprosenttina* voitaneen pitää vuosimallien 1957 ja sitä vanhempien moottoripyörien veroprosenttia, joka on *nolla*. Tämä johtuu siitä, että tuohon aikaan moottoripyöristä ei Suomessa kannettu autoveroa lainkaan ja, kuten muistamme, EY-tuomioistuimen mukaanhan ajoneuvosta ei saa kantaa enempää veroa kuin sisältyy samanlaisen jo kotimaahan rekisteröidyn ajoneuvon arvoon.

Verokanta: keskimääräinen veroprosentti

On toki selvää, että kaikenmerkkisten, -mallisten ja -ikäisten pyörien mallikohtaisten veroprosenttien selvittäminen on varsin vaativa tehtävä. Niinpä moottoripyörän autove- roprosentti määräytyy *toissijaisesti* laissa olevan prosenttitaulukon mukaan silloin, kun mallikohtaista veroprosenttia ei ole julkaistu (ns. *keskimääräinen veroprosentti*). Vuo- simallien 2003 ja sitä uudempien moottoripyörien prosenttitaulukko on edellä esitetty. Vuosimallien 2002 ja sitä vanhempien pyörien osalta prosenttitaulukko on seuraavan- lainen:

Kokoluokka	Veroprosentti
enintään 130 cm ³	9
131-255 cm ³	12
256-355 cm ³	15
356-505 cm ³	19
506-755 cm ³	21
756 cm ³ tai enemmän	23

Prosenttitaulukoiden erilaisuus ennen vuotta 2003 ja sen jälkeen valmistettujen moottoripyörien osalta perustuu ennen lainmuutosta vallinneeseen verotasoon, vanhemmat pyörät on haluttu verotettaviksi suhteellisesti samansuuruisella verorasituksella kuin aikaisemminkin.

Syrjintäkieltosäännös

Jotta kaikki ei olisi aivan näin helppoa ja yksinkertaista, on lakiin otettu vielä syrjintäkieltosäännös, jonka mukaan *silloin, kun taulukon mukaan kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta*. Tämän säännöksen tarkoituksena on muun muassa mahdollistaa verotusten oikaisu niissä tapauksissa, joissa verotus on toimitettu keskimääräistä veroprosenttia soveltaen, mutta joissa mallikohtainen veroprosentti osoittautuu pienemmäksi kuin keskimääräinen veroprosentti ja veron määrä olisi niin ikään pienempi. Kuten pian havaitaan, tämä ei kuitenkaan ole ainoa tilanne, johon säännöstä voitaisiin ja johon sitä itse asiassa pitäisikin soveltaa.

Esimerkki käytetyn moottoripyörän verotuksesta

Milloin käytetyn moottoripyörän maahantuonti on kannattavaa? Tähän kysymykseen vastaaminen on aloitettava selvittämällä kulloinkin kysymyksessä olevan pyörän käypä arvo Suomessa. Sen jälkeen on selvitettävä juuri tuon pyörän arvoon sisältyvä verojen osuus ja verrattava tätä verotonta hintaa ulkomaisiin hintoihin. Kuten uusienkin pyörien kohdalla, myös käytettyjen osalta maahantuonti on periaatteessa kannattavaa silloin, kun veroton hinta ulkomailla on pienempi kuin laskennallinen veroton hinta Suomessa. Koska mallikohtaiset veroprosentit vaihtelevat, ei vastaavaa rajahintataulukkoa kuin uusien pyörien osalta ole mahdollista tähän esitykseen laatia.

