

Hallituksen esitys Eduskunnalle autoverolaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi autoverolaki. Laki korvaisi nykyisen auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain. Ehdotuksen mukaan autoverotus järjestettäisiin siten, että verotusta ei enää toimitettaisi rajamuodollisuuksien yhteydessä. Lakiin siirrettäisiin osa nykyisin tullilainsäädäntöön sisältyvistä menettelysäännöksistä mukautettuna Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen sisämarkkinoita koskeviin säännöksiin. Keskeisimmät uudistukset koskevat verovelvollisuutta, verotus-

arvon määrittämisestä ja veron maksuunpanon ajankohtaa. Ehdotetulla uudella lailla ei ole vaikutusta autoveron määrään. Lakiehdotuksessa uudistettaisiin myös käytettyjen autojen verotus.

Esitys liittyy Suomen liittymiseen Euroopan yhteisöjen jäseneksi. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että laki tulisi voimaan samana ajankohtana, jona Suomi tulee Euroopan yhteisöjen jäseneksi.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain (482/67) mukaan henkilöautosta, pakettiautosta ja muusta autosta, jonka oma paino on alle 1 800 kiloa sekä moottoripyörästä suoritetaan valtiolle auto- ja moottoripyörävero. Vero kannetaan maahantuonnin yhteydessä tai, kun kysymyksessä on Suomessa valmistettu ajoneuvo, valmistajan luovuttaessa ajoneuvon. Verovelvollisena on ulkomailta tuodusta autosta ja moottoripyörästä maahantuojaja ja kotimaassa valmistetusta ajoneuvosta sen valmistaja.

Auto- ja moottoripyörävero kannetaan ajoneuvon verotusarvon perusteella. Auto- ja moottoripyöräverolain mukainen verotusarvo on maahantuoduista ajoneuvoista ajoneuvon tullausarvolain (906/80) nojalla määrätty tullausarvo lisätynä tullilla, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava. Maassa valmistetun auton ja moottoripyörän verotusarvo on ajoneuvon

valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikkakunnalla.

Autoveron yleinen määrä on verotusarvo korotettuna 2 prosentilla ja vähennettynä 4 600 markalla. Laissa on säädetty, mitä varusteita autossa on vähintään oltava verotusarvoa määrittäessä. Eräistä varusteista tai ominaisuuksista myönnetään autoverotuksessa vähennyksiä. Tärkeimpänä vähennyksenä on vähäpäästöisille, uutena käyttöön otettaville henkilöautoille myönnettävä 4 500 markan suuruinen vähennys. Käytännössä autovero on yleensä 70—75 prosenttia verotusarvosta vähennykset huomioon ottaen.

Käytetyn auton vero on auto- ja moottoripyöräverolain 3 §:n 2 momentin mukaan 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta. Jos tarkoin vastaavaa uutta autoa ei voida osoittaa, vero määrätään teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden auton veron mukaan. Käytetyn auton verotuksessa ei siten tuodun auton omalla tullausarvolla ole vaikutusta.

Auto- ja moottoripyöräverolain 3 §:n 1 momentin mukaan ulkomailla käyttöön otetun auton, jota ei kuitenkaan ole pidettävä autoverolain tarkoittamassa merkityksessä käytettynä, vero on vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden auton vero. Tässäkään tapauksessa auton omalla tullausarvolla ei ole vaikutusta autoveron määrään.

Auto- ja moottoripyöräverolain 4 c §:ssä säädetään siitä, millä edellytyksin autoa on pidettävä käytettynä. Lainkohdan mukaan autoa on pidettävä käytettynä, jos se on ollut käytössä ulkomailla enemmän kuin 6 kuukauden ajan ja jos sillä on luotettavan selvityksen mukaan ajettu vähintään 10 000 kilometriä. Ulkomailla käyttöön otettu auto, jota ei kuitenkaan ole autoverotuksessa pidettävä käytettynä, on ennen maahantuontia liikenteessä rekisteröitynä tai muutoin vähemmän kuin kuusi kuukautta käytetty auto ja myös tätä kauemmin käytetty auto, jolla on ajettu vähemmän kuin 10 000 kilometriä.

Autoverotuksessa erotetaan vielä omaksi ryhmäkseen ne autot, joiden valmistusvuoden päättymisestä on kulunut maahan tuonnin ajankohtana 25 vuotta tai enemmän. Autovero on näissä tapauksissa 30 prosenttia tuodun auton omasta tullausarvosta.

Auto- ja moottoripyöräverolain 6 b §:ssä säädetty tavaratilan tilavuutta ja kantavuutta koskevat edellytykset täyttävästä pakettiautosta autoveron määrä on 35 prosenttia verotusarvosta. Käytettynä maahan tuotavian pakettiauton verotuksessa noudatetaan edellä mainittuja periaatteita.

Moottoripyörän vero lasketaan verotusarvosta laissa olevan verotaulukon mukaisesti. Verotaulukko perustuu moottoripyörän iskutilavuuteen siten, että veroprosentti on korkeampi moottorilta suuremmasta moottoripyörästä. Verotaulukon rakenne johtuu liikenneturvallisuussyistä. Tarkoituksena on ollut ohjata kysyntää muihin kuin raskaisiin, voimakkaalla moottorilla varustettuihin moottoripyöriin.

Laissa on säädetty eräiden ajoneuvojen luokitteluun perustuvista tai tiettyihin käyttötarkoituksiin kohdistuvista verovapauksista tai veronalennuksista. Kokonaan verottomia ovat pelastusauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto, yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto sekä kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu auto

tai moottoripyörä, jota ei rekisteröidä. Autoverosta on vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 800 kiloa. Huoltoautosta vero on 35 prosenttia verotusarvosta. Autoverolain 6 §:ssä mainittujen verovapaiden ajoneuvojen tarkemmasta määrittelystä säädetään tieliikennesäännöksissä; pääasiassa ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa asetuksessa (1256/92).

Veroa ei ole myöskään suoritettava autosta tai moottoripyörästä, joka maahan tuotaessa on muulla perusteella kuin tullitariffin tai siihen verrattavan, tulleja koskevan sopimuksen mukaan tullivapaa. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että muulla kuin mainituilla perusteilla säädettyt tullittomuudet sekä eräät kansainväliset sopimukset vaikuttavat autoverotuskohteluun.

Autoveroa jätetään laissa säädettyin edellytyksin maksuunpanematta ammattimaiseen henkilöliikenteeseen käytettävästä autosta ja invalidin käyttöön ja omistukseen tulevasta autosta.

Autoverolaissa on säännökset niiden tapausten varalta, joissa lievemmin verotetun auton rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta muutetaan siten, että lievemman verotuksen edellytykset lakkaavat olemasta. Vero maksuunpannaan pakettiauton rakenteen muutoksen kyseessä ollessa riippumatta siitä, miten pitkän ajan auto on ollut pakettiautona. Useimmissa muissa tapauksissa veroa ei panna maksuun kolmen tai neljän vuoden ajanjakson jälkeen.

Autoverolakiin sisältyy vain vähän menettelyä koskevia säännöksiä. Laissa viitataan tältä osin liikevaihtoverolakiin ja niissä tapauksissa, joissa on kysymys maahan tuodusta ajoneuvosta, tullilainsäädäntöön. Autoverotuksessa noudatetaan muun muassa näissä laeissa olevia säännöksiä veron suorittamisesta, veroviranomaisista, ilmoittamisvelvollisuudesta, veron määräämisestä, muutoksen hakemisesta ja veron takaisin maksamisesta. Autoverolain 21 §:ssä on lisäksi yleisviittaus liikevaihtoverolakiin ja tullilainsäädäntöön. Näitä lakeja sovelletaan toissijaisina, jos autoverolaissa ei ole jostakin asiasta toisin säädetty.

Autoverotuksen eräitä keskeisimpiä tullilainsäädännön varassa olevia järjestelyjä tai osakokonaisuuksia ovat verokynnys maahan tuonnin yhteydessä ja siihen liittyvänä muun muassa ajoneuvojen väliaikainen käyttö Suomessa ja eräät verovapaudet. Näistä mainittakoon tässä

niin sanottujen muuttoautojen verotus. Myös veronkanto, verotusarvon määrittäminen tulliverolain säännösten mukaisesti, jälkiverotus ja veronoikaisu, turvaamistoimenpiteet ja verovalvonta perustuvat pääasiassa tullilainsäädäntöön. Yhteenvetona voidaan todeta, että lähes kaikki ne autoverotuksen piirteet, joissa on kysymys maahan tuotujen autojen verotuksesta tuonnin yhteydessä rajaverotuksena, ovat menettelyltään ja suurelta osin asiasisällöltäänkin säädetty tullilainsäädännössä. Tämän johdosta autoverotuksessa korostuu rajaverotuksen luonne.

Liikevaihtoverolain menettelyä koskevia säännöksiä on sovellettu käytännössä suunnitellen samoihin asiakokonaisuuksiin, jotka maahantuonnin osalta on säädelty tullilainsäädännössä, silloin kun kyseessä on kotimaassa valmistettu ajoneuvo tai autoveron maksuunpano rakennemuutoksen tai muiden syiden johdosta. Tullirajaan liittyvät menettelyt eivät ole tulleet kysymykseen kotimaisessa verotuksessa.

Nykyistä lainsäädäntöä ja sen soveltamiskäytäntöä selvitetään tarkemmin jäljempänä ehdotuksia koskevassa 2 luvussa kunkin asiakohdan yhteydessä.

1.2. Kansainvälinen kehitys, ulkomaiden lainsäädäntö ja sopimukset

1.2.1. EU:n säännökset

Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 7 a artiklan 2 kohdan mukaan sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla muun muassa tavaroiden vapaa liikkuvuus taataan tämän perustamissopimuksen määräysten mukaisesti. Viimeksi mainitussa tarkoituksessa sopimuksessa on 99 artikla, jonka mukaan neuvosto antaa yksimielisesti komission ehdotuksesta ja Euroopan parlamenttia kuultuaan säännökset liikevaihtoveroja, valmisteveroja ja muita välillisiä veroja koskevan lainsäädännön yhdenmukaistamisesta siltä osin kuin yhdenmukaistaminen on tarpeen sisämarkkinoiden toteuttamisen ja toiminnan varmistamiseksi.

Euroopan yhteisöjen neuvosto ei ole antanut edellä tarkoitettuja säännöksiä autoverotuksen osalta. Autoverotuksen hallinnollisessa järjestelyssä tulee siten noudattaa 7 a artiklan yleisessä

muodossa olevaa viittausta sisäisten rajojen poistamiseksi.

Yhteisön sekundäärilainsäädännössä ei ole annettu muitakaan suoranaisesti autoverotusta koskevia säännöksiä. Kuitenkin kuudennen arvonlisäverodirektiivin (77/388 EY) 33 artiklassa säädetään, että tämän direktiivin estämättä hyödykkeistä saadaan kantaa veroja, joita ei ole pidettävä liikevaihtoverona, jos verotus toimitetaan ilman jäsenvaltioiden välisen rajan ylittämiseen liittyviä menettelyitä. Asiallisesti vastaava säännös sisältyy myös valmisteveron alaisia tuotteita koskevasta yleisestä järjestelmästä sekä näiden tuotteiden hallussapidosta, liikkumisesta ja valvonnasta annetun direktiivin (92/12 EY) 3 artiklaan, jonka 3 momentissa todetaan, että jäsenmaat saavat kantaa veroa muistakin kuin direktiivin soveltamisalaan kuuluvista öljy-, alkoholi- ja tupakkatuotteista edellyttäen, että verotus ei johda rajamuodollisuuksiin yhteisön jäsenten välisessä kaupassa.

Edellä sanotun perusteella on katsottava, että mahdollisuus autoveron kantamiseen ja tätä verotusta koskevat hallinnolliset järjestelyt muilta osin kuin mikä koskee rajamuodollisuuksien käytön kieltoa, kuuluvat kansallisen lainsäädännön piiriin. Sama käsitys on ilmaistu useissa EU:n komission antamissa vastauksissa yhteisön parlamentissa tehtyihin kirjallisiin kysymyksiin, joista mainittakoon tässä esimerkkinä 8.8.1994 julkaistu asianomaisen komission jäsenen vastaus Kreikan autoveron korkeaa tasoa koskeneeseen kysymykseen n:o E-2592/93. EU:n ulkopuolelta tapahtuvan tuonnin osalta saataisiin periaatteessa edelleen soveltaa nykyistäkin autoverolainsäädäntöä, vaikka verotus perustuu tullirajaan. Yhteisön jäsenyydessä kolmansista maista tuotavat ajoneuvot tullataan, kuten nykyisinkin ennen kuin ne saavat yhteisötavaran aseman.

Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen sisältyy eräitä yleisiä veromääräyksiä. Sopimuksen 95 artiklassa kielletään verotuksen järjestäminen niin, että verotusta voitaisiin pitää syrjivänä. Sen mukaan jäsenvaltiot eivät välittömästi tai välillisesti verota muista jäsenvaltioista olevia tuotteita sisäisessä verotuksessaan ankarammin kuin ne välittömästi tai välillisesti verottavat samanlaisia kotimaisia tuotteita. Jäsenvaltiot eivät liioin välillisesti tai välittömästi saa verottaa muiden jäsenvaltioiden tuotteita sisäisessä verotuksessaan niin, että sillä välillisesti suojellaan muita tuotteita.

Näillä säännöksillä on vaikutusta sekä Suomesa valmistettavien uusien ajoneuvojen verotukseen että käytettyinä maahan tuotavien ajoneuvojen verotukseen. Euroopan talousaluetta koskevan ETA-sopimuksen 14 artiklassa on saman sisältöiset säännökset. Säännösten vaikutusta autoverotukseen tarkastellaan jaksoissa 1.2.2. ja 1.2.3.

Euroopan yhteisöjen neuvosto on kuitenkin antanut direktiivin yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapauksista (83/182 EY). Tämä direktiivi koskee eräiden muidenkin kulkuneuvojen väliaikaista tuontia kuin vain moottoriajoneuvoja, joiden osalta direktiivi on rajattu muihin kuin hyötyajoneuvoihin. Direktiivi siis tältä osin koskee lähinnä henkilöautoja. Direktiivin alaan kuuluvat verot ovat valmisteverot ja muut kulutukseen kohdistuvat verot sekä direktiivin liitteessä erikseen luetellut verot. Liitteessä luetellaan lähinnä eri maiden vuotuisia tai aikaan sidottuja veroja. Tässä esityksessä pidetään lähtökohtana, että direktiivi koskee myös autoveroa.

Mainitun direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot eivät saa soveltaa direktiivin perusteella yhteisön alueella vähemmän edullisia verovapauksia kuin ne myöntävät kolmannelta maasta tuotavalle kulkuneuvolle. Tämän vuoksi lakia säädettyä on kiinnitettävä periaatteessa huomiota myös EU:n ulkotuontia koskeviin säännöksiin. Niin sanottua muuttotavaran tuontia koskevat säännökset ovat parhaillaan uudistettavana EU:ssa. Nämä säännökset koskevat kuitenkin ainoastaan kolmansista maista jäsenmihin muuttavien henkilöiden mukanaan tuoman tavaran tullia. Vaikka säännöksiin sisältyy myös ajoneuvoja koskevia kohtia, näillä ei ole edellä mainitun syrjäntäkiellon vastaisia vaikutuksia, jotka tulisi ottaa huomioon autoverotuksessa. Tästä seuraa, että tullisäännösten vaikutus yleisesti lakkaa autoverotuksessa, eivätkä mainittujen EU:n ulkotuontia koskevien säännösten vaikutukset siten enää ulotu autoveroon.

1.2.2. Kansainvälisten sopimusten vaikutus autoverotukseen

Useat kansainväliset tullevat ja veroja koskevat sopimukset voivat vaikuttaa autoverotukseen, vaikka sopimuksissa ei yleensä suoranai-

sesti mainita autoverotusta. Sopimusten vaikutukset seuraavat yleensä edellä mainitun autoverolain 6 §:n 3 momentin säännöstä, jonka mukaan autoveroa ei ole suoritettava autoista, jotka ovat eräiden sopimusten mukaan tullivapaita.

Monenkeskisistä sopimuksista mainittakoon diplomaattisia suhteita koskeva Wienin yleissopimus (SopS 4/70), jonka 36 artiklan 1 kohdan mukaan vastaanottajavaltion on sallittava tulla maahan ja vapautettava kaikista tulleista ja vastaavista maksuista, jotka eivät johdu esineiden varastoinnista, kuljetuksesta ja vastaavista palveluksista, edustuston viralliseen käyttöön tulevat esineet sekä diplomaattisen edustajan tai hänen talouteensa kuuluvien perheenjäsenien henkilökohtaiseen käyttöön tarkoitetut esineet. Samansisältöinen säännös on myös konsulisuhdetta koskevassa Wienin yleissopimuksessa (SopS 50/80). Nämä sopimukset on otettu huomioon autoverolain 6 §:n 3 momentissa olevassa nimenomaisessa säännöksessä.

Autoverolain 6 §:n 3 momentissa oleva viittaus tullittomuuden vaikutukseen koskee autoverotuksessa muun muassa kansainvälisiä konferensseja ja erityisedustustoja koskevista erioikeuksista ja -vapauksista annetussa laissa (SopS 37/73) tarkoitettuja verottomuuksia. Lain 14 §:n mukaan valtuuskunnan ja erityisedustuston jäsenet ja heidän perheenjäsenensä ovat vapautetut kaikista tulleista ja maahantuonnin yhteydessä suoritettavista veroista kuten diplomaatit. Useissa sopimuksissa on säännöksiä samantapaisista järjestelyistä. Tullittomuus koskee monissa tapauksissa myös autoveroa.

Euroopan talousaluetta koskevalla ETA-sopimuksella on vaikutusta erityisesti käytettyjen autojen verotukseen. Vaikka sopimus ei koske suoranaisesti verotusta mitä tulee verotuksen yhtenäistämiseen, siihen sisältyy kuitenkin eräitä välillisesti verotusta koskevia säännöksiä. Näiden mukaan verotusta ei saada järjestää siten, että sillä vaikutettaisiin kotimaisten tuotteiden eduksi ja muusta sopimuspuolesta olevien tuotteiden kilpailukykyä heikentävästi. ETA-sopimuksen 14 artiklan mukaan sopimuspuolet eivät välittömästi tai välillisesti verota muista sopimuspuolista olevia tuotteita sisäisessä verotuksessaan ankarammin kuin ne välittömästi tai välillisesti verottavat samanlaisia kotimaisia tuotteita. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolet eivät liioin verota muiden sopimuspuolten tuotteita sisäisessä verotukses-

saan niin, että sillä välillisesti suojellaan muita tuotteita.

ETA-sopimuksen 6 artiklassa on säännöksiä Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen käytännön soveltamisesta ETA-sopimusta tulkittaessa. Artiklan mukaan siltä osin kuin ETA-sopimuksen määräykset ovat sisällöltään samoja kuin vastaavat Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen säännöt, määräyksiä tulkitaan niitä täytöntöön pantaessa ja sovellettaessa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista antamien merkityksellisten ratkaisujen mukaisesti.

EU:n Rooman sopimuksen 95 artikla sisältää asiallisesti samat säännökset kuin ETA-sopimuksen 14 artikla. ETA-sopimuksen säännöstä tulkittaessa on siten kiinnitettävä huomiota Rooman sopimuksen 95 artiklan tulkinasta syntyneeseen EU:n tuomioistuimen oikeuskäytäntöön.

EU:n tuomioistuin on käsitellyt Rooman sopimuksen 95 artiklan soveltamista käytettyjen autojen verotukseen 11 päivänä joulukuuta 1990 antamassaan ratkaisussa Tanskan käytettyjen autojen verosta (C47/88). Tämä ratkaisu, joka tarkoittaa käytetyn ajoneuvon arvon iän myötä tapahtuvan alentumisen huomioon ottamista veroperusteissa, on merkittävä myös säädettävän uuden autoverolain kannalta. EU:n tuomioistuin on käsitellyt Kreikan autoverotusta ja sen käytettyjen autojen verotusta koskevia säännöksiä 5 päivänä huhtikuuta 1990 antamassaan ratkaisussa (C 132/88). Näitä kahta ratkaisua ja niiden vaikutusta asianomaisten maiden lainsäädäntöön selvitetään tarkemmin seuraavassa jaksossa.

1.2.3. Säännökset eräissä muissa maissa

Noin puolessa Euroopan maita on käytössä auton hankinnan erityisveroja. Veroperusteet vaihtelevat suuresti samoin kuin hallinnolliset järjestelytkin. EU:n jäsenmaissa autoverotus on järjestetty siten, että se ei perustu rajamuodollisuuksiin. Autoveron taso on ainakin Tanskassa ja Kreikassa selvästi korkeampi kuin Suomessa. Seuraavassa tarkastellaan eräiden maiden autoverotusta lähinnä käytettyjen autojen verotuksen kannalta.

Tanska

Tanskassa kannetaan henkilöautojen ja ke-

veiden tavara-ajoneuvojen hankinnan yhteydessä autoveroa vastaavaa veroa ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin yhteydessä. Tanskan registreringsavgift -niminen autovero kanneetaan maan sisäisenä verona. Vero määräytyy verotusarvon perusteella, jona on kulloinkin kyseessä olevan auton yleinen myyntihinta Tanskassa ilman autoveroa. Tanskan autovero on 105 prosenttia verotusarvosta 34 400 kruunuun saakka ja 180 prosenttia verotusarvosta tämän ylittävältä osin.

Käytetyn auton verotuksessa sovellettiin 1 päivään heinäkuuta 1991 saakka säännöstä, jonka mukaan vero käytetystä autosta oli 90 prosenttia siitä verosta, joka vastaavasta autosta olisi suoritettu, jos se olisi otettu valmistuksen jälkeen uutena käyttöön Tanskassa.

EU:n tuomioistuin on käsitellyt Rooman sopimuksen 95 artiklan soveltamista käytettyjen autojen verotukseen 11 päivänä joulukuuta 1990 antamassaan ratkaisussa Tanskan käytettyjen autojen verosta (C47/88). EU:n tuomioistuin päätyi ratkaisussaan siihen, että koska verotus perustuu arvoon, joka on korkeampi kuin auton todellinen arvo, verotus muodostuu korkeammaksi kuin minkä on katsottava sisältyvän Tanskassa myytävien sellaisten autojen hintaan, joista on kannettu autovero uutena, Tanskan autoverotus ei täyttänyt Rooman sopimuksen 95 artiklassa säädettyjä edellytyksiä.

Tanska muutti 1 päivänä heinäkuuta 1991 mainitun EU:n tuomioistuimen ratkaisun johdosta autoverotustaan siten, että käytetyn auton verotus perustuu vastaavan käytetyn auton arvioituun yleiseen hintaan Tanskan käytettyjen autojen markkinoilla. Kun auton iän lisääntyessä sen arvo alenee, myös verotusarvon määrä, jonka kohdalla vero siirrytään laskemaan korkeamman veroprosentin mukaan, on ikäluokittain alempi kuin uusilla autoilla. Käytetyksi katsotusta autosta, jonka ikä ei kuitenkaan ole yli yhden vuoden, vero on 105 prosenttia verotusarvosta 29 240 kruunuun saakka ja 180 prosenttia tämän ylittävältä osalta. Vastaava taitekohta on esimerkiksi 1—2 vuotta käytettyjen autojen verotuksessa 24 940 kruunun kohdalla ja yli 6 vuotta käytettyjen autojen kohdalla 3 440 kruunun kohdalla.

Tanskan käytettyjen autojen verotus tarkoittaa sitä, että verotus on täysin sama kuin uusien autojen verotus, kuitenkin siten, että verotusarvona on vastaavan käytetyn auton veroton myyntiarvo Tanskan markkinoilla. Tä-

män ohella ei ole käytössä mitään erityistä alennusta käytetyille autoille. Käytettyjen autojen uusia autoja halvempi hintataso on otettu verotaulukossa huomioon siten, että taitekohta 105 prosentin ja 180 prosentin verokannan välillä on ikäluokittain alempana. Tarkoitus on, että käytetystäkin autosta tulisi suoritetuksi autoveroa laissa olevien kahden veroprosentin mukaan samassa suhteessa kuin uudesta autosta, vaikka käytettyjen autojen hintataso on alempi.

Tanskassa käytössä olevan järjestelyn voidaan arvioida johtavan siihen, että käytettynä Tanskassa ensi kertaa rekisteröitävästä autosta kannetaan sama määrä veroa kuin minkä voidaan laskea sisältyvän Tanskassa aikanaan uutena verotetun vastaavan käytetyn auton hintaan. Tämä toteutuu tarkasti, jos auton arvon muutos on sama kuin veroprosenttien välisen taitekohdan muutos, eli 12,5 prosenttia vuodessa. Jos auton arvonmuutos on tätä pienempi, Tanskan järjestelmä voi johtaa käytettyjen autojen kohdalla ankarampaan verotukseen kuin uusien autojen vero. Edellä mainitun oikeustapauksen ei voida katsoa edellyttävän tarkalleen markkinahintoja seuraavaa menettelyä, vaan riittävää on, että käytettyjen autojen verotuksessa otetaan huomioon autojen hintojen aleneminen kaavamaisesti. Tanskan autoverojärjestelmä on kuitenkin mahdollistanut käytetyn ajoneuvon yksilölliseen arviointiin perustuvan menettelyn muun muassa siitä syystä, että autoerotus muutoinkin perustuu Tanskassa maan yleisen ajoneuvojen hintatason seurantaan.

Käytettyjen autojen tuonti Tanskaan ei verotuksen muutoksen jälkeen ole mainittavasti lisääntynyt.

Ruotsi

Ruotsissa on käytössä ajoneuvon painoon perustuva autovero (försäljningsskatt). Keskihintaisen perheauton vero on Ruotsissa suunnilleen neljännes siitä, mikä olisi samanlaisen auton autovero Suomessa. Ruotsissa on 20 lokakuuta 1994 annettu valtiopäiville hallituksen esitys autoveroa koskevan lain muuttamisesta (Prop. 1994/99:55). Esitys tarkoittaa menettelyn sopeuttamista EU:n edellyttämiin järjestelyihin.

Ruotsissa siirrytään esityksen mukaan autoveron kantamiseen ennen rekisteröintiä. Vero-

velvollisuus on järjestetty siten, että verovelvollisena on valmistaja, maahantuoja tai omistaja. Nämä EU-sopeutuksen kannalta keskeiset ratkaisut ovat peruslinjoiltaan suunnilleen samat kuin tässä esityksessä ehdotetaan.

Ruotsissa ei käytetyille autoille ole auton iän mukaan alenevaa verotusta. Yli 30 vuoden ikäiset ajoneuvot ovat kuitenkin ehdotuksen mukaan vapaat verosta.

Kreikka

Kreikassa on käytössä kaksi auton hankinnan yhteydessä kannettavaa veroa, nimeltään erityinen kulutusvero ja lisävero. Nämä verot on suoritettava auton rekisteröinnin yhteydessä. Erityinen kulutusvero määräytyy auton verottoman hankintahinnan perusteella. Veroprosentti on porrastettu auton moottorin tilavuuden mukaan siten, että veron määrä muuttuu 1 200 cm³:n ja 1 800 cm³:n moottoritilavuuden kohdalla. Veron taso on eräissä lähteissä arvioitu jopa Tanskan veroa korkeammaksi.

Käytetyn auton vero on vastaavan uuden auton vero alennettuna 5 prosentilla jokaista auton käyttövuotta kohden, kuitenkin enintään 20 prosentilla. Veroa alennetaan siis enintään neljältä ensimmäiseltä käyttövuodelta.

EU:n tuomioistuimen ratkaisussa 5 päivänä huhtikuuta 1990 (C 132/88) käsiteltiin Kreikan autoerotusta. Pääkysymyksenä oli, voitiinko moottoritilavuuden mukaan porrastettua verotusta pitää Rooman sopimuksen 95 artiklan mukaisena. Toissijaisesti oli kysymys myös siitä, vastasiko käytettyjen autojen verotus tässä artikkelissa säädettyjä edellytyksiä. Kummassakaan suhteessa EU:n komission ajama kanne ei johtanut tulokseen. Käytettyjen autojen verotuksen kohdalla kanteessa oli esitetty, että autojen todellinen arvon alenema iän myötä on huomattavasti Kreikan verosäännöksissä olevaa ikäporrastusta suurempi. Kun tuomioistuimen ratkaisussa ei otettu kantaa veroporrastukseen, lienee katsottava, että porrastusta pidettiin riittävänä, jotta Kreikan autoerotus ei ole käytettyjä tuontiautoja syrjivä. Päätös ei siten aiheuttanut muutosta Kreikan autoverojärjestelmään.

Portugali

Portugalissa on käytössä auton moottorin

tilavuuteen perustuva progressiivinen autovero. Lainsäädäntöä on muutettu tammikuussa 1994 siten, että käytetyn auton veroa alennetaan uuden auton verosta ikäluokittain. Euroopan yhteisön jäsenmaista peräisin olevasta tai vapaassa liikkeessä yhteisön alueella olevasta käytetystä autosta vero on seuraavan verotaulukon mukaan aleneva. Veron alennus on 1—2 vuotta käytössä olleista autoista 18 prosenttia, 2—3 vuotta käytössä olleista autoista 24 prosenttia, 3—4 vuotta käytössä olleista autoista 32 prosenttia, 4—5 vuotta käytössä olleista autoista 41 prosenttia, 5—6 vuotta käytössä olleista autoista 49 prosenttia, 6—7 vuotta käytetyistä 55 prosenttia, 7—8 vuotta käytössä olleista autoista 61 prosenttia ja yli 8 vuotta käytössä olleista autoista 67 prosenttia. Muusta kuin EU:n alueella vapaassa liikkeessä olevasta käytetystä autosta veroa alennetaan 10 prosenttia, jos käyttöikä on 1—2 vuotta, 15 prosenttia jos käyttöikä on yli 2 vuotta ja enintään 3 vuotta, 20 prosenttia, jos käyttöikä on yli 3 vuotta ja enintään 4 vuotta sekä 25 prosenttia, jos käyttöikä on enemmän kuin 4 vuotta.

Portugali muutti autoverotustaan sisämarkkinoihin sopeutumiseksi 1 päivänä tammikuuta 1993 voimaan tulleilla säännöksillä siten, että veron kantamisesta ajoneuvon maahantuonnin yhteydessä siirryttiin järjestelmään, jossa veron tulee olla suoritettu ennen ajoneuvon rekisteröintiä. Portugalin autoverosäännöksissä on jonkin verran myös menettelyllisiä eroja sen mukaan onko verotettava ajoneuvo vapaassa liikkeessä EU-alueella vai onko kysymyksessä kolmansista maista tuotava ajoneuvo. Säännösten perusteluissa on kuitenkin katsottu, että tällaisten sisämarkkinasäännösten tosin salliman eron ylläpitäminen voi johtaa hajanaiseen lainsäädäntöön.

1.3. Nykytilan arviointi

Suomi on 18 päivänä maaliskuuta 1992 hakenut Euroopan yhteisöjen jäsenyyttä. Jäsenmaana Suomi muodostaa osan EU:n sisämarkkina-alueesta. Sisämarkkinoiden edellyttämä rajojen vaikutuksen poisto koskee myös autoverotusta. Kuten edellä on todettu, EU:ssa ei ole tarkempia direktiiveissä annettuja määräyksiä autoverotuksesta. Esimerkiksi autoveron taso kuuluu siten kansalliseen päätöksentekovaltaan. EU:n jäsenyydestä johtuva muutoksen

tarve koskee autoverotuksen hallinnollista järjestelyä. Verotusta ei voida enää sisämarkkinoilla toimittaa nykyiseen tapaan rajalla.

EU-jäsenyydessä on myös tullilainsäädäntö uudistettava. Nykyisen maan sisäisen lainsäädännön sijaan tulevat suurelta osin EU:n vastaavat säännökset. Autoverotuksen kannalta merkittävimmät tämän tyyppiset muutokset ovat tullausarvolain kumoaminen ja sen korvaaminen Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2913/92 tullikoodeksista ja Euroopan neuvostojen asetuksella (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksin soveltamisesta sekä tullitariffin korvautuminen Euroopan yhteisöjen tullitariffilla, josta on annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2658/87 ja sen perusteella vuosittain laadittavalla käyttötariffilla (TARIC). Myös tulliverolaki kumotaan kokonaan. Tullilaki korvataan uudella lailla, johon sisältyisi lähinnä tullikoodeksia täydentäviä säännöksiä. Tullilainsäädäntöä sovelletaan jäsenenä enää kolmansista maista tapahtuvaan tuontiin ja vientiin kolmansiin maihin. Näistä muutoksista seuraa tarve säätää suoraan autoverolaissa niistä autoverotuksessa välttämättömistä järjestelyistä, jotka nyt ovat olleet säädettyinä tullilainsäädännössä.

Pääasialliset muutostarpeet koskevat autoverotuksen siirtoa rajaverotuksesta maan sisäiseksi verotukseksi, verotusarvon määrittämistä ja suurta osaa autoverotukseen liittyvistä menettelysäännöksistä, jotka ovat suurelta osin olleet kumottavassa tullilainsäädännössä. Autoverolaissa uudelleen säädettävät asiakokonaisuudet koskevat verovelvollisuutta, ajoneuvon ilmoittamista verotettavaksi, verotuksen toimitamista, verotusarvon määrittämistä, veroviranomaisia, ennakkotietoa, oikaisua ja muutoksenhakua, jälkiverotusta, veronkantoa, valvontaa ja turvaamistoimia sekä salassapitosäännöksiä.

Kun autoverotus ei rajaverotuksesta luopumista lukuun ottamatta ole yhtenäistettävää vero, autoverotuksen asiasisältö voidaan myös uudessa laissa säilyttää suurelta osin ennallaan. Tämä koskee autoverotuksen tasoa, veropohjaa, eri perusteilla myönnettäviä verottomuuksia tai veron alennuksia ja yleensäkin lain aineellisia säännöksiä. Tältä osin ei ole tarkoituksenmukaista tässä yhteydessä toteuttaa merkittäviä muutoksia. Siirtyminen uuteen autoverolakiin voidaan siten järjestää niin, että muutoksella ei ole mainittavaa vaikutusta eri ajoneuvoryhmien verotukseen eikä myöskään vai-

kutusta valtion verotulokertymään. Tieliikenneverotuksen veropoliittinen kehittäminen voidaan parhaiten tehdä muussa yhteydessä kuin verolain teknisen EU-sopeutuksen yhteydessä.

Käytettyjen ajoneuvojen verotus ei nykyisessä muodossaan vastaa edellä selvitetyjen EU:n perustamissopimuksen säännösten soveltamisesta syntyneitä oikeuskäytäntöä. Voimassa oleva laki voidaan tässä kohden katsoa myös ETA-sopimuksen asiallisesti saman sisältöisten säännösten vastaiseksi. Menettelyä olisi muutettava siten, että näissä kansainvälisissä sopimuksissa asetettavat vaatimukset tulevat täytettyiksi.

Vaikka esityksellä ei pyritä tieliikenneverotuksen veropoliittiseen uudistamiseen, on kuitenkin tarpeen tässä yhteydessä arvioida uudelleen niin sanottuna muuttotavarana maahan tuotavien ajoneuvojen verotuskohtelua. Uudelleen arvioinnin tarve johtuu järjestelmään liittyvistä epäkohdista ja toisaalta siitä, että nykyisin tulliverolaissa olevat muuttotavarana tuotuja ajoneuvoja koskevat säännökset eivät enää 1.1.1995 jälkeen vaikuta autoverotukseen. Nykyistä järjestelmää voidaan arvostella muun muassa siitä, että alkuperäisestä kaksinkertaisen verotuksen välttämisen tavoitteesta on siirrytty selkeästi palkkaetuna pidettyyn verotto-muuteen. Tämä korostuu liikkuvuuden lisääntyessä ja kansainvälisten työmarkkinoiden avautuessa. Järjestelmä mahdollistaa jopa sen, että ajoneuvosta ei suoriteta lainkaan kulutusveroja ja mihinkään maahan. Verottomuus johtaa epätasapuoliseen asemaan verrattuna niihin, joilla ei ole mahdollista järjestää työskentelyään lyhytaikaisesti ulkomailla tapahtuvaksi. Ulkomailla työskentelyn verovapauden muodossa tapahtuva palkitseminen muodostuu epätasapuoliseksi myös tämän edun käyttäjien kesken siitä riippuen kuinka paljon varoja ajoneuvon hankintaan käytetään. Erityisesti YK:n rauhanturvatehtävien osalta niin YK, isäntämaan viranomaiset ja kansalaiset kuin joukko-osastotkin ovat pitäneet muuttoautojärjestelmää kiusallisena ja varsinaisen tehtävän hoitamista haittaavana. Muuttoautoihin liittyy myös runsaasti tarvetta huojennushakemusten tekemiseen.

Eräiden uusien ajoneuvoluokkien käyttöönotto kansainvälisellä tasolla ja sen seurauksena myös Suomen tieliikennelainsäädännössä aiheuttaa vähäistä tarkistamistarvetta autoverotuksen veropohjaa koskeviin säännöksiin.

2. Keskeiset ehdotukset

2.1. Ehdotuksen rakenne

Kokonaan uudelleen säädettäviä keskeisiä autoverotuksen osakokonaisuuksia ovat verovelvollisuus, veron maksuunpano ja veronkanto. Tullausarvolain tullessa kumotuksi on säädettävä myös verotusarvosta. Näiden riittävän kattava säättely edellyttää auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain korvaamista kokonaan uudella lailla.

Kun nykyisen auto- ja moottoripyöräverolain 21 §:ssä olevasta viittaussäännöksestä ja eräistä muistakin säännöksistä johtuvat käyttökannat autoverotuksen ja tullilainsäädännön välillä tulevat purettaviksi, autoverolain säännöksiä joudutaan oleellisesti täydentämään. Laissa on säädettävä erityisesti menettelyn osalta nykyistä täydellisemmin.

Uusi laki ehdotetaan lain selkiinnyttämiseksi ja luettavuuden parantamiseksi jakotettavaksi kymmeneen lukuun. Lain rakenne noudattaisi verolainsäädännössä tavanomaista käytäntöä.

Nykyisen lain nimenä on laki auto- ja moottoripyöräverosta. Laissa tarkoitettun veron nimenä on auto- ja moottoripyörävero. Yksinkertaisuuden vuoksi ja myös siksi, että moottoripyörän merkitys kulkuvälineenä on huomattavasti vähentynyt sitten 1960-luvun, jolloin nykyinen laki säädettiin, uuden lain nimeksi ehdotetaan autoverolaki. Lain nojalla kannettava vero olisi vastaavasti autovero. Autoveroa kannettaisiin autojen lisäksi muistakin verollisista ajoneuvoista, eli muun muassa myös moottoripyöristä.

Seuraava esitys noudattaa luvuittain lakiesityksen rakennetta.

2.2. Lain soveltamisala

Lain soveltamisalasäännöksissä ehdotetaan säädettäväksi veronalaisista ajoneuvoista ja siitä, milloin ajoneuvon on katsottava tulevan Suomessa verotuksen piiriin. Uudistuksen keskeisenä lähtökohtana oleva autoverotuksen siirtäminen rajaverotuksesta maan sisäiseksi verotukseksi aiheuttaa periaatteellisesti merkittävän muutoksen erityisesti siihen, milloin ajoneuvo tulee täällä verotettavaksi.

Veronalaisia ajoneuvoja olisivat henkilöauto, pakettiauto muu sellainen auto, jonka oma massa on alle 1875 kiloa. Lakia sovellettaisiin

myös moottoripyörän verotukseen. Ajoneuvotekniikka ja ajoneuvojen kansainvälinen luokittelu eri ryhmiin on kehittynyt siten, että käyttöön on tullut kokonaan uusia ajoneuvoryhmiä. Kansainvälisessä ajoneuvoluokittelussa on otettu käyttöön L₅-luokka, joka tarkoittaa eräitä sellaisia kolmipyöräisiä tieliikenteeseen tarkoitettuja ajoneuvoja, joita ei kuitenkaan katsota autoksi tai moottoripyöräksi. On myös mahdollista, että käyttöön tulee muitakin uusia L-ryhmän alaluokkia. Autoverolain soveltamisala ehdotetaan säädettäväksi siten, että laissa varaudutaan tähän kehitykseen.

Muutoin kuin ehdotetun laajennuksen osalta lakia sovellettaisiin samoihin ajoneuvoihin kuin tähänkin asti. Laissa säädettäisiin nykyiseen tapaan myös siitä, että ajoneuvojen luokittelussa noudatetaan niitä perusteita, joista on säädetty tieliikennelain (267/81) nojalla. Käytännössä ajoneuvoluokittelua koskevat säännökset sisältyvät tuon lain nojalla annettuun asetukseen ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1256/92). Asetuksessa on otettu huomioon muun muassa EU-jäsenyyden asettamat vaatimukset. Ajoneuvoluokittelu vastaa kansainvälistä, direktiivien mukaista käytäntöä. Asetuksessa on lisäksi joukko erityisesti verotusta varten annettuja säännöksiä. Nämä koskevat pääasiassa erilaisten verovapauksien myöntämisen tarkempia ajoneuvoteknisiä edellytyksiä tai ajoneuvojen alaryhmien määrittelyä verotustarkoituksia varten. Tarkoituksena on, että nämä säännökset siirrettäisiin autoverolain nojalla annettavaan asetukseen.

Nykyisin auto- ja moottoripyörävero on suoritettava lain 1 §:n mukaan autoa tai moottoripyörää maahan tuotaessa tai, mikäli kysymyksessä on maassa valmistettu ajoneuvo, kun ajoneuvon valmistaja ensi kerran luovuttaa ajoneuvon. Uudessa laissa ehdotetaan säädettäväksi, että autovero on suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Käyttöönotolla Suomessa tarkoitettaisiin lakiin otettavan säännöksen mukaan kaikkea käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa. Käyttö liikenteeseen on tarkoitettu vastaamaan tieliikennelain soveltamisalaa ja siihen liittyvää oikeuskäytäntöä. Säättämällä lain soveltamisala näin laajaksi varaudutaan myös siihen mahdolliseen kehitykseen, että ajoneuvojen käyttöä tieliikennelainsäädännössä rajoittavat, rekisteröintivelvollisuutta koskevat säännökset kehittyisivät siihen suuntaan, että

kansallista rekisteröintiä ei enää pidettäisi edellytyksenä siihen, että Suomessa asuva henkilö saa käyttää täällä ajoneuvoa.

Lain soveltamisalan laajentaminen kaikkiin Suomessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin edellyttää toisaalta rajausta siten, että muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuvan luonnollisen henkilön omaa käyttöönsä varten väliaikaisesti maahan tuomaa ajoneuvoa ei verotettaisi silloin, kun ajoneuvoa käytetään enintään laissa säädettävän pituisen ajan Suomessa. Verotonta väliaikaista käyttöä koskeva määräaika olisi tarkoituksenmukaista säätää samaksi, jota EU:ssa tulisi soveltaa yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapauksista annetun Euroopan yhteisöjen neuvoston direktiivin (83/182 ETY) nojalla. Direktiivin 3 artiklan mukaan yksityiskäyttöön tarkoitettun henkilöauton väliaikaisen käytön enimmäisaika on kuuden kuukauden keskeytymätön tai keskeytyvä käyttö kahdentoista kuukauden aikana. Lisäedellytyksenä on, että ajoneuvon käyttö ei liity ajoneuvon ostoon käyttömaahan. Myös eräät luovutus- ja käyttörajoitukset koskevat näitä ajoneuvoja. Direktiivin 5 artiklassa on säädetty, että henkilön työskennellessä muussa maassa kuin siinä, missä hänen asuinpaikkansa on, hänen tulee saada aikarajoista riippumatta käyttää asuinmaassa rekisteröityä autoa matkoihin asuinpaikan ja työpaikan välillä. Artiklassa säädetään myös, että yksinomaan opintoja varten tapahtuvan oleskelun perusteella on sallittava ajoneuvon väliaikainen käyttö opiskelumaassa määräajasta riippumatta.

Jos ajoneuvon väliaikaisesta käytöstä säädettäisiin direktiivin mukaisesti, ajoneuvojen väliaikaisen käytön määräajat tiukkenisivat jonkin verran. Nykyisin tulliverolaissa on väliaikaista tuontia varten määräaikana yksi vuosi, jota voidaan erityisistä syistä tulliviranomaisen päätöksellä pidentää enintään kahdella vuodella. Direktiivin 9 artiklassa todetaan, että jäsenvaltiot saavat pitää voimassa vapaampia järjestelyjä tai säätää sellaisista. Käytännön syistä ehdotetaan, että piiritullikamarille annettaisiin valta pidentää lakiin otettavaksi ehdotettua väliaikaisen käytön enimmäisaikaa enintään yhdellä vuodella.

Autoverolain periaatteessa laajan soveltamisalan johdosta lakiin olisi tarpeen ottaa eräitä muitakin kuin edellä tarkoitettua kansainvälisessä liikenteessä täällä väliaikaisesti

käytettäviä ajoneuvoja koskevia säännöksiä sellaisesta ajoneuvon käytöstä liikenteeseen, jonka perusteella autoveroa ei kannettaisi. Myös osa edellä mainitussa direktiivissä tarkoitetuista asiakokonaisuuksista tulisi säädellyksi tässä yhteydessä. Nämä säännökset otettaisiin lain 6. lukuun väliaikaisesta verottomasta käytöstä. Säännöksiä tarkastellaan jäljempänä kohdassa 2.7. Se, että osa väliaikaista käyttöä koskevista säännöksistä sijoitettaisiin jo lain soveltamisalaa koskeviin säännöksiin ja osa jäljemmäksi lakiin, on perusteltavissa sillä, että suurta ajoneuvomäärää koskevasta pääsäännöstä olisi aihetta säätää soveltamisalan yhteydessä. Vähäistä ajoneuvomäärää koskevista eriytystapauksista ja väliaikaisen käytön tarkemmista rajoituksista voitaisiin tarkoituksenmukaisemmin säätää erikseen.

Kokonaisuutena tarkasteltuna lain soveltamisalan ja väliaikaista verotonta käyttöä koskevien säännösten uudistaminen ei, väliaikaista käyttöä koskevan määräajan lyhentymisen pois lukien, merkitsisi kovin suurta asiallista muutosta nykyiseen.

Myöskään ehdotettua laajempi ajoneuvon käyttö tuomatta ajoneuvoa verotuksen piiriin ei voimassa olevan lainsäädännön mukaan ole mahdollista, kun otetaan huomioon, että ehdotettua vastaavat, Suomessa asuvaa henkilöä koskevat, muualla kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä koskevat rajoitukset on säädetty tieliikennelain nojalla annetussa asetuksessa ajoneuvojen rekisteröinnistä (1703/92), erityisesti asetuksen 52 ja 53 §:ssä. Ajoneuvon rekisteröinti Suomessa puolestaan edellyttää sanotun asetuksen 9 §:n mukaan, että ajoneuvon ollessa auto- ja moottoripyöräveron alainen vero on suoritettu. Jos ajoneuvo varsinaisesti tuodaan maahan tai sitä käytetään tieliikennesäännöksissä ja tullilainsäädännössä sallittua pitempään Suomessa, vero kannetaan kuten voimassa olevan autoverolain mukaisesti.

Verrattaessa nykyistä auto- ja moottoripyöräverolain ja ehdotetun uuden lain suhdetta tieliikennesäännöksiin, liittymät tieliikennesäännöksiin vähenisivät. Verotuksen perustuesa ajoneuvon käyttöön maahantuonnin sijasta ei voida pitää asianmukaisena tai säädöstason kannalta riittävänä, että veroperusteeseen keskeisesti vaikuttavat käyttömahdollisuuksia koskevat rajoitukset olisivat kokonaan muihin tarkoituksiin eli lähinnä rekisteröintiä varten annetun asetuksen varassa. Ehdotuksen tarkoi-

tus on tässä kohden vähentää verosäännösten ja tieliikennesäännösten välistä riippuvuutta myös sitä tilannetta ajatellen, että rekisterijärjestelyt ehkä saattaisivat tulevaisuudessa kansainvälistyä. Vero- ja tieliikennesäännösten välille jäisi edelleen kytkentä ajoneuvojen luokittelussa. Ajoneuvojen luokittelun tulee kuitenkin olla jatkossakin mahdollisimman tarkoin samalla pohjalla kuin mitä noudatetaan ajoneuvoja rekisteriin merkittäessä, eikä tätä muun muassa verovelvollisten oikeussuojan kannalta keskeistä järjestelyä voida asianmukaisesti hoitaa muutoin kuin soveltamalla ajoneuvojen luokittelussa mahdollisimman pitkälle samoja säännöksiä sekä ajoneuvojen rekisteröinnissä että niiden verotuksessa. Tätä arviota ei muuta se, että eräät erityisesti verotusta koskevat nykyisin tieliikennesäännöksissä olevat ajoneuvojen alalajeja koskevat säännökset siirrettäisiin mahdollisuuksien mukaan tieliikennesäännöksistä autoveroaetukseen.

Voidaan arvioida, että siirryttäessä rajavolontaan perustuvasta autoverotuksesta maan sisäiseen verotukseen, laaja, tietyissä tapauksissa nimenomaisella säännöksellä rajattu soveltamisala on tarkoituksenmukaisin vaihtoehto. Vaihtoehtoiset ratkaisumallit todennäköisesti edellyttäisivät nyt ehdotettavaa enemmän rajamuodollisuuksia vastaavia järjestelyjä tai muuta valvontaa. Vaihtoehtona voisi olla jonkinlainen valmisteverotuksen varastokirjanpitoa muistuttava järjestelmä. Hallinnollisen työn määrä kuitenkin lisääntyisi. Ehdotetun soveltamisalajärjestely olisi lisäksi lähinnä nykyjärjestelmää, mikä helpottaa merkittävästi siirtymää uuteen autoverolakiin.

Eräistä poikkeusluonteisista verottomuuksista säädettäisiin lakiehdotuksen 5. luvussa, joka koskee verovapauksia ja alennettua veroa. Edellä sanotuilla perusteilla näitä säännöksiä ei ole tarpeen sisällyttää lain soveltamisalaa koskevien säännösten yhteyteen.

2.3. Verovelvollisuus

Nykyisin autoverotuksessa on verovelvollisen auton tai moottoripyörän maahantuojia tai kotimainen valmistaja. Lisäksi veroa maksuunpannaan sille, joka ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen verotukseen vaikuttavan muutoksen aikaan on ajoneuvon omistaja.

Myös uudessa laissa ehdotetaan verovelvol-

lisiksi ensi sijassa säädettäväksi ajoneuvon maahantuojaja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja. Siirtyminen maan sisäiseen verotukseen ei estä pitämästä verovelvollisena sitä, jonka toimesta tai jonka lukuun ajoneuvo on tuotu Suomen alueelle, kunhan verotusta ei järjestetä tuonnin yhteydessä tapahtuvaksi.

Edellä mainitut ensisijaiset verovelvolliset saisivat kuitenkin siirtää verovelvollisuuden edelleen muulle kaupan portaalle tai kuluttajallekin. Siirtoja voisi olla useita. Verovelvollisuuden siirto tulisi kuitenkin tehdä kirjallisesti ja siitä olisi ilmoitettava viranomaiselle. Jos tätä ei noudateta, ajoneuvon luovuttaja ja vastaanottaja vastaisivat verosta yhdessä. Tämän järjestelyn tarkoituksena on varmistaa, että veroviranomaisella aina on tiedossaan se, joka on vastuussa autoverosta. Verovelvollisten taholla kysymys on oikeussuojasta. Laki antaisi mahdollisuuden viranomaista sitovalla tavalla vapautua verovelvollisuudesta ja myös ajoneuvon vastaanottaja tietäisi kaikissa tapauksissa ajoneuvon verotuksellisen tilan ja omat velvollisuutensa verotuksen suhteen.

Niiden tapausten varalta, joissa edellä mainittua siirtoa ei voida osoittaa, mutta kyse ei kuitenkaan ilmeisesti ole maahantuojan tai valmistajan verovelvollisuudesta, ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvon rekisteröijä tai käyttöönottaja on verovelvollinen. Jos käytössä on ajoneuvo, jonka rekisteröijää tai ensimmäistä käyttöönottajaa ei voitaisi selvittää, verovelvollisena olisi tällaisen ajoneuvon omistaja. Lain verovelvollisuutta koskevassa kohdassa olisi myös säädettävä, että muutettaessa ajoneuvon rakennetta tai muuta verotukseen vaikuttavaa tekijää verovelvollisena on se, joka on ajoneuvon omistaja verotukseen vaikuttavan muutoksen tapahtuessa.

Lain myöhemmistä säännöksistä seuraa, että verovelvollisuuden siirtäminen johtaisi samalla siihen, että ajoneuvon verotusarvoon luettava hankinta-arvo määräytyisi sen mukaan, mitä siirron saaja on ajoneuvosta maksanut. Lisäksi säädettäisiin, että verotusarvo ei kuitenkaan voi olla alempi kuin se olisi ollut verovelvollisuuden siirtäjälle tai jollekin heistä. Tämä tarkoittaa, että verovelvollisuuden siirtämistä ei voida käyttää veron minimoimiseen, vaan päin vastoin vero olisi myöhemmässä portaassa yleensä suurempi, koska myös verovelvollisen hankintahintaan sisältyvät katteet ja muut kustannustekijät luettaisiin verotusarvoon. Tarkoituksena on kuitenkin varata mahdollisuus ve-

ron suorittamisen siirtämiseen ajoneuvon lopulliselle käyttöönottajalle. Ehdotuksella varaudutaan osaltaan myös ajoneuvojen maahantuontitoiminnan mahdolliseen hajautumiseen eri kaupan portaiden välillä. Ajoneuvon käyttäjään saakka ulottuva verovelvollisuus merkitsee sitä, että kaikissa tilanteissa voidaan osoittaa, kuka on verovelvollinen käytössä olevasta ajoneuvosta.

Autoverolain verovelvollisuutta koskevien säännösten yhteydessä ehdotetaan säädettäväksi myös velvollisuudesta suorittaa arvonlisävero autoverolle. Tämän veron olisi velvollinen suorittamaan se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron. Arvonlisäveron osuuden kantaisi autoveron maksuunpanon yhteydessä autoveroa kantava veroviranomainen. Sille, joka on verovelvollinen sekä arvonlisäverotuksessa että autoverotuksessa, autoverosta maksuunpantu arvonlisävero olisi vähennyskelpoinen siten kuin arvonlisäverolaissa säädetään. Näitä säännöksiä tarkentava hallituksen esitys arvonlisäverolain muuttamisesta annetaan erikseen. Autoverolain verotusarvoa koskevien kohtien yhteydessä annettaisiin säännökset, joiden seurauksena Suomessa maksettua arvonlisäveroa ei lueta autoveron perusteena olevaan verotusarvoon. Tarkoituksena on varmistaa, että autoverotuksen lopputulos on kaikissa tapauksissa neutraali riippumatta autoveron suorittajan asemasta arvonlisäverotuksessa. Myös voimassa olevan lainsäädännön mukaan autoverolle on kannettu vastaava arvonlisävero, kun kysymys on maahantuonnin tai kotimaisen ajoneuvon valmistamisen verotuksesta. Ajoneuvohallinnon maksuunpanemalle autoverolle ei tähän asti ole erikseen maksuunpantu arvonlisäveroa, joten tältä osin ehdotus tarkoittaa veropohjan vähäistä laajentamista.

2.4. Veron määrä

Uudet ajoneuvot

Nykyisen lain 3 §:n mukaan autovero on verotusarvo lisätynä kahdella sadasosalla ja vähennettynä 4600 markalla. Seuraavassa luvussa esitellään tarkemmin verotusarvon määrääntymistä koskevia säännöksiä. Veron määrää koskevien säännösten kannalta on tarpeen tässä yhteydessä todeta, että verotusarvo ja siitä tehtävät vähennykset olisivat ehdotuksen mukaan markkamääräisen lopputuloksen kannal-

ta suunnilleen samat kuin nykyisinkin. Tämän vuoksi ehdotetaan, että uusista autoista suoritettaisiin vero rakenteeltaan ja sisällöltään samojen säännösten mukaan kuin nykyisinkin. Kun jäljempänä sanottavin perustein suojapuskurista myönnettävä 1,5 prosentin suuruinen vähennys ehdotetaan poistettavaksi, uudesta autosta suoritettavan veron määrää ehdotetaan tarkistettavaksi siten, että vero olisi verotusarvo vähennettynä 4 600 markalla. Autoveron tulisi kuitenkin uuden lain 6 §:n mukaan olla nykyistä lakia vastaavasti edelleen vähintään 50 prosenttia verotusarvosta.

Moottoripyörän vero määräytyisi edelleen moottorin iskutilavuuden mukaan määräytyvän veroprosentin mukaan. Asteikko on liikenneturvallisuussyistä progressiivinen. Uutena ajoneuvoryhmänä verolliseksi tulevat muut kuin mopoksi, kevytmoottoripyöräksi tai moottoripyöräksi katsottavat L-luokkiin kuuluvat ajoneuvot. Näistä L₅-luokkaan luetaan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 4 §:n mukaan tieliikenteeseen tarkoitettu kolmipyöräinen ajoneuvo, jonka moottorina on yli 50 cm³:n polttomoottori tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on, ajoneuvon käyttövoimasta riippumatta, suurempi kuin 40 km/h ja jonka pyörät on järjestetty symmetrisesti pituussuuntaisen keskiakselin suhteeseen. Käytännössä tämä tarkoittaa auton ja moottoripyörän välille luettavaa yleensä kevyehköä ajoneuvoa. Suurelta osin tällaisen ajoneuvon luonne määräytyy moottorin koon mukaan. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tähän ajoneuvoryhmään sovellettaisiin samaa moottorin iskutilavuuteen perustuvaa verotaulukkoa, joka on käytössä moottoripyöräisten verotuksessa.

Ehdotetut säännökset eivät muuttaisi uusista henkilöautoista ja moottoripyörästä suoritettavan veron määrää sen nykyisestä tasosta.

Käytetyt ajoneuvot

Nykyisen auto- ja moottoripyöräverolain 3 §:n 2 momentin mukaan käytettynä maahan tuodun muun kuin yli 25 vuotta vanhan auton vero on 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta. Lain 4 §:n 2 momentin mukaan samaa sääntöä sovelletaan myös käytetyn moottoripyörän verotuksessa. Jotta autoa tai moottoripyörää voitaisiin pitää käytettynä, sillä tulee olla luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja sen on

pitänyt olla ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin kuusi kuukautta. Jos ajoneuvo on ollut ulkomailla käytössä mainittua aikaa tai ajokilometrimäärää vähemmän, se katsotaan ulkomailla käyttöön otetuksi ajoneuvoksi, jolloin vero on täysimääräisesti vastaavan uuden ajoneuvon vero.

Käytetyn auton veron määrääminen tapahtuu siten, että ensiksi määritetään vastaava uusi ajoneuvo. Jos samaa mallia olevaa ajoneuvoa ei voida osoittaa, verotus perustetaan teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan ajoneuvon veroon. Kun perustana oleva uusi ajoneuvo on yksilöity, määrätään sille tullausarvo siten kuin tullausarvolaisissa säädetään ja edelleen autovero auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain mukaisesti. Tähän määrään sovelletaan lain 3 §:n 2 momentin säännöstä. Verotusarvon määräämistä koskevat säännökset liittyvät kiinteästi käytetyn auton veron määrää koskeviin säännöksiin. Tämän vuoksi seuraavassa tarkastellaan aluksi verotusarvon määräämistä, vaikka tätä asiakokonaisuutta koskeva esitys muutoin sisältyy vastaavaan jaksoon.

Tullausarvon määrittämismenetelmistä ja niiden soveltamisjärjestyksestä säädetään tullausarvolain 3—5 §:ssä. Ensimmäiseksi tulisi kysymykseen samanlaisen tai vastaavan uuden maahan tuodun ajoneuvon kauppaa-arvo. Jos maahantuojalla on tiedossa tällainen samaan tai lähes samaan aikaan tapahtunut tuonti, voidaan vastaavan uuden auton vero laskea pitäen lähtökohtana tällaisen ajoneuvon kauppaa-arvoa, jota kuitenkin on ensin oikaistava tullausarvolain 18 §:n säännösten mukaisesti ehkä erilaisesta kaupan portaasta, erilaisista paljouksista sekä erilaisista kuljetustavoista ja -etäisyyksistä johtuen. Ellei maahantuojaa pysty osoittamaan tällaista tuontia tai laissa säädettyistä oikaisuista ei saada luotettavaa selvitystä, tulisi seuraavaksi samanlaisen tai vastaavan uuden ajoneuvon laskujohteinen arvo. Sen soveltaminen edellyttää, että vastaava uusi auto on tuotu maahan ja myyty edelleen Suomessa 90 päivän kuluessa maahantuonnista. Tämän menettelyn käyttäminen edellyttää, että maahantuojaa voi osoittaa, mikä on auton myyntihinta Suomessa ensimmäiselle tuonnin jälkeiselle kaupan portaalille, jonka kanssa myyjällä ei ole etuyhteyttä. Jälleenmyyntihinnasta saa siten tehdä tullausarvolain 20 §:ssä mainitut vähennykset. Tullausarvolain mukaan seuraava määrittämismenetelmä on vastaavan auton lasken-

nallinen arvo. Käytetyn auton tuojan tulisi esittää vastaavan uuden auton valmistuskustannukset siten eriteltyinä kuin tullausarvolain 21 § edellyttää.

Käytännössä mahdollisuudet edellä mainitujen menetelmien soveltamiseen ovat vähäiset siitä johtuen, että käytetyn auton maahantuojalla ei yleensä ole esittää arvonmäärityksen edellyttämiä tietoja. Seuraavaksi tulee kysymykseen jokin tullausarvolain 5 §:n mukaisista sovelletuista tullausarvoista. Ensimmäisenä näistä on sovellettu kauppa-arvo. Sen perustaksi otetaan hinta, jonka käytetyn auton tuoja joutuisi maksamaan vastaavasta uudesta autosta ostaessaan sen Suomeen vietäväksi. Seuraava sovelletun kauppa-arvon menetelmä on samanlaisen tai vastaavan uuden auton sovellettu laskujohtoinen arvo. Siinä voidaan lähtökohdaksi ottaa vastaavan uuden auton vähittäishinta Suomessa. Hinnasta saadaan vähentää maahantuonnin yhteydessä kannetut tuontiverot, muut tuonnin jälkeen syntyneet kustannukset sekä tavanomainen liikevoitto. Koska lähtökohdaksi on vähittäismyyntihinta Suomessa, riippuu voittoa vastaavan vähennyksen suuruus siitä, millä kaupan portaalla käytetyn auton tuoja on. Kuluttajaportaalla voiton osuutta ei tule vähentää ja vähittäismyyntiportaalla vähennys on pienempi kuin se olisi tukkuportaalla. Todettakoon, että tukku- ja vähittäiskaupan portaalla olevien tuojien väliseksi eroksi on käytännössä arvioitu yleensä kolme prosenttiyksikköä ja tästä edelleen kuluttajan tasolla olevaan tuojaan erona on kaksi prosenttiyksikköä. Jos käytettävissä on useampia kuin yksi sovellettu tullausarvo, olisi käytettävä sitä, joka näistä on matalin.

Edellä yksityiskohdiltaan selvitelty menettely käytetyn auton veron määräämiseksi vastaavan tai lähinnä vastaavan uuden auton veron perusteella tarkoittaa sitä, että samalla kaupan portaalla olevan maahantuojan käytetyn auton vero on laissa tarkoitetut 10 prosenttia alempi kuin mikä olisi hänen uudesta autosta maksamansa vero. Laki ei tarkoita, että esimerkiksi kuluttajan asemassa olevan maahantuojan käytetystä autosta maksaman veron tulisi olla alempi kuin esimerkiksi tukkuportaalla olevan maahantuojan vero vastaavasta uudesta autosta.

Seuraavassa jaksossa tarkemmin selviteltävät ehdotukset verotusarvon määräämistä koskeviksi säännöksiksi sisältävät olennaisilta osin asialliselta vaikutukseltaan samaa tarkoittavat

arvonmäärityssäännökset kuin voimassa olevassa laissa, vaikka ehdotus ei rakennu tulliverolain säännösten hyväksikäyttöön. Arvioitaessa käytetyn ajoneuvon veron määrää koskevien säännösten vaikutuksia veron tasoon voidaan siten pitää lähtökohdaksi edellä selviteltyllä tavoin määräytyvää vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvoa.

EU:n tuomioistuimen Tanskan käytettyjen ajoneuvojen verotuksesta antamassa ratkaisussa C47/88 katsottiin, että veron kantaminen käytetystä autosta korkeamman arvon kuin ajoneuvon todellisen arvon mukaan siten, että maahan tuotu ajoneuvo tulee verotettavaksi ankarammin kuin kotimaan markkinoilla myytävä ajoneuvo, on Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista. Kun Tanskassa ei kanneta autoveroa jo verotettujen autojen vaihdannasta, ratkaisun on katsottava tarkoittavan, että rekisteriin tulevan ja siinä yhteydessä ensimmäistä kertaa verotettavan käytetyn auton veron tulee alentua suhteessa ajoneuvojen markkinahintatason alentumiseen ajoneuvon iän kasvaessa. Ajoneuvon kuluttajahinnassa voidaan katsoa olevan sama suhteellinen osuus veroa riippumatta siitä, miten hinta muuttuu ajoneuvon vanhetessa.

Ratkaisun voidaan siis katsoa edellyttävän käytetyn ajoneuvon veron määräämistä siten, että veron määrä alenee esimerkiksi vuosittain siten, että alenema on suhteessa markkinahintojen alenemiseen vuosimalleittain. Ajoneuvon markkina-arvoon vaikuttavat kuitenkin useat muutkin tekijät kuin vain vuosimalli. Hintaan vaikuttaa muun muassa ajokilometrien määrä ja ajoneuvon yleinen kunto. Eri merkkisten ja eri laatutasoa olevien ajoneuvojen vuotuinen arvon alenema vaihtelee runsaasti. Käytettyjen ajoneuvojen hintataso verrattuna uusien ajoneuvojen hintaan vaihtelee huomattavasti myös markkinatilanteen mukaan. Edellä mainitun ratkaisun ei voida katsoa tarkoittavan, että tällaisia lyhyelläkin aikavälillä merkittäviä hintatason vaihteluja olisi voitava tarkoin seurata esimerkiksi mallikohtaisella tasolla. Viitaten muun muassa edellä selviteltyyn Kreikan ja Portugalin käytettyjen ajoneuvojen verotukseen, voidaan katsoa suhteellisen kaavamaisenkin veron määräämistä toteuttavan ratkaisussa edellytetyn verotuksen tasapuolisuusvaatimuksen. Erityisesti voidaan todeta, että ratkaisu ei tarkoita vertailua käytetyn auton hintaan muussa kuin siinä maassa, jossa se tulee verotettavaksi. Siten merkityksetöntä on,

mikä määrä veroja ajoneuvosta olisi suoritettava, jos ajoneuvo verotettaisiin sen ulkomaalla olleen hankintahinnan mukaan tai suhteessa tähän arvoon. Verotuksen mahdollisen syrjivyyden arvosteluun ei vaikuta verotusmaan ja muun maan markkinoilla vallitseva käytettyjen ajoneuvojen hintatason ero eikä yksittäisen ajoneuvon ostohinta ulkomaalla. Asiaa voidaan arvioida ainoastaan verotusmaan sisäisten markkinoiden näkökulmasta.

Käytettyjen ajoneuvojen verotus ehdotetaan järjestettäväksi ajoneuvon iän mukaan alentuvaan verotaulukkoon perustuvaksi. Kuten nykyisinkin, vain vähän käytettyjen tai käytännössä vasta käyttöön otettujen ajoneuvojen vero ehdotetaan säädettäväksi samaksi kuin vastaavan uuden ajoneuvon vero. Ajoneuvo verotettaisiin tämä mukaisesti käyttöön otettuna mutta ei vielä käytettynä ajoneuvona, jos se on luotettavan selvityksen mukaan ollut käytössä ulkomailla enintään kuusi kuukautta ja jos sillä on ajettu enintään 10 000 kilometriä. Tätä vähemmän käytettyjen ajoneuvojen markkinoita ei Suomessa merkittävässä määrin ole. Sikäli kuin tällaisia ajoneuvoja on kaupan, ajoneuvon hinta perustuu useimmiten johonkin erityisolosuhteeseen eikä välttämättä seuraa ajoneuvon iän tai käyttöarvon mukaista kehitystä. Säännös, jonka mukaan käyttönotetun ajoneuvon vero on sama kuin vastaavan uuden ajoneuvon vero, otettiin vuonna 1989 käyttöön siitä syystä, että tuolloin oli ryhdytty keinotekolaisiin omaisite tuomaan maahan ulkomaalla kolarivaurioituneita ajoneuvoja, joita oli saatavilla alhaiseen hintaan. Hinnan perusteella määräytyvä vero muodostui auton todelliseen arvoon ja korjauskustannuksiin nähden niin alhaiseksi, että tällaisten ajoneuvojen hankinta muodostui selvästi uusien ajoneuvojen tuontia edullisemmaksi. Jos vero olisi vastaavan uuden ajoneuvon veroa alempi, veron välttämiseen tähtäävää tuontia, joka ei perustu ajoneuvon todelliseen arvoon, saattaisi esiintyä myös nykyisessä tilanteessa. Ehdotus ei tältä osin muuta nykyisen lainsäädännön mukaista tilannetta.

Ajoneuvosta, jota voidaan edellä selvitetyn määritelmän mukaan pitää käytettynä, veroa ehdotetaan alennettäväksi 0,5 prosenttiyksiköllä jokaista täyttä kalenterikuukautta kohden laskettuna siitä ajankohdasta, jona ajoneuvo on ollut rekisterissä tai käytössä kuusi kuukautta, veroilmoituksen antamisen ajankohdasta. Jos ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää,

käytössäoloaika luettaisiin valmistusvuoden päättymisestä. Veroa alennettaisiin tällä tavoin enintään 150 käyttökuukaudelta. Tämän jälkeen vero ei enää alenisi. Ehdotus ulottaisi veron alenemisen merkittävästi vanhempiin ikäluokkiin asti kuin mitä Suomen ajoneuvokannan keskimääräinen ikä nykyisin on. Vielä iäkkäämpien autojen tuonti voinee koskea lähinnä yksittäisiä harrastetarkoituksissa tuotavia ajoneuvoja. Näiden verotuksen helpottamiseksi uuteen lakiin ehdotetaan otettavaksi nykyistä vastaavasti säännös, jonka mukaan ajoneuvosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut autoveroilmoitusta tehtäessä 25 vuotta tai enemmän, veroa suoritetaan 30 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta. Ehdotettu järjestely koskisi kaikkia verollisia ajoneuvoja, siis myös moottoripyöriä.

Vero määrättäisiin teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan ajoneuvon verosta, jos vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voida osoittaa. Pääsääntönä käytettyjen ajoneuvojen vero laskettaisiin ajoneuvon iän perusteella ottamatta tosiasiallista käytössä oloa huomioon muualla kuin selvitetäessä, onko ajoneuvoa ehkä pidettävä ainostaan käyttöön otettuna mutta ei vielä käytettynä ajoneuvona verotettavana ajoneuvona. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, joka mahdollistaa tosiasiallisen käyttöiän mukaisen verotuksen, jos ajoneuvo on merkittävässä määrin ollut kokonaan käyttämättömänä. Tällä tarkoitetaan tapauksia, joissa käyttämättömänä olo on merkittävästi vaikuttanut ajoneuvon arvoon.

Ehdotus on laadittu pitäen lähtökohtana yksinkertaista menettelyä. Verotuksen tulee olla toimitettavissa suhteellisen kaavamaisesti. Suomen olosuhteissa ei voitaisi toteuttaa esimerkiksi vastaavaa maan yleiseen hintatasoon perustuvaa verotusmallia kuin Tanskassa muun muassa siitä syystä, että myöskään uusien autojen verotus ei meillä perustu maan sisäiseen yleiseen hintaan. Sen tyyppisessä verotuksessa, joka olisi ehdotuksen mukaan jatkossakin meillä käytössä, on luonnollista perustaa käytetyn auton verotus ikäluokittain alenevaan veroasteikkoon uusien autojen verosta laskettuna. Tässäkin vaihtoehdossa käytettyjen ajoneuvojen verotus seuraa markkinahintojen suhteellista kehitystä edellä selviteltyt oikeustapaukset huomioon ottaen hyväksyttävänä pidettävällä tarkkuustasolla. Veron aleneman määrää harkittaessa on lähdetty siitä, että veroprosentin aleneman ei tule ylittää markkinahinnan

alenemaa myöskään markkinoilla hyvin arvon-
sa säilyttävien ajoneuvojen kohdalla. Tätä ar-
vioitaessa on otettava huomioon myös ne
tilanteet, joissa käytettyjen ajoneuvojen hinta-
taso verrattuna uusien ajoneuvojen hintaan on
suhteessa korkealla. Esimerkiksi vuoden 1993
syksystä vuoden 1994 syksyyn käytettyjen au-
tojen hintataso on noussut noin 20 prosenttia,
kun uusien autojen hintataso on samaan ai-
kaan pysynyt suunnilleen ennallaan.

Verrattaessa ehdotusta muissa maissa vallit-
sevaan tilanteeseen ja ajoneuvojen hintakehi-
tykseen, voidaan todeta, että Suomessa ajoneu-
vojen käyttöikä on oleellisesti pitempi kuin
useissa Keski-Euroopan maissa. Yhdessä sen
kanssa, että meillä myös keskimääräinen vuoti-
nen ajosuorite on huomattavasti korkeampi
kuin yleensä muissa Euroopan maissa, Suomes-
sa henkilöautolla ajetaan sen käyttöikänsä lähes
kaksi kertaa se määrä mikä Keski-Euroopassa
on ajoneuvon tavallinen koko elinkaaren ajo-
määrä. Myös tämä on otettava huomioon
verrattaessa ehdotusta muissa maissa käytössä
oleviin säännöksiin.

Tarkoituksena on, että ehdotetussa muodosa-
naan käytettyjen ajoneuvojen verotus on EU:s-
sa muodostuneen oikeuskäytännön vaatimuk-
set täyttävä. Muun muassa ympäristösyistä on
kuitenkin toivottavaa, että maassa rekisteriin
tulevat ajoneuvot kuitenkin edustaisivat usin-
ta ja parasta teknistä tasoa. Tarkoituksena ei
ole käytettyjen ajoneuvojen verotuksen alenta-
minen uusien ajoneuvojen verotukseen verrat-
tuna enempää kuin Euroopan talousyhteisön
perustamissopimuksen 95 artiklan ja sen kans-
sa asiallisesti saman sisältöisen ETA-sopimuk-
sen 14 artiklan on katsottava edellyttävän.

2.5. Verotusarvo

Ajoneuvon hankinta-arvon määrittäminen

Nykyisen lain 5 §:n mukaan maahan tuodun
auton ja moottoripyörän verotusarvo on sen
tullausarvolain nojalla määrätty tullausarvo
lisättyinä tullilla, jos sitä on ajoneuvosta suori-
tettava. Maassa valmistetun ajoneuvon vero-
tusarvo on sen valmistuskustannusten mukaan
määritettävä hinta valmistuspaikalla. Laissa on
säännöksiä siitä, mitä varusteita ajoneuvossa
vähintään on oltava verotusarvoa määrittäessä
ja säännöksiä eräistä varusteista, joiden arvoa
tietyissä tapauksissa ei ole laskettava verotus-
arvoon.

Euroopan yhteisöjen jäsenenä Suomen olisi
kumottava tullausarvolaki. Tullattavan tavaran
arvo määritettäisiin EU:n vastaavien säännös-
ten mukaan. Tärkeimmät näistä sisältyvät Eu-
roopan neuvoston asetukseen (ETY) N:o
2913/92 yhteisön tullikoodeksista (jäljempänä
tullikoodeksi). Tätä täydentäviä yksityiskohtai-
sia säännöksiä sisältyy tietyistä yhteisön tulli-
koodeksin soveltamista koskevista säännöksis-
tä annettuun komission asetukseen (ETY) N:o
2454/93 (jäljempänä soveltamisasetus).

Toisena keskeisenä rajoittavana tekijänä on,
että sisämarkkinoiden osalta verotusta ei voida
perustaa rajamuodollisuuksia edellyttävään ar-
vonmäärittelyyn. Kolmansista maista tapahtu-
van tuonnin osalta tähänkään ei olisi estettä
myöskään EU:n jäsenenä. Tavoitteeksi aset-
taan kuitenkin mahdollisimman yhtenevä me-
nettely autoverotuksessa olipa verotettava ajo-
neuvo peräisin sisämarkkinoilta tai tuotu kol-
mansista maista.

Uudessa laissa ehdotetaan verotusarvon pe-
rusteeksi ajoneuvosta verovelvolliselle aiheutu-
nut hankinta-arvo, johon luettaisiin kaikki
välittömästi tai välillisesti ajoneuvon hankin-
nasta verovelvolliselle aiheutuneet kustannuk-
set toimitettuna verovelvolliselle Suomeen tai
hänen ensimmäiseen varastoonsa Suomessa.
Hankinta-arvo olisi käytännössä lähellä nykyis-
tä tullausarvoa. Arvon määrittäminen tapahtuisi
kuitenkin ilman, että siinä käytettäisiin hyväksi
tullirajaa. Tämän vuoksi hankinta-arvoon luet-
taisiin kaikki kustannukset aina verovelvollisel-
le tai hänen ensimmäiseen varastoonsa Suo-
messa.

Arvon määrittämisessä käytettäisiin hyväksi
tullikoodeksissa säädettyjä menettelyjä. Muun
kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneu-
von arvoon luettaisiin tullikoodeksin ja sen
soveltamisesta annetun asetuksen mukainen
tullausarvo. Siihen, milloin tavaraa on pidettä-
vä yhteisötavarana tai muuna kuin yhteisöta-
varana, sovellettaisiin tullikoodeksin säännök-
siä. Yhteisötavarana tuotujen ajoneuvojen han-
kinta-arvo määrättäisiin käyttäen soveltuvin
osin mainittujen tullikoodeksin säännösten pe-
riaatteita. Näiden säännösten hyväksikäyttö
teknisessä mielessä ei tee autoverotuksesta Eu-
roopan talousyhteisön perustamissopimuksen 7
a artiklan tarkoittamassa mielessä rajaverotus-
ta. Sisämarkkinoilta Suomeen tuotavien ajo-
neuvojen verotuksessa tullikoodeksin säännök-
siä noudatettaisiin vain soveltuvin osin. Tämä
tarkoittaa muun muassa sitä, että jos jokin

menettely johtaisi sellaisenaan sisämarkkina-säännösten vastaisiin rajamuodollisuuksiin, säännös tulisi jättää soveltamatta tai sitä tulisi tulkita siten, että rajamuodollisuudet vältetään. Käytännössä autoverotuksen verotusarvoa määrättäessä tulisivat sovellettavaksi lähinnä tullikoodeksin 28—36 artiklat, jotka tarkoittavat ainoastaan menettelyjä tullausarvon määrittämisessä, mutta eivät sisällä rajamuodollisuuksia tarkoittavia säännöksiä. Tarve viitata tullikoodeksiin myös sisämarkkinatuonnissa johtuu siitä, että tavoitteena on mahdollisimman yhtäläinen säännöstö niin sisämarkkinoiden kuin kolmansien maiden tuonnissa. Viimeksi mainituilta osin tullikoodeksia on joka tapauksessa sovellettava tullin kantamisessa.

Tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen säännökset

Euroopan yhteisöjen tullikoodeksi sisältää suunnilleen samat menetelmät arvon määrittämiseksi kuin tullausarvolaki. Kummassakin asetetaan ensimmäiseksi lähtökohdaksi arvon määrittäminen tavarann kauppahintaan perustavana kauppa-arvona. Tullikoodeksissa tätä koskevat säännökset sisältyvät 29 artiklaan, jossa säädetään kauppa-arvon käyttämisestä tullausarvona, kauppa-arvon määrittämisestä ja yksittäisen kaupan ehdoista johtuvista soveltamisrajoituksista, mukaan lukien ostajan ja myyjän välisen taloudellisen etuyhteyden vaikutuksen. Lisäksi tässä artiklassa määritellään yksityiskohtaisesti termi ”tavarosta tosiasiaa maksettu tai maksettava hinta”. Täydentäviä säännöksiä kauppa-arvon käytöstä tullausarvona sisältyy soveltamisasetuksen 143—149 artiklaan sekä soveltamisasetuksen liitteeseen 23.

Tullikoodeksin 30 artikla sisältää säännökset tapauksista, joissa kauppa-arvoa ei voida käyttää tullausarvona ja jolloin on noudatettava niin sanottuja toissijaisia tullausarvoja artiklassa säädettyä soveltamisjärjestystä noudattaen. Täydentäviä säännöksiä on soveltamisasetuksen 142 ja 150—153 artiklassa sekä tullikoodeksin soveltamisasetuksen liitteessä 23.

Tullikoodeksin 31 artiklassa on säännökset arvonmäärittämisjärjestelmästä tapauksissa, joissa 29—30 artiklassa tarkoitettuja tullausarvoja ei voida käyttää. Artikla sisältää myös luettelon perusteista, joiden käyttö on kielletty tämän artiklan mukaista tullausarvoa määrittäessä. Tarkempia määräyksiä on tullikoodeksin sovel-

tamisasetuksen liitteessä 23. Tullikoodeksin 32 artiklassa on tyhjentävä luettelo eristä, joita voidaan lisätä kauppahintaan määrittäessä tullausarvo 29 artiklassa tarkoitettuna kauppa-arvona. Eristä, joita ei lueta tullausarvoon säädetään 33 artiklassa. Tullikoodeksin 35 artiklassa säädetään periaatteista, joita noudattaen päätetään tullausarvoa määrittäessä sovellettavista muuntokursseista. Yksityiskohtaiset säännökset muuntokursseista sisältyvät soveltamisasetuksen 168—172 artiklaan.

Voimassa olevan tullausarvolain mukaan tullausarvo on niin ikään ensi sijaisesti kauppa-arvo. Jos tätä ei voida käyttää, seuraavaksi on sovellettava samanlaisen tai vastaavan tavarann kauppa-arvoa. Mikäli tämä ei ole mahdollista, määritellään tullausarvo laskujohtoisena arvona, jolloin lähtökohdana on maahantuodun tavarann tai samanlaisen taikka vastaavan maahantuodun tavarann Suomessa saatava myyntihinta, josta tehdään tullausarvolaisissa säädetty vähennykset. Jos tämäkään ei ole mahdollista, on vielä käytettävissä laskennallinen arvo, joka perustuu tavarann valmistuskustannuksiin. Laisa on säädetty mitä kustannustekijöitä arvoon tulee sisällyttää, jos arvo määrätään näiden toissijaisen menetelmien perusteella.

Ajoneuvojen tuonnissa on toissijaisia tullausarvoja koskevien säännösten soveltaminen käytännössä tullut kysymykseen erityisesti käytettyjen autojen kohdalla. Monissa tapauksissa tullausarvon määrittäminen on tapahtunut samanlaisen tai vastaavan tavarann kauppa-arvon perusteella siten kuin lain 17 §:ssä säädetään. Tätä säännöstä täydentää lain 18 §:n säännös siitä, että samanlaisen tai vastaavan tavarann kauppa-arvona on käytettävä sellaisen tavarann kauppa-arvoa, jonka myynti tapahtuu samassa kaupan portaassa ja koskee olennaisesti samaa paljoutta kuin tullattava tavara. Jos tällaista myyntiä ei ole tiedossa, perusteena käytetään sellaisen samanlaisen tai vastaavan tavarann kauppa-arvoa, joka on myyty muulla kaupan portaalla tai muuna paljoutena. Tällöin arvo oikaistaan esitetyn näytön perusteella niin, että kaupan eri portaan tai eri paljouden aiheuttamat erot otetaan huomioon. Vastaavat säännökset sisältyvät soveltamisasetuksen 150 ja 151 artiklaan. Kun autoverotuksen arvonmäärittämissäännösten olisi muodostettava johdonmukainen kokonaisuus, tähän on sisällytettävä myös mainitut soveltamisasetuksen artiklat. Siten esimerkiksi kaupan portaalla olisi edelleen nykyistä vastaava vaikutus ajoneuvojen vero-

tusarvon määräämiseen silloin kun arvo on määrättävä samanlaisen tai vastaavan tavarannan kauppavarvon perusteella. Tämä tarkoittaa käytännössä muun muassa sitä, että määrättäessä tuotavan ajoneuvon arvoa toissijaisten menetelmien mukaisesti vähittäiskaupan portaalla tai kuluttajan asemassa olevan tuojan kohdalla arvo muodostuu korkeammaksi kuin se olisi tuojan toimiessa tukkuportaalla, jos muut arvoon vaikuttavat tekijät ovat samat.

Yleisenä arviona on, että tullausarvon määräämistä koskevat säännökset tullausarvolaisista ja EU:n mainituissa asetuksissa ovat ajoneuvojen tuonnissa kysymykseen tulevilta osin hyvin lähellä toisiaan. Tämä johtuu muun muassa siitä, että tullausarvosäännökset niin tullausarvolaisista kuin EU:n mainituissa asetuksissakin perustuvat tullitariffeja ja kauppaa koskevan yleissopimuksen VII artiklan soveltamisesta tehtyyn sopimukseen, joka syntyi 1973—1979 GATTissa käytyjen monenkeskisten kauppaneuvottelujen tuloksena (SopS 83/80). Ehdotuksen keskeisin ajoneuvotuontia koskeva eroavaisuus nykyisestä tilanteesta liittyy valuuttaturssien muuntoon. Tätä selvitetään tarkemmin jäljempänä. Käytännössä EU:n tullausarvoa koskevien säännösten soveltaminen johtaisi muutoin yleensä samoihin lopputuloksiin, joihin voitaisiin päätyä myös soveltamalla nykyistä tullausarvolakia.

Edellä tullikoodeksin mukaisesta arvonmäärityksestä sanottu koskee lähinnä sitä hankintavarvon osaa, jonka ajoneuvon tuojat maksaa siitä ulkomaiselle valmistajalle tai myyjälle, sekä toimituskustannuksia ajoneuvon tuonnista Suomeen. Asiallisesti tämä osa verotusarvoon luettavia kustannuksia olisi sama kuin nykyisinkin. Lakiin on tarpeen ottaa säännökset siitä, mitä muita tekijöitä on luettava hankintavarvoon, mitä varusteita ajoneuvossa on oltava arvoa määrättäessä, mitä käsittelyjä ajoneuvolle voidaan tehdä verotusarvon muuttumatta ja mitä verotusarvosta ehkä saadaan vähentää. Seuraavassa tarkastellaan näitä koskevia säännöksiä, jotka erään lähinnä auto- ja valmistustekniikan kehityksestä johtuvien muutosten noudattelevat nykyisen lain päälinjoja.

Tullin vaikutus verotusarvoon

Verotusarvoon luettaisiin myös tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava. Tulli muodostaa periaatteellisesti osan ajoneuvosta aiheutuneis-

ta kustannuksista, eikä tilannetta muuta se, että EU:n jäsenyydessä kolmansista maista tulevaa tuontia koskeva tulli kannettaisiin yhteisölle. Jos tullille säädettäisiin muiden kustannusten joukossa poikkeuskohtelu, tämä olisi voitava toteuttaa kaikissa tapauksissa yhtäläisesti. Tulli olisi voitava laskea pois auton hankintakustannuksista myös silloin, kun kyseessä olisi jossakin muualla kuin Suomessa tullattu, EU:n alueella vapaassa liikkeessä oleva kolmansista maista peräisin oleva ajoneuvo. Vaatimus koskisi niin uutta kuin käytettyäkin ajoneuvoa. Tullin oikean määrän selvittäminen olisi kuitenkin käytännössä monissa tapauksissa mahdoton tehtävä, koska ajoneuvoa ei vapaaseen liikkeeseen laskemisen jälkeen seuraata tietä siitä, missä ajoneuvo on tullattu ja päästetty vapaaseen liikkeeseen EU:n alueella. Ajoneuvon hinta saattaa edelleen myynnin yhteydessä muodostua muistakin tekijöistä kuin EU:n säännösten mukaan rajalla määrätystä tullausarvosta ja tullista. Muu kuin kaikissa tapauksissa yhtäläinen menettely olisi yhteisön perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista. Yhtäläinen kohtelu voidaan saavuttaa ainoastaan siten, että verotusarvo perustuu muualla kuin Suomessa EU:n alueelle tullattujen autojen osalta hintaan, joka sisältää myös tullin ja Suomessa tullattujen kolmansista maista peräisin olevien autojen osalta vastaavasti tullin sisältävään hankinta-arvoon.

Tullin merkitys kasvaisi EU:n jäsenyydessä. Nykyisin tullittomuusalueen ulkopuolelta tulevista ajoneuvoista tullin määrä on 5,3 prosenttia. EU:n tulli on henkilöautoista 10 prosenttia ja pakettiautoista 11 tai 22 prosenttia riippuen auton moottorin koosta.

Välittömiin ja välillisiin hankintakustannuksiin luettaisiin muun muassa ajoneuvon valmistajan ajoneuvosta saama hinta, rahtikustannukset ajoneuvon toimittamisesta verovelvolliselle tai hänen ensimmäiseen varastoonsa Suomessa sekä muun muassa vakuutuskustannukset. Verotusarvon määräytyminen vastaisi tältä osin nykyistä käytäntöä. Edellä verovelvollisuutta koskevan luvun perustelujen yhteydessä sanottuun viitaten ei verotusarvoon luettaisi myöskään verovelvollisen suorittamaa tai hänen verovelvollisuuden siirtäjälle suorittamaansa luovutushintaan sisältyvää arvonlisäveroa.

Ajoneuvon varustelu

Uuteen lakiin ehdotetaan otettavaksi saman

sisältöinen säännös kuin nykyisessäkin laissa vähimmäisvarustelusta, jotka ajoneuvossa on oltava verotusarvoa määrättäessä. Tarkoitus on, että ajoneuvoista ei verotuksellisista syistä jätettäisi pois liikenteeseen hyväksymistä varten tarvittavia varusteita, tavanomaisia vakiovarusteita tai lämmityslaitetta. Jos ajoneuvossa ei ole tarvittavia varusteita, niiden arvo lisätään verotusarvoon, kuten nykyisinkin.

Autoverotuksen verotusarvo rakentuu sille periaatteelle, että verotusarvoon luetaan kaikki kustannukset, joita verovelvollisella on verotuksen toimittamiseen asti. Jos verotusarvoon luettavia kustannuksia halutaan rajoittaa, tämä on tehtävä lakiin otettavalla nimenomaisella säännöksellä. Edellä on käsitelty yhtä tällaista säännöstä, joka rajoittaa kuljetus- ja siihen liittyvien vakuutuskustannusten huomioon ottamisen ajoneuvon toimitukseen verovelvolliselle tai hänen varastoonsa Suomessa. Yleisperiaatteen mukaista on lukea verotusarvoon myös maahantuonnin tai valmistamisen jälkeen tapahtuneen varustelun tai muutostyön arvo. Osa tavanomaisista, käytännössä kaikkia uusia ajoneuvoja koskevista kustannuksista aiheutuu niin sanotusta myyntikunnostuksesta. Yleensä on kysymys ajoneuvon vähäisestä huollosta, puhdistamisesta, rekisteritunnusten asentamisesta ja muusta vastaavasta. Nykyisten säännösten mukaan verottomuus seuraa tulliverolain 9 §:n 4 momentista, jossa säädetään, että tullia ei ole kannettava vapaa-alueella suoritusta tavanomaisesta varastokäsittelystä ja myyntikuntoon saattamisesta johtuneista kustannuksista. Auto- ja moottoripyöräverolain 5 §:ssä säädetään, että verotusarvoon ei lueta myöskään Suomessa ennen ajoneuvon ensirekisteröintiä suoritettavan ruosteenestokäsittelyn arvoa. Säännösten yhtenä seurauksena on, että tällaiset työt on laajassa mitassa tehty keskitetysti vapaa-alueella. Periaatteessa nämä työt voitaisiin tehdä verotta ajoneuvon maahantuonnin jälkeen.

Myös uudessa laissa on tarpeen säätää vastaavasta verottomuudesta, joka koskisi ajoneuvojen tavanomaista varastokäsittelyä tai myyntikunnostusta. Säännöksessä voitaisiin selvyiden vuoksi mainita markkamääräinen myyntikunnostukseen liittyvien osien tai varusteiden enimmäisarvo, joka voidaan jättää lukematta verotusarvoon. Samoin ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvon rekisteröinnistä aiheutuvia kustannuksia ei lueta verotusarvoon. Kuten edellä todettiin, nämä työt ovat sellaisia, jotka

ainakin joiltain osin voitaisiin siirtää verotuksen jälkeen tehtäviksi. Yhtenä rajoitteena tälle voi kuitenkin olla esimerkiksi, että jokin varustelu katsottaisiin luonteeltaan siinä määrin tietyn ajoneuvon tavanomaiseksi vakiovarusteeksi, että se tulisi jo edellä mainitun pääsäännön mukaan sisällyttää ajoneuvon verotusarvoon luettavaksi varusteeksi. Tilanteiden moninaisuudesta johtuen täydellisiä säännöksiä ei tässä suhteessa voida antaa. Lakiin otettavat veronkiertoa koskevat säännökset saattaisivat tulla tällaisissa tapauksissa sovellettaviksi. Myyntikunnostuksesta johtuvia kustannuksia koskeva lainkohta on tarkoitettu selventämään lakia. Lakiin sisältyisi ainakin pääsääntö siitä, mitä kunnostuskustannuksia on luettava maahantuonnissa verotusarvoon ja mitä jätettävä sen ulkopuolelle. Ehdotetun säännöksen vaikutukset kunnostustoiminnan siirtämiseen verotuksen jälkeen mahdollisesti eri kaupanportaalilla tehtäviksi lienevät niin ikään suhteellisen vähäiset.

Vähennykset

Autoverotuksen verotusarvon määräämiseen kuuluvat myös vähennyksiä koskevat säännökset. Markkamääräisiä vähennyksiä myönnetään nykyisin kahdella perusteella. Ympäristöperusteisena vähennyksenä on käytössä vähäpäästöisille uusille, ottomootorilla varustetuille henkilöautoille myönnettävä vähennys, jonka määrä on 4 500 markkaa verotusarvosta. Vähäpäästöisestä autosta säädetään tarkemmin ajoneuvojen varusteista ja rakenteesta annetun asetuksen 27 §:ssä. Toisena markkamääräisenä vähennyksenä on 400 markan suuruinen vähennys, joka myönnetään, jos auto on varustettu takalasin huurteenpoistolaitteella ja valonheitinten pesulaitteella. Jos autossa on suojauskuri, tullausarvosta tai valmistuskustannuksista vähennetään 1,5 prosenttia tullausarvon tai valmistuskustannusten määrästä.

Vähäpäästöisille ajoneuvoille myönnettävä vähennys ehdotetaan säilytettäväksi uudessa laissa ennallaan. Takalasin huurteenpoistolaite ja valonheitinten pesulaite ovat sellaisia Suomen olosuhteissa tarpeellisia varusteita, jotka eivät kansainvälisten säännösten mukaan ole ajoneuvoissa pakollisia. Näiden varusteiden asentamiseen houkutteleva vähennys on siten edelleen tarpeellinen. Vähennyksestä ehdote-

taan säädettäväksi saman sisältöisenä kuin nykyisessä laissa. Vähennyksen markkamäärä olisi siten 400 markkaa.

Suojapuskuria ei ole tarkemmin määritelty ajoneuvotekniikkaa koskeissa säännöksissä. Alkujaan kysymys oli eräiden ajoneuvovalmistajien kehittämästä törmäyksiä erityisesti kestävästä puskurista. Nykyisin yli 90 prosenttia tuotavista autoista saa hyväkseen suojapuskurivähennyksen, vaikka puskuireita ei kaikissa tapauksissa voitane pitää erityisrakenteisina. Ajoneuvojen törmäysominaisuuksissa on painopiste ollut enemmänkin korirakenteiden yleisessä suunnittelussa. Ehdotuksena on, että suojapuskurista myönnettävä 1,5 prosentin vähennys poistetaan ja tämä korvataan alentamalla autoveron laskentakaavassa olevaa kerrointekijää 2 prosenttiyksiköllä.

Laissa on vielä säännöksiä eräistä varusteista, joita ei ole luettava verotusarvoon, jos varusteet asennetaan ajoneuvoihin vapaa-alueella tai muualla maassa. Tällaisia varusteita ovat turvavyöt, sisälokasuojat, varoituskolmio, vararengas ja akku. Tullihallitus voi tietyn automerkin ja -mallin osalta hakemuksesta päättää, että maahantuojan tai valmistajan Suomesta hankkimien muualla kuin Suomessa autoon asennettujen turvavyöiden, varoituskolmion, vararengaan ja akun arvo saadaan vähentää tullausarvosta tullihallituksen määräämän suuruisena. Ajoneuvo- ja valmistustekniikan kehittyminen on vähentänyt tämän järjestelyn merkitystä tai poistanut vähennyksen merkityksen joidenkin varusteiden osalta kokonaan. Esimerkiksi turvavyöt asennetaan useimmiten autoon jo valmistuksen yhteydessä. Järjestelyä voitaisiin mahdollisesti pitää epätasa-puolisena tai Suomessa asennettuja tai täältä hankittuja varusteita suosivana. Uudessa järjestelmässä osa näistä varusteista voitaisiin haluttaessa asentaa ajoneuvon käyttöönoton jälkeenkin ja siis verottomina. Ehdotuksena on, että turvavyöt, sisälokasuojia, varoituskolmioita, vararengasta ja akkua koskevasta poikkeusjärjestelystä luovuttaisiin.

Muut verotusarvon määräämistä koskevat säännökset

Edellä selvitelty verotusarvon määrääminen edellyttää eräitä menettelyä koskevia säännöksiä. Nämä olisi tarkoituksenmukaista sijoittaa lakiin verotusarvon määräämistä koskevien

säännösten yhteyteen. Säännöksissä olisi kysymys veron välttämisen tarkoituksessa tapahtuvasta hankinta-arvon järjestelystä, viranomaisen tietojensaantioikeudesta, verovastuusta sekä ulkomaan valuutassa ilmoitettujen rahamäärien muuttamisesta Suomen rahaksi.

Edellä esitetyn mukaisesti hankinta-arvon määräämisessä käytetään hyväksi tullikoodeksin säännöksiä. Näihin sisältyy useita säännöksiä, joissa on kyse oikean arvon selvittämisestä silloin, kun ilmoitettua kauppa-arvoa ei voida pitää arvonmäärityksen perusteena. Tarkoituksena on, että näitä säännöksiä sovellettaisiin ensisijaisesti, kun on kysymys ajoneuvosta muualle kuin Suomeen maksetun kauppahinnan ja toimituskustannusten selvittämisestä. Kun uudessa järjestelmässä ajoneuvon omistus voi vaihtua useitakin kertoja myös maahan-tuonnin jälkeen ennen verotusta ja verotusarvoon voi olla vaikuttamassa muitakin kotimaisia kustannustekijöitä, on tarpeen, että myös näiden osalta laissa olisi riittävät säännökset veronvälttämistapausten varalta. Laissa ehdotetaan säädettäväksi arvioverotuksesta, jos ajoneuvon hankinta-arvo on sovittu tai määrätty ilmeisesti alemmaksi kuin vastaavan ajoneuvon tavanomainen hankinta-arvo, tai muuhun toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että maksuunpantavan veron määrä vähenisi. Vaikka säännös on ensisijaisesti tarkoitettu kotimaisia kustannustekijöitä varten, sitä voitaisiin toissijaisesti soveltaa myös silloin, kun tullikoodeksin mukaisin menetelmän ei ole löydettävissä ajoneuvolle käyvän hintatason mukaista hankinta-arvoa tuontihinnan osalta.

Ehdotettua säännöstä olisi täydennettävä lähinnä informatiivisella säännöksellä, jonka mukaan verovelvollisuuden tultua siirretyksi verotusarvo on vähintään ajoneuvon luovuttajan hankintakustannusten perusteella laskettu verotusarvo lisättynä kustannuksilla, joita tämän jälkeen on syntynyt. Tämä tarkoittaa muun muassa myyjän katetta ja ajoneuvon toimituskustannuksia. Nämäkin voidaan arvioida, jos luotettavaa selvitystä ei esitetä.

Laissa olisi myös säädettävä, että veroviranomaisella on oikeus saada tietoonsa verovelvollisuuden siirtäjän verotusarvon määräytymiseen liittyvät tiedot ja asiakirjat. Tällä tarkoitettaisiin muun muassa asianomaisen kirjanpitoa ja kirjeenvaihtoa. Laissa olisi myös säädettävä velvollisuus näiden tietojen luovuttamiseen. Tämän täyttämiseksi tullihallitus voisi

tarvittaessa määrätä uhkasakon. Veroviranomaisen oikeutta vaatia mainittuja tietoja ja verovelvollisen velvollisuutta tietojen antamiseen koskevat säännökset annettaisiin lain 10. luvussa, joka koskee yleisesti menettelyä. Ehdotukset on laadittu siten, että viranomaisilla on kaikissa tilanteissa oikeus saada tarvittavat tiedot niiltä, joilla tätä tietoa tai asiakirjoja on hallussaan.

Lähinnä informatiivisena säännöksenä ehdotetaan lakiin otettavaksi säännös, joka koskee veron määrää silloin kun useampi kuin yksi on verosta vastuussa. Vero olisi tällöin se määrä, mikä vastaa korkeinta veroa. Veroksi luetaan tällöin myös mahdollinen veronlisäys ja veronkorotus. Tähän lopputulokseen päädyttäisiin tulkintateitsekin, vaikka säännöstä ei olisikaan laissa.

Mainitut säännökset tarkoittavat muun muassa siirtohinnoittelun, epätavallisten maksuvälineiden käytön ja muun vastaavan menettelyn kautta tapahtuvan veron välttämisen estämistä. Laissa olisi myös erikseen yleinen veronkiertosäännös oikeustoimen tai oikeudellisen muodon väärinkäytön varalta ja säännös siltä varalta, että ajoneuvon luokittelua käytettäisiin hyväksi veron välttämiseksi. Näitä lakiehdotuksen 77 §:ään sisältyviä säännöksiä selostetaan erikseen jäljempänä.

Verotusarvon määräämiseen liittyy vielä ulkomaan valuutassa ilmaistujen määrien muuttaminen Suomen rahaksi. Tässä ehdotetaan sovellettavaksi samaa menettelyä, joka on käytössä muunnettaessa valuuttoja tullikoodeksin mukaan. Valuuttakurssi määrättäisiin siten viimeksi ennen veroilmoituksen antamispäivää välittömästi edeltäneen kalenterikuukauden toiseksi viimeisen keskiviikon myyntikurssin mukaan. Jos autoveroilmoitusta ei ole tehty, käytettäisiin sen ajankohdan mukaista kurssia, jona ilmoitus olisi viimeistään pitänyt tehdä, eli useimmiten ajoneuvon käyttöönottopäivä olisi ratkaiseva. Keskeisenä syynä tähän menettelyyn on, että jaksossa toimitettavassa verotuksessa saman jakson ajoneuvoilla olisi näin aina sama valuuttakurssi.

Suomessa valmistetun ajoneuvon hankintiarvo ehdotetaan määrättäväksi nykyisiä säännöksiä vastaavasti valmistajan ollessa verovelvollisena ajoneuvon valmistuskustannusten mukaan valmistuspaikalla määritettävän hinnan perusteella. Tässä jaksossa selvitelyjä säännöksiä sovellettaisiin myös kotimaassa valmistettuihin ajoneuvoihin, lukuun ottamatta

asian luonteesta johtuen tullikoodeksin käyttöä arvon määrittämisessä.

2.6. Verovapaus ja alennettu vero

Uudessa laissa ehdotetaan säädettäväksi verovapaista ajoneuvoista ja alennetusta verosta suunnilleen saman sisältöisesti kuin nykyisessä laissa, kun on kyse eräistä verottomista ajoneuvoryhmistä, pakettiautojen verotuksesta ja tak siedun myöntämisestä. Autoverotuksen yhteyksien katkeamisesta tullilainsäädäntöön aiheutuu tarvetta järjestää uudelleen verotuskohtelu niissä tapauksissa, joiden säätely on tähän asti ollut tullilainsäädännön varassa. Pääasiassa tämä koskee diplomaattiautoja, muuttoautoja ja eräitä väliaikaisen käytön tapauksia.

Eräät ajoneuvoryhmät

Kuten nykyisinkin, verovapaita ajoneuvoja voisivat edelleen olla pelastusauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto, yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. Autoverosta olisi vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa, ja linja-auto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa. Siltä osin kuin näiden ajoneuvojen luokittelussa tarvitaan tarkempia säännöksiä, nykyisin ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annettuun asetukseen sisältyvät säännökset on tarkoitus siirtää niiden sisältöä muuttamatta autoveroasetukseen.

Mainittujen ajoneuvojen omaa massaa koskeva säännös poikkeaa nykyisestä 1 800 kilosta 75 kilolla. Tämä johtuu siitä, että ajoneuvon omaan massaansa luetaan vuoden 1995 alusta myös kuljettajan paino, joksi lasketaan 75 kiloa. Tämä vaikuttaa myös seuraavissa käsiteltäviin säännöksiin.

Pakettiautot

Pakettiautojen verotusta koskevat säännökset ehdotetaan otettavaksi uuteen lakiin saman sisältöisinä kuin ne ovat nykyisessä laissa. Veron määrä olisi edelleen 35 prosenttia verotusarvosta, jos pakettiauton tavaratililan mitattu tilavuus on vähintään kolme m³ ja jos suurimman sallitun kokonaisuuden ja ajoneuvon

oman massan erotus on vähintään 525 kiloa. Edellä sanottuun ajoneuvon oman massan määräämistä koskevaan muutokseen viitaten 525 kilon painoraja vastaa tähän astista 600 kilon raja-arvoa. Nykyiset säännökset siitä, millä edellytyksin pakettiauto verotetaan alemman verokannan mukaan säädettiin olosuhteissa, joissa aiempia vastaavia sääntöjä yleisesti kierrettiin. Tällaista ei ole esiintynyt muutoksen jälkeen. Toisaalta markkinoille on tullut jonkin verran myös pieniä pakettiautoja, joita myydään samalla verolla kuin henkilöautoja. Tähän nähden pakettiautojen alennetun veron perusteita ei ole tarvetta tässä yhteydessä muuttaa.

Huoltoautot

Ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 19 §:n mukaan huoltoauto on ajoneuvojen ja koneiden huoltoon sekä korjausmiehistön ja välineiden kuljetukseen tarkoitettu, tarvittavin työkaluin ja laittein varustettu N-luokan auto, jossa on tilaa enintään kahdelle henkilölle. Huoltoauto on myös valtion, valtion liikelaitoksen, sähkö-, lämpö-, tele-, kaasutaikka vesilaitoksen tai kunnan omistama tien, kadun, radan ja ratalakaluston tai sähkö-, lämpö-, tele-, kaasutaikka vesilaitoksen verkon ja laitteiden tai puolustuslaitoksen sotakaluston huoltoon sekä korjausmiehistön ja välineiden kuljetukseen tarkoitettu, tarvittavin työkaluin ja laittein varustettu M₁-luokan auto, jossa on istuimet kuljettajan lisäksi enintään kahdeksalle henkilölle. Keskeinen ero yksityisessä omistuksessa olevan ja julkisyhteisöjen tai niiden tehtäväpiiriä hoitavien yhteisöjen omistamien huoltoautojen välillä on henkilökuljetusmahdollisuudessa. Julkisyhteisön huoltoauto voi olla henkilöauto kun taas muu huoltoauto on pakettiauto, jonka henkilökuljetusmahdollisuus on rajoitettu enintään kahteen kuljettajaan viereissä olevaan henkilöpaikkaan. Erona muuhun pakettiautoon on lähinnä vain se, että huoltoautolta ei edellytetä pakettiauton mitta- tai kantavuusvaatimuksia lievemmän verotuksen saamiseksi.

Uudessa laissa ehdotetaan omalta massaltaan vähintään 1875 kilon painoisten huoltoautojen veroksi 35 prosenttia kuten nykyisinkin. Säännöstä täydentäisi ehdotuksen 13 §, jonka mukaan paketti tai kuorma-auton varustamisesta huoltoautoksi aiheutuvia kustannuk-

sia ei luettaisi ajoneuvon verotusarvoon. Tämäkin vastaisi huoltoauton nykyistä verotuskohdetta, jossa nämä kustannukset ovat jääneet autoverotuksen ulkopuolelle.

Huoltoautoina tai siihen rinnastuvassa tarkoituksessa käytetään eräitä yleensä suurehkoja autoja, jotka on rakennettu kuorma-auton tai raskaan pakettiauton alustalle siten, että ajoneuvossa on jatkettu ohjaamo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useille henkilöille sekä tämän lisäksi lava tai muu varustus tavaroiden tai työvälineiden kuljetusta varten. Riippuen ajoneuvon varustelusta tällainen ajoneuvo voidaan luokitella henkilökuljetusmahdollisuutensa johdosta myös M₁-luokan ajoneuvoksi eli henkilöautoksi. Kun tällaista isokokoista ja suhteellisen raskasta ajoneuvoa ei kuitenkaan autoverotuksessa ole tarkoituksenmukaista rinnastaa henkilöautoon, ehdotetaan säädettäväksi, että omalta massaltaan vähintään 4 500 kilon painoisesta M₁-luokan ajoneuvosta vero olisi 35 prosenttia, eli sama kuin pakettiautosta ja huoltoautosta. Jos henkilöautoksi tieliikennesäännösten mukaan luettavan auton oma massa on vähintään 6 000 kiloa, auto olisi verosta vapaa. Nämä suurikokoisten M₁-luokan ajoneuvojen verotusta helpottavat säännökset eivät johtaisi tavanomaisten henkilöautojen kanssa kilpailevien ajoneuvojen käyttöönottoon. Esimerkkinä tähän ryhmään kuuluvista ajoneuvoista mainittakoon radio- ja televisio toiminnan ulkolähetysautot, joissa teknisen varustuksen arvo saattaa olla korkea. Muun muassa nämä ajoneuvot olisivat ehdotuksen mukaan verosta vapaita.

Taksipalautus

Voimassa olevan auto- ja moottoripyöräverolain 7 §:n mukaan autosta, joka sitä ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/91) 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen, maksuunpannaan autoveroa vain se määrä, jolla vero ylittää 57 000 markkaa.

Nykyisen käytännön mukaan myönnetystä autoveron palautuksesta tehdään merkintä liikennelupa- ja luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun asetuksen (347/91) 8 §:ssä säädettään, että liikenneluvan haltijan tulee

ennen liikenteen aloittamista esittää liikennelupansa valvonta- tai asemapaikan poliisille ja ilmoittaa tarkoitusta varten vahvistetulla lomakkeella liikenneluvulle auto, jolla ammattimaista liikennettä ryhdytään harjoittamaan. Asetuksen 13 §:ssä on säädetty menettelystä liikenneluvulle ilmoitetun auton vaihtamisen johdosta tehtävästä ilmoituksesta. Poliisin liikennelupaan tekemistä merkinnöistä, liikenneluvulle ilmoitetusta autoista pidettävästä luettelosta ja muusta valvontaan liittyvästä menettelystä on säädetty asetuksen 23 §:ssä.

Tarkoituksena on, että yhtä liikennelupaa kohti voi olla käytössä kerrallaan ainoastaan yksi auto, josta on myönnetty taksipalautus autoverotuksessa. Yhdellä liikenneluvulla voi samanaikaisesti harjoittaa liikennettä vain yhdellä autolla. Näin ollen säännökset johtavat siihen, että kun liikennettä harjoitetaan liikenneluvan mukaisesti, autoverotuksessa asetettu vaatimus auton pääasiallisesta käytöstä ammattimaiseen liikenteeseen samalla yleensä täyttyy. Järjestelyn mukaan ei ole mahdollista saada ammattimaiseen liikenteeseen käytettävän auton lisäksi taksietua samalla luvalla toisesta, muussa käytössä olevasta autosta.

Jos auto siirretään muuhun kuin taksipalautukseen oikeuttavaan käyttöön ennen kuin autoverolain 13 §:ssä säädetty 36 kuukauden pituinen määräaika on päättynyt, auton omistajalta peritään takaisin osa taksietuna maksuunpanematta jätetystä autoverosta. Muun muassa tätä varten auton rekisteriotteeseen tehdään merkintä myönnetystä taksiedusta.

Autoverolain 12 §:n 2 momentissa on säädetty maksuunpanosta niissä tapauksissa, joissa auto, josta taksietu on myönnetty siirretään muuhun käyttöön. Auto voi olla merkittynä pois liikenneluvulta enintään 30 päivää, minkä jälkeen autovero tai osa siitä tulee pantavaksi maksuun. Aikaa, jonka auto on pois luvulta, ei lueta hyväksi maksuunpantavaa veroa laskettaessa.

Luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettu asetukset on korvattu uudella samalla nimellä asetuksella (666/94), joka on tullut voimaan 1 päivänä elokuuta 1994. Uudessa asetuksessa ei enää ole edellä selviteltyjä valvontaa koskevia säännöksiä. Uuden asetuksen 14 §:n mukaan taksiluvan haltijan tulee ennen liikenteen aloittamista esittää liikennelupansa asemapaikan poliisille ja ilmoittaa, milloin liikenne aloitetaan. Asetuksen 15 §:n mukaan alkuperäinen taksilupa on pidettävä ajon aikana muka-

na. Säännöksiä auton merkitsemisestä liikenneluvulle ei ole.

Uudessa autoverolaissa ehdotetaan edelleen säädettäväksi taksipalautusmenettelystä. Lain säännöksiä ehdotetaan kehitettäväksi siten, että ajoneuvon liikenneluvulle merkitsemisestä ei enää ole tarpeen pitää taksiedun myöntämisen edellytyksenä. Tarkoituksena on kuitenkin edelleen, että voimassa olevaa liikennelupaa kohti voisi olla käytössä vain yksi auto, jolle on myönnetty veronpalautusta. Vasta kun ajoneuvorekisterissä oleva merkintä auton käytöstä ammattimaiseen liikenteeseen poistetaan tai ajoneuvo siirretään toiselle ammattimaisen liikenteen harjoittajalle, auton omistaja voisi hakea uudelleen taksietua. Jos tämä tapahtuu ennen laissa veron maksuunpanolle säädetyn 36 kuukauden määräajan päättymistä, edellytyksenä uuden taksiedun myöntämiselle on lisäksi, että ajoneuvon luovutuksesta tai käytötarkoituksen muutoksesta tehdään autoverolaissa säädetty ilmoitus ajoneuvohallinnolle.

Vaikka taksiauton merkitsemisestä liikenneluvulle luovutaan, ehdotettu laki ei tarkoita sitä, että autoa, josta taksietu on myönnetty, voitaisiin edun myöntämisen jälkeen ryhtyä nykyistä vapaammin käyttämään muihin tarkoituksiin kuin ammattimaiseen liikenteeseen. Laissa säilyisi edelleenkin nykyistä vastaava säännös, jonka mukaan taksiedun yhtenä edellytyksenä on, että auton omistaja käyttää autoa pääasiallisesti ammattimaiseen liikenteeseen. Ehdotetussa muodossaan laki tarkoittaa ainoastaan sitä, että tämän edellytyksen valvontaa ei enää perustettaisi liikennelupaan tehtäviin merkintöihin. Ammattimainen käyttö merkittäisiin edelleen ajoneuvon rekisteritietoihin. Veroviranomainen saisi omistuksen vaihdoksista tiedon tätä kautta. Muu ajoneuvon käytön valvonta perustuisi kuten nytkin eri lähteistä saatavaan tietoon siitä, harjoitetaanko autolla ammattimaista liikennettä. Muutos koskisi siten ainoastaan valvonnan muotoja. Sen sijaan taksiedun myöntämisen tai edun säilyttämisen asialliset edellytykset olisivat uudessa laissa samat kuin nykyisessä laissa. Maksuunpanoa koskevat säännökset ennen 36 kuukauden ammattikäyttöä tapahtuvissa käyttö-tarkoituksen muutostilanteissa säilyisivät uudessa laissa nykyistä lakia vastaavassa muodossa eräin arvonlisäverotukseen siirtymistä koskevin poikkeamin. Näitä säännöksiä selvitetään jäljempänä kohdassa 2.9.

Edellä sanotuin poikkeamin taksipalautus-

järjestelmä olisi uudessa laissa asiallisesti sama kuin nykyisessä auto- ja moottoripyöräverolaissa. Uuteen lakiin ei enää otettaisi nykyisessä laissa olevia, tarpeettomiksi käyviä viittauksia maahantuonnin yhteydessä toimitettavan verotuksen edellyttämään menettelyyn.

Diplomaattiautot

Kun tullisäännökset eivät enää vaikuta autoverotukseen, eräistä nykyisin tullilainsäädännöstä seuraavista verottomuuksista olisi tarpeellisilta osin säädettävä autoverolaissa. Autoverolaissa ehdotetaan säädettäväksi diplomaattiautojen verotuksesta, niin sanottujen muuttoautojen verotuksesta ja eräiden väliaikaisesti maahan tuotujen autojen vähäistä käyttöä koskevista verottomuuksista.

Diplomaatti-autoja koskevat säännökset sisältyvät nykyisin tulliverolain 16 a §:ään. Lähtökohtana on, että tullittomia ja siis auto- ja moottoripyöräverolain 21 §:ssä olevan yleisviittauksen johdosta autoverottomia ovat ajoneuvot, jotka tulevat ulkovaltojen Suomessa toimiville diplomaattisille ja muille samassa asemassa oleville edustustoille tai lähetettyjen konsulien virastoille viralliseen käyttöön taikka tietyin edellytyksin diplomaattisten edustajien ja muiden lähetystöjen tai konsulaattien henkilökuntaan kuuluvien käyttöön. Laissa viitataan tältä osin diplomaattisia suhteita koskevaan Wienin yleissopimukseen (SopS 4/70) ja konsulisuhteita koskevaan Wienin yleissopimukseen (SopS 50/80). Lakiin sisältyy tullittoman tavarantoimintakielto, jonka määräaika on kolme vuotta. Ajoneuvojen osalta on erityisesti säädetty, että jos edellä tarkoitettu henkilö muuttaessaan pois Suomesta ennen kuin kolmen vuoden määräaika on kulunut myy käyttössään olleen ajoneuvon, siitä on suoritettava tullia ja siten myös autoveroa 1/36 jokaista määräajasta jäljellä olevaa täyttä tai vajaata kuukautta kohti. Lainkohdan tarkoittamien edellytysten olemassaolon vahvistaminen on ulkoasiainministeriön asia.

Autoverotuksen ja tullilainsäädännön välisen viittaussäännöksen purkaantumisen johdosta autoverolakiin olisi otettava vastaavat säännökset diplomaattisten edustustojen ja konsulien virastojen ja niiden henkilöstön ajoneuvojen autoverovapaudesta. Asiasta ehdotetaan säädettäväksi asiallisesti samalla tavoin kuin nykyisinkin. Tarkoituksena on, että autovero-

lakiin otettava säännös vastaisi myös uuteen tullilakiin otettavaa diplomaattien tullivapautta koskevaa säännöstä.

Muuttoautot

Tullilainsäädäntöön sisältyvien muuttotavaran tullittomuutta koskevien säännösten tarkoituksena on, että maahan muuttava henkilö ei joudu maahan muuttaessaan suorittamaan toistamiseen kulutusveroja hänen taloudessaan ulkomaalla käytössä olleesta tavarasta, josta vero on yleensä maksettu tavarantoimintomaassa. Säännösten päätarkoitus on siten kaksinkertaisen kulutusverotuksen välttäminen maasta toiseen muuttaessa.

Nykyisten tulliverolain 14 ja 14 a §:ään sisältyvien säännösten mukaan maahan muuttavan henkilön yksityistalouteen kuuluvat ajoneuvot ovat tullittomia näissä pykälissä säädetyillä ehtoilla. Pääasialliset muuttoauton verottomuuden edellytykset ovat, että muuttaja on välittömästi ennen muuttoaan ollut ulkomailla vähintään vuoden, että henkilöauto tai moottoripyörä on ollut hänen tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistukseen johtavassa hallinnassa sekä hänen käyttössään vähintään vuoden. Edellytyksenä on lisäksi, että muu kuin häälahjana saatu ajoneuvo olisi voitu hankkia muuttajan tai hänen aviopuolisonsa välittömästi ennen muuttoa edeltäneen ulkomailla oleskelun aikana ansaitsemilla varoilla. Jos muuttaja on aiemmin tuonut maahan muuttoauton, tämän verottoman luovutuksen määräajan on tullut kulua umpeen ennen kuin muuttaja uudelleen tuo ajoneuvon. Mainittu määräaika, jonka kuluessa ajoneuvoa ei verotta saa myydä tai muutoin luovuttaa tai antaa muun kuin muuttajan tai hänen perheenjäsenensä käytettäväksi, on kaksi vuotta luetuna muuttajan maahantulopäivästä.

Edellä sanottu koskee henkilöautoja ja moottoripyöriä. Pakettiauton ja erikoisauton tullittoman tuonnin edellytyksenä on vähintään kuuden kuukauden käyttö ulkomailla. Näihin ajoneuvoihin ei myöskään sovelleta luovutuskieltoa tarkoittavia rajoituksia. Nämä säännökset ovat ajalta, jolloin mitta- ja muut vaatimukset täyttävät pakettiautot olivat autoverosta vapaita. Säännöksellä oli tuolloinkin vaikutusta tullin ohella liikevaihtoverottomuuteen. Järjestelyä ei tarkistettu, vaikka paketti-

autoille säädettiin 35 prosentin vero 12.7.1993 alkaen.

Kuten muussakin muuttotavaran tuonnissa, muuttoautojen verottomuuden lähtökohtana on, että verottomuus koskee vain muuttajan yksityistaloudessa ulkomailla käytettyjä ajoneuvoja. Muuttoa sinänsä ei ole katsottava verottoman tuontioikeuden luovaksi perusteeksi, joka yleisesti mahdollistaisi käyttämättömiin tavaroiden taikka ajoneuvojen tuonnin. Järjestelyn tarkoituksena on ensisijaisesti muuttajan ulkomailla yksityistaloudessaan käyttämien tavaroiden kaksinkertaisen verotuksen välttäminen. Erityisesti kulkuneuvojen tuontiin muuttotavarana liittyy usein taloudellisen ja verotuksellisen edun keinottelunomaista tavoittelua. Siksi ajoneuvojen tullittomuuden ehtojen on tarpeen olla yksityiskohtaisia ja täsmällisiä. Tämä on toisaalta käytännössä johtanut runsaaseen määrään veronhuojennushakemuksia, kun kaavamaiset säännökset eivät eri syistä kuitenkaan sovi muuttajien yksilöllisiin olosuhteisiin muuton yhteydessä.

Edellä selviteltyt tulliverolain säännökset ovat autoverolain 21 §:ssä olevan yleisviittauksen johdosta tarkoittaneet autoverottomuutta samoissa tapauksissa, joissa ajoneuvo on tulliton.

Kun tulliverolaki tulee kumottavaksi siitä ajankohdasta, jona Suomesta tulee EU:n jäsenvaltio, muuttoautojen verottomuus samalla lakkaa. Jos järjestelmää halutaan tämän jälkeen ylläpitää, verottomuuden edellytyksistä olisi säädettävä nyt käsiteltävässä uudessa autoverolaissa.

Muuttoauton verottomuudesta on muodostunut alkuperäisen kaksinkertaisen verotuksen välttämisen sijasta selkeästi palkkaetuna pidetty järjestely. Tämä korostuu kansainvälisten työmarkkinoiden avautuessa ja liikkuvuuden lisääntyessä. Etu kohdistuu suhteellisen lyhytaikaiseen ulkomailla työskentelyyn. Kun vastaavaa verotukea ei kohdenneta muuhun työntekoon, muuttoauton verottomuus on useissa tapauksissa kohtuuton, jopa usean sadantuhannen markan suuruinen etu verrattuna niihin, joilla ei ole mahdollista työskennellä ulkomailla ja jotka hankkivat autonsa verollisina. Järjestelmän epäkohdat korostuvat, kun otetaan huomioon, että se on mahdollistanut ajoneuvon hankkimisen siten, että siitä ei ole maksettu lainkaan kulutusveroja mihinkään maahan. Erityisesti YK-tehtävissä palvelun

osalta niin YK:n, isäntämaiden kuin joukko-osastojenkin edustajat ovat pitäneet muuttoautojärjestelmää epätarkoituksenmukaisena ja joukko-osastojen varsinaisen tehtävän hoitamista haittaavana.

Muuttotavarana tuodun ajoneuvon verotusta ehdotetaan kehitettäväksi siten, että järjestelmä vastaisi jälleen lähinnä kaksinkertaisen verotuksen välttämisen tavoitetta tilanteissa, joissa nykyisen järjestelmän vähimmäisaikaa jonkin verran pitempään ulkomailla oleskellut henkilö tuo Suomeen muuttaessaan mukanaan tavanomaisen käyttöajoneuvon. Keskeisenä ehdotuksena on markkamääräisen enimmäismäärän säätäminen veroedulle. Ajoneuvon omistusaikavaatimusta ulkomailla lyhennettäisiin yhdestä vuodesta vähintään puolen vuoden omistusaikaan.

Ehdotukset muuttaisivat järjestelmän luonetta siten, että verottomuus koskisi nykyistä pysyvämpää ulkomailla oleskelua ja etu rajattaisiin markkamäärältään vastaamaan keskittämällä hieman suuremman perheauton veroa. Ajoneuvon omistusaikavaatimuksen lyhentämisellä pyrittäisiin menettelyn joustavuuden lisäämiseen käytännössä usein esiintyvissä tilanteissa, joissa autoa joudutaan eri syistä vaihtamaan ennen muuttoa Suomeen. Määräajan lyhentäminen vähentäisi muuttoautojärjestelmään nykyisin runsaasti liittyvää huojennusten hakemista.

Järjestelmää ehdotetaan yksinkertaistettavaksi ja selkiytettäväksi luopumalla siitä muuttoauton verottoman tuonnin edellytyksestä, että ajoneuvo on hankittu tai olisi voitu hankkia maahan muuttajan tai hänen puolisonsa välittömästi ennen maahan muuttoa edeltäneen ulkomailla oleskelun ansaitsemilla varoilla. Tällä säännöksellä on muun muassa rajoitettu muussa kuin varsinaisessa käytössä olevan ajoneuvon keinottelunomaista hankintaa. Säännöksen toimivuutta voidaan kuitenkin arvostella. Se on myös osoittautunut hallinnollisesti hankalaksi. Säännöksestä voidaan luopua, jos muuttoautosta saatava etu muulla tavalla rajoitettaisiin koskemaan ainostaan tavanomaista käyttöautoa. Tätä varten uudessa laissa ehdotetaan säädettäväksi muuttoajoneuvon verottomuudelle 50 000 markan enimmäismäärä. Tämä määrä riittäisi siihen, että suurehko perheauto olisi vielä kokonaan veroton. Jos maahan muuttaja tuo maahan auton, jonka autovero on tätä korkeampi, 50 000 markan ylittävä osa

on maksettava. Ehdotus vastaa tässäkin sitä, että maahanmuuton yhteydessä pyritään välttämään tavanomaisen käyttötavaran kaksinkertaista verotusta, mutta etua ei myönnetä tätä laajemmalti.

Ansaintavaatimuksesta luopuminen tarkoittaa käytännössä muuttoajoneuvon verottoman tuontimahdollisuuden laajenemista eräisiin ryhmiin, joilla tätä mahdollisuutta ei aiemmin ole ollut. Ottaen huomioon ulkomailla oloajan pidentymistä ja edun enimmäismäärää rajoittavat säännökset, voidaan kuitenkin arvioida, että näissäkin tapauksissa olisi kysymys lähinnä muuttajan yksityistaloudessa todella käytettyjen ajoneuvojen tuonti.

Opiskeluun liittyvä ajoneuvon käyttö muussa kuin siinä maassa, jossa henkilön vakinaisen asuinpaikan on katsottava sijaitsevan, on EU:n säännöksissä järjestetty toisin kuin muu ajoneuvojen väliaikainen käyttö muussa kuin varsinaisessa asuinmaassa. Tätä koskevat säännökset ovat yhteisön alueella tiettyjen kuluneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapauksista annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston direktiivissä (83/182 EY). Opiskelijalla on mahdollisuus ajoneuvon verottomaan käyttöön opiskelumaassa aikarajoista riippumatta. Siten opiskelun ei ole katsottava aiheuttavan tässä suhteessa vakituisen asuinmaan muutosta. Kun asia on direktiivissä järjestetty tällä tavoin ja kun jäljempänä selvittävät ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä koskevat ehdotukset seuraavat direktiivin mukaista opiskelijoiden laajaa verotonta autokäyttömahdollisuutta, ei opiskelijan kohdalla voida katsoa esiintyvän vastaavaa tarvetta hankkia talouteensa muusta maasta ajoneuvoa kuin niillä henkilöillä, joiden mukanaan tuoma ajoneuvo ehkä verotettaisiin tulomaassa. Tämän johdosta ehdotetaan, että oikeutta verottoman ajoneuvon tuontiin ei ole Suomessa aiemmin asuneella henkilöillä, joka on oleskellut ulkomailla pääasiallisesti opiskelun johdosta.

Kun luovutaan vaatimuksesta, että ajoneuvo on ostettu tai olisi voitu ostaa muuttajan ulkomailla ansaitsemilla varoilla, verottoman ajoneuvon tuontimahdollisuus olisi esimerkiksi muuttajan perheeseen kuuluvilla lapsilla näiden iästä riippumatta. Järjestelmää ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista laajentaa tähän suuntaan. Alle 18 vuoden ikäisten henkilöiden kyseessä ollessa ajoneuvoa ei monissakaan ta-

pauksissa voitaisi pitää nimenomaan nuoren omassa käytössä olleena siten kuin voimassa olevassa laissa ja myös ehdotuksessa edellytetään. Lisäksi tämän ikäisen henkilön oleskelu ulkomailla liittyy useimmiten hänen perheensä oleskeluun ulkomailla ja myös opiskeluun, jonka kohdalla muuttoajoneuvon tuontia muutoinkin rajoitettaisiin. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan muuton ajankohtana alle 18 vuotiaalla henkilöllä ei ole oikeutta verottoman muuttoajoneuvon tuontiin.

Nykyistä lakia vastaavasti uuteen lakiin on tarpeen ottaa säännökset, jotka rajoittavat muuttotavarana tuodun ajoneuvon käyttöä Suomessa. Myös ajoneuvon luovutuksen vero-seuraamuksista olisi säädettävä. Ehdotuksen mukaan ajoneuvoa ei saisi nykyiseen tapaan veroa suorittamatta myydä, vuokrata eikä muutoin luovuttaa toiselle eikä vastikkeetta-kaan luovuttaa muuttajan perheeseen kuulumattoman henkilön käytettäväksi ennen kuin laissa säädetty määräaika on kulunut. Nykyinen määräaika on tullauspäivästä lukien kaksi vuotta. Ajoneuvon siis tulee olla kaikkiaan vähintään kolme vuotta muuttajan omistuksessa tai omistukseen johtavassa hallinnassa ennen mahdollisuutta luovuttaa ajoneuvo verotta. Määräajaksi ehdotetaan uudessakin laissa kolme vuotta. Tästä ajasta edellytettäisiin Suomessa muuton jälkeen kuluvaksi vähintään yksi vuosi. Muuton jälkeistä omistusaikaa Suomessa siis lyhennettäisiin, jos ajoneuvo on ollut pitkään muuttajan omistuksessa ja käytössä ulkomailla. Tämä lisäisi järjestelmän joustavuutta ja vähentäisi veronhuojennushakemusten tekemistä.

Ehdotettu säännöstö koski ainoastaan autoverotusta. Tähän asti tulliverolain 14 ja 14 a §:n säännöksillä on ollut vaikutusta autoverotuksen lisäksi myös tulliin ja arvonnlisäverolain 94 §:n mukaisesti myös muuttotavaran tuotavien ajoneuvojen verotukseen. EU:n tullittomuutta koskevat säännökset sisältyvät pääosin Yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta annettuun asetukseen (ETY) N:o 918/83, jota on sittemmin muutettu useilla asetuksilla. Tuon asetuksen mukaan muuttotavara on verotonta, jos se on ollut muuttajan omistuksessa ja käytössä vähintään kuusi kuukautta ennen muuttoa ja henkilö on oleskellut yhteisön ulkopuolella vähintään 12 kuukauden yhtäjaksoisen ajan. Yhteisön sisämarkkinoihin sopeu-

tumista koskevassa hallituksen esityksessä laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta (HE n:o 283/1994 vp) ehdotetaan arvonlisäverolain 94 §:ää muutettavaksi siten, että kolmansista maista tapahtuvan tuonnin verottomuuteen tulisivat sovellettaviksi mainitun yhteisön asetuksen säännökset. Sisämarkkinoilta tapahtuvassa tuonnissa ei tarvita erityisiä tuonnin verottomuutta koskevia säännöksiä. Muuttotavarana tuotuihin ajoneuvoihin sovellettaisiin arvonlisäverolain säännöksiä samalla tavalla kuin muihinkin käytetyn ajoneuvon ostoihin muualta kuin Suomesta. Ajoneuvo ostettaisiin lähtömaassa verollisena eikä siitä kannettaisi arvonlisäveroa Suomeen tuotaessa muilta osin kuin autoveron osalta.

Jos muuttoauto tuodaan kolmansista maista, siitä kannettavaan tulliin sovellettaisiin edellä mainitun EU:n asetuksen säännöksiä. Yhteisön alueen ulkopuolelta tapahtuvasta tuonnista olisi suoritettava arvonlisävero. Järjestely ei tältä osin eroaisi voimassa olevasta käytännöstä senkään jälkeen, kun sisämarkkinoihin sopeutetut tullia ja arvonlisäveroa koskevat säännökset tulevat sovellettaviksi.

Mainitut muussa vero- ja tullilainsäädännössä olevat määräajat ja muut järjestelyt poikkeavat jonkin verran siitä, mitä autoverotuksessa ehdotetaan säädettäväksi. Määräajat ovat autoverotuksessa veron korkeasta määrästä siten poikkeuksista saatavan edun suuruudesta johtuen yleensä pitemmät. Poikkeavien määräaikojen yhtenäistämiseen ei kuitenkaan ole esitettävissä niin painavia hallinnollisia syitä, että lainsäädäntöä olisi tämän vuoksi tarpeen yhtenäistää. Myöskään edellä mainituista EU:n säännöksistä ei johdu tällaista yhtenäistämistarvetta maan sisäisenä verotuksena toimitettavaan autoverotukseen.

2.7. Väliaikainen veroton käyttö

Nykyisessä lainsäädännössä ajoneuvojen veroton käyttömahdollisuus seuraa lähinnä tullisäännöksistä. Ratkaisevia ovat ne säännökset, jotka tarkoittavat mahdollisuutta käyttää ajoneuvoa Suomen alueella tullitta. Tämä liittymä tullilainsäädäntöön katkeaa, kun autoverotus ei enää perustu tullirajaan.

Uuden lain soveltamisala on ehdotuksen mukaan laaja. Periaatteessa kaikki Suomen alueella käytettävät, lajiltaan lain tarkoittamiin

ryhmiin kuuluvat ajoneuvot olisivat verollisia. Laajaa soveltamisalaa rajoitettaisiin siten, että laissa nimenomaisesti mainittu käyttö ei kuitenkaan olisi verollista. Soveltamisalaa koskevien säännösten yhteydessä mainittaisiin näistä poikkeuksista tärkein, eli kansainvälisessä liikenteessä maahan väliaikaisesti tulevien, muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö, josta ei kannettaisi veroa. Ehtona on muun muassa, että ajoneuvoa käytetään vain rajoitetun ajan. Tämä säännös ehdotetaan sisällytettäväksi lain soveltamisalan yhteyteen siitä syystä, että se koskee suurinta osaa kansainvälisessä liikenteessä Suomeen väliaikaisesti tulevia ajoneuvoja.

Laissa on tarpeen säätää myös eräistä muista verottoman käytön tilanteista. Lisäksi tarvitaan säännöksiä muun muassa siitä, millä edellytyksin henkilö katsotaan muualla kuin Suomessa asuvaksi.

Pääasialliset säännökset koskisivat eräitä ajoneuvojen vähäisiä siirtoja, väliaikaista keilu- tai esittelykäyttöä ja kilpailukäyttöä. Ehdotettavat järjestelyt vastaisivat suurin piirtein sitä, mikä nykyisinkin on käytäntönä. Kilpailukäyttöä koskevat säännökset koskevat lähinnä ralliautoja ja muita liikenteessä käytettäviä kilpa-ajoneuvoja, koska varsinaiset suljetulla radalla käytettävät kilpa-ajoneuvot ovat verottomia jo sillä perusteella, että niitä ei rekisteröidä tai käytetä liikenteessä. Laissa ehdotetaan säädettäväksi, että niin sanotuilla siirtokilvillä muotoin rekisteröimättömänä saadaan ajoneuvoa käyttää yksinomaan kilpailuun enintään seitsemän päivän yhtäjaksoisen ajan kerrallaan. Muualla kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa saataisiin käyttää verotta yksinomaan kilpailuun enintään 30 päivän ajan, minkä jälkeen ajoneuvo olisi vietävä pois maasta.

Ehdotukset on laadittu pitäen silmällä toisaalta riittävän täsmällisiä säännöksiä ja toisaalta pyrkien käytännön tarpeita vastaaviin järjestelyihin. Tarkoituksena on, että kun on kysymys varsinaisesta verolliseksi tarkoitettusta käytöstä, vähäininkin käytön määrä johtaisi verotukseen. Laissa säädely väliaikainen käyttö olisi kuitenkin joustavasti mahdollista. Esimerkiksi ralliautoja ei uuden järjestelyn mukaan tarvitsisi keinotekoisesti pitää täällä vuokrattuna ulkomailta, vaan ajoneuvo voisi olla maassa ilman, että siitä kannettaisiin autovero, jos ajoneuvoa käytettäisiin vain laissa säädetyllä tavoin ainoastaan kilpailuun.

Siltä osin kuin lakiin otettavat säännökset koskevat ulkomailla pysyvästi asuvan henkilön väliaikaista muualla kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä täällä, ehdotettavat järjestelyt noudattelevat pääpiirteissään samoja periaatteita jotka sisältyvät yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapauksista annetun Euroopan yhteisöjen neuvoston direktiivin (83/182 ETY) artikloihin. Jos käytännössä esiintyisi tapauksia, joissa mainittu direktiivi edellyttäisi pitemmän verottoman käytön sallimista kuin laissa säädetään, tämä voidaan toteuttaa jatkamalla määräaikaa piiritullikamarin päätöksellä. Piiritullikamarille ehdotetaan annettavaksi valta määräajan pidentämiseen enintään yhdellä vuodella. Verrattuna nykyisiin säännöksiin ulkomailla pysyvästi asuvien henkilöiden väliaikaisen verottoman ajoneuvon käytön säännön mukainen määräaika ja viranomaisen päätöksellä jatkettavan käytön enimmäisaika puolittuisivat.

2.8. Veroilmoitus ja ajoneuvon rekisteröinti

Euroopan yhteisöjen jäsenyyden keskeinen vaikutus autoverotukseen on, että autoverotusta ei enää voida toimittaa siten, että verotus perustuisi rajamuodollisuuksiin. Erityisesti tämä tarkoittaa, että velvollisuus veron suorittamiseen ei saa perustua tullirajaan tai ajoneuvon siirtymiseen tullirajan yli. Lakiehdotuksen soveltamisalaa koskevat säännökset on laadittu siten, että verovelvollisuus ei määräydy maahantuonnin tai valmistamisen perusteella vaan niin, että autovero on suoritettava ajoneuvosta, joka rekisteröidään Suomessa tai jota käytetään Suomen alueella. Autoveron tulee olla suoritettu, kun ajoneuvo rekisteröidään tai otetaan käyttöön Suomessa. Verovelvollisen asiana on tehdä ilmoitus käyttöön otosta tai aikeesta rekisteröidä ajoneuvo. Veroilmoituksesta seuraisi, että ajoneuvo verotettaisiin ja saataisiin tämän jälkeen merkitä rekisteriin.

Ehdotettava uusi menettely perustuisi autoveroilmoitukseen. Veroilmoituksessa tulisi olla ne tiedot, jotka tarvitaan ajoneuvon verotusta varten, kuten ajoneuvon yksilöintitiedot, tiedot ajoneuvon hankinta-arvosta ja muista verotusarvoon liittyvistä kustannuksista tai vähennyksistä.

Kun veroviranomainen saa autoveroilmoi-

tuksen, se toimittaisi verotuksen ja antaisi ajoneuvon rekisteriasiaan hoitajalle veroviranomaisen luvan rekisteröintiä varten. Lupa annettaisiin tiedoksi myös verovelvolliselle. Tämä järjestely on uusi autoverotuksessa, vaikkakin ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen (1703/92) 9 §:n 1 momentin a-kohdan mukaan ajoneuvon ensirekisteröinnin edellytyksenä on nykyisinkin, että ajoneuvon maahantuontiin, valmistukseen tai luovutukseen liittyvien verojen suorittamisesta esitetään selvitys. Selvityksen esittäminen on kuitenkin ollut ajoneuvon rekisteröijän tehtävänä, kun uudessa järjestelmässä tämä tieto olisi tarkoitus antaa suoraan veroviranomaiselta ajoneuvorekisterin pitäjälle. Tämä olisi tarpeen hoitaa mahdollisimman nopeasti ja luotettavasti, jolloin näiden tahojen välille olisi luotava atk-pohjainen tietoyhteys.

Tavoitteena on, että verotus ei tarpeettomasti hidastaisi ajoneuvon rekisteröintiä ja käyttöön ottoa. Toisaalta viranomaisen olisi voitava asianmukaisesti varmistaa, että verot tulevat suoritetuksi. Tämän vuoksi ehdotetaan järjestelyä, joka perustuisi siihen, että säännöllistä liiketoimintaa harjoittava ajoneuvojen maahantuojia tai valmistajia voisi hakeutua rekisteröidyksi verovelvolliseksi. Rekisteröidyn verovelvollisen kohdalla voitaisiin käyttää nopeutettua menettelyä, koska veron kertyminen voidaan riittävästi varmistaa muutoinkin kuin sillä tavoin, että vero on suoritettu valtion tilille ennen rekisteröintiä. Rekisteröidyn verovelvollisen kyseessä ollessa veroviranomaisen lupa rekisteröintiä varten voitaisiin antaa heti autoveroilmoituksen tultua tehdyksi ja verotus toimitettaisiin vasta tämän jälkeen tietyn pituisissa jaksoissa kerrallaan.

Jos autoverosta vastaisi muu kuin rekisteröity verovelvollinen, tämän tekemästä autoveroilmoituksesta seuraisi ensiksi veron maksuunpano. Vasta kun verovelvollinen näyttää suorittaneensa veron maksuunpanon mukaisena, annettaisiin veroviranomaisen lupa rekisteröintiä varten.

Ajoneuvon rekisteröintiä koskevilta osin järjestely vastaisi pääpiirteiltään sitä, mikä nykyisin on käytössä tullin rekisteröityjen asiakkaiden ja toisaalta käteisasiakkaana olevien ajoneuvojen tuojien kohdalla.

Kuten edellä todettiin, verotus ajoneuvon ensirekisteröinnin edellytyksenä on nykyisin säädetty ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa. Kun kyseessä on kuitenkin merkittävä yhtiä hyvin verotukseen kuin ajoneuvon

käyttöönkin liittyvä säännös, olisi paikallaan säätää asiasta lain tasoisesti. Autoverolaissa ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvoa ei saa ensimmäistä kertaa merkitä rekisteriin, jos ajoneuvosta ei ole annettu veroviranomaisen lupaa rekisteröintiä varten. Jos näin on kuitenkin käynyt, ajoneuvo olisi poistettava rekisteristä. Ehdotuksessa on otettu huomioon, että ajoneuvorekisterin pito on nykyisin liikelaitokseksi muuttuneen ja mahdollisesti myöhemmin yhtiötettävän autorekisterikeskuksen tehtävänä. Rekisterin pitäjälle ei ole tarkoitus antaa verotuksen osalta viranomaisharkintaa tarkoittavia tehtäviä. Rekisterin pitäjän asiana ei esimerkiksi ole tarkistaa verotuksen oikeellisuutta, vaan ainoastaan tarkistaa rekisteröinnin yhteydessä, että kyseessä olevan ajoneuvon rekisteröinnille on annettu veroviranomaisen lupa rekisteröintiä varten. Kun autoverolaki ei kuitenkaan koske esimerkiksi kuorma-autoja taikka linja-autoja muutoin kuin tietyissä erityistapauksissa, ajoneuvorekisterin pitäjä voi rajatapauksissa joutua harkitsemaan, voidaanko ajoneuvo ottaa ajoneuvorekisteriin ilman että se rekisteröintiä varten on veroviranomaisen lupa.

Esimerkiksi korkeasta veron määrästä johtuvien yllättävien tilanteiden välttämiseksi lain veronkantoa koskeviin säännöksiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan se, joka on tehnyt autoveroilmoituksen, voisi peruuttaa ilmoituksensa ennen kuin ajoneuvo on merkitty rekisteriin Suomessa tai otettu käyttöön täällä. Tällöin veron maksuunpano ja verottajan lupa rekisteröintiin peruutettaisiin. Tarkoituksena on, että tämä mahdollisuus olisi verovelvollisen käytettävissä vain ajoneuvon käyttöönottoon tai rekisteröintiin asti. Jos tämä on jo tapahtunut, verotustoimenpiteitä ei enää voitaisi peruuttaa. Nykyiseen lakiin ei sisälly vastaavaa menettelyä, joka kuitenkin voisi vähentää tarvetta esimerkiksi huojennushakemuksiin.

Jotta veroviranomainen voisi asianmukaisesti valvoa sitä, että rekisterissä ei ole ajoneuvoja, joista vero on suorittamatta tai verotus kokonaan toimittamatta, lakiin olisi otettava säännös, jonka mukaan veroviranomaisella on oikeus saada käyttöönsä ajoneuvorekisterissä olevat tiedot. Tämäkin korostaa sitä, että vastuu verotuksesta on veroviranomaisella ja ajoneuvorekisterin pitäjä lähinnä varmistaa sen, että verotuksen ollessa ensirekisteröinnin edellytyksenä ajoneuvo on ennen rekisteriin hyväksymistä ollut asianmukaisesti veroviranomaisen käsiteltävänä verotusta varten.

2.9. Rakenteen, omistuksen ja käyttötarkoituksen muutokset

Yleiset säännökset

Nykyisen lain mukaan autoverotuksessa on autovero maksuunpantava, kun ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia, omistusta tai käyttötarkoitusta muutetaan siten, että ajoneuvo on katsottava muutoksen jälkeen sellaiseksi, että se olisi tullut korkeammin verotetuksi kuin muutosta edeltäneessä kunnossa. Laissa on eräitä käyttötarkoitukseen tai omistukseen perustuvia säännönmukaista lievempää verotusta tai veronpalautusta merkitseviä säännöksiä. Näitä ovat muun muassa taksietua koskevat säännökset ja säännökset veronpalautuksesta invaliditeetin johdosta. Omistuksella on vaikutusta esimerkiksi eläinlääkintäauton kohdalla.

Eräissä tapauksissa verotuskohtelun edellytysten muutosten vaikutukseen sovelletaan kolmen tai neljän vuoden määräaikaa, jonka jälkeen muutoksesta ei seuraa veron maksuunpanoa. Pakettiautoja ja kilpa-ajoneuvoja koskee kuitenkin sääntö, jonka mukaan vero pannaan aina maksuun riippumatta muutoksen ajankohdasta.

Siihen, mikä muutos johtaa veron maksuunpanoon sovelletaan nykyisin muutoksen ajankohtana voimassa olevia autoverolain säännöksiä. Veroa ei kanneta, vaikka säännökset olisivat muuttuneet, sellaisista uuden lain mukaan korkeammin verotettavista ajoneuvoista, jotka ovat muutoksitta rekisterissä.

Maksuunpantavan veron perusteena on se verotusarvo, joka ajoneuvolla olisi ollut uutena. Verotuksessa otetaan huomioon ajoneuvosta ehkä jo suoritettun veron määrä. Kannettavaksi tulee muutoksen jälkeisten veroperusteiden mukaisen veron ja ajoneuvosta jo aiemmin maksuunpannun veron erotus. Jos ajoneuvoa on ensiksi muutettu lievemmin verotettavaan suuntaan ja sen jälkeen uudelleen ankarammin verotettavaksi, huomioon otetaan ainoastaan se vero, mikä ajoneuvolle olisi laskettava lievempien perusteiden mukaan.

Ehdotuksen mukaan nykyiset veron maksuunpanoa ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutosten johdosta koskevat säännökset siirrettäisiin seuraavassa esiteltävin taksiautoja koskevin poikkeuksin sellaisenaan uuteen lakiin. Ainoastaan maksuunpanevan viranomaisen nimi tarkistettaisiin ny-

kyistä vastaavaksi. Veron maksuunpanijana olisi ajoneuvohallinto.

Taksipalautuksen arvonlisävero-osuuteen liittyvät ehdotukset

Arvonlisäverolain (1501/93) tultua voimaan 1.6.1994 muun muassa ammattimaisesti harjoitettava liikenne on tullut arvonlisäverotuksen piiriin. Liikevaihtoverotuksessa tämän kaltaisten palvelujen tarjoaminen ei ollut veronalaista toimintaa. Muutos tarkoittaa muun ohella sitä, että tätä toimintaa varten verollisena hankittujen tuotantopanosten hintaan sisältyvä vero saadaan vähentää arvonlisäverotuksessa. Arvonlisäverolain voimaan tultua ammattimaisen liikenteen harjoittaja saa siten vähentää esimerkiksi tähän toimintaan hankitun henkilöauton hankintahinnan arvonlisäveron.

Voimassa olevan auto- ja moottoripyöräverolain 13 §:ssä on säädetty autoveron maksuunpanemisesta niissä tapauksissa, joissa alemman veron tai verottomuuden edellytykset ovat lakanneet. Pykälän 1 momentissa on säädetty, että autosta, josta veroa on alennettu lain 7 §:n tai 13 a §:n nojalla, maksuunpantavaa veroa korotetaan yhdellä viidesosalla. Säännös johdetaan siitä, että lainsäädännössä ei ole ollut muuta säännöstä, jonka nojalla rakennemuutoksen johdosta kannettavalle autoverolle olisi peritty liikevaihto- tai arvonlisävero. Uuden autoverolain 5 §:n mukaan autoverolle kannetaan arvonlisäveroa myös silloin, kun autoveron maksuunpano johtuu rakenne- tai omistuserämuutoksista.

Ehdotettavassa uudessa autoverolaissa nykyisen lain 13 §:ää vastaisi 48 §. Tässä pykälässä ehdotetaan säädetäväksi maksuunpanosta ilman edellä mainittua liikevaihtoverosta johdettua poikkeusjärjestelyä.

2.10. Veronhuojennus

Nykyisen lain 18 §:ssä säädetään yleisestä kohtuullisuusperusteisesta veronhuojennuksesta asiallisesti samalla tavoin kuin useimmissa muissakin verolaissa. Pykälän mukaan verohallitus tai tullihallitus voi erityisistä syistä hakemuksesta määräämillään ehdoilla alentaa suoritettua tai suoritettavaa auto- ja moottoripyöräveroa, viivästyskorkoa, jäämämaksua sekä lykkäyksen vuoksi suoritettavaa korkoa tahi

poistaa ne kokonaan. Tämä säännös ehdotetaan siirrettäväksi uuteen lakiin asiallisesti nykyistä vastaavana.

Veronmaksun lykkäyksestä säädetään voimassa olevassa laissa ainoastaan ajoneuvohallinnon tai lääninveroviraston maksuunpaneman veron osalta. Verohallitus voi erityisistä syistä myöntää lykkäystä tämän veron suorittamiselle. Sen sijaan tulliviranomaisen kantaman veron lykkäyksestä ei ole säännöksiä autoverolaissa. Tähän veroon on kuitenkin sovellettu tulliverolain 26 §:n säännöksiä, joiden mukaan tullihallitus voi myöntää lykkäystä tullin maksamisesta. Tulliverolain 28 §:n mukaan tullista säädettyä sovelletaan muihinkin tullin kantamiin veroihin.

Kun tullilainsäädännöllä ei enää olisi vaikutusta autoverotukseen, ehdotetaan säädetäväksi, että tullihallitus voi myöntää lykkäystä tulliviranomaisen kantaman autoveron suorittamiselle. Ehdotus tarkoittaisi nykyisen käytännön jatkamista.

Invaliditeetin perusteella tapahtuva autoveron palautus voidaan katsoa myös veronhuojennuksen luontoiseksi. Tätä järjestelmää on arvosteltu muun muassa siitä, että veronhuojennus ei kohdennu eri invalideille tasapuolisesti ja myös siitä, että veronhuojennusedellytysten toteaminen on usein hankalaa. Tehtävä ei luontevasti sovellu tulliviranomaisten hoidettavaksi. Järjestelmän uudistamisesta onkin valmisteltu työryhmäehdotus, jonka mukaan veronpalautuksesta kokonaan luovuttaisiin ja vammaisten liikkumista omalla autolla tuettaisiin sosiaaliviranomaisten hoidettavaksi tulevan suoran autonhankintatuen kautta. Tällä ratkaisulla voitaisiin päästä nykyistä huomattavasti joustavampaan menettelyyn. Muutoksen toteuttamiselle ei kuitenkaan ole ollut taloudellisia edellytyksiä. Näissä olosuhteissa ehdotetaan, että nykyisen lain 17 §:ssä säädetty invalidipalautusjärjestelmä siirrettäisiin asiallisesti sellaisenaan uuteen lakiin.

Ehdotettavana lakiin sisältyisi säännöksiä, joiden mukaan ajoneuvon käyttö voidaan estää aina, kun vero on jäänyt suorittamatta tai maksuunpantu vero on suorittamatta. Tarkoituksena on tätä kautta varmentaa se, että vero tulee asianmukaisesti suoritetuksi. Ajoneuvon käyttö voidaan estää myös silloin, kun se, jonka olisi tullut suorittaa autovero, on luovuttanut ajoneuvon edelleen. Ajoneuvon käytön estäminen voi yksittäisissä tapauksissa muodostua kohtuuttomaksi seuraamukseksi esimer-

kiksi, jos ajoneuvo on luovutettu henkilölle, joka ei ole tiennyt eikä voinut tietää tai olosuhteista päätellä, että ajoneuvosta ehkä on veroa suorittamatta. Tällaisten tapausten varalle ehdotetaan, että lakiin otettaisiin säännös, jonka mukaan piiritullikamari tai ajoneuvohallinto voisi erityisistä syistä määrääjäksi tai kokonaankin peruuttaa käytön estämistä koskeneen päätöksensä. Tämä hakemusperusteinen menettely olisi luonteeltaan lähellä veronhuojennuksen myöntämistä, minkä vuoksi siitä ehdotetaan säädettäväksi veronhuojennussäännösten yhteydessä.

2.11. Menettelysäännökset

Veroviranomaiset

Autoverotuksen perustana on oikean verovelvollisen ja oikean verotusarvon määrittäminen. Verovelvollisena on ensi sijaisesti ajoneuvon maahantuoja, millä tässä yhteydessä ei enää tarkoiteta maahantuojaa erityisesti tullilainsäädäntöön liittyvässä mielessä, vaan sitä joka tuo tai jonka lukuun ajoneuvo tuodaan valtakunnan rajan yli Suomeen. Verotusarvo ei sekään ole autoverotuksessa entiseen tapaan tullausarvo, vaan tätä hyvin lähellä oleva hankinta-arvo. Pääosa arvon määrittämisestä liittyy edelleenkin erilaisiin kansainvälisessä kaupassa esiintyviin hinta- tai kustannustekijöihin. Uuden autoverolain soveltaminen ja siinä vaadittava erityisasiantuntemus on siten sama, jota nykyisessä auto- ja moottoripyöräverotuksessa viranomaiselta edellytetään. Lisäksi noin neljännes maahantuotavista autoista on alkuperältään sellaisia, että niistä olisi EU-jäsenyydessäkin kannettava EU:n lukuun tulli. Tullin kantamisen yhteydessä selvitetään pitkälti samoja seikkoja kuin autoverotuksessa.

Nykyisin auto- ja moottoripyöräverotuksessa tarvittava asiantuntemus on maahantuonnin osalta tullilaitoksella. Kun tämä on välittömästi hyödynnettävissä myös uudessa autoverotuksessa, ehdotetaan, että tehtävä annetaan tullilaitoksen hoitoon.

Suomessa valmistettujen ajoneuvojen auto- ja moottoripyöräverotus on nykyisin lääniverovirastojen tehtävänä. Kun autoverotus ei enää jakautuisi tuontiverotukseen ja kotimaiseen verotukseen, ei ole perusteltua säilyttää nykyistä hallinnollista jakoa tulli- ja veroviran-

omaisten välillä. Jonkin verran hallinnollista työtä voidaan säästää sillä, ettei vain pienen osan tapauksista käsittelevässä hallinnossa olisi tarpeen pitää yllä tämän alan asiantuntemusta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että myös Suomessa valmistettujen ajoneuvojen autoverotus annettaisiin tullilaitoksen tehtäväksi.

Autoveroa kannetaan myös eräiden laissa säädettyjen ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutosten johdosta. Näissä tapauksissa on aina kysymys ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton jälkeisistä muutoksista. Suurin osa maksuunpanoista perustuu ajoneuvon rekisteritiedoissa tapahtuneisiin muutoksiin tai muutoksiin, jotka olisi pitänyt ilmoittaa ajoneuvorekisteriin. Nykyisin tämä verotus on ajoneuvohallinnon tehtävänä. Uudessa laissa ehdotetaan nykyinen tilanne säilytettäväksi.

Viranomaistoimivalta jakautuisi selkeästi kahteen osaan: tullin asiana olisi autoverotus ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa ja ajoneuvohallinto hoitaisi tämän jälkeisistä muutoksista aiheutuvan verotuksen. Järjestely olisi selkeämpi kuin nykyinen verotustehtävien jako kolmelle viranomaiselle. Ennen ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa toimitettava verotus muodostaa asiallisestikin yhtenäisen kokonaisuuden riippumatta siitä onko ajoneuvo valmistettu kotimaassa vai muualla. Tämänkin vuoksi tehtävä olisi annettava ajoneuvon valmistuspaikasta riippumatta saman viranomaisen hoidettavaksi.

Veronoikaisu ja jälkiverotus

Nykyisen auto- ja moottoripyöräverotuksen menettely on suurelta osin rakentunut sen varaan, että auto- ja moottoripyöräverolaissa on viittaus, jonka mukaan soveltuvin osin noudatetaan, mitä liikevaihtoverosta tai tullista säädetään. Tämän viittauksen purkamisen johdosta autoverolaissa olisi säädettävä muun muassa oikaisusta veronsaajan hyväksi, jälkiverotuksesta sekä näihin liittyvistä määräajoista.

Nykyisessä autoverotuksessa noudatetaan jälkiverotuksessa tullilain 35 §:ssä säädettyä kolmen vuoden määräaika. Maassa tapahtuvaa valmistusta koskee yhtä pitkä nykyisin arvonnisäverolaissa säädetty määräaika. Samoin oikaisussa veronsaajan hyväksi noudatetaan tullilainsäädännön ja arvonnisäverolain

määräaikoja ja muita edellytyksiä koskevia säännöksiä.

Uudessa laissa ehdotetaan oikaisuista ja jälkiverotuksesta säädettäväksi suunnilleen nykyisiä käytäntöjä vastaavasti. Oikaisun määräaika ja asialliset edellytykset olisivat samat kuin ne ovat tullilain 34 §:n mukaan. Myös jälkiverotuksesta säädettäisiin nykyisin sovellettavaa tullilain 35 §:ää vastaavasti, jolloin jälkiverotuksen yleiseksi määräajaksi tulisi kolme vuotta sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka kuluessa vero olisi pitänyt verovelvollisen ilmoituksen perusteella määrätä.

Kun autoverotuksessa on kysymys ajoneuvo-kohtaisesta verotuksesta ja veron suorittaminen on ajoneuvon käytön edellytyksenä, ei ole asianmukaista, että ajoneuvo, josta ei lainkaan ole tehty asianmukaisia ilmoituksia verottajalle, voisi jäädä verotta liikenteessä käytettäväksi esimerkiksi jälkiverotusajan umpeen kulumisen perusteella. Poiketen siitä mitä muussa verotuksessa noudatetaan, jälkiverotuksesta olisi ehdotuksen mukaan kysymys vain niissä tapauksissa, joissa verovelvollinen on tehnyt ajoneuvosta lakiehdotuksen 7. luvussa tarkoitetun autoveroilmoituksen tai 46 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen ajoneuvon rakenteen, omistuksen tai käyttötarkoituksen muutoksesta. Jos näitä ilmoituksia ei ole tehty ja perusteet verottamiseen ovat olemassa, kysymyksessä ei olisi lainkaan jälkiverotus tai oikaisu, vaan ajoneuvon tai sen muutoksen säännönmukainen verottaminen. Tällöin ei siis sovellettaisi jälkiverotukselle ja veronsaajan hyväksi tehtävälle oikaisulle säädettyjä määräaikoja eikä asiallisia edellytyksiä. Verotus toimitettaisiin säännönmukaisin perustein riippumatta siitä, kuinka pitkän ajan ajoneuvo on ollut verotta käytössä. Lakiin ehdotetaan otettavaksi tästä nimenomaiset säännökset, jotta jälkiverotuskäsitteen poikkeava käyttö laissa riittävästi korostuisi.

Uudessa järjestelmässä autoveron suorittamisvelvollisuus alkaa viimeistään siitä kun ajoneuvoa ensi kertaa käytetään liikenteessä. Jos jälkiverotusaika alkaisi kulua tästä, olisi esimerkiksi mahdollista hetkellisen ja viranomaisilta huomaamatta jäävän ajoneuvon liikenteessä käytön jälkeen pitää ajoneuvo poissa liikenteestä jälkiverotusajan umpeenkulumiseen saakka. Jos verotus tässä tilanteessa perustuisi jälkiverotuksen edellytyksiin, ajoneuvoa voitaisiin määrääjän jälkeen käyttää verotta. Tällaisen veronkiertomahdollisuuden avaaminen ei olisi asianmukaista. Tämän vuoksi ehdotetaan,

että kysymys voi olla jälkiverotuksesta tai oikaisusta veronsaajan hyväksi vasta, kun verovelvollinen on tehnyt veroviranomaiselle säädetyt ilmoitukset. Jos verotusta on oikaistava tai toimitettava jälkiverotus sen jälkeen kun mainitut ilmoitukset on tehty ja veroviranomaiset ovat toimineet niiden mukaan, sovellettaisiin säädettyjä määräaikoja.

Veronsaajan hyväksi tapahtuvan oikaisun ja jälkiverotuksen määräaikana olisi välillisessä verotuksessa tavanomainen kolme vuotta luetuna sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jonka kuluessa vero olisi pitänyt verovelvollisen ilmoituksen perusteella määrätä.

Oikaisua ja jälkiverotusta koskevassa jaksossa ehdotetaan säädettäväksi veronkorotuksesta ja veronlisäyksestä samaan tapaan kuin muusakin verolainsäädännössä näistä säädetään. Tarkoituksena on, että veronkorotus ja veronlisäys voisivat tulla kysymyksen myös silloin, kun veroa maksuunpannaan edellä käsitellyssä järjestyksessä verovelvollisen laiminlyötyä ilmoitusvelvollisuutensa.

Veronkanto

Lakiin ehdotetaan otettavaksi nykyistä autoverokäytäntöä vastaavat säännökset autoveron eräpäivistä. Jos vero jätetään eräpäivänä suorittamatta, sille kannettaisiin viivästyskorkoa ja jäämämaksua siten kuin viivästyskorosta ja jäämämaksusta annettussa laissa (145/76) säädetään.

Autoverotukselle ominaisena piirteenä lakiin ehdotetaan tavanomaisia perintäkeinoja koskevan säännöksen lisäksi säännös siitä, että ajoneuvon käyttö voidaan estää, jos autoveroa ei ole eräpäivänä suoritettu. Näin voitaisiin menetellä myös, jos ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Nykyisessä laissa on vastaava säännös ajoneuvohallinnon toimittamia maksuunpanoja koskevana. Säännös otettiin lain 14 §:ään, kun järjestelmällisesti oli ryhdytty toimimaan siten, että pakettiautoja muutettiin varattoman henkilön ollessa verovelvollisena verolliseksi henkilöautoksi ja myytiin edelleen kolmannelle henkilölle. Ehdotetussa muodossa käytön estäminen voisi tulla kysymyksen yhtä lailla tulliviranomaisen kuin ajoneuvohallinnonkin maksuunpaneman veron jäädessä määräaikana suorittamatta. Jos tämä menettely johtaisi yksittäistapauksessa kohtuuttomaan lopputulokseen

esimerkiksi henkilön ostettua vilpittömässä mielessä ajoneuvon ilmeisesti tavanomaiseen verolliseen hintaan myyjältä, jonka voidaan olettaa huolehtivan asianmukaisesti verojen suorittamisesta, ajoneuvon käyttö voitaisiin sallia lain 52 §:n nojalla määrääjäksi tai kokonaankin.

Yhtenä keinona veronkannon varmistamiseen ehdotetaan säädettäväksi mahdollisuudesta ottaa ajoneuvo veroviranomaisen haltuun, kunnes verotus on toimitettu ja vero maksettu. Jos vero jäisi kokonaan suorittamatta, ajoneuvo voitaisiin myydä huutokaupalla kuten tullihuutokaupassa myytävä tavara. Säännös olisi tarpeen lähinnä niitä tapauksia varten, jossa myöskään ajoneuvon käytön estäminen ei riittävästi varmista veron suorittamista. Haltuunottoon voitaisiin joutua turvautumaan esimerkiksi, jos maassa käytetään verotta kokonaan isännätöntä ajoneuvoa. Jos veroa ei saataisi muutoin perityksi, haltuunotettu ajoneuvo saataisiin myydä huutokaupalla. Jos veroa olisi vielä tämän jälkeen suorittamatta, se perittäisiin verovelvolliselta ja ajoneuvon käyttö olisi estettyä kunnes vero on suoritettu.

Veronkantoa koskevassa jaksossa ehdotetaan vielä säädettäväksi, että autoverotuksessa noudatettaisiin soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (611/78) säädetään.

Ennakkotieto

Laissa säädettäisiin, että hakijalle erityisen tärkeissä asioissa tullihallitus tai ajoneuvohallinto voisivat hakemuksesta antaa ennakkotiedon siitä, miten autoverolakia sovelletaan hakijan ajoneuvon verotukseen. Ennakkotieto annettaisiin samoin edellytyksin, joista tavanomaisesti säädetään eri verolaeissa.

Nykyiseen verrattuna mahdollisuus ennakkotiedon saamiseen laajenisi jonkin verran. Ennakkotiedon voisi saada ehdotuksen mukaan myös, kun kysymys koskee ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksesta ehkä aiheutuvia veroseuraamuksia. Ennakkotiedon voisi siten saada periaatteessa kaikissa autoverotuksen kysymyksissä, jos muut tavanomaiset ennakkotiedon antamista koskevat edellytykset ovat olemassa.

Oikaisu ja muutoksenhaku

Oikaisua ja muutoksenhakua koskevat sään-

nökset ehdotetaan otettavaksi uuteen lakiin siinä muodossa, jossa näistä yleensä säädetään verolainsäädännössä. Auto- ja moottoripyöräverolakia on muutoksenhaun osalta muutettu 1.12.1994 voimaan tulevalla lailla auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain 20 ja 21 §:n muuttamisesta (703/94). Tässä esityksessä muutoksenhausta säädettäisiin asiallisesti samalla tavalla kuin missä muodossa laki on voimassa muutettuna mainitulla lailla. Tuossa yhteydessä välillisen verotuksen muutoksenhakujärjestelmää yhtenäistettiin. Auto- ja moottoripyöräverotuksessa muutoksenhaku on sama kuin muussakin välillisessä verotuksessa. Uudistuksen tarkempien perustelujen osalta viitataan hallituksen esitykseen Eduskunnalle verotuksen muutoksenhakujärjestelmän uudistamista koskevaksi lainsäädännöksi (HE 143/1993 vp).

Oikaisua haettaisiin veron maksuunpanneelta viranomaiselta. Piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon autoveroa koskevista päätöksistä haettaisiin muutosta valittamalla Uudenmaan lääninoikeuteen. Valitusaika olisi kolme vuotta autoveron määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Lääninoikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää laissa säädettävien edellytyksin muutoksenhakuluvan.

Erinäiset säännökset

Nykyisen auto- ja moottoripyöräverolain 4 b §:ää vastaavasti myös uudessa laissa ehdotetaan säädettäväksi, että kun eduskunnalle on annettu esitys autoveron muuttamisesta, valtioneuvostolla on oikeus määrätä, että vero kannetaan esityksen mukaisena. Tällainen säännös on tarpeen veromuutoksiin mahdollisesti liittyvien markkinahäiriöiden välttämiseksi.

Lain erinäisiin säännöksiin ehdotetaan otettavaksi säännökset veronkierron varalta. Jos jollekin autoverotukseen vaikuttavalle olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, verotusta toimitettaessa menetellään niin kuin asiassa olisi käytetty oikeaa muotoa. Vastaava säännös on eräissä muissakin verolaeissa. Lisäksi uuteen lakiin ehdotetaan otettavaksi nykyisen lain 21 a §:ää vastaava säännös siltä varalta, että ajoneuvon rakennetta muutetaan keinotekoi-

sesti verotuksen välttämisen tarkoituksessa siten, että ajoneuvo tulee luetuksi lievemmin verotettuun ryhmään kuin mistä asiallisesti olisi kysymys. Näissä tapauksissa voitaisiin poiketa ajoneuvon tieliikennelainsäätännön mukaisesta luokittelusta ja verotus voitaisiin toimittaa ajoneuvon tosiasiallisen luonteen mukaisesti. Myös lain verotusarvon määrittämistä koskevassa luvussa oleva 17 § on luonteeltaan veronkiertosäännös. Pykälän mukaan ilmeisesti veron välttämisen tarkoituksessa esitettyä tavanomaista vastaavan ajoneuvon verotusarvoa alemmaa verotusarvoa voitaisiin oikaista arvioimalla. Tämä säännös liittyy niin läheisesti verotusarvon määrittämiseen, että se olisi tarkoituksenmukaisinta sisällyttää muiden verotusarvoa koskevien säännösten yhteyteen.

Jotta veroviranomaiset saisivat verotusta varten tietoja sellaisista ajoneuvoista, joita ilmeisesti käytetään liikenteessä ilman, että vero on asianmukaisesti suoritettu, ehdotetaan laissa säädettäväksi eräitä ajoneuvojen kanssa paljon tekemisissä olevia viranomaisia ja laitoksia koskevasta tiedonantovelvollisuudesta. Lain mukaan ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajan olisi tehtävä ilmoitus mahdollisesti verotta käytettävästä ajoneuvosta. Myös poliisi tekisi näitä ilmoituksia. Säännös tarkoittaa sekä veroa suorittamatta käyttöön otettua ajoneuvoa että rakenteeltaan muutettuja ajoneuvoja. Menettely vastaa nykyistä käytäntöä.

Tarvittaessa veroviranomaisen olisi voitava myös määrätä ajoneuvo tarkastettavaksi. Kun käytännössä esiintyvät kysymykset voivat koskea esimerkiksi ajoneuvon luokittelua tieliikennesäännösten nojalla tai muita teknisiä kysymyksiä, näistä voitaisiin tarvittaessa hankkia ajoneuvon rekisteriasian hoitajan lausunto.

Kun ajoneuvojen liikkuvuus maassa ennen verotusta todennäköisesti lisääntyy tullirajalla verottamisesta luovuttaessa, on tarpeen säätää edellä mainittujen, lähinnä ajoneuvoa koskevien kohtien lisäksi myös viranomaisten tietojen saantioikeudesta verovelvollisen tai muun henkilön tai yrityksen hallussa olevista asiakirjoista, kirjanpidosta tai muusta vastaavasta aineistosta. Tämä liittyy muun muassa siihen, että verovelvollisuus voitaisiin uudessa järjestelmässä siirtää ajoneuvon maahantuojalta tai valmistajalta edelleen ja siirtoja voi olla useitakin peräkkäin. Lakiin ehdotetaan otettavaksi riittävän kattavat säännökset, jotta veroviranomainen voi kaikissa tilanteissa saada tarvitsemansa tiedot verotusta varten, jos tietoa on

jonkun hallussa. Laissa säädettäisiin myös, että viranomainen voi velvoittaa tietojen antamiseen uhkasakolla.

Kun verottamatta olevien ajoneuvojen liikkuvuus maassa lisääntyy, on myös mahdollista, että käyttöön pyrittäisiin aiempaa enemmän ottamaan ajoneuvoja, joista ei ole asianmukaisesti suoritettu veroa. Tältä varalta lakiin ehdotetaan otettavaksi pykälä, jonka nojalla ajoneuvon käyttö voidaan estää heti, jos rekisterissä tai käytössä on ajoneuvo, josta ei ole tehty autoveroilmoitusta tai ilmoitusta rakenteen tai muiden verotukseen vaikuttavien seikkojen muutoksesta. Näin olisi voitava menetellä, vaikka ajoneuvo olisi muun kuin verovelvollisen omistuksessa tai hallinnassa. Käyttö sallitaisiin, kun vero maksetaan. Yleisten periaatteiden mukaan muun kuin verovelvollisen maksama vero voitaisiin katsoa perusteettomaksi suoritukseksi, joka olisi palautettava maksajalle. Tarkoituksena on, että muun kuin verovelvollisen suorittaessa tällaisessa tilanteessa autoveron, suoritusta ei olisi palautettava sen jälkeen kun ajoneuvon käyttö on tullut sallituksi. Vero on katsottava maksetuksi siinä tarkoituksessa, että ajoneuvoa voidaan käyttää. Veroviranomaiselle annettaisiin kuitenkin valta sallia ajoneuvon käyttö maksuunpantavan veron eräpäivään asti. Tämä voi olla tarpeen siitäkin syystä, että verotuksen toimittaminen saattaa vaatia aikaa ja yksittäistapauksissa voi olla kohtuutonta estää ajoneuvon käyttöä tänä aikana varsinkin, jos veron suoritetuksi tuleminen ei tämän johdosta ilmeisesti vaarantuisi.

Myös lakiehdotuksen veronkantoa koskevassa luvussa säädettäisiin ajoneuvon käytön estämisestä. Ehdotetun 52 §:n mukaan näissä tapauksissa ajoneuvon käyttö voitaisiin sallia erityisistä syistä. Mainittujen säännösten suhde tässä käsiteltävään lainkohtaan on, että 63 §:n säännökset koskevat ainoastaan suorittamatta olevasta verosta seuraavaa ajoneuvon käytön estämistä. Sen sijaan nyt käsiteltävää säännöstä sovellettaisiin jo ennen verotuspäätöstä, jos käytössä on verottamatta oleva ajoneuvo.

Uudessa laissa ehdotetaan salassapidosta säädettäväksi olennaisilta osin saman sisältöisesti kuin verolainsäädännössä yleensäkin. Käytännössä saattaa kuitenkin esiintyä tilanteita, joissa esimerkiksi ajoneuvon ostajalla on tarve varmistua siitä, että ajoneuvo on verotettu tai siitä on asianmukaisesti tehty autoveroilmoitus. Ostajalla voi olla tarve saada tietoonsa myös, onko myyjä verovelvollisena ajoneuvos-

ta. Laissa ehdotetaan säädettäväksi, että tullilaitos voi antaa muullekin kuin verovelvolliselle tiedon verovelvollisuuden siirrosta tai veroviranomaisen luvasta rekisteröintiä varten. Tietoa esimerkiksi veron määrästä tai muusta tällaisesta verotukseen vaikuttavasta, mahdollisesti liikesalaisuuden piiriin kuuluvasta seikasta ei tällä perusteella annettaisi, vaan ne kuuluisivat salassapitovelvollisuuden piiriin.

Lakiin otettavaksi ehdotettavat rangaistus-säännökset vastaisivat verolainsäädännön tavanomaista käytäntöä ja pääosin nykyisen lain vastaavia säännöksiä. Asetuksenantovaltuudesta säädettäisiin yleisessä muodossa mainitsematta säännöksessä erikseen niitä asioita, joista asetuksella säädettäisiin. Muualla laissa on kuitenkin eräitä säännöksiä, joissa viitataan tarkempien säännösten antamiseen asetuksessa. Nykyistä lakia vastaavaan tapaan laissa säädettäisiin, että liikenneministeriö antaa tarkemmat säännökset eräistä ajoneuvojen varusteista ja siitä, milloin ajoneuvoa on pidettävä erityisesti kilpailutarkoituksiin rakennettuna.

Siirtymäsäännökset

Ehdotuksen mukaan uusi laki koskisi niitä ensi kertaa verotettavia ajoneuvoja, jotka tulevat rekisteriin tai käyttöön lain voimaantulon jälkeen. Jos ajoneuvo on kuitenkin luovutettu tullivalvonnasta ennen tätä, sen verotus toimitettaisiin vielä kumottavan auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain mukaan. Uuden lain voimaantulon aikaan rekisterissä olevien ajoneuvojen verotus tapahtuisi tämän jälkeen uuden lain mukaan, jos rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on muutettu verotukseen vaikuttavalla tavalla. Jos tällainen muutos on tapahtunut ennen lain voimaantuloa, siitä johdettava verotus toimitettaisiin kuitenkin vanhan lain mukaan. Tarkoituksena on, että uusi laki on jatkoa kumottavalle laille siten, että esimerkiksi kulumassa olevat määrääjat jatkuisivat sellaisenaan siirtymävaiheen yli.

Uuteen autoverojärjestelmään siirryttäisiin lyhyellä varautumisajalla. Tämä saattaa aiheuttaa eräissä tapauksissa vaikeuksia niin verovelvollisille kuin viranomaisillekin. Tämän vuoksi olisi kohtuullista järjestää siirtymäaika, jonka aikana eräissä kohden saataisiin soveltaa uuden lain sisältämiä menettelysäännöksiä sillä tavoin kuin tilanne antaa myöten. Lakiin liittyy tarvetta muun muassa atk-järjestelmien kehittämi-

seen, johon ei ole voitu ryhtyä ennen lain säätämistä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tullihallitukselle annettaisiin valta määrätä vuoden 1995 loppuun asti sovellettavaksi myös muunlaisia menettelyjä kuin mistä laissa säädetään. Tämä valtuus rajoittuisi ainoastaan menettelyä koskeviin asioihin ja tätä valtaa saataisiin käyttää vain, milloin painavista syistä ei lain soveltamisen alkuvaiheessa ole mahdollista toteuttaa laissa säädettäviä järjestelyjä sellaisenaan.

Eräisiin lain aineellisiin säädöksiin olisi tarpeen liittää siirtymäaika sen johdosta, että verovelvolliset eivät ole voineet varautua lain muuttumiseen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että niin sanottuna muuttotavarana maahan tuotavien ajoneuvojen verotuksessa siirryttäisiin uuden lain mukaiseen aiempaan nähden rajoitetumpaan käytäntöön siten, että vielä vuosien 1995 ja 1996 aikana maahan muuttavat henkilöt saisivat halutessaan hyväksyä kumottavan auto- ja moottoripyöräverolain ja tulliverolain säännösten mukaisen verotuskohtelun. Tällä tavoin vältettäisiin tilanteet, joissa ulkomailla parhaillaan olevien henkilöiden ajoneuvot voisivat tulla ankarammin verotetuiksi kuin ulkomaille lähdettyessä on voitu olettaa.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Autoveron määrä olisi uuden lain mukaan sama kuin voimassa olevien säännösten mukainen auto- ja moottoripyörävero. Euroopan yhteisöjen tulli kolmansista maista nostaisi kuitenkin jonkin verran verotusarvoa noin neljänneksellä henkilöautotuonnista. Jos markkinaosuuksissa ei tapahdu muutoksia, ja jos lasketaan henkilöautojen tuontiarvoksi vuonna 1995 yhteensä talousarviossa olevaa verotuottoarviota vastaavasti 3 730 miljoonaa markkaa, EU:n ulkotuonnin osuus olisi noin 930 miljoonaa markkaa. Tullin nousu vaikuttaisi siten autotuonnin yhteenlaskettuun verotusarvoon ja autoveron tuottoon noin 40 miljoonalla markalla. Tämä ei aiheuta muutosta vuoden 1995 talousarvion auto- ja moottoripyöräveron kohdalla olevaan tuottoarvioon.

Pakettiautojen tulli nousisi EU:n jäsenyydessä jonkin verran enemmän kuin henkilöautojen tulli. Tämän vaikutus autoveron tuottoon on kuitenkin vähäinen.

3.2. Hallinnolliset ja organisatoriset vaikutukset

Kuten pääosin nykyisinkin, tuli toimittaisi autoverotuksen siltä osin kuin on kysymys ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa tapahtuvasta verotuksesta. Tullille siirtyisi myös Suomessa valmistettävien ajoneuvojen verotus. Nämä tehtävät lakkaisivat lääninverovirastoissa. Ajoneuvohallinto huolehtisi edelleen ensirekisteröinnin tai ensimmäisen käyttöönoton jälkeisistä verotustehtävistä. Tullin ja ajoneuvohallinnon tehtävät autoverotuksessa olisivat muilta kuin lääninverovirastosta siirtyvän verotuksen osalta suunnilleen samat kuin nykyisinkin.

Verovalvonnan osalta uudistus merkitsisi veroviranomaisten ja ajoneuvorekisterin välisten tietoyhteyksien tehostamista. Myös tullin ja rekisteröityjen verovelvollisten välillä siirryttäisiin atk-pohjaiseen menettelyyn niiltä osin kuin tätä ei vielä ole toteutettu.

Uudistus ei edellytä henkilöresurssien lisäämistä tullilaitoksessa tai ajoneuvohallinnossa eikä aiheuta myöskään henkilöstön vähentämistä lääninverovirastoissa. Käytettyjen ajoneuvojen tuonnin mahdollinen kasvu voi kuitenkin lisätä autoverotuksen työmäärää. Nykyisen arvion mukaan tarvittavat voimavarat voitaneen kohdentaa autoverotukseen sisäisin järjestelyin.

4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä valtiovarainministeriössä.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

5.1. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista

Lakiehdotus liittyy Suomen EU-jäsenyyden toteutumiseen ja on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti jäsenyyden kanssa. EU:n jäsenenä Suomen on toteutettava autoverotuksessaan EU:n talousyhteisön perustamissopimuksen 7 a artiklan edellyttämällä tavalla

verotus siten, että verotus ei sisämarkkinoiden osalta perustu rajamuodollisuuksien hyväksikäyttöön.

Ehdotukseen välittömästi vaikuttavana direktiivinä on Euroopan yhteisöjen neuvoston direktiivi yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapauksista (83/182 EY). Lakiehdotuksen 2 §:n säännös ja 6. luvun säännökset väliaikaisesta verottomasta käytöstä vastaavat direktiivissä edellytettyä verottoman käytön mahdollisuutta. Ehdotuksen 11 §:ssä viitataan lisäksi Euroopan yhteisön tullikoodeksiin ja sen soveltamisasetukseen. Näitä säännöksiä käytetään kuitenkin lähinnä teknisinä arvonmäärityksen keinoina, eivätkä mainitut yhteisön asetukset edellytä niiden soveltamista autoverotukseen. Vastaavat säännökset olisi niin haluttaessa voitu kirjoittaa lakiin muullakin tavoin kuin viittaamalla suoraan mainittuihin asetuksiin.

Ehdotuksen säännökset käytettyjen ajoneuvojen verottamisesta liittyvät talousyhteisön perustamissopimuksen 95 artiklan lisäksi ETA-sopimuksen 14 artiklan vastaavan verotuksen syrjimättömyyttä koskevan vaatimuksen toteuttamiseen autoverotuksessa.

Diplomaattiautojen osalta ehdotukseen vaikuttavat diplomaattisia suhteita koskeva Wienin yleissopimus (SopS 4/70) ja konsulisuhteita koskeva Wienin yleissopimus (SopS 50/80).

5.2. Riippuvuus muista esityksistä

Esitykseen liittyen on tarkoituksena antaa esitys laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta. Esityksessä annettaisiin eräitä säädöksiä autoveron perusteella suoritettavasta arvonlisäverosta. Tältä osin arvonlisävero kannettaisiin autoveron yhteydessä. Autoverolaissa tarvittavat säännökset sisältyvät tähän esitykseen. Arvonlisäverolakia olisi täydennettävä lähinnä viittaussäännöksillä autoverolakiin ja eräillä vähennysoikeuden jaksotusta koskevilla säännöksillä.

Esityksen 63 §:ssä viitataan tullilakiin. Viittaus tarkoittaa hallituksen esityksessä eduskunnalle tullilaista ja tullihallinnosta annettavasta lainsäädännöstä (HE 257/1994 vp) mainittua tullilakia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 luku. Lain soveltamisala

1 §. Pykälässä säädettäisiin, että henkilöautosta, pakettiautosta ja sellaisesta muusta autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kiloa, on siten kuin tässä laissa säädetään, suoritettava valtiolle autoveroa ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Autoveroa suoritettaisiin myös moottoripyörästä ja muusta L-luokan ajoneuvosta. Säännös ilmaisisi sen ehdotuksen kannalta keskeisen piirteen, että vero on suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa. Nykyisen lain mukaan vero suoritetaan ajoneuvon maahantuonnin tai valmistamisen yhteydessä. Muutos tarkoittaa siirtymistä järjestelmään, jossa autoverotus ei perustu rajamuodollisuuksiin.

Pykälässä mainitaan kunkin ajoneuvolajin yhteydessä lajin kansainvälinen, ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa asetuksessa (1256/92) mainittu tunnus, joka esimerkiksi henkilöautolla on M₁. Näitä lajikohtaisia tunnuksia käytetään eräissä kohden myös jäljempänä laissa, milloin on tarvetta selvittää ajoneuvoluokittelua.

Pykälässä säädetään verolliseksi myös auto, jota ei ole luettava henkilöautoksi tai pakettiautoksi, jos auton oma massa on alle 1 875 kiloa. Nykyisessä auto- ja moottoripyöräverolaissa on vastaava säännös, jossa kuitenkin mainitaan verollisen ajoneuvon rajana 1 800 kilon oma paino. Oman massan määrittämistä koskevaa ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 25 §:ää on muutettu 25 päivänä elokuuta 1994 annetulla asetuksella (773/94) siten, että kuljettajan paino luetaan mukaan ajoneuvon omaa massaa määrättäessä. Kuljettajan painoksi katsotaan 75 kiloa. Säännös vastaa siten ehdotetussa muodossaan nykyistä auto- ja moottoripyöräverolain 1 §:n 1 momentin säännöstä, jossa rajana on 1 800 kilon massa. Lain siirtymäsäännöksissä säädettäisiin lisäksi, että jos rekisterissä on vanhan oman massan määräytymissäännöksen mukaisia ajoneuvoja, vanha massan mittaustapa otetaan vastaavasti huomioon autoverolakia sovellettaessa. Näiden kohdalla siis 1 800 kilon raja olisi edelleen ratkaiseva.

Laki tarkoittaa sitä, että periaatteessa kaikki L-luokkiin kuuluvat ajoneuvot olisivat verolli-

sia, kun tähän asti näistä vain moottoripyörät (L₃ ja L₄) ovat olleet veronalaisia. Lain 8 §:ssä kuitenkin säädetään verosta vapaiksi L₁ ja L₂ luokan ajoneuvot, eli mopot ja eräät muut ajoneuvot, joiden moottorin tilavuus on enintään 50 cm³. Soveltamisalasäännöksestä seuraisi siten muutoksena nykyiseen lähinnä L₅-luokan ajoneuvojen verollisuus. Näitä käsitellään tarkemmin lakiehdotuksen 8 §:n yhteydessä.

Ehdotetun 1 §:n 2 momentin mukaan siihen, millaista ajoneuvoa on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna auton, moottoripyöränä tai muuna L-luokan ajoneuvona ja mihin moottoriajoneuvojen luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään tieliikennelain (267/81) nojalla. Säännös on samansisältöinen kuin nykyisessäkin laissa.

Sen lisäksi, että autoverotuksessa käytetään hyväksi tieliikennelainsäädännön mukaista ajoneuvoluokitusta, eräissä kohden tarvitaan myös tarkempaa alaryhmittelyä. Esimerkiksi siihen, milloin henkilöautoihin, eli M₁-luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa on pidettävä matkailuautona ja millä edellytyksin matkailuauto on veroton, tulevat sovellettavaksi asetuksen säännökset.

2 §. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan täsmennettäväksi 1 §:n säännöstä siten, että ajoneuvon käyttöönotto Suomessa tarkoittaisi kaikkea ajoneuvon käyttöä liikenteeseen Suomen alueella. Tämä koskisi myös ajoneuvoa, jota ei ole rekisteröity Suomessa. Tarkoituksena on, että muuallakin kuin Suomessa rekisteröity tai kokonaan rekisteröimätönkin ajoneuvo tulee verolliseksi, kun sitä käytetään liikenteessä, ellei laissa ole nimenomaisesti säädetty tästä poikkeusta. Liikenteessä käyttö tarkoittaisi käyttöä yleisellä tai yksityisellä tiellä ja muillakin näihin liittyvillä alueilla. Suljetulla, muusta liikenteestä erotetulla alueella tapahtuva rekisteröimättömän ajoneuvon käyttö ei olisi verollista. Soveltamiskäytäntö on tarkoitettu vastaamaan tieliikennelain soveltamisalasta syntyntä käytäntöä. Vähäininkin käyttö liikenteessä johtaisi autoveron kantamiseen. Säännös ilmaisee sen, mikä tulkintateitse seuraisi jo lain 1 §:n 1 momentista. Kun kysymyksessä on keskeinen lain soveltamisalaa koskeva säännös, laki ehdotetaan kirjoitettavaksi siten, että se ei aiheuttaisi tulkintavaikeuksia.

Edellä mainittua laajaa soveltamisalaa ehdo-

tetaan rajattavaksi lakiin otettavilla säännöksillä, joissa sallittaisiin tietty tarkasti säädetty käyttö verotta. Ehkä laajinta yhtenäistä ryhmää koskeva säännös sisältyy 2 §:n 2 momentin ehdotukseen, jonka mukaan verollisena ajoneuvon käyttönä ei kuitenkaan pidetä 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. Tällainen käyttö voisi ehdotuksen mukaan kestää enintään kuuden kuukauden keskeyttömän tai keskeytyvän määräajan kahdenoista kuukauden aikana. Niitä tapauksia varten, joissa mainittu pääsääntö eri syistä osoittautuu kohtuuttoman lyhyeksi, ehdotetaan säädettyväksi, että piiritullikamari voisi 32 §:n nojalla myöntää tätä pitemmän määräajan. Kaikissa tapauksissa olisi edellytyksenä, että ajoneuvon käyttö ei liity ajoneuvon ostoon Suomeen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan rakenteellisista syistä viitattavaksi vielä siihen, että ajoneuvon verottomasta käytöstä eräissä tapauksissa sekä verotonta käyttöä koskevista rajoituksista säädetään jäljempänä 6. luvussa.

3 §. Lainkohdassa säädetään siitä, milloin Suomessa rekisteröity ajoneuvo on verotettava uudelleen kuten ensi kertaa rekisteröitävä tai käyttöön otettava ajoneuvo. Ajoneuvo verotettaisiin uudelleen, jos se otetaan käyttöön sen jälkeen kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Käytettyä maahan tuotu ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos 25 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan. Liikenneministeriö määrää, millä tavoin tuo prosenttiosuus lasketaan. Uudessa laissa on rakentamista koskeva säädös, joka ulottuisi autojen lisäksi muihinkin ajoneuvoihin, kuten muun muassa moottoripyöriin. Määräykset auton eri osien prosentuaalisesta osuudesta sisältävät liikenneministeriön 23 päivänä joulukuuta 1981 antamaan päätökseen vaurioituneen auton kunnostamisesta ja autojen kokoamisesta osista (1044/81).

Käytännössä on esiintynyt tapauksia, joissa auto on rakennettu verotta huomattavasti yli puolet osista uusimalla asiallisesti lähes uudeksi autoksi. Tässä on pyritty käyttämään hyväksi sitä, että auto katsastetaan sopivin välein, minkä jälkeen sitä jälleen muutetaan. On pyritty tulkitsemaan niin, että auto olisi katsastuksen jälkeen sellainen maassa aiemmin rekis-

teröity auto, jota voisi taasen muuttaa alle 50 prosentilla osia ilman veroseuraamuksia. Tämä ei kuitenkaan ole tarkoituksena. Jotta laki olisi selvä, ehdotetaan pykälän 2 momentissa säädettyväksi, että 1 momentissa tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan siitä ajoneuvosta, joka on ensi kertaa otettu käyttöön tai rekisteröity Suomessa ottamatta huomioon ajoneuvon myöhemmin tehtyjä muutoksia. Tämä tarkoittaa sitä, että peräkkäiset muutokset lasketaan yhteen ja vero maksuunpannaan, kun niistä johtuva yhteenlaskettu prosenttiosuus ylittää 1 momentissa mainitut prosenttimäärät.

Myös sellaista toimintaa esiintyy jonkin verran, että pahasti kolarivaurioituneen auton identiteettiä käytetään hyväksi uuden auton rakentamisessa lähinnä verosta välttymisen tarkoituksessa. Tätä voidaan pitää muun muassa liikenneturvallisuussyistä kyseenalaisena. Laissa esitetään tämän vuoksi säädettyväksi, että 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuna aiemmin maassa rekisteröitynä ja verotettuna ajoneuvona ei voida pitää vakuutuksen perusteella lunastettua ja tuhoutuneena poistettavaksi ilmoitettua ajoneuvoa.

2 luku. Verovelvollisuus

4 §. Pykälässä säädetäisiin siitä, kuka on autoverotuksessa verovelvollinen. Kun ehdotus rakentuu siihen, että verovelvollisia voisi olla useita, ehdotuksessa on ollut lähtökohtana se, että kaikissa tilanteissa voidaan selkeästi osoittaa oikea verovelvollinen. Ensimmäisenä verovelvollisena olisi ajoneuvon maahantuoja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja. Maahantuojoilla tarkoitetaan tässä sitä, joka tuo ajoneuvon Suomen alueelle tai jonka lukuun ajoneuvo tuodaan tänne. Uutena järjestelyinä ehdotetaan laissa säädettyväksi, että verovelvollisuus voidaan siirtää noudattaen pykälässä säädettyä menettelytapaa. Tällöin siirron saaja olisi maahantuojan, valmistajan tai muun verovelvollisuuden siirtäjän sijasta verovelvollinen. Laissa ei ehdoteta rajoitettavaksi siirtojen määrää, joten siirtoja voisi olla useita peräkkäin.

Jotta veroviranomainen voisi kohdistaa verotuksen oikeaan verovelvolliseen, ehdotetaan pykälän 2 momentissa säädettyväksi, että verovelvollisuuden siirrosta on tehtävä kirjallinen sopimus. Tämä voisi olla esimerkiksi ajoneu-

von kauppakirjaan merkitty ehto tai muu osapuolten välinen kirjallisessa muodossa tehty sopimus, jossa ilmoitetaan verovelvollisuuden siirtäjä ja sen vastaanottaja. Verovelvollisuuden siirtäjän on ehdotuksen mukaan ilmoitettava tämä sopimus veroviranomaiselle. Laissa säädetäisiin, että ilmoituksen laiminlyönnistä seuraisi, että ajoneuvon luovuttaja ja luovutuksen saaja vastaisivat verosta yhdessä. Jos luovuttajia ja luovutuksen saajia on useampia kuin yksi, he kaikki olisivat tällä tavoin vastuussa verosta. Lain myöhemmistä säännöksistä seuraa, että vastattavaksi tulisi silloin se vero, joka määrättäisiin sille, jonka hankintahinta ajoneuvosta olisi luovutusten ketjussa korkein. Laissa olisi myöhempanä säännöksiä myös siitä, että veroviranomaisella on oikeus saada kaikki ne tiedot ajoneuvon koko luovutusketjusta, jotka ovat tarpeen veron määräämiseksi.

Kun edellä sanotun johdosta verottamatta olevien ajoneuvojen liikkuvuus maassa voi lisääntyä verrattuna tähän astiseen tilanteeseen, jossa verottamatta olevia ajoneuvoja on säilytetty lähinnä vapaa-alueella tullivalvonnassa, ehdotetaan, että verovelvollisena olisi myös ajoneuvon rekisteröijä, käyttöönottaja tai käytössä olevan ajoneuvon omistaja. Tämä tulisi kysymykseen silloin, kun maahantuoja, säädettyin muodoin siirron saanutta verovelvollista tai muuta pykälän 1 momentissa tarkoitettua verovelvollista ei voida osoittaa. Laki tarkoittaa sitä, että verotus voitaisiin kohdistaa joko ajoneuvon käyttöön ottajaan tai siihen joka on käytössä olevan ajoneuvon omistaja silloin kun verotus näissä tapauksissa toimitetaan. Jos ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottajaa tai rekisteröijää ei voida osoittaa tai veroa ei saada näiltä perityksi, käytössä olevan ajoneuvon omistaja on verovelvollinen. Näissä tapauksissa on pääasiassa kysymys veronkiertoon tai viranomaisten erehdyttämiseen liittyvästä ajoneuvon käytöstä. Lain myöhempien säännösten mukaan ajoneuvon käyttö on joka tapauksessa estettävissä, jos vero on suorittamatta. Tarkoituksena on, että verotus voidaan kaikissa poikkeustapauksissakin toimittaa, eikä liikenteessä voida käyttää verottamatta olevaa ajoneuvoa.

Edellä sanottu koskee ajoneuvon verottamista ensimmäistä kertaa eli ajoneuvon rekisteröinnin tai ensimmäisen käyttöönottamisen edellä toimitettavaa verotusta. Kun ajoneuvoa, sen omistusta tai käyttötarkoitusta tämän jälkeen muutetaan verotukseen vaikuttavalla ta-

valla, verovelvollisena on se, joka muutoksen ajankohtana oli ajoneuvon omistaja. Jos tätä ei voitaisi osoittaa, verovelvollinen olisi se, jonka omistusaikana tällainen muutos on tullut viranomaisen tietoon.

Nykyisessä laissa kuolinpesä on mainittu verovelvollisena eräiden omistuksenmuutosten johdosta syntyvissä maksuunpanotilanteissa. Lähinnä tämä on tarkoittanut niitä tapauksia, joissa veroa joudutaan maksuunpanemaan, kun ajoneuvo on siirtynyt veronpalautusta saaneelta invalidilta hänen kuolinpesälleen tai taksipalautusta saaneelta ammattiautoilijalta kuolinpesän yksityiskäyttöön. Uudessa laissa ei pidetä tarpeellisena mainita erikseen kuolinpesää verovelvollisena, koska yleisten oikeusperiaatteiden mukaan kuolinpesä muutonkin vastaa myös autoverovelasta näissä tapauksissa. Tarkoitus on, että aikaisempi käytäntö ei asiallisesti muutu.

Ehdotettu lain 4 § tarkoittaa, että vaikka verottamatta olevia ajoneuvoja voidaan uudessa järjestelmässä siirtää ja luovuttaa maassa huomattavasti vapaammin kuin mihin nykyinen auto- ja moottoripyöräverotus antaa mahdollisuuden, verovelvollinen on selkeästi osoitettavissa kaikissa tilanteissa. Jos laissa säädettyä järjestystä verovelvollisuuden siirtojen ilmoittamisesta ei ole noudatettu ja ajoneuvo on luovutettu ilman tätä, ovat ajoneuvon luovuttajat ja luovutuksen saajat yhteisesti vastuussa autoverosta. Lainkohta on laadittu pitäen lähtökohtana toisaalta joustavuutta ja toisaalta sitä, että ajoneuvon maahantuojalla ja muilla luovuttajilla on riittävän voimakas intressi verovelvollisuuden siirtojen ilmoittamiseen veroviranomaisille. Verovelvollisuutta koskevat säännökset tarkoittavat myös sitä, että liikenteessä ei voi olla verottamatta olevaa ajoneuvoa siten, että sen verosta ei olisi kukaan vastuussa.

5 §. Kun arvonnalisäverotuksessa verovelvollinen, esimerkiksi autokauppias, myy ajoneuvon kuluttajalle hintaan, joka sisältää yhtenä kustannustekijänä myös autoveroa, kauppahinnasta suoritetaan valtiolle arvonnalisäveroa, josta vähennetään verollisten hankintojen ja muiden panosten sisältämä arvonnalisävero. Näin autoverolle tulee suoritetuksi arvonnalisävero.

Jotta arvonnalisäverotuksessa tärkeä verotuksen neutraliteetti toteutuisi, ehdotetaan säädetäväksi, että se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron, on myös velvollinen suoritta-

maan autoverolle arvonnalisäveroa sen määräisenä kuin arvonnalisäverolaissa säädetään. Viimeksi mainittu tarkoittaa muun muassa arvonnalisäverolaissa säädetyn veroprosentin soveltamista. Tällainen järjestely on tarpeen siitä syystä, ettei autoverolle suoritettavan arvonnalisäveron välttämiseksi olisi tarvetta siirtää autoverotuksessa verovelvollisuutta esimerkiksi autokauppiaalta kuluttajalle.

Arvonnalisäveron kantaminen autoverosta on yksinkertaisimmin järjestettävissä niin, että autoveron kantava viranomaisen maksuunpanee tämän veron autoveron kantamisen yhteydessä noudattaen soveltuvin osin, mitä tässä laissa säädetään autoverosta. Tämä viittaus tarkoittaa autoverotuksen menettelyllisiä järjestelyjä, kuten maksuaikoja ja muuta veronkantoon liittyvää. Käytännössä autoveroa maksuunpantaessa siis aina samalla kannettaisiin samalla verolipulla tai maksuunpanopäätöksellä myös arvonnalisäveron määrä. Hallinnollisesti on kysymys yksinkertaisesta ja helposti toteutettavasta järjestelystä. Pääsääntöisesti autoverotuksessa verovelvolliset ovat uudessakin järjestelmässä myös arvonnalisäverovelvollisia. Tällöinkin järjestely on neutraali, koska autoverolle suoritettu arvonnalisävero on vähennettävissä ja tulee siis sisällyttämään kuluttajan maksamaan kauppahintaan vain yhdenkertaisena.

Kun autoveroa palautetaan invaliditeetin perusteella, lakiehdotuksen 53 §:n säännösten mukaan autoverolle kannettua arvonnalisäveroa ei tämän johdosta alenneta. Kun autoveroa on maksuunpantava esimerkiksi siitä syystä, että tällainen auto luovutetaan ennen laissa säädetyn kolmen vuoden määräajan päättymistä, ei ole asianmukaista tässä yhteydessä enää toistamiseen kantaa autoverolle jo kerran suoritetuksi tullutta arvonnalisäveroa. Tästä poikkeuksesta ehdotetaan säädettäväksi autoverolain 5 §:n 3 momentissa.

Arvonnalisävero tulisi tämän mukaan kannettavaksi sekä toimitettaessa ajoneuvon ensimmäistä autoverotusta että maksuunpantaessa autoveroa rakennemuutosten yhteydessä. Viimeksi mainittu merkitsisi muutosta tähänastiseen käytäntöön.

Tässä selviteltyyn arvonnalisäveron kantamiseen myös autoverolle liittyvä tarve muuttaa arvonnalisäverolain säännöksiä. Selvyyden vuoksi arvonnalisäverolaissa olisi viitattava autoverolain mukaiseen arvonnalisäveron kantamiseen. Tähän liittyy on tarkoitus antaa erikseen esitys laiksi arvonnalisäverolain muuttamisesta.

3 luku. Veron määrä

6 §. Pykälän mukaan autoveroa suoritetaan auton verotusarvo vähennettynä 4 600 markalla. Veron määrä olisi kuitenkin aina vähintään 50 prosenttia auton verotusarvosta.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain säädöksiä vastaavasti, että ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 10 §:ssä tarkoitettujen auton vero on aina vähintään vastaavan uuden auton vero. Kuten nykyisinkin, ehdotetaan, että autosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai enemmän, suoritettaisiin veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

7 §. Pykälässä säädettäisiin käytettynä maahan tuodun ajoneuvon verosta. Lainkohta ei koskisi ulkomailla käyttöön otettuja ajoneuvoja, joiden verosta säädetään erikseen 6 §:n 2 momentissa ja 8 §:n 2 momentissa. Pykälä ei koskisi myöskään ajoneuvoa, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut 25 vuotta tai enemmän. Näidenkin verotuksesta säädetään erikseen mainituissa pykälissä. Lakiehdotuksen 10 §:n mukaan ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos ajoneuvolla on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin kuusi kuukautta. Käytettyjen ajoneuvojen verotus koskee mainittuja yli kuusi kuukautta rekisterissä olleita mutta alle 25 vuoden ikäisiä ajoneuvoja. Pykälässä tarkoitetaan ajoneuvolla kaikkia autoveron alaisia ajoneuvoja, eli autojen lisäksi myös moottoripyöriä.

Yleisperusteluihin viitaten ehdotetaan, että käytetyn ajoneuvon vero olisi vastaavan uuden auton vero alennettuna 0,5 %:lla jokaista kalenterikuukautta kohden laskettuna siitä ajankohdasta, jona ajoneuvo on ollut 6 kuukautta rekisterissä tai käytössä, veroilmoituksen antamisen ajankohtaan. Jos ajoneuvo ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, käyttössäoloaika lasketaan valmistusvuoden päättymisestä. Vero alenisi enintään 150 kuukauden ajalta, eli siis enintään 75 prosentilla.

Kuten nykyisinkin, käytettyjen ajoneuvojen vero ehdotetaan määrättäväksi vastaavan uuden ajoneuvon veron perusteella. Siltä varalta, että aivan vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voitaisi esittää, pykälän 2 momentissa ehdotetaan sää-

dettäväksi, että vero määrätään teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Harkittaessa, mitä voidaan pitää lähinnä vastaavana uutena ajoneuvona, olisi kiinnitettävä huomiota yleisesti kaikkiin auton ominaisuuksiin: moottorin kokoon, ajoneuvon laatutasoon, varusteluun ja niin edelleen. Tarkoituksena on löytää objektiivisin perustein sellainen uusi ajoneuvo, joka mahdollisimman tarkoin vastaisi käytettyä ajoneuvoa, jonka verotuksesta on kysymys.

Pykälän 2 momentissa esitetään säädettäväksi myös, että jos ajoneuvo on ollut tosiasiallisesti käytössä lyhyemmän ajan kuin on kulunut verotuksen ajankohtaan, vero voidaan määrätä tämän lyhyemmän ajan mukaan. Säännös on tarkoitettu sovellettavaksi, jos ajoneuvon tosiasiallinen käyttöikä on käyttämättä olon vuoksi ilmeisesti niin merkittävästi alempi kuin mitä on kulunut ajoneuvon valmistusvuoden päättymisestä, että tällä voidaan katsoa olevan huomattavaa vaikutusta ajoneuvon arvoon. Jos ajoneuvon oman verotusarvon mukaan määrättävä vero olisi korkeampi kuin mihin ajoneuvon iän mukaan laskettuna päädyttäisiin, maksuunpannaan vero tämän korkeamman määrän mukaisena.

Käytetyistä osista koottavan ajoneuvon veroksi ehdotetaan 90 prosenttia vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Tässä kohden on kysymys ajoneuvon kotimaisen valmistamisen verotuksesta, johon sovelletaan muun muassa lakiehdotuksen 3 §:n edellä selvitetyjä säännöksiä. Jos käytettyjen osien osuus on 50 prosenttia tai enemmän, vero määrättäisiin tämän momentin mukaan.

8 §. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi moottoripyörän verosta. Vero määräytyisi moottoripyörän moottorin iskuutilavuuden perusteella siten, että vero on enintään 130 cm³:n iskuutilavuudella 20 prosenttia verotusarvosta ja nousee kokoluokittain siten, että iskuutilavuuden ollessa 756 cm³ tai enemmän vero olisi 70 prosenttia verotusarvosta. Ehdotettu säännös vastaa nykyistä lakia.

Kuten autojenkin kohdalla, moottoripyörien verotuksessa ehdotetaan lakiin otettavaksi säännös, jonka mukaan ulkomailla käyttöön otetun muun kuin 10 §:n mukaan käytetyksi katsottavan moottoripyörän vero olisi aina vähintään vastaavan uuden moottoripyörän vero. Samoin ehdotetaan vastaavalla tavalla säädettäväksi sellaisen moottoripyörän verosta,

jonka valmistusvuoden päättymisestä on veroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai enemmän. Vero olisi 30 prosenttia edellä mainitun iskuutilavuuteen perustuvan taulukon mukaisesta verosta.

Nykyistä lakia vastaavasti ehdotetaan 8 §:n 4 momentissa säädettäväksi, että L₁ ja L₂ luokkien ajoneuvot ovat verosta vapaat. Nämä luokat tarkoittavat mopoja ja eräitä kolmi- tai nelipyöräisiä ajoneuvoja, joissa on enintään 50 cm³:n suuruinen moottori ja joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/t.

Nykyiseen lakiin verrattuna uutena säännökseenä 8 §:n 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että muusta L-luokkaan kuuluvasta ajoneuvosta kannettaisiin veroa kuten moottoripyörästä. Näiden ajoneuvojen verotus perustuisi siis moottorin iskuutilavuuteen. Tällä hetkellä tieliikennesäännöksissä on määriteltyinä L₅ luokan ajoneuvo. L-luokkiin voi kuulua myös sähkökäyttöisiä ajoneuvoja. Kun ajoneuvoissa ei tässä tapauksessa ole polttomoottoria, ehdotetaan veroksi 30 prosenttia verotusarvosta. Polttomoottorikäyttöisen ja sähkökäyttöisen ajoneuvon rajankäynti saattaa olla tulkinnanvarainen, jos ajoneuvossa on sähkön tuottamiseksi myös polttomoottori. Tällöin voitaisiin kiinnittää huomiota muun muassa siihen, missä määrin tarkoituksena on tuottaa ajon aikana käyttövoimaa polttomoottorilla. Jos tämän osuus on merkittävä, voitaisiin ajoneuvo verottaa moottorin iskuutilavuuden perusteella, vaikka voimansiirto perustuisikin sähkömoottorin käyttöön. Näin tulisi menetellä ainakin siinä tapauksessa, että polttomoottorilla tuotetun sähkön määrä riittää tavanomaiseen ajonaikaiseen kulutukseen. Jos ajoneuvon oman polttomoottorin merkitys on lähinnä toimintasädetä laajentava tai muutoin sähköverkosta riippuvuutta vähentävä, ajoneuvo voitaisiin verottaa moottorista riippumatta 30 prosentin verokannan mukaisesti. Tarkoituksena ei ole, että polttomoottorilla varustetun sähkökäyttöisen ajoneuvon vero olisi tätä alempi, vaikka moottorin iskuutilavuus olisi alle 130 cm³. L₁ ja L₂ luokkiin kuuluvat ajoneuvot on tarkoitettu verosta vapaiksi sähkökäyttöisinäkin.

9 §. Pykälässä ehdotetaan nykyistä lakia vastaavasti säädettäväksi korkeammasta verosta silloin, kun markkinoille tuodaan uutena ajoneuvona tarjottava ajoneuvo, jonka valmistamisesta on kulunut pitkäaikaa. Jos ajoneuvon valmistamisesta on ennen veroilmoituksen tekemistä kulunut enemmän kuin yksi vuosi,

veroa korotettaisiin 20 prosentilla. Tarkoituksena on, että uutena ei myytäisi pitkään varastoituja ajoneuvoja. Säännöksellä on siten kuluttajansuojan ja ajoneuvojen kunnan varmistamiseen tähtäävä tarkoitus. Kuluttajalla ei välttämättä ole samaa mahdollisuutta ajoneuvon iän selvittämiseen kuin viranomaisella on. Ehdotettu säännös koskisi sekä maahan tuotuja että kotimaassa tehdasmaisesti valmistettuja ajoneuvoja. Tehdasmainen valmistus tarkoittaisi tässä kaupallisesti tapahtuvaa sarjamaista valmistustoimintaa. Tarkoitus on, että korotusta ei perittäisi yksittäiskappaleena valmistetusta ajoneuvosta. Tällöin ei yleensä esiinny vastaavaa kuluttajansuojan tarvetta kuin kaupallisessa toiminnassa.

10 §. Tässä lainkohdassa säädettäisiin siitä, missä tapauksissa ajoneuvoa on pidettävä maahan tuotaessa käytettynä. Ajoneuvo olisi katsottava käytetyksi, jos sillä on luotettavan selvityksen mukaan ennen tuontia Suomeen ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin kuusi kuukautta. Säännös on sama kuin nykyisen lain 4 c §:ssä.

4 luku. Verotusarvo

11 §. Autoverotuksessa keskeisestä verotusarvon määrittämisestä säädettäisiin tässä pykälässä. Ehdotuksen mukaan verotusarvon perustana on ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle. Tällä tarkoitetaan ensi sijaisesti hintaa, jonka verovelvollinen on ajoneuvosta maksanut lisätynä kaikilla muilla kustannuksilla, joita ajoneuvon hankinnasta on hänelle aiheutunut. Myöhemmissä säännöksissä on eräitä täsmennyksiä siitä, mitä kustannuksia lasketaan mukaan verotusarvoon. Verotusarvo saataisiin vähentämällä näin saatavasta hankinta-arvosta ehdotuksen 16 §:ssä mainittavat määrät.

Laissa on tarpeen säätää yksityiskohtaisesti siitä, miten hankinta-arvo määrätään. Ehdotuksena on, että tässä käytettäisiin hyväksi Euroopan yhteisön tullikoodeksia. Tätä täydentäviä säännöksiä sisältyy tullikoodeksin soveltamisesta annettuun Euroopan yhteisön asetukseen. Myös tätä asetusta olisi tarpeen soveltaa verotusarvon määrittämiseen. Näitä säännöksiä sovellettaisiin sellaisenaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon

hankinta-arvon määrittämiseen. Hankinta-arvo olisi sama kuin tullausarvo.

Yhteisötavarana tuodun ajoneuvon hankinta-arvona pidettäisiin mainittua kahta Euroopan yhteisön asetusta soveltuvin osin noudattaen määrättyä arvoa. Tarkoituksena on, että soveltamatta jätettäisiin sellaiset säännökset, joiden voitaisiin katsoa tarkoittavan sisämarkkinoilla kiellettyinä pidettävien rajamuodollisuuksien hyväksikäyttöä hankinta-arvon määrittämisessä. Lähinnä sovellettavissa tullikoodeksin II jakson 3 luvun tavaroiden tullausarvoa koskevien artikloiden 28—36 säännöksissä ei kuitenkaan ole sellaisia, joiden voisi välittömästi tai välillisestikään katsoa tarkoittavan rajamuodollisuuksiin turvaantumista. Pääasiallisiin perusteluihin viitaten nämä säännökset tarkoittavat menettelyjä, joiden mukaisesti käytännössä esille tulevissa eri tilanteissa on aina määrättävissä tavaran arvo. Pääosassa autotuontia kysymys olisi edelleen kauppa-arvosta uuden autoverolain tarkoittamana ajoneuvon hankinta-arvona. Tullikoodeksissa on nykyistä tullausarvolakia läheisesti vastaavat säännökset menettelyistä, jonka mukaan tullausarvo määritetään silloin, kun kauppa-arvoa ei eri syistä ole käytettävissä tai sitä ei voida hyväksyä tullausarvoksi. Myöskin yhteisötavarana tuotavien ajoneuvojen hankinta-arvon määrittämisessä näitä säännöksiä voidaan tarvittaessa käyttää ilman, että tämä voitaisiin katsoa rajaverotukseksi.

Edellä selviteltyjä säännöksiä ehdotetaan täydennettäväksi pykälän 3 momentissa siten, että verotusarvoon tulee sisältyä ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäisen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava. Erityisesti rahtikustannukset ja niihin verrattavat esimerkiksi kuljetusvakuutusten kustannukset laskettaisiin verotusarvoon mainittuun varastoon toimittamiseen saakka. Jos verovelvollinen suorittaa tämän jälkeen muita rahtikustannuksia, nämä jäävät lukematta verotusarvoon. Sen sijaan verovelvollisen suorittamat kustannukset esimerkiksi ajoneuvon varustelusta luettaisiin verotusarvoon verovelvolliselle ajoneuvon hankinnasta aiheutuneina kustannuksina. Ehdotetun 3 momentin säännökset tarkoittavat sitä, että näin rajattaisiin se, mihin asti verovelvollisen maksamat kustannukset luetaan verotusarvoon.

Jos muu kuin verovelvollinen suorittaa omaan lukuunsa ajoneuvon varustelua tai muuttamista ennen ajoneuvon verotusta, tästä aiheutuvia kustannuksia ei luettaisi verotusarvoon muutoin kuin siinä tapauksessa, että kustannukset olisivat sen luonteisia, että yleisen käytännön tai lain myöhempien säännösten mukaan niitä olisi pidettävä luonteeltaan verovelvolliselle kuuluvina kustannuksina. Lakiehdotuksen 15 §:ssä on säännös ajoneuvon vähimmäisvarusteista. Jos muun kuin verovelvollisen toimesta näitä varusteita asennettaisiin ajoneuvoon, kustannukset luettaisiin verotusarvoon. Samoin meneteltäisiin, jos esimerkiksi ajoneuvosta valmistajalle maksettava hinta jaettaisiin verovelvollisen ja muun tahon suorittavaksi. Tätä varten lakiehdotuksessa on veronkiertosäännöksiä.

Mahdollisuus verotta asentaa ajoneuvoon varusteita tai tehdä siihen muutoksia ei riippuisi siitä, kenen omistuksessa ajoneuvo kustannusten syntyminen ajankohtana on. Ratkaisevaa on, että asianomaiset voivat tarvittaessa osoittaa veroviranomaiselle, kuka on tosiasiallisesti suorittanut ajoneuvon varustelusta tai muusta vastaavasta aiheutuneet kustannukset. Jos tätä ei voida selvittää, oletuksena on, että ajoneuvon omistaja suorittaa tällaiset kustannukset.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Suomessa valmistetun ajoneuvon verotusarvosta samalla tavalla kuin nykyisessäkin laissa. Maassa valmistetun ajoneuvon verotusarvo on valmistajan ollessa verovelvollisena valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla. Laki tarkoittaa nykyisen käytännön jatkamista myös uuden lain voimassa ollessa.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan rajattavaksi verotusarvon ulkopuolelle eräät käytännössä useimmiten ajoneuvon maahantuojaan tai kotimaisen valmistajan suorittamat kustannuserät. Tulliverolain 9 §:n 4 momentin mukaan tullausarvoon ei ole luettu vapaa-alueella suoritettua tavanomaisesta varastokäsitteystä ja myyntikuntoon saattamisesta johtuneita kustannuksia. Uudessa laissa säädettäisiin tätä asiallisesti vastaavasti, että verotusarvoon ei luettaisi tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvoon lisättyjen enintään 500 markan arvoisten varusteiden arvoa. Pääosa myyntikunnostuksen arvosta muodostunee yleensä työn arvosta. Varusteiden arvoa koskeva säännös on tarkoitettu täyden-

tämään tätä. Jos ajoneuvoa varustellaan laajemmin ja tämä halutaan tehtäväksi verotta, olisi noudatettava edellä mainittua järjestystä. Ainakin osa ajoneuvon rekisteröintiin liittyvistä kustannuksista tulisi tavallisesti ajoneuvon maahantuojan maksettaviksi. Tämä johtuu muun muassa lain 40 §:n jäljempänä selvitetävistä menettelyllisistä säännöksistä. Laissa ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvon rekisteröintimaksua ja maksua rekisterikilvistä ei lueta verotusarvoon.

Lakiehdotuksen verotusarvon määrittämistä koskeva säännös on kirjoitettu pitäen silmällä ennen muuta sitä käytännössä tavallisinta tilannetta, että verovelvollisena on ajoneuvon maahantuoja tai ajoneuvon valmistaja Suomessa. Laki kuitenkin mahdollistaa myös verovelvollisuuden siirron. Lisäksi useat voivat joutua yhteisvastuuseen verosta. Tarkoituksena on, että myös tällöin sovelletaan edellä selviteltyjä lain 11 §:n säännöksiä. Tästä säädettäisiin lain 18 §:ssä. Näissä tapauksissa verotusarvoon luettavana hankinta-arvona ensi sijaisesti se hinta, minkä siirron vastaanottanut verovelvollinen on suorittanut ajoneuvosta velvollisuuden siirtäjälle. Jos ei tätä voitaisi asettaa verotusarvon perusteeksi, sovellettaisiin toissijaisia keinoja verotusarvon määrittämiseen aivan kuten määrättäessä verotusarvoa maahantuojan yhteydessä. Uudelle verovelvolliselle aiheutuneet muutkin kustannukset määrättäisiin samojen säännösten mukaan kuin edellä on selvitelty. Esimerkiksi rahat luettaisiin mukaan aina siirron saajalle asti. Jäljempänä 18 §:ssä kuitenkin säädettäisiin 11 §:ää täydentävästi, että verotusarvo ei voisi olla alempi kuin mikä se olisi ollut määrättynä verovelvollisuuden siirtäjälle.

12 §. Verovelvollinen voi joutua suorittamaan ajoneuvosta myös arvonlisäveroa arvonlisäverolain säännösten mukaisesti. Tämä voi olla suoritettuna jo ennen kuin autovero tulee maksettavaksi. Jos on kysymys arvonlisäverotuksessa verovelvollisesta, hänellä voi olla myös tätä vastaava vähennysoikeus. Myös arvonlisävero olisi 11 §:n säännösten mukaan ainakin silloin, kun vähennysoikeutta ei ole, ajoneuvosta verovelvolliselle aiheutuva kustannus. Tarkoituksena kuitenkin on, että riippumatta siitä, onko arvonlisävero jäänyt ennen autoverotuksen toimittamista verovelvollisen kustannukseksi vai ei, ajoneuvosta Suomeen maksettua tai maksettavaa arvonlisäveroa ei lueta autoveron perustana olevaan verotusarvoon. Säännös tarkoittaa myös muun muassa

ajoneuvon lisättyjen, verollisena hankittujen varusteiden hankintahintaan sisältyvää arvonlisäveroa.

Maassa valmistetun ajoneuvon valmistuskustannus saataisiin määrätä lukematta arvonlisäveroa esimerkiksi osien hankinta-arvoon silloinkin, kun verovelvollisella ei ole näistä vähennysoikeutta. Samoin ajoneuvon ostohintaan sisältynyt arvonlisävero jätettäisiin lukematta verotusarvoon, jos ajoneuvo on luovutettu maassa ja muu kuin luovuttaja on verovelvollisena. Tämä koskisi sekä niitä tapauksia, joissa verovelvollisuuden siirto on tapahtunut lain 4 §:n mukaisessa järjestyksessä että muita ajoneuvon luovutuksia.

Säännöksen tarkoituksena on, että arvonlisäverolain säännösten mukaan suoritettu arvonlisävero ei ole mukana autoveron verotusarvossa, mutta sen sijaan autoverosta suoritettiin kaikissa tapauksissa arvonlisävero siten kuin edellä 5 §:ssä on ehdotettu säädettäväksi. Järjestely vastaa välillisen verotuksen tavanomaista käytäntöä ja johtaa neutraaliin ja yhtäläiseen lopputulokseen riippumatta verovelvollisuusasemasta autoverotuksessa tai arvonlisäverotuksessa.

13 §. Lainkohdassa ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvon verotusarvoon ei lueta sitä Suomessa ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn muutostyön ja varustelun arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi tai pakettiauton alustan varustamista kuormakorilla tai -lavalla. Säännös tarkoittaa nykyisen käytännön jatkamista näiden ajoneuvojen osalta. Nykyisen lain mukaan tällaiset muutostyöt on voitu tehdä verotta sen jälkeen kun ajoneuvo on maahantuotu ja verotettu. Uuden lain 14 §:stä seuraisi, että nämäkin muutostyöt olisivat autoveron alaisia ajoneuvon neljän ensimmäisen käyttövuoden aikana. Ehdotettu 13 § on tarpeen, jotta näitä joissakin tapauksissa kalliitakin muutoksia voitaisiin jatkossakin ajoneuvoihin tehdä ilman, että nämä vaikuttaisivat autoveroon. Pakettiauton alustalla tarkoitetaan lainkohdassa pakettiautoa, johon ei ole asennettu lavaa tai muuta kuormatilaa. Säännös ei ole tarkoitettu koskemaan pelkästään lavan tai kuormatilan muutostöitä.

14 §. Jotta ajoneuvojen varusteita ei olennaisesti karsittaisi verotuksen takia ja vastaavasti lisävarustelua ja muutostöitä siirrettäisi verotuksen jälkeen tehtäviksi, laissa on tarpeen

säätää ajoneuvon muutostöiden vaikutuksesta verotukseen ja toisaalta määrätä niistä vähimmäisvarusteista, jotka ajoneuvossa tulee olla verotuksen ajankohtana. Nämä säännökset sisältyvät ehdotuksen 14 ja 15 §:ään. Lain 14 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvon muutosten vaikutuksesta. Jos ajoneuvoa muutetaan siten, että rekisteritietoihin sisältyvää tyyppikoodia olisi muutettava, mikäli ajoneuvo uudelleen tyyppikatsastettaisiin, muutostyön tai varustelun arvosta kannetaan autovero silloinkin, kun muutos on tapahtunut enintään neljän vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvosta on ensimmäisen kerran kannettu veroa. Vero määrätään sen maksettavaksi, joka on ajoneuvon omistaja muutoksen ajankohtana. Säännös on tarkoitettu koskemaan ajoneuvon ensimmäisen verotuksen jälkeen tapahtuvia muutoksia.

Ajoneuvojen tyyppikoodin yksityiskohtaisuus vaihtelee jonkin verran eri valmistajilla. Esimerkiksi ajoneuvon massan muutokset voivat vaikuttaa eri tavalla eri valmistajien ajoneuvojen tyyppikoodiin. Eräillä valmistajilla jo vähäiselläkin massan muutoksella voisi olla vaikutusta, kun taas eräillä valmistajilla massan on muututtava suhteellisen paljon, jotta tyyppikoodia olisi muutettava. Tarkoitus ei ole, että vähäiset, tavanomaisista auton varusteista, kuten esimerkiksi vetokoukun asentamisesta, johtuvat massan muutokset aiheuttaisivat verotuksen vaikka massa muuttuisi siten, että se jonkin valmistajan käytännön mukaan muuttaisi tyyppikoodia.

Pykälässä veron maksuunpanolle säädettävä määräaika ehdotetaan niin pitkäksi, että ajoneuvo on joutunut sen kuluessa ainakin yhden kerran vuosikatsastettavaksi. Kun katsastuksessa ei käytännössä välttämättä tehdä ajoneuvon tyyppikoodin muutoksista merkintää ajoneuvorekisteriin, säädös on kirjoitettu siten, että vero voitaisiin maksuunpanna, jos ajoneuvo tyyppikatsastettaisiin muutoksen jälkeen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvohallinto toimittaisi 1 momentissa tarkoitettua maksuunpanon.

15 §. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi nykyisen auto- ja moottoripyöräverolain 5 §:ää vastaavasti, että ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä katsotaan ajoneuvon kuuluvan vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän tai

ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin. Autossa on oltava lisäksi lämmityslaite. Käytännössä myös tässä tapauksessa ajoneuvon vakiovarusteet tarkoittavat yleensä sitä varustusta, jonka mukaisesti ajoneuvo on tyyppikatsastettu, tai jonka mukaisena sille on myönnetty EU:n tyyppihyväksynnän edellyttämä määräystenmukaisuustodistus. Jos tällaista ei ole käytettävissä, valmistajan ilmoitus ajoneuvomallin varustetasosta määrittää autoverotuksessa vaadittavat vähimmäisvarusteet.

Jos ajoneuvossa ei ole mainittuja varusteita, niiden arvo lisätään verotusarvoon. Tarvittaessa näiden puuttuvien varusteiden arvo vahvistetaan arvioimalla. Säännös, jonka mukaan ajoneuvossa tulee olla myös ne varusteet, jotka ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, tarkoittaa lähinnä valmistajan ilmoitusta siitä, mitä varusteita eri ajoneuvomalleihin tavanomaisesti kuuluu. Tällä viitataan myös valmistajan erittelyihin eri varustetasoisina toimitettavista rinnakkaismalleista.

16 §. Säännökset autoverotuksessa myönnettävistä vähennyksistä sisällytettäisiin tähän pykälään. Vähennyksiksi ehdotetaan 400 markan suuruista verotusarvosta tehtävää vähennystä, jos auto on varustettu takalasin huurteenpoistolaitteella ja valonheitinten pesulaitteella. Vähennys on tässä muodossa käytössä nykyisessäkin autoverotuksessa. Vähennys myönnettäisiin vain, jos autossa on molemmat mainitut varusteet.

Myös vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys olisi uudessa laissa sama kuin nykyisinkin. Vähäpäästöisen ottomootorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta vähennetään 4 500 markkaa. Vähennys myönnetään vain autosta, jota ei ole otettu käyttöön ulkomailla. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että määrättäessä käytetyn auton veroa tätä vähennystä ei oteta huomioon. Asetuksessa säädettäisiin siitä, milloin ajoneuvo on pidettävä vähäpäästöisenä.

17 §. Pykälässä säädettäisiin menettelystä niissä tapauksissa, joissa ajoneuvon hankinta-arvoa on järjestelty veron välttämiseksi. Lain mukaan verotusarvo voitaisiin vahvistaa arvion mukaan, jos ajoneuvon hankinta-arvo on sovittu tai määrätty ilmeisesti alemmaksi kuin vastaavan ajoneuvon tavanomainen hankinta-arvo, tai muuhun verotusarvoon vaikuttavaan toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä

tarkoituksessa, että maksettavan veron määrä vähenisi.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi että hankinta-arvoon lisättävät kustannukset voidaan arvioida, jos verovelvollinen ei esitä niistä luotettavaa selvitystä. Tämä kohta tarkoittaa muun muassa verotusarvoon kuuluvia varustelu- ja muutostöiden kustannuksia. Verrattuna 1 momenttiin, arvioinnin edellytykset ovat tarkoitettavat lievemiksi. Riittää, että verovelvollisen esittämää selvitystä ei voida pitää luotettavana.

18 §. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi verotusarvon määrittämisestä silloin, kun verovelvollisuus on siirretty. Kun verovelvollisuus on siirretty, noudatettaisiin mitä edellä säädetään, kuitenkin siten, että verotusarvo ei ole alempi kuin se olisi ollut siirtäjälle tai, jos siirtäjiä on useampia kuin yksi, sille näistä, jonka kohdalla verotusarvo olisi ollut korkein. Verotusarvoon luettaisiin siten muun muassa ajoneuvon hankintahinta, johon lisättäisiin ajoneuvon verovelvolliselle toimittamisesta johtuvat kustannukset. Tarkoituksena on siten, että muun muassa myös eri kaupanportaiden katteet luetaan verotusarvoon. Laki kuitenkin tarkoittaisi sitä, että verotusarvo ei ajoneuvon luovutuksesta huolimatta voisi olla missään vaiheessa alempi kuin mitä se olisi ollut sille, jonka kohdalla verotusarvo olisi ollut korkein. Tarkoitus on estää, että ajoneuvon luovutuksen yhteydessä tapahtuvilla hintajärjestelyillä voitaisiin vaikuttaa veron määrään.

19 §. Pykälässä olisi 18 §:n mukaiseen lopputulokseen johtava säännös niistä tapauksista varten, joissa on syntynyt yhteisvastuu verosta. Vero ei voisi olla alempi kuin se olisi ollut ajoneuvon luovuttajalle.

20 §. Pykälässä säädettäisiin menettelystä ulkomaan valuutassa ilmaistun rahamäärän muuntamisesta Suomen rahaksi. Tällöin käytettäisiin välittömästi ennen autoveroilmoituksen antamista välittömästi edeltäneen kalenterikuukauden toiseksi viimeisen keskiviikon myyntikurssia, tai muuta tullihallituksen vahvistamaa kurssia. Jos ilmoitusta ei ole tehty sovellettaisiin sen ajankohdan mukaista kurssia, jona veroilmoitus olisi viimeistään pitänyt tehdä. Tämä olisi lähinnä ajoneuvon käyttöönottoajan edellä mainitun säännön mukaisesti määrätty kurssi. Tämä vastaa EU-lainsäädännön mukaista käytäntöä.

Keskeisenä syynä ehdotetunlaiseen kiinteän päivän kurssin käyttöön on jaksoverotus. Me-

nettely varmistaa sen, että samaan jaksoon kuuluvilla ajoneuvoilla käytetään kaikilla samaa valuuttakurssia.

5 luku. Verovapaus ja alennettu vero

21 §. Pykälään sisältyisi eräin vähäisin muutoxin nykyisen auto- ja moottoripyöräverolain 6 §:ää vastaava luettelo verottomista ajoneuvoista. Verosta vapaita olisivat pelastusauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto, yksinomaan ruumiiden ja hautajais toimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. Autoverosta olisi vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa, ja linja-auto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa. Näiltä osin laki on sama kuin nykyisinkin, vaikka matkailuautojen ja linja-autojen verovapauden painorajaa on korotettu 75 kilolla. Kysymys on kuitenkin saman painoisesta ajoneuvosta kuin tähänkin asti. Ajoneuvon rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 25 §:n muutoksen johdosta ajoneuvon omaan massaan luetaan nykyisin myös kuljettajan paino 75 kilon suuruisena. Pykälän 1 momentista ehdotetaan jätettäväksi pois maininta kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennetun, vain suljetulla alueella rekisteröimättömänä käytettävän auton verovapaudesta. Tämä on tullut tarpeettomaksi sen johdosta, että uudessa järjestelmässä tällaisia ajoneuvoja ei muutoinkaan verotettaisi.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi huoltoauton ja eräiden isokokoisten muiden ajoneuvojen verotuksesta. Huoltoautosta, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa, vero olisi 35 prosenttia verotusarvosta. Säännös on sama kuin nykyisinkin. Nykyiseen lakiin verrattuna uutena säännöksenä ehdotetaan laissa säädettäväksi eräiden omalta masaltaan poikkeuksellisen suurten, mutta kuitenkin henkilöautoihin eli M₁-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen verosta lievempien perusteiden mukaan kuin mitä muutoin sovelletaan henkilöautoihin. M₁-luokkaan kuuluvasta autosta, jonka oma massa on vähintään 4 500 kiloa, vero olisi 35 prosenttia. M₁-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kiloa, olisi verosta vapaa.

Ehdotettavan 3 momentin mukaan verosta olisi vapaa tavaramoottoripyörä ja invalidi-

moottoripyörä. Tämäkin vastaa nykyistä lakia. Maininta kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennetun, vain suljetulla alueella rekisteröimättömänä käytettävän moottoripyörä verovapaudesta ehdotetaan edellä 1 momentissa sanottuun viitaten tarpeettomana jätettäväksi pois uudesta laista.

22 §. Pykälässä säädettäisiin diplomaattisia suhteita koskevan Wienin yleissopimuksen ja konsulisuhteita koskevan Wienin yleissopimuksen mukaisista verovapauksista autoverotuksessa. Ehdotus vastaa mainittuja sopimuksia, tullilakiin otettavaa vastaavaa säännöstä ja nykyistä käytäntöä. Ilman nimenomaista, autoverolaissa olevaa säännöstäkin tätä käytäntöä sovellettaisiin myös uudessa autoverojärjestelmässä, koska mainitut sopimukset on lailla saatettu voimaan. Ehdotettu säännös on luonteeltaan lähinnä informatiivinen.

23 §. Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä, joilla yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettua pakettiauton vero on yleistä veroa alempi, eli 35 prosenttia verotusarvosta. Pykälä ehdotetaan otettavaksi uuteen lakiin saman sisältöisenä kuin nykyisen auto- ja moottoripyöräverolain 6 b §, kuitenkin siten muutettuna, että edellä selvitelty uusi ajoneuvon oman massan määrittelyperuste otettaisiin huomioon. Alemman veron edellytyksenä olisivat siten vähintään 525 kilon erotus suurimman sallitun kokonaismassan ja oman massan välillä sekä vähintään kolmen kuutiometrin kokoinen tavaratila mitattuna pykälässä säädettävällä tavalla tai vaihtoehtoisesti tietyin vähimmäiskoon suuruinen avoin tavaratila.

Alemman veron edellytyksiä täsmennettiin 15.6.1990 voimaan tulleella lailla, joka annettiin tuolloin runsaasti esiintyneen pakettiauton aiempaan mittautustapaan perustuneen veronkierron johdosta. Nykyinen, myös ehdotukseen sisältyvä säännöstö ei ole aiheuttanut vastaavia veronkiertona pidettäviä ilmiöitä. Tämänkin johdosta säännösten ottaminen muuttumattomina uuteen lakiin olisi perusteltua.

24 §. Pykälässä säädettäisiin siitä, milloin pakettiauto voidaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi. Säännös koskee tilapäisistuinten käyttöä alennetun verokannan mukaan verotettavassa pakettiautossa. Edellisen pykälän kohdalla sanottuun viitaten pykälän sisältö ehdotetaan samaksi kuin nykyisen lain 6 c §:ssä säädetään.

25 §. Yleisperusteluihin viitaten pykälässä ehdotetaan säädettäväksi siitä, missä tapauksissa

maahan muuttava henkilö on oikeutettu verotomaan ajoneuvoon. Lain 24 §:n 1 momentin mukaan maahan muuttavan henkilön muuton yhteydessä tuoman yhden yksityistalouteen kuuluvan verollisen ajoneuvon veroa alennettaisiin enintään 50 000 markalla, jos lainkohdassa säädettävät kolme ehtoa täyttyvät. Ehdot olisivat:

1) että muuttaja on välittömästi ennen muuttoa ollut ulkomailla yhtäjaksoisesti vähintään yhden vuoden ajan;

2) että ajoneuvo on välittömästi ennen muuttoa ollut muuttajan tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistukseen johtavassa hallinnassa ja muuttajan käytössä vähintään kuuden kuukauden ajan; ja

3) jos muuttaja on aikaisemmin tuonut maahan verotta ajoneuvon, että sen verottomalle luovutukselle säädetty tai määrätty määräaika on päättynyt ennen muuttoa Suomeen.

Ehdotus tarkoittaa muuttotavarana tuodun ajoneuvon autoveron alentamista enintään 50 000 markalla. Jos autoveron määrä olisi tätä alempi, ajoneuvo voi siten olla kokonaan veroton. Jos taas autovero olisi tätä suurempi, se osa verosta, joka ylittää 50 000 markkaa, tulisi kannettavaksi. Kun ajoneuvon on täytynyt olla ulkomailla käytössä vähintään kuusi kuukautta, vero tulisi useimmissa tapauksissa määrättäväksi käytettyjen ajoneuvojen verotusta koskevien säännösten mukaisesti. Kun vain yksi verollinen ajoneuvo voi tulla kysymyksen, laki koskisi esimerkiksi yhden henkilöauton tai yhden pakettiauton taikka yhden moottoripyörän tuontia. Sen sijaan olisi mahdollista tuoda muuttotavarana esimerkiksi verovapaa mopo ja sen lisäksi henkilöautosta voisi saada veron alennuksen. Veronalennus voisi tulla kysymyksen myös, jos tuotavana olisi esimerkiksi verosta vapaan matkailuauton ohella henkilöauto. Etu on henkilökohtainen, jolloin siis esimerkiksi samaan perheeseen kuuluvat henkilöt voisivat jäljempänä käsitellyin rajoituksin kukin tuoda yhden muuttoauton. Momentissa olevat veronalennuksen ehdot vastaavat asiassällöltään pääosin nykyisen tulliverolain 14 §:ssä säädettyjä ajoneuvon tullittomuuden ja samalla myös autoverottomuuden ehtoja sillä erotuksella, että ehdotukseen sisältyvät määräajat poikkeavat voimassa olevasta laista. Nykyisen lain tulkinnasta muodostunut käytäntö on siten pääosin edelleen sovellettavissa, kun muuttuneet määräajat otetaan huomioon.

Pykälän 2 momentissa rajoitettaisiin muutto-

tavarana tuodun ajoneuvon veronalennusta siten, että oikeutta tähän ei ole muuton ajankohana alle 18 vuoden ikäisellä henkilöllä eikä Suomessa aiemmin asuneella henkilöllä, joka on oleskellut ulkomailla pääasiassa opiskelun johdosta.

26 §. Edellä 25 §:ssä edellytetään, että muuttaja on välittömästi ennen Suomeen muuttoa oleskellut yhtäjaksoisesti vähintään kaksi vuotta ulkomailla. Käytännössä kuitenkin esiintyy tilanteita, joissa muuttajan on tarpeen erilaisten käytännön järjestelyjen hoitamiseksi ja muista tähän verrattavista syistä oleskella muuton edellä lyhytaikaisesti Suomessa. Tämän vuoksi ehdotetaan lakiin otettavaksi pääsääntöä lieventävä pykälä, jonka mukaan veron alennus myönnetään myös silloin, kun muuttaja on ollut ennen muuttoaan työn, asunnon hankinnan tai muuttajan olosuhteet huomioon ottaen pakottavaksi katsottavan syyn, tavanomaisen lomamatkan tai siihen verrattavan lyhyehkön oleskelun johdosta tilapäisesti Suomessa. Vastaava säännös on myös nykyisessä tulliverolain 14 §:n 3 momentissa, jonka tulkintakäytäntö siten on hyödynnettävissä myös uuden lain säännöstä tulkittaessa.

27 §. Tässä pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muuttotavarana tuodun ajoneuvon käytön ja luovutuksen rajoituksista. Ajoneuvoa ei saisi ehdotuksen mukaan alennetun veron määrää suorittamatta myydä, vuokrata eikä muutoin luovuttaa toiselle eikä antaa vastikkeetta-kaan muuttajan perheeseen kuulumattoman henkilön käytettäväksi ennen kuin ajoneuvo on ollut muuttajan tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistukseen johtavassa hallinnassa ja muuttajan käytössä vähintään kolme vuotta, josta kuitenkin vähintään yhden vuoden ajan Suomessa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun muuttajan perheeseen kuuluvat hänen kanssaan yhteisessä taloudessa asuvat aviopuoliso ja heidän naimattomat lapsensa. Aviopuoliso on rinnastetaan muuttajan kanssa avioliittoa solmimatta yhteisessä taloudessa avioliiton omaisissa olosuhteissa jatkuvasti elävä toista sukupuolta oleva henkilö.

Myös tämän pykälän säännökset vastaavat nykyistä lainsäädäntöä, lukuun ottamatta ehdotettua määräaikajärjestelyä. Nykyinen oikeuskäytäntö siis jatkuisi uuteen määräaikaan sovellettuna.

28 §. Tässä pykälässä säädettäisiin ammattimaisen käytön perusteella myönnettävästä ve-

ronalennuksesta. Autoveroa alennettaisiin enintään 57 000 markalla, jos auto sitä ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen. Lisävaatimuksena on, että ajoneuvon omistaja pääasiallisesti käyttää sitä tällaiseen liikenteeseen. Viimeksi mainittua vaatimusta ei voida varmistaa ajoneuvon hankinnan yhteydessä, koska kysymys on ajoneuvon tulevasta käytöstä. Säännös onkin tarkoitettu sitä varten, että vero voitaisiin maksuunpanna lain 47 §:n nojalla, jos käy ilmi, että ajoneuvo ei tosiasiallisesti olekaan pääasiallisesti tilausliikennekäytössä. Veroviranomainen voi jo veronalennusta käsitellessään hankkia selvitystä siitä, että ajoneuvon käyttöönottaja toimii tällä alalla. Tämän lisäksi veroviranomaisen asiana on varmistautua siitä, että asianomaisella on liikennelupa henkilöliikennelain 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettua tilausliikenteen harjoittamista varten ja siitä, että ajoneuvorekisterissä ajoneuvo merkitään tällaiseen liikenteeseen käytettäväksi.

Niitä tapauksia varten, joissa edellä mainittuun liikenteeseen halutaan ottaa ajoneuvo, josta vero on jo suoritettu, ehdotetaan pykälän 2 momentissa säädettäväksi, että 1 momentissa sanottu voidaan toteuttaa muutoksenhaun tai oikaisun muodossa. Käytännössä tämä tarkoittaa veronalennuksen myöntämistä oikaisuna, kun jo verotettu mutta ei vielä muuhun käytöön rekisteröity ajoneuvo otetaan taksikäyttöön.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että asetuksella annettaisiin tarkempia määräyksiä siitä, mitä selvityksiä veroviranomaiselle on annettava siitä, että autoa käytetään pääasiallisesti luvanvaraisessa henkilöliikenteessä ja muista veronalennuksen myöntämiseen edellytysten täyttymisestä. Nykyiseen tapaan selvitykset koskisivat muun muassa liikennelupaa, auton omistusta ensirekisteröintivaiheessa ja ajoneuvorekisteriin ammattimaisesta käytöstä tehtävää merkintää.

29 §. Yleisperusteluihin viitaten liikennelupajärjestelmä on muuttunut. Ajoneuvoja ei enää merkitä liikennelupaan. Tämän johdosta ehdotetaan laissa säädettäväksi, että 28 §:ssä tarkoitettu veronalennus voidaan myöntää vain yhdelle autolle yhtä liikennelupaa kohti samanaikaisesti. Tämä siis tarkoittaa, että yhtä lupaa kohden voi liikenneluvan haltijalla olla rekisterissä kerrallaan vain yksi sellainen auto, josta

on myönnetty veronalennus. Eroa ei tässä kohden ole sillä, onko tästä ajoneuvosta jo kulunut se 48 §:ssä säädettävä aika, jonka kuluessa vero olisi luovutustilanteissa maksuunpantava, vai onko tämä kolmen vuoden aika vielä kesken. Pykälässä säädettäisiin, että veronalennus voidaan myöntää uudelleen vasta, kun ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä siitä, että se ajoneuvo, josta veronalennus on myönnetty, on edelleen saman omistajan ammatikäytössä. Näin ollen liikennelupa vapautuisi uutta veronalennusta varten, kun edellinen auto on rekisterissä merkitty yksityiskäyttöön tai myyty muulle omistajalle. Selvyyden vuoksi ehdotetaan laissa säädettäväksi, että jos viranomaiselle on tehty ilmoitus veron maksuunpantoon johtavasta ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyin ajan päättymistäkin.

30 §. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan maasta viety ja tänne uudelleen tuotava ajoneuvo on yleensä niin sanottua palautustavaraa, eikä siitä kanneta tullia tai veroja, ellei ajoneuvon ole ulkomaalla tehty muutoksia. Ajoneuvon arvoa korottavat muutokset on voitu verottaa näiden arvon mukaisesti. Uudessakin laissa on tarpeen säätää vastaavasta periaatteesta. Ratkaisevana ei kuitenkaan olisi maasta vienti ja tuonti jälleen Suomeen, vaan ajoneuvon poistaminen rekisteristä ja uusi rekisteröinti.

Jotta ajoneuvon poistaminen ei aiheuttaisi ajoneuvon verottamista uudelleen muutoin kuin ajoneuvon ehkä tehtyjen muutosten osalta, ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvosta, josta tämän lain mukaan on kannettu autoveroa ja joka on poistettu rekisteristä, kannettaisiin uudelleen rekisteröinnin yhteydessä autoveroa vain siltä osin kuin vero ylittäisi ajoneuvosta aiemmin kannetun veron, jota ei ole palautettu tai alennettu. Ehdotus siis tarkoittaisi, että vain ajoneuvon lisärakentamisen tai rakennemuutoksen perusteella maksuunpantaisiin näissä tapauksissa veroa. Jos ajoneuvo merkittäisiin rekisteriin sellaisena kuin se poistettiin rekisteristä, veroseuraamuksia ei olisi. Jos ajoneuvosta on palautettu veroa esimerkiksi taksikäytön tai invaliditeetin perusteella, aiemmin kannettuna verona pidettäisiin veron alentamatonta määrää.

Ehdotuksena on, että ajoneuvohallinto huolehtisi tämän pykälän mukaisesta verotuksesta, joka jossakin määrin rinnastuu autoveron kantamiseen ajoneuvon muutosten perusteella.

6 luku. Väliaikainen veroton käyttö

31 §. Tässä pykälässä ehdotetaan säädettäväksi lain 2 §:n 2 momenttiin liittyen väliaikaisesti Suomessa käytettävän, ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon käytön rajoituksista. Pykälän mukaan tällaista ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata tai muutoin luovuttaa eikä antaa käytettäväksi Suomessa vakinaisesti asuvalle henkilölle. Sääntö on sama kuin nykyisinkin ja vastaa myös yleisperusteluissa mainitun Euroopan yhteisön direktiivin periaatteita. Laki tarkoittaa, että ajoneuvoa voisivat käyttää sen tuojan lisäksi hänen perheenjäsenensä ja muutkin sellaiset henkilöt, jotka ovat itse siinä asemassa, että he olisivat voineet tuoda ulkomailta väliaikaista Suomessa käyttöä varten ajoneuvon.

32 §. Käytännössä voi esiintyä tilanteita, joissa ajoneuvon väliaikaisen käytön säännönmukainen määräaika on erityisistä syistä liian lyhyt. Laissa annettaisiin veroviranomaiselle mahdollisuus hakemuksesta pidentää tuota määräaika enintään yhdellä vuodella. Pidenyshakemus olisi ehdotuksen mukaan tehtävä ennen lain 2 §:n 2 momentissa tarkoitettua määräajan päättymistä. Tarkoituksena on, että lupa myönnettäisiin, kun esimerkiksi hakijan työtehtävät tai muut siihen verrattavat syyt edellyttäisivät laissa muutoin säädettyä pitempää oleskelua tai autonkäyttöä täällä. Viranomaisilla olisi laaja harkintavalta, kuten nykyisinkin.

Jotta ajoneuvon käytön pidennystä ei käytettäisi hyväksi keinottelunomaisesti, ehdotetaan pykälän 2 momentissa säädettäväksi, että jos määräaika on 1 momentin nojalla pidentetty, ajoneuvoa voidaan uudelleen käyttää 2 §:n 2 momentin nojalla verotta aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua pidennetyin määräajan päättymisestä.

33 §. Kun ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö 2 §:n 2 momentin nojalla olisi sallittu vain muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuvalle henkilölle, laissa olisi määriteltävä, miten henkilön vakinainen asuinpaikka määrätään. Pääsääntönä ehdotetaan säädettäväksi, että henkilön vakinaisella asuinpaikalla tarkoitetaan paikkaa, jossa henkilö asuu vähintään 185 päivää kalenterivuodessa arvioituna henkilökohtaisten, ammatillisten ja muiden siteidensä perusteella. Jos henkilö oleskelee kahdessa tai useammassa valtiossa sijaitseissa paikoissa, henkilön vakinaisena asuinpaikkana on pidet-

tävä sitä, jonne hän henkilökohtaisten syidensä johdosta palaa säännöllisesti. Tämä määritelmä vastaa EU:n direktiivissä yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisesta maahan-tuonnista sovellettavista verovapauksista (83/182 ETY) olevan 7 artiklan määritelmää.

Mainittua artiklaa vastaavasti pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että henkilön vakinaisen asuinpaikan ei katsota muuttuvan, jos henkilö oleskelee Suomessa tai muussa maassa yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa opiskelua varten. Tämä säännös laajentaa ajoneuvon verotonta käyttömahdollisuutta opiskelua varten tapahtuvan oleskelun ollessa kysymyksessä. Säännöstä täydennetään seuraavassa esiteltävään 34 §:n 2 momentissa. Ehdotettava säännös liittyy myös 25 §:ään, jossa rajoitetaan muuttoauton tuontia, jos ulkomailla oleskelu on perustunut opiskeluun ulkomailla.

34 §. Edellisen pykälän kohdalla mainitun direktiivin 5 artikla edellyttää, että tavanomaisista väliaikaisen käytön määräaika ei sovelleta silloin, kun henkilön asunto ja työpaikka ovat eri valtioissa ja työmatka edellyttää rajan ylitystä. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Pykälän mukaan vakinaisesti muussa valtiossa kuin Suomessa asuvan henkilön muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityyn ajoneuvoon ei sovelleta 2 §:n 2 momentissa väliaikaiselle käytölle säädettyjä enimmäisaikoja, jos tällainen henkilö työskentelee Suomessa ja poistuu ajoneuvolla säännöllisesti muualla sijaitsevaan asuinpaikkaansa.

Näissäkin tapauksissa ajoneuvoon sovellettaisiin muita väliaikaisen käytön rajoituksia, muun muassa ajoneuvon luovuttamista koskevia 31 §:n säännöksiä ja 33 §:n vakinaista asuinpaikkaa koskevia säännöksiä. Jos tällaista ajoneuvoa käytettäisiin yhtäjaksoisesti Suomessa pitempään esimerkiksi loma-aikana, tällaiseen käyttöön tulisi soveltaa 2 §:n 2 momentin enimmäisaikoja. Laissa tai sen pohjana olevassa direktiivin artiklassa ei tarkemmin määritellä aikaväliä, jonka kuluessa henkilön on poistuttava asuinmaahan. Tarkoituksena on, että tämä aikaväli on suhteellisen lyhyt. Asiasta ei voida säätää täsmällisesti, koska siihen voi vaikuttaa muun muassa työpaikan sijainti ja työtehtävän luonne. Jos kysymyksessä on lähellä rajaa sijaitseva työpaikka ja työaika on tavanomainen ja jos myös asuinpaikka toisessa maassa on kohtuullisen lähellä, voitaneen edellyttää pääsääntöisesti päivittäistä poistumista asuinpaikalle. Jos työ edellyttäisi esimerkiksi

pitempiä päivystysjaksoja tai asiaan liittyisi muita vastaavia erityispiirteitä, päivittäistä harvempikin paluu muualla kuin Suomessa sijaitsevalle asuinpaikalle olisi mahdollinen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellä mainittua direktiiviä vastaavasti muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuvan, Suomessa yksinomaan yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa tapahtuvaa opiskelua varten oleskelevan henkilön muualla rekisteröidyn ajoneuvon verottomasta käytöstä. Tässäkään tapauksessa ei sovellettaisi lain 2 §:n 2 momentin määräaikoja. Jotta opiskelutarkoitus tulisi asianmukaisesti selvitettyksi, laissa säädettäisiin, että sen joka tahtoo tällä perusteella vedota säännönmukaista pitempään verottomaan ajoneuvon käyttöön, on ilmoitettava tästä veroviranomaiselle viimeksi mainitun lainkohdan tarkoittaman säännönmukaisen verottomuuden päättymiseen mennessä. Lisäksi hänen on annettava lukukausittain tai muina viranomaisen määrääminä ajankohtina selvitys opiskelustaan. Tarkoituksena on, että veroviranomainen voi seurata, että kysymyksessä on tosiasiallinen opiskelu eikä esimerkiksi vain kirjoilla olo jossakin oppilaitoksessa. Laki edellyttää direktiivin mukaisesti yksinomaista opiskelua, joten vaatimustaso on tarkoitettu suhteellisen korkeaksi. Veroton käyttö tällä perusteella ei ole tarkoitettu esimerkiksi täällä työskenteleville henkilöille, vaikka he sen ohella myös opiskelisivat.

35 §. Pykälässä säädettäisiin useista käytännössä esiin tulevista tilanteista, joissa lyhytaikainen veroton käyttö olisi syytä sallia, vaikka ajoneuvoa käyttäisi Suomessa vakinaisesti asuva henkilö. Laissa annettaisiin tyhjentävä luettelo näistä tapauksista. Yhteisenä piirteenä näille käyttötilanteille on, että kysymys on lyhytaikaiseksi tarkoitettusta, usein kertaluonteisesta ajoneuvon käytöstä. Verottoman käytön tapaukset olisivat seuraavat.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan muukin kuin ulkomailla vakinaisesti asuva henkilö voisi verotta kuljettaa ajoneuvon ulkomailta Suomeen huoltoa, korjausta tai muuta tällaista käsittelyä varten. Maassa näitä tarkoituksia varten tapahtuvat lyhyet siirrot kuten huollon vaatimat koeajot olisivat myös mahdollisia. Säännöksellä ei ole tarkoitus rajoittaa, missä osassa maata nämä toimenpiteet voidaan suorittaa. Tarkoituksena on mahdollistaa ulko-

maisen ajoneuvon korjaus- ja huoltotoiminta Suomessa. Jos käyttö ilmeisesti on sanottua laajempaa, vero kannettaisiin.

Momentin 2 kohta tarkoittaisi sellaista ajoneuvoa, jonka on tuonut maahan muualla kuin Suomessa asuva henkilö. Edellä 1 kohdassa säädetty koskisi myös näitä ajoneuvoja. Veroton käyttöoikeus ehdotetaan kuitenkin jossain määrin ajoneuvon korjausta ja huoltoa laajemmaksi. Jos ajoneuvon tuoja ei itse voi hoitaa ajoneuvon välttämätöntä lyhyttä siirtoa, sen voisi tehdä hänen puolestaan muukin henkilö. Kun lain 31 §:ssä on säädetty luovutuskielto, tässä ehdotettava poikkeus on tarkoitettu koskemaan yksinomaan muuta lyhyttä siirtoa kuin ajoneuvon varsinaista liikennekäyttöä. Sallittua olisi esimerkiksi ajoneuvon siirto majoitusliikkeen pysäköintipaikalla, siirto onnettomuuspaikalta ja muut tämän luonteiset siirrot. Lainkohta ei tarkoittaisi esimerkiksi ajoneuvon toimittamista toiselle paikkakunnalle tai asiointia ajoneuvolla sen maahan tuoneen lukuun tai muutakaan tällaista liikennekäyttöä.

Momentin 3 kohdan mukaan verotonta olisi väliaikainen käyttö yksinomaan kokeiltavaksi, tutkimustarkoituksiin, tyyppikatsastettavaksi tai -hyväksyttäväksi, tai lyhytaikaista esittelyä varten. Tässä kohdassa on kysymys sellaisista käyttötarkoituksista, joissa tuojana on useimmiten yritys, eivätkä lain 2 §:n 2 momentin väliaikaista verotonta käyttöä koskevat säännökset tämän johdosta voi tulla sovellettaviksi. Ehdotus ei tässäkään tarkoita ajoneuvon tavanomaista hyötökäyttöä liikenteessä, vaan käyttöä, joka liittyy mainittuihin rajattuihin tarkoituksiin. Esimerkiksi tutkimuskäyttö voi olla ulkomaisen tai yhtä hyvin kotimaisen ajoneuvovalmistajan tutkimuskäyttöä silloinkin, kun tämä edellyttää käyttöä liikenteessä Lapin alueella tai muualla maassa. Veroviranomaisen asiana on arvioida tapauksittain, milloin kysymys on varsinaisesta tutkimuskäytöstä. Tarkoituksena ei ole, että ainoastaan ajoneuvon vähäinen testaus olisi tällaista tutkimusta. Tässä lainkohdassa tarkoitettua käyttöä rajoittaisi myös se, että ajoneuvoa ei rekisteröidä Suomessa.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin mahdollisuudesta siirtää maahan tuotava ajoneuvo rekisteröimättä sitä maahantuontipaikalta muualle maahan tai vientipaikalle. Veroviranomaisen luvalla tällainen yhden kerran tapahtuva siirto olisi veroton. Tämän tullipassitusta

muistuttavan menettelyn on tarkoitus mahdollistaa ajoneuvon tuontiin liittyvät siirrot ja suoraan maan läpi tapahtuvat kuljetukset joustavasti ilman, että ajoneuvo olisi kuljetettava esimerkiksi perävaunulla.

Momentin 5 kohta tarkoittaisi puolestaan maassa jo olevan ajoneuvon siirtoa vastaavalla tavalla luovutuspaikalta vientipaikalle. Veroviranomaisen lupaa ei kuitenkaan edellytettäisi. Niin sanottujen vientikilpien myöntäminen ajoneuvolle on ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 11 luvun mukaan ajoneuvon rekisteröintiä Suomessa, vaikkakin käyttö on pääasiassa ulkomailla. Järjestelmän tarkoitus on mahdollistaa ajoneuvon siirto Suomesta siihen maahan, jossa ajoneuvoa on tarkoitus varsinaisesti käyttää. Ehdotettavassa uudessa laissa rekisteröinti Suomessa tarkoittaa ajoneuvon tuleamista täällä verotuksen piiriin, mikä tarkoittaa myös vientirekisteröintiä. Nyt käsiteltävässä lainkohdassa ehdotetaan poikkeuksena lain soveltamisalasäännöksistä säädettyä, että vientirekisteröinti enintään 60 päivän ajaksi olisi verotonta. Tämä mahdollistaa vientirekisterin käytön verotta sen varsinaiseen tarkoitukseen. Vero tulisi maksuunpantavaksi, jos ajoneuvoa ei poistettaisi vientirekisteristä viimeistään laissa säädettyinä aikana.

Momentin 6 kohta koskisi ulkomailla rekisteröidyn, yksinomaan kilpailukäytössä olevan ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä. Säädös on tarpeen siitä syystä, että esimerkiksi joissakin rallikilpailuissa käytetään ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja siten, että kysymyksessä ei voitaisi katsoa olevan varsinaisesti 2 §:n 2 momentin mukainen ajoneuvon tuonti henkilökohtaiseen käyttöön Suomessa. Veroton käyttö sallittaisiin enintään 30 päivän ajaksi, minkä jälkeen ajoneuvo on vietävä maasta. Käyttö olisi yksinomaan kilpailukäyttöä. Tämä tarkoittaisi itse kilpailua ja siihen välittömästi liittyvää välttämätöntä käyttöä. Säädös on tarpeen vain, kun kilpailu edellyttää käyttöä liikenteessä. Sen sijaan suljetulla alueella tapahtuva kilpailukäyttö on mahdollista verotta jo lain soveltamisalan perusteella.

Momentin 7 kohta mahdollistaisi verottoman käytön, kun ajoneuvoa, jota ei rekisteröidä Suomessa, käytetään siirtokilvillä yksinomaan kilpailutarkoituksiin yhtäjaksoisesti enintään seitsemän päivän ajan. Tämä säännös antaa mahdollisuuden esimerkiksi ralliauton tai trialkilpailuun käytettävän moottoripyörän ve-

rottomuuteen, kun käyttö rajoittuu vain kilpailuun.

Pykälässä pidetään lähtökohtana, että siirtokilpien myöntäminen ei ole tätä pykälää sovellettaessa ajoneuvon rekisteröintiä Suomessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, millaisia ilmoituksia 1 momentissa tarkoitettua käytöstä on tehtävä veroviranomaiselle. Veroviranomainen voisi määrätä 1 momentin mukaiselle käytölle tarvittaessa ehtoja ja rajoituksia. Veroviranomainen voisi esimerkiksi tarvittaessa yksilöidä tarkoitettua käytön vain tiettyyn kilpailuun 6 kohdan nojalla tai tiettyyn esittely- tai näyttelytilaisuuteen 3 kohdan nojalla. Näitä ehtoja on silloin noudatettava verottomuuden saamiseksi.

36 §. Tässä pykälässä säädettäisiin, mitä seuraa, jos väliaikaisen verottoman käytön säännöksiä ei noudateta. Laki tarkoittaa ensi sijaisesti sitä, että ajoneuvo on tämän jälkeen vietävä maasta. Se voitaisiin myös siirtää vapaa-alueelle tai muuhun tulliviranomaisen määräämään paikkaan, tai ajoneuvo voitaisiin hävittää viranomaisen valvonnassa taikka luovuttaa valtiolle tälle kuluja aiheuttamatta. Jos näin ei menetellä, ajoneuvosta olisi suoritettava vero. Tarkoituksena on, että jos edellä 35 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua ajoneuvoa käytettäisiin tuossa lainkohdassa säädettyä laajemmin, seurauksena on aina veron maksuunpano, eikä siitä voisi välttyä esimerkiksi ajoneuvon maastaviennillä.

Säännösten selkiyttämiseksi ehdotetaan 2 momentissa säädettäväksi, että edellä mainittu koskee myös sitä tilannetta, että ajoneuvoa väliaikaisesti käyttänyt henkilö on oleskellut Suomessa niin pitkään, että hänet on katsottava täällä vakinaisesti asuvaksi. Kun käytännössä voi kuitenkin esiintyä epäselviä tilanteita, veroviranomaiselle annettaisiin valta sallia verotta ajoneuvon maastavienti, vaikka 2 §:n 2 momentin määräaika tulisi ylityksikin. Veroviranomainen voisi antaa enintään yhden kauden määräajan ajoneuvon maastaviennille ja samalla voitaisiin määrätä ajoneuvon käytöstä ja muista ehdoista tänä aikana. Määräaika myönnettäisiin vain, jos säädettyä pitemmän käytön on katsottava johtuneen erehdyksestä tai ylivoimaisesta esteestä. Jos veron välttämisen tarkoitus on ilmeinen tai kysymys on välinpitämättömyydestä taikka jos ylittävä käyttö on pitkäaikainen, seurauksena olisi veron maksuunpano.

7 luku. Veroilmoitus ja ajoneuvon rekisteröinti

37 §. Lain soveltamisalaa koskeviin säännöksiin viitaten laissa ehdotetaan säädettäväksi, että ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin Suomessa tai otetaan täällä käyttöön verovelvollisen tulee tehdä veroviranomaiselle ilmoitus (*autoveroilmoitus*). Ilmoitukseen tulee sisältyä ajoneuvon verotusarvon määrittämistä varten tiedot ajoneuvosta verovelvolliselle aiheutuneista hankinta-kustannuksista, ajoneuvon varusteista, ajoneuvon yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että veroilmoituksesta, sen sisällöstä ja ilmoituksen antamista koskevista poikkeuksista säädettäisiin asetuksessa.

38 §. Pykälässä ilmaistaisiin autoverotuksessa noudatettavan menettelyn pääsääntönä, että verovelvollisen tehtyä autoveroilmoituksen veroviranomainen toimittaa autoverotuksen ja antaa veroviranomaisen luvan ajoneuvon rekisteröintiä varten ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajalle. Tieto tästä luvasta annettaisiin verovelvolliselle. Tämän pykälän mukainen menettely koskisi muita kuin 40 §:ssä säädettäviä tapauksia, eli rekisteröidyn verovelvollisen ajoneuvorekisteriin ennakoilmoittamia ajoneuvoja. Vaikka pykälä tarkoittaa lain rakenteeseen liittyvää pääsääntöä, suurin osa verotettaviksi tulevista ajoneuvoista olisi käytännössä niitä, joihin sovellettaisiin lain 40 §:n mukaista menettelyä.

Ehdotettu menettely vastaisi nykyistä käytäntöä. Tähänkään asti ei ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 9 §:n mukaan ole voitu hyväksyä rekisteriin ajoneuvoa, josta autovero on suoritettava. Tätä tarkoittava säännös sisällytettäisiin myös autoverolakiin. Rekisteröinnin edellytyksen selvittäminen tapahtuisi veroviranomaisen ja ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajan välisenä suorana tiedon-siirtona.

39 §. Pykälässä säädettäisiin rekisteröidystä verovelvollisesta ja siitä, millä edellytyksin tullihallitus voi myöntää verovelvolliselle rekisteröidyn verovelvollisen aseman. Edellytyksenä olisi säännöllisen liiketoiminnan harjoittaminen ajoneuvojen maahantuojana tai valmistajana. Viimeksi mainittu koskisi kotimaisia ajoneuvon valmistajia. Rekisteröidyn verovelvollisen olisi oltava luotettava ja sen olisi voitava antaa tässä laissa tarkoitettut ilmoitukset konekielisesä muodossa siten kuin tullihallitus määrää.

Rekisteröidyn verovelvollisen olisi asetettava tullihallitukselle tämän vaatima vakuus. Nämä vaatimukset olisi verovelvollisen itsensä täytettävä, mikä ei kuitenkaan estä verovelvollista käyttämästä toiminnassaan asiamiehenä esimerkiksi huolintaliikettä.

Jos verovelvollisen ei enää voida katsoa täyttävän 1 momentissa rekisteröidylle verovelvolliselle säädettyjä edellytyksiä, tullihallitus voisi ehdotettavan 2 momentin mukaan peruuttaa rekisteröinnin. Tämä säännös tarkoittaisi muun muassa tapauksia, joissa verovelvolliselle muodostuu verojäämiä tai verovelvollisen toiminta ei muutoin täytä suhteellisen ankaraksi tarkoitettua huolellisuusvaatimusta. Tullihallitus voi luotettavuutta arvioidessaan kiinnittää huomiota verovelvollisen muuhunkin toimintaan kuin vain siihen, mikä koskee välittömästi autoverotusta.

40 §. Kuten edellä 38 §:n kohdalla todettiin, käytännössä pääosa autotuonnista verotettaisiin ehdotettavan 40 §:n mukaisessa järjestyksessä. Tämä pykälä koskisi ajoneuvoja, joista rekisteröity verovelvollinen on tehnyt ajoneuvorekisteriin ennakoilmoituksen. Ennakoilmoituksesta säädetään tarkemmin ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 5 §:ssä. Nämä ajoneuvot saataisiin lain 40 §:n mukaan rekisteröidä liikenteeseen ilman 38 §:ssä tarkoitettua veroviranomaisen lupaa. Tarkoituksena on, että ajoneuvojen rekisteröinnistä annettua asetusta muutettaisiin siten, että tuossa asetuksessa säädettäisiin ennakoilmoituksen teon yhdeksi edellytykseksi, että ilmoittaja on autoverolaissa tarkoitettu rekisteröity verovelvollinen. Näin meneteltäessä ajoneuvon verotus tulisi tätä kautta varmistetuksi, eikä erillistä veroviranomaisen lupaa tarvittaisi ajoneuvon rekisteröintiä varten. Menettely perustuisi siihen, että rekisteröidyn verovelvollisen tulee täyttää luotettavuus- ja vakuusvaatimukset ja myös siihen, että veroviranomaisella on mahdollisuus seurata ajoneuvojen rekisteröintiä. Näin ollen voitaisiin säätää, että ajoneuvo saadaan merkitä rekisteriin liikenteessä käytettäväksi myös ennen kuin rekisteröity autoverovelvollinen on antanut autoveroilmoituksen.

Ehdotettavan 2 momentin mukaan rekisteröidyn verovelvollisen verotettavaksi ilmoittamista ajoneuvoista määrättäisiin autovero jak-solta, jonka pituuden tullihallitus määräisi. Tullihallitus määräisi myös veroilmoituksen antamisen ajankohdasta. Tarkoitus on, että jär-

jestelyt vastaisivat käytännössä suunnilleen tähän astista jaksotullausmenettelyä.

Pykälän 3 momentin mukaan rekisteröidyn verovelvollisen olisi tehtävä autoveroilmoitus 2 momentissa tarkoitelta jaksolta. Kultakin jaksolta olisi ilmoitettava ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään liikenteessä käytettäväksi tai otetaan muutoin käyttöön taikka joiden omistusoikeuden rekisteröity verovelvollinen luovuttaa jakson aikana verovelvollisuutta siirtämättä. Jos omistusoikeus on siirretty ajoneuvon muuttamiseksi tai rakentamiseksi 21 tai 28 §:ssä tarkoitetuksi ajoneuvoksi tai, jos kysymys on pakettiauton alustasta, veroilmoitus saataisiin tehdä kuitenkin vasta ajoneuvoa käyttöön otettaessa tai rekisteröitäessä.

Se, että säännöksessä ehdotetaan yhdeksi veron suorittamisen jaksotusta koskevaksi ajankohdaksi omistusoikeuden siirto verovelvollisuutta luovuttamatta, on välttämätöntä lain 4 §:n sisältö huomioon ottaen. Tarkoitus on, että ilmoittamalla ajoneuvo verotettavaksi omistuksen siirtoajankohdan mukaisessa jaksossa, ei syntyisi yhteisvastuuta verosta eikä verovelvollisuus muutoinkaan siirtyisi siten, että ostaja joutuisi maksamaan veron esimerkiksi maahantuojan katteiden osuudesta. Säännös, jonka mukaan eräissä ajoneuvon rakentamistai muutostapauksissa saataisiin veroilmoitus omistuksen siirrosta huolimatta tehdä vasta ajoneuvoa käyttöön otettaessa tai rekisteröitäessä on tarpeen siitä syystä, että kyseessä on usein huomattavakin ajoneuvon muuttaminen, jonka lopputulos ja sen vaikutus verotukseen voidaan asianmukaisesti selvittää vasta käyttöönottoaiheessa.

Kun edellä sanotulla on tarkoitus syrjäyttää lain 4 §:n mukainen järjestely, tästä olisi selvyiden vuoksi tarpeen nimenomaisesti säätää pykälän 4 momentissa. Jos rekisteröity verovelvollinen on 3 momentissa säädetyllä tavalla tehnyt autoveroilmoituksen ajoneuvosta, jonka omistusoikeus on luovutettu siirtämättä verovelvollisuutta, verosta vastuuseen ei sovellettaisi, mitä 4 §:n 2 momentissa säädetään.

41 §. Tässä pykälässä säädettäisiin, että muun kuin rekisteröidyn verovelvollisen tehtyä autoveroilmoituksen veroviranomainen määrää veron ja antaa sitä koskevan verotuspäätöksen. Vero on maksettava 61 §:n 1 momentissa säädetyssä ajassa.

Veroviranomaisen lupa rekisteröintiä varten annettaisiin 2 momentin mukaan, kun verovelvollinen on osoittanut suorittaneensa veron.

Lain siirtymäsäännöksissä määrättäisiin, että mikäli lupamenettelyn atk-järjestelmät eivät alkuvaiheessa mahdollista veroviranomaisen ja ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajan välillä lupien suorasiirtoa, voitaisiin tarvittaessa vuoden 1995 ajan menetellä nykyiseen tapaan siten, että ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajalle esitetty tosite veron suorittamisesta vastaa tässä pykälässä tarkoitettua veroviranomaisen lupaa rekisteröintiä varten.

42 §. Pykälässä säädettäisiin muita kuin rekisteröidyn verovelvollisen ajoneuvoja koskemaan, että ajoneuvoa ei saa ensimmäistä kertaa merkitä rekisteriin ilman veroviranomaisen asianomaista lupaa. Ehdotettu pykälä tarkoittaisi ajoneuvojen rekisteröintiasetuksen 9 §:ää vastaavan säännön ilmaisemista myös autoverolaissa.

43 §. Jotta välttyttäisiin verovelvolliselle yllättävistä tilanteista, ehdotetaan säädettäväksi, että muu kuin rekisteröity verovelvollinen, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen, voisi peruuttaa ilmoituksen ennen kuin ajoneuvo on merkitty ensi kertaa rekisteriin Suomessa tai otettu täällä käyttöön. Jos verotus on jo toimitettu, se peruutetaan ilmoituksen johdosta, jos veroa ei ole vielä maksettu.

Tarkoitus on voida poistaa verotus kaikkine vaikutuksineen aina siihen saakka, kun verovelvollinen suorittaa veron. Tämän jälkeen tällaista tarvetta ei voida katsoa olevan. Pykälään kuitenkin ehdotetaan otettavaksi myös säännös siitä, että veroviranomainen perii 1 momentin soveltamisen yhteydessä saman maksun, joka olisi tullut suoritettavaksi ennakkotiedosta. Tämä on tarpeen, jotta pykälää ei käytettäisi maksuttomasti ennakkotiedon hakemisen korvikkeena.

44 §. Pykälässä säädettäisiin oikaisusta niissä tapauksissa, joissa ajoneuvosta tehty veroilmoitus ja käyttöönoton tai ensimmäisen rekisteröinnin aikainen asema verotuksen suhteen eivät vastaisi toisiaan. Lähinnä on kysymys niistä tapauksista, joissa ajoneuvoa on tällä välin muutettu siten, että se olisi 21, 23 ja 28 §:n mukaan käyttöönoton tai rekisteröinnin ajankohtana lievemmin verotettu kuin ajoneuvosta jo on suoritettu veroa. Tällöin verotus voitaisiin oikaista verovelvollisen hakemuksesta vastaamaan niitä perusteita, joiden mukaan vero kannettaisiin, jos ajoneuvo verotettaisiin rekisteröinnin tai käyttöönoton ajankohtana.

45 §. Verotuksen asianmukaisen valvonnan mahdollistamiseksi pykälässä säädettäisiin, että

veroviranomaisella on verotusta ja sen valvontaa varten oikeus saada käyttöönsä ajoneuvorekisterissä olevat tiedot. Tätä täydentäviä säännöksiä on jäljempänä ehdotuksen 79 §:ssä, joka koskee ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajan ja muun muassa poliisin ilmoitusvelvollisuutta veroviranomaiselle.

8 luku. Rakenteen, omistuksen tai käyttö-tarkoituksen muutokset

46 §. Nykyistä lakia vastaavasti uudessakin laissa olisi säännöksiä siltä varalta, että ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta muutetaan siten, että ajoneuvo ei näissä suhteissa enää täytä veronalennuksen tai verottomuuden ehtoja. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että tällaisessa tapauksessa ajoneuvon omistajan, jonka omistusaikana muutos on tehty, on ilmoitettava siitä yhden kuukauden kuluessa ajoneuvohallinnolle. Vaikka ilmoitusvelvollisuus jo pääsäännön mukaan koskee kaikkia niitä tapauksia, joissa verottomuuden tai alennetun veron edellytykset ovat lakanneet, laissa ehdotetaan mainittavaksi erikseen muuttamia tapauksia, joissa ilmoitus on tehtävä. Erikseen mainittaisiin 28 §:n mukaisen edun saaneet taksit ja 51 §:n mukaiset invalidiautot.

Selvyyden vuoksi pykälän 2 momentissa mainittaisiin, että edellä 1 momentissa tarkoitettuna pakettiauton rakenteen muuttamisena pidetään myös auton tavaratilan varustamista muilla kuin 24 §:ssä tarkoitetuilla istuimilla tai istuinten asentamiseen tarkoitetuilla laitteilla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnin välittömistä seurauksista. Jos tässä pykälässä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus on laiminlyöty, poliisiviranomaisen on estettävä ajoneuvon käyttö, kunnes sanottu velvollisuus on täytetty tai vero on maksuunpantu.

47 §. Pykälässä säädettäisiin veron maksuunpanosta rakennemuutostapauksissa nykyistä lakia vastaavasti. Pykälän 1 momentissa ilmaisittaisiin pääsääntö, jonka mukaan edellisessä pykälässä mainitun ilmoitusvelvollisuuden synnyttyä ajoneuvohallinto maksuunpanee autoveron lain 4 §:n 4 momentissa tarkoitettua verovelvollisen maksettavaksi.

Pykälän 2 momentissa mainittaisiin erikseen veron maksuunpano myös silloin, kun taksiautoa on lakattu käyttämästä pääasiallisesti 28 §:ssä tarkoitettuun ammattiliikenteeseen. Ve-

ro maksuunpantaisiin ajoneuvon omistajan tai hänen oikeudenomistajansa maksettavaksi. Tämä seuraisi jo pykälän 1 momentista, mutta erillinen maininta estäisi virheelliset lain tulkin-

nat. Pykälän 3 momentissa olisi niin ikään 1 momenttia täydentävä säännös, joka ilmaisisi sen, että veron maksuunpano on seurauksena kaikissa tapauksissa, jos liikenteessä käytetään ajoneuvoa, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen ehtoja. Veronalennukseksi katsotaan tällöin ajoneuvon aiempi verottaminen lievemmän verokannan mukaan riippumatta siitä, millä perusteella näin on menetelty. Säännös on sama kuin nykyisessä laissa.

Käytännössä lähinnä taksiautoja ja joskus myös invalidiautoja koskevana 3 momentissa olisi annettava luovutustilanteita koskeva tarkentava säännös. Jos ajoneuvo merkitään rekisteriin toisen verottoman tai alennetun veron alaisen auton käyttöön oikeutetun taikka toisen veronpalautukseen oikeutetun omistukseen viimeistään yhden kuukauden kuluessa siitä, kun mainittuihin etuihin oikeutettu omistaja on luovuttanut ajoneuvon, maksuunpanoa ei toimitettaisi. Myös luovutuksen saajaan sovellettaisiin, mitä edellä tässä pykälässä säädetään. Viimeksi mainittu tarkoittaa, että häntäkin koskevat laissa säädetyt määräajat ja seuraamukset ajoneuvoa edelleen luovutettaