

3.12.2008

Dnro 820/4/07

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Petri Jääskeläinen

Esittelijä: Esittelijäneuvos Riitta Länsisyrjä

AUTOVERON MALLIKOHTAISTEN VEROPROSENTTIEN VAHVISTAMINEN

1

KANTELU

Kantelija arvosteli Tullihallituksen menettelyä verotuksen mallikohtaisten veroprosenttien julkaisussa. Kantelija oli saanut samaa asiaa koskeneeseen 4.4.2005 päivättyyn kanteluunsa vastaukseni 28.4.2006 (dnro 1058/4/05). Kantelijan mukaan asiassa ei ollut tapahtunut mitään merkittävää edistystä tämän ratkaisun jälkeen.

- - -

3

RATKAISU

3.1

Oikeusohjeet

Ennen 1.1.2008 voimassa olleen autoverolain 6 a §:n (266/2003) mukaan ennen vuotta 2003 valmistetun, käytettynä verotettavan henkilöauton tai moottoripyörän vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus lasketaan niiden yleisten veroperusteiden mukaan, joista säädetään siinä autoveroa koskevassa laissa, joka oli voimassa, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvomallin yleisiin vähittäismyyntiarvoihin sisältyvien veron osuuksien perusteella huomioon ottaen samaa automerkkiä koskevat verotustiedot ja hinnoittelu.

Tullihallitus vahvistaa veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Jos veron osuutta ei ole julkaistu taulukossa tai taulukon julkaisemisesta on kulunut vähemmän kuin 14 päivää, veron osuus on henkilöauton osalta 29 % auton verotusarvosta, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä tai 30 %, jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy. Moottoripyörän ja eräiden muiden ajoneuvojen osalta on mainitussa lainkohdassa veroprosentti isku-tilavuuden mukaisesti luokiteltuna.

Autoverolakia muutettiin 1.1.2008 alkaen lailla (1292/2007). Uudistuksessa luovuttiin ennen vuotta 2003 käyttöön otettujen henkilöautojen historiallisista veroprosenteista. Veroprosentti määräytyy nyttemmin myös näiden autojen osalta lakiin sisältyvän taulukon mukaisesti siten, että vero perustuu auton yleisen vähittäismyyntiarvon ohella auton ominaishiilidioksidipäästöjen määrään. Näin ollen 6a §:stä poistettiin ennen vuotta 2003 valmistettujen, käytettyinä verotettavien M₁-luokkaan kuuluvien henkilöautojen verotusta koskevat säännökset. Lain voimaantulosäännöksen mukaan uudistus koskee vain niitä uusia tai käytettyinä maahantuotavia autoja, joiden verotus tulee vireille ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

Suomen perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitel-lyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomiois-tuimessa tai muussa viranomaisessa.

Hallintolain (434/2003) 23 §:n 1 momentissa säädetään, että asia on käsiteltävä ilman aihee-tonta viivytystä. Hallintolakia koskevan hallituksen esityksen (HE 72/2002 vp) perusteluissa todetaan, että asian käsittelyn vaatimaan aikaan saattavat vaikuttaa toisaalta asian erityislaatu ja toisaalta sen merkitys asianosaisen oikeusaseman kannalta.

3.2

Arviointi

Totesin kantelijan edellä mainittuun aikaisempaan kanteluun antamassani vastauksessa seu-raavaa:

Autoverolain 6 a §:n säännös edellyttää selvittämään aikana uuden ajoneuvon arvoon sisältyneen autoveron suhteellisen osuuden. Veron suhteellinen osuus saadaan jakamalla veron määrä ajoneuvon arvolla.

Minulla on ollut tutkittavana useampia autoveroprosenttien määrääntymistä koskevia kanteluita. Tullihalli-tuksen selvitykset kanteluihin osoittavat, että Tullihallitus ei mallikohtaisten veroprosenttien määritte-lyssä ole pysynyt tavoiteaikataulussaan ja selvitystapa, joka verotuksen syrjimättömyyden varmistami-seksi on valittu, on johtanut siihen, että veroprosenttien määrittäminen on ollut hidasta. Tämä taas on vaikuttanut yksittäisen autoveroasian kokonaiskäsittelyajan pituuteen, koska verotuspäätöksiä on jou-duttu oikaisemaan. Autoverolain 15.5.2003 voimaan tulleen muutoksen yhteydessä käsittely tullissa ruuhkautui kaikkien autoverotukseen liittyvien tehtävien osalta eikä asetetuissa tavoiteajoissa voitu pysyä.

Eräessä toisessa asiassa saadun selvityksen mukaan tulli oli, kun mallikohtaisten veroprosenttien sel-vittäminen ei edistynyt tyydyttävällä tavalla, valinnut mallisarjakohtaisen määrittelytavan vuoden 2005 lopulla.

Julkiselle vallalle on perustuslain 22 §:ssä säädetty yleinen velvollisuus turvata perus- ja ihmisoikeudet. Kyse on perusoikeuksien aineellisesta turvaamisesta, jota julkinen valta voi toteuttaa esimerkiksi sää-tämällä perusoikeuksien käyttämistä turvaavaa ja täsmentävää lainsäädäntöä sekä kohdentamalla taloudellisia voimavarojaan.

Olen autoverotuksen oikaisujen viipymistä koskevissa kanteluratkaisuissa kiinnittänyt Tullihallituksen huomiota siihen, että tullin tulee arvioida kriittisesti menettelytapojaan autoveron määräämisessä otta-en huomioon toisaalta EU-oikeuden syrjimättömyyden vaatimukset ja toisaalta perusoikeutena turvatun hyvän hallinnon ja yhteisöoikeuden jäsenvaltioiden lojaliteettivelvollisuudesta seuraavan EU-oikeuden tehokkaan toteuttamisen vaatimuksen.

Olen toiseen kanteluun (dnro 507/4/04) antamassani vastauksessa todennut, että tämä koskee myös mallikohtaisten veroprosenttien vahvistusmenettelyä ja saattanut tämän käsitykseni Tullihallituksen tietoon. Näin ollen kantelunne ei erikseen anna aihetta enempiin toimenpiteisiin.

Tullihallituksen 21.3.2007 antaman selvityksen mukaan Tullihallitus oli jatkanut mallikohtaisten veroprosenttien selvittämistä, korvaamista ja julkaisemista vuosina 2005–2006 seuraavasti

28.9.2006 Korjauksia, BMW

26.9.2006 Korjauksia, BMW/autot ja moottoripyörät

18.9.2006 Täydennyksiä, Audi

14.9.2006 Täydennyksiä, Nissan ja Toyota
11.8.2006 Uusia prosentteja, BMW/moottoripyörät
16.5.2006 Täydennyksiä, Jeep
11.5.2006 Täydennyksiä, Volvo
9.5.2006 Täydennyksiä, Chrysler
4.5.2006 Korjauksia, MB
3.5.2006 Korjauksia, Audi, Chrysler, Volvo
Täydennyksiä, BMW
20.3.2006 Uusia, Harley Davidson
16.2.2006 Täydennyksiä, MB
22.12.2005 Uusia, Ford
23.11.2005 Uusia, Opel
24.11.2005 Uusia, VW

Tämän jälkeen taulukoita oli muokattu ja korjattu sellaisiksi, että ne voitiin siirtää MAHTI-järjestelmään ja sitä kautta parantaa taulukoiden käytettävyttä mm. internetissä. Samalla taulukoihin oli tehty täydennyksiä ja korjauksia. Selvityksen mukaan työ jatkui edelleen.

Tullihallitus antoi lisäselvityksen 23.1.2008. Sen mukaan Tullihallitus ei ole maaliskuun 2007 jälkeen julkaissut uusia yksilöllisiä tai mallisarjakohtaisia veroprosentteja. Tullihallitus totesi, että koska 1.1.2008 jälkeen autoverolaissa ei ole enää normipohjaa julkaista uusia yksilöllisiä veroprosentteja henkilöautoille, yksilöllisten veroprosenttien selvitystä ei henkilöautojen osalta voida jatkaa eikä enää uusia yksilöllisiä prosentteja tulla julkaisemaan.

Arvioin ensinnäkin Tullihallituksen menettelyä 1.1.2008 jälkeen.

Autoverolain 6a §:n säännös tullihallituksen velvollisuudesta julkistaa taulukossa ns. historiallisia veroprosentteja on kumottu 1.1.2008 lukien edellä tarkoitettujen henkilöautojen osalta – mistä tässä kantelussa on kysymys. Kun uudistuksella on hallituksen esityksen perustelujen mukaan tarkoitettu luopua aikaa vievästä selvittelytyöstä, Tullihallitus ei mielestäni ole ylittänyt harkintavaltaansa, kun se ei enää 1.1.2008 jälkeen ole vahvistanut uusia yksilöllisiä veroprosentteja. Sen sijaan Tullihallituksen menettely ennen 1.1.2008 ja edellisen päätökseni antamisen eli 28.4.2006 jälkeen antaa aiheutta kriittiselle tarkastelulle.

Kuten edellä on todettu, minulla on ollut tutkittavana useampia autoveroprosenttien määräytymistä koskevia kanteluita. Jo vuoden 2005 lopulla saatu selvitys osoitti, että Tullihallitus ei mallikohtaisten veroprosenttien määrittelyssä ole pysynyt tavoiteaikataulussa ja vahvistaminen oli ollut hidasta. Tämä on suurelta osin johtunut valituista menettelytavoista, kun jokaisen merkin jokaisen mallin osalta päädyttiin aluksi vahvistamaan jokaiselle kuukaudelle oma veroprosenttinsa. Sittemmin siirryttiin mallisarjakohtaiseen vahvistamiseen. Nyt saatu selvitys osoittaa, että vuoden 2006 aikana tai sen jälkeen ei enää vahvistettu prosentteja uusien henkilöautomerkkien osalta vaan ainoastaan joitakin korjauksia ja täydennyksiä. Maaliskuun 2007 jälkeen ei enää ollut julkaistu uusia yksilöllisiä tai mallisarjakohtaisia veroprosentteja.

Tullihallitus on perusteluinaan menettelyn hitaudelle esittänyt, että vuoden 2005 alussa prosenttiluokoiden selvitystyön tekijät ja vastuuhenkilöt ovat osittain muuttuneet, eikä uusia prosentteja ole voitu siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä johtuen julkaista kyseisen vuoden alkupuoliskolla lainkaan. Siihen, miksi vahvistaminen päättyi kokonaan jo maaliskuussa 2007, ei ole esitetty mitään perustetta.

Verotusprosenttien vahvistaminen merkitsi verotuksen alhaisempaa tasoa tapauksissa, joissa yksilöllinen tai mallisarjakohtainen veroprosentti oli alhaisempi kuin autoverolain 6a §:n mukainen. Toisissa tapauksissa tosin veroprosentti oli huomattavasti laissa säädettyä korkeampi. Helsingin hallinto-oikeuden oikeuskäytännössä oli myös sovellettu taulukoita joustavasti siten, että niiden mallien veroprosenteista, jotka oli jo julkaistu, oli tehty johtopäätöksiä muiden mallien veroprosentin tasosta (esim. Helsingin HAO 13.12.2005, 05/19935/1 ja 20.9.2006, 06/1316/1). Erityisen ongelmallista oli kuitenkin se, ettei vuoden 2005 jälkeen ollut vahvistettu veroprosentteja lainkaan uusille automerkeille, joiden perusteella mallikohtaisesta veroprosentista olisi voitu tehdä johtopäätöksiä veroprosentin tosiasiallisesta suuruudesta.

Mielestäni Tullihallituksen toiminta ei täytä perustuslain 21 §:n nojalla turvattua hallinnon joutuisuuden vaatimusta. Minun ei ole tarpeen arvioida, miten tulli varmistaa resurssien kohdentamista ja teknisiä menetelmiä koskevin ratkaisuin menettelyn viivytyksettömyyden. Olen jo vuonna 2006 kiinnittänyt tullin huomiota siihen, että veroprosenttien vahvistaminen ei ollut edennyt tyydyttävällä tavalla. Tämän jälkeen näyttää vahvistaminen vain hidastuneen ja päättyneen jo yhdeksän kuukautta ennen lainmuutosta 1.1.2008.

Tämän vuoksi katson Tullihallituksen menetelleen hallintolain 23 §:n ja autoverolain 6 a §:n vastaisesti malli- ja mallisarjakohtaisten veroprosenttien vahvistamisen viivästyttämisessä ja vahvistamisen lopettamisessa jo maaliskuussa 2007.

Saatan tämän käsitykseni Tullihallituksen tietoon.