Vuosimallin 2001 Honda CBR1100XX -merkkiselle moottoripyörälle on julkaistu mallikohtainen veroprosentti tullin internet-sivuilla, se on rekisteröintikuukaudesta riippuen 20 tai 21. Esimerkkilaskelmaa varten verokanta oletetaan tässä 20:ksi. Hondia on Suomessa markkinoilla verrattain paljon, joten kotimainen käypä arvo saadaan selville selaamalla myynti-ilmoituksia. Motopalsta.com-sivustolta löytyi tätä kirjoitettaessa kaksi ilmoitusta, 13200 euroa ja 13700 euroa.⁴ Laskemalla näistä keskiarvo ja vähentämällä ns. tavanomaisia alennuksia vastaava määrä (käytetyille pyörille 5 % ja 750 euroa, kui-

⁴ Periaatteessa käyvän arvon selvittäminen edellyttää hieman laajempaa otosta markkinoilta. Tässä esityksessä kahden pyörän hinnat kuitenkin riittävät havainnollistamaan, miten järjestelmä toimii. Myös tullissa otannat ovat usein pieniä, minkä seurauksena virheitä tapahtuu joskus.

tenkin vähintään 1500 euroa ja enintään 30 %) saadaan tuloksena yleinen vähittäismyyntiarvo Suomessa, siis *verotusarvo* kyseiselle pyörälle:

Verotusarvo Suomessa

$$13450 - 1500 = 11950 \text{ euroa}$$

Tästä autoveron osuus on laskettuna 20 % verokannan mukaan

$$11950 * 0,20 = 2390 \text{ euroa}$$

Autoveron arvonlisäveron osuus puolestaan on 22 % itse veron määrästä

$$2390 * 0,22 = 526 \text{ euroa}$$

Veroton hinta Suomessa on siten

$$13450 - 2390 - 526 = 10534 \text{ euroa}$$

Suomalaista autoveroa ja autoveron arvonlisäveroa sisältyy Hondan arvoon

$$2390 + 526 \text{ euroa} = 2916 \text{ euroa}$$

Tämän verran veroa joutuu samanlaisen Hondan maahantuoja pyörästään Suomessa maksamaan. Tuonnin kannattavuutta silmällä pitäen on suomalaista verotonta hintaa verrattava ulkomaiseen hintaan. Mobile.de-sivustolta löytyy useita Hondia, vuosimallia 2001 olevien hinnat alkavat alle 7000 eurosta, mikä on selvästi vähemmän kuin suomalainen veroton hinta. Näin ollen voidaan havaita, että tuonti on tässäkin tapauksessa periaatteessa kannattavaa: Saksan hinta 7000 euroa + Suomen verot 2916 euroa = 9916 euroa, mikä on selvästi alle Suomen pyyntihintojen.

Mikäli mallikohtaista veroprosenttia ei ole tietyn pyörän osalta julkaistu, on laskelmassa sen sijasta käytettävä taulukon keskimääräistä veroprosenttia. Muilta osin laskelma pätee periaatteessa kaikkiin käytettyihin moottoripyöriin. Tästäkin laskelmasta puuttuvat kuitenkin kuljetus- ja rekisteröintikustannukset ja mahdolliset käteis- tms. alennukset.

5. Uuden verojärjestelmän ongelmatilanteita

Kun tutkitaan sitä, meneekö verotus lain mukaan oikein, on hyödyllistä kysyä, mikä verotuksessa voi ylipäänsä mennä pieleen. Jos verovelvollinen tahtoo hakea muutosta verotukseensa, hänellä on oltava todellinen intressi muutoksenhakuun siten, että asia tavalla tai toisella loukkaa hänen oikeuksiaan. Käytännössä kysymys on lähes aina veron määrästä. Uudessa järjestelmässä veron määrään vaikuttavia tekijöitä on kaksi: verotusarvo ja verokanta.

Verotusarvo eli käypä arvo

Verotusarvo on se arvo, josta veron määrä lasketaan. Jos verotusarvo asetetaan liian korkeaksi, nousee vastaavasti maksuun pantavan veron määräkin. Verotuskäytännössä on esiintynyt tapauksia, joissa verotusarvo on verotuspäätöksessä ollut jotain muuta kuin ajoneuvon käypä arvo, tosin nämä tapaukset ovat onneksi verrattain harvalukuisia. Syitä virheellisyyksiin on kahdenlaisia.

Kuten edellä todettiin, käytetyn moottoripyörän verotusarvo on sen yleinen vähittäismyyntiarvo eli käypä arvo Suomessa. Sen selvittäminen edellyttää markkinoiden tunte-

mista riittävän kattavasti. Tyypillisesti tietynmerkkiselle, -malliselle ja -kuntoiselle moottoripyörälle löytyy useimmiten markkinoilta hintaskaala, vaihteluväli, jonka sisällä ”oikea” käypä arvo on. Jos päätöksen tehnyt verovirkailija ei ole riittävän kattavaa markkinaotosta tehnyt, on seurauksena saattanut olla verotusarvon asettaminen hintaskaalan yläpäähän, mikä ei tavallisesti vastaa pyörän oikeaa käypää arvoa. Näitä tilanteita varten verovelvollisen kannattaa itse selvittää tuomansa pyörän kanssa samanlaisten pyörien markkinatilanne Suomessa ja ottaa talteen löytämiään hintoja kyseisille pyörille.

Ongelmallisempi tilanne syntyy silloin, kun maahantuotavan pyörän kanssa samanlaisia pyöriä ei yksinkertaisesti ole markkinoilla, tai niitä on niin vähän, että löydettyä markkinahintaa ei voida pitää luotettavana. Tällaisia moottoripyöriä ovat esimerkiksi jotkut harvinaiset mallit, vanhat moottoripyörät sekä rakennetut pyörät ja omavalmisteet.

Näitä kysymyksiä ratkotaan mm. tullin perustamassa autoverotuksen arviointilautakunnassa, jonka ratkaistavaksi verotusarvon määrittämisen pitäisi tulla silloin, kun verotusta toimittava tullitoimipaikka tai Hämeenlinnassa toimiva arvonnääritysyksikkö eivät kykene löytämään verotettavalle pyörälle verotusarvoa. SMOTO ry:llä on edustus lautakunnassa ja toistaiseksi lautakunnan työskentelystä saadut kokemukset ovat olleet positiivisia; niissä lautakunnan käsittelemissä asioissa, jotka ovat koskeneet moottoripyöriä, verotusarvot on asetettu oikeudenmukaiselle tasolle. Ongelmia ja virheellisyyksiä onkin aiheutunut lähinnä niissä tapauksissa, joissa asiaa ei syystä tai toisesta ole lähetetty lautakunnan käsiteltäväksi.

Omavalmisteiden osalta arviointilautakunta on sopinut noudatettavista säännöistä siten, että omavalmisteisen moottoripyörän verotusarvo määritellään suhteessa lähinnä vastaaviin sarjavalmisteesiin pyöriin ja näin saadusta arvosta tehdään tietyn suuruinen vähennys, jonka tarkoituksena on poistaa mm. brändin ja takuun osuudet sarjavalmisteesien pyörän arvosta. Itse omavalmisteen käsite osoittautui kuitenkin epätarkaksi, joten eräitä tarkennuksia tähän arvonnääritysmenetelmään lienee jatkossa luvassa.

Sellaisissa tapauksissa, joissa samanlaisia pyöriä ei ole Suomessa markkinoilla, on verotusarvon laskennassa käytetty lähtökohtana ulkomaisia hintatietoja. Tämä ns. *takaisinlaskentamenetelmä* tarjoaa vaikeasti kumottavissa olevan, mutta usein verovelvollisen kannalta edullisen perustelun harvinaislaatuisten moottoripyörien verotusarvon määrittämiseksi.

Arvonnäärityksen pitäisi periaatteessa aina tapahtua tapauskohtaisesti ja arvonnäärityksessä sovellettavat säännöt vaihtelevat sen mukaan, millaisesta pyörästä on kysymys. Käsitteellisesti kunkin pyöräyksilön käypä arvo on lopulta se arvo, joka on parhain argumentein perusteltavissa. Markkinoilta saatavat vertailutiedot ovat tavallisesti uskottavimpia perusteluja käyvän arvon määrittelyssä. Ja kuten muiltakin osin on asian laita, myös verotusarvon määräytyminen on tulliviranomaisen aina veropäätöksessä perusteltava. Mikäli tulliviranomainen ei automaattisesti anna veropäätöksen liitteenä käyttämiään hintatietoja, kannattaa ne tullista erikseen pyytää.

Verokanta: se määrä veroa, joka sisältyy samanlaisen kotimaisen pyörän arvoon

EY-tuomioistuimen mukaan ajoneuvosta ei saa kantaa enempää veroa kuin sisältyy samanlaisen kotimaahan jo rekisteröidyn ajoneuvon arvoon. Uusi autoverojärjestelmä tähänkin juuri tähän lopputulokseen: ajoneuvosta pyritään kantamaan mahdollisimman

tarkoin se määrä veroa, mikä sisältyy samanlaisen kotimaisen ajoneuvon nykyarvoon. Kun maahantuotavaa moottoripyörää verrataan samanlaiseen moottoripyörään, joka on aikanaan tuotu uutena maahan, verotusarvoa ja mallikohtaisia veroprosentteja koskeva sääntely johtaakin EY-oikeuden kannalta hyväksyttävään lopputulokseen, edellyttäen tietenkin, että verotusarvo onnistutaan asettamaan todellista käypää arvoa vastaavalle tasolle ja että mallikohtainen veroprosentti on oikeiden tietojen valossa laskettu.

Kuinka paljon veroa maahantuotavan pyörän kanssa samanlaisen moottoripyörän jäljellä olevaan arvoon Suomessa voi sisältyä? Kun tarkastellaan moottoripyörien verotusta historiallisesti, havaitaan ensinnäkin, että moottoripyöristä alettiin kantaa veroa vuonna 1958, jolloin vero oli 25 prosenttia hankinta-arvosta. Tuota vanhempia moottoripyöriä ei ole verotettu lainkaan, joten niiden nykyarvoonkaan ei voi sisältyä veroa. Tämän seikan veroviranomaisetkin ovat omaksuneet.

Vuosina 1959 - 1973 moottoripyöriä verotettiin 15 prosentin verokannalla kuutiotilavuudesta riippumatta. Verotusarvona oli hankinta-arvo, mikä vastaa ns. cif-hintaa, sitä hintaa, jonka maahantuojalla on pyörästä tehtaalle maksanut lisättynä kuljetuskustannuksilla. Kuluttajahinnasta veron osuus oli tuolloin yleensä noin 8 prosenttia, merkistä ja mallista riippuen. Nykyjärjestelmään sovellettuna tämä merkitsee lähtökohtaisesti sitä, että ao. aikakauden moottoripyörien arvoon ei voi sisältyä enempää kuin tuo 8 prosenttia veroa.

Tämän ikäkauden pyörien osalta on vielä kysyttävä, voiko alun perin kannetun veron määrä nousta. Oletetaan, että Triumph -merkin moottoripyörä maksoi vuonna 1970 5000 markkaa, josta autoveron osuus oli kahdeksan prosenttia, 400 markkaa. Tänään tuo samainen Triumph maksaa 5000 euroa. Onko sen arvoon sisältyvän autoveron osuus noussut pyörän arvon mukana samassa suhteessa siten, että nyt veron osuus on 400 euroa? Tähän kysymykseen haetaan ennakkoratkaisua SMOTO ry:n kanssa yhteistyössä laaditun oikaisuvaatimuksen/valituksen kautta.

Edellä esitetystä tulkintaongelmasta huolimatta SMOTO ry:n ja tullin yhteistyön tuloksena vuosimallien 1958 - 1973 moottoripyörien verotukseen saatiin aikaan muutos: tullihallituksen ohjeen 154/304/04 mukaan kyseisen ikäluokan moottoripyörien *ryhmäkohtainen veroprosentti* on vastedes 8. Uuden autoverolain voimaantulon 15.5.2004 jälkeen toimitetut verotukset oikaistaan ohjeen nojalla tullissa viran puolesta. Lain siirtymäsäännöksen nojalla myös 1.1.1999 jälkeen toimitetut verotukset voidaan hakemuksesta oikaista uuden lain mukaiseksi. Kannattaako hakemus sitten tehdä? Asia selviää vain laskemalla uuden lain mukaan määräytyvä vero ja vertaamalla sitä jo maksettuun veroon: jos uuden lain mukainen vero on pienempi, kannattaa hakemus tehdä.

Vuosina 1974 - 1976 moottoripyöristä kannettu vero oli pöyrityttävän korkealla tasolla. Tuolloin oli edelleen voimassa hankinta-arvoon perustuva verojärjestelmä, mutta verokanta vaihteli kuutiotilavuuden mukaan ollen korkeimmillaan 144 prosenttia. Verolain johdonmukainen tulkinta voisi teoriassa merkitä sitäkin, että tämän aikakauden moottoripyöristä pitäisi periä suurin piirtein kaksinkertaista veroa verrattuna lain keskimääräisiin veroprosentteihin. Onneksemme veroviranomaiset eivät kuitenkaan ole omaksuneet tällaista tulkintaa, vaan ao. aikakauden pyöriä on verotettu keskimääräisen prosenttitaulukon mukaan.

Vuodesta 1977 alkaen uusien moottoripyörien verorasitus on pysynyt jokseenkin samantasoisena kuin se oli ennen vuoden 2003 lainmuutosta. Sen sijaan käytettyinä maahantuotujen moottoripyörien verotus perustui ns. ikävähennysjärjestelmään, jonka soveltamisen seurauksena käytettyinä maahantuotuja moottoripyöriä verotettiin usein suhteellisesti kevyemmin kuin samanlaisia aikanaan uusina maahantuotuja pyöriä. Tämä heijastui käytettyjen pyörien maahantuonnin räjähdysmäisenä kasvuna vuodesta 1995 alkaen – Suomeen on kymmenessä vuodessa tuotu yli 30000 käytettyä moottoripyörää. Kasvun seurauksena monista markkinoilla olevista käytetyistä moottoripyörämalleista suuri osa on myös käytettyinä maahantuotuja.

Nykyisen lain kannalta on olennaista kysyä, onko nyt maahantuotavaa moottoripyörää verrattava aikanaan uutena maahantuotuun samanlaiseen moottoripyörään vai aikanaan käytettynä maahantuotuun samanlaiseen moottoripyörään. Se määrä veroa, joka näiden vertailupyörien nykyarvoon sisältyy, ei nimittäin ole aina samansuuruinen. EY-tuomioistuimen tulkintakäytäntö vaikuttaisi edellyttävän vertailua siihen samanlaiseen pyörään, jonka nykyarvoon sisältyy vähemmän veroa, oli se sitten uutena tai käytettynä maahantuotu. Muunlainen tulkinta johtaa eurooppaoikeuden vastaiseen syrjintään. Moottoripyörien kohdalla verotuksellisesti edullisempi vertailupyörä sattuu usein olemaan käytettynä maahantuotu samanlainen pyörä.

Myös Suomen autoverolaki mahdollistaa tällaisen tulkinnan, mutta tullin verotuskäytännössä sitä ei ole omaksuttu. Tähänkin kysymykseen haetaan ennakkoratkaisua, tätä kirjoitettaessa yhden tapauksen pitäisi olla jo vireillä Helsingin hallinto-oikeudessa. Jos tulkinta menee läpi, merkitsee se joillekin uuden lain aikana moottoripyörän maahantuoneille henkilöille merkittäviä veronpalautuksia. Palautus edellyttää oikaisuvaatimuksen laatimista, tarkempaa ohjeistusta on tässä vaiheessa mahdotonta antaa. Vuoden 2003 aikana pyörän maahan tuoneilla on kuitenkin aikaa hakea oikaisua vuoden 2006 loppuun saakka, joten kiirettä ei asiassa toistaiseksi ole. Verotus voidaan hakemuksesta oikaista uuden lain mukaiseksi myös 1.1.1999 tai sen jälkeen maahan tuotujen moottoripyörien osalta.

6. Muutoksenhaku veropäätökseen

Usein kysytään, millä tavoin verotukseen voi hakea muutosta. Kuten edellä on esitetty, keskeistä on se, että verovelvollisella on aito intressi muutoksenhakuun. Käytännössä tämä merkitsee, että veroa on tavalla tai toisella kannettu liian paljon. Milloin veroa siten on kannettu liikaa? Kuten muistamme, veron määräytymiseen vaikuttaa kaksi muutujaa: verotusarvo ja verokanta. Jos jompikumpi on asetettu veropäätöksessä liian korkeaksi, on veroa kannettu liikaa. Asian selvittämisessä tarvittavia oikeusohjeita ja muita tietoja olen edellä esittänyt.

Ensiasteen muutoksenhaku tapahtuu *oikaisuvaatimuksella*, joka toimitetaan siihen tullitoimipaikkaan, joka teki alkuperäisen veropäätöksen. Oikaisuvaatimukseen annetusta päätöksestä voi *valittaa* Helsingin hallinto-oikeuteen. Valituksen voi tehdä myös suoraan, mutta hallinto-oikeus lähettää tällöin asian ensin käsiteltäväksi tulliin oikaisuasiaina. Hallinto-oikeuden päätöksestä voi edelleen valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Käytännössä *asia kannattaa laittaa vireille oikaisuvaatimuksena ja valituksena, jossa tullia pyydetään toimittamaan asia valituksena Helsingin hallinto-oikeuteen siltä osin kuin oikaisuvaatimusta ei hyväksytä.*

Oikaisuvaatimus/valitus on *vapaamuotoinen* kirjelmä, jossa on selvitettävä, miltä osin päätökseen haetaan oikaisua, sekä perusteltava nämä vaatimukset. Kirjelmä *toimitetaan autoveropäätöksen tehneeseen tullitoimipaikkaan*. Muutoksenhaku-aika on kolme vuotta verotuspäätöksen antamisvuotta seuraavan vuoden alusta lukien. Oikaisuvaatimus/valitus on toimitettava päätöksen tehneeseen tullitoimipaikkaan valitusajan kuluessa.

Kirjelmässä on mainittava aina päätös, johon haetaan muutosta. Kirjelmässä on mainittava myös valittajan nimi ja kotikunta sekä postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Kirjelmä on aina allekirjoitettava.

Kirjelmässä on *mainittava, että veroa on kannettu liikaa ja vaadittava sen alentamista*. Lisäksi siinä on mainittava *perusteet*, joiden nojalla muutosta vaaditaan. Pelkkä maininta liian korkeasta veron määrästä ei siis yksin riitä, vaan *kirjelmässä on tuotava esiin liian korkean veron kantamiseen johtaneet syyt*: päätöksessä sovelletun verotusarvon ja/tai verokannan lainvastaisuus. Vielä on esitettävä *perustelut sille, miksi verotusarvo tai verokanta on liian korkea*. Verotusarvon osalta perustelu voi olla esimerkiksi se, että samanlaisten pyörien markkinahinnat Suomessa olivat verotusajankohtana matalampia kuin veropäätöksessä sovellettu verotusarvo. Verokannan osalta kysymys on puolestaan siitä, että samanlaisen pyörän arvoon Suomessa ei voi sisältyä sitä prosentuaalista osuutta veroa, jonka mukaan verotus on toimitettu.

Kirjelmään on *liitettävä* alkuperäisenä tai jäljennöksenä *päätös*, johon haetaan muutosta, todistus siitä, minä päivänä päätös on saatu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta, sekä asiakirjat tai muut kirjalliset *todisteet*, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Todisteita voivat olla esimerkiksi verotusajankohtana käsillä olleet myynti-ilmoitukset samanlaisista moottoripyöristä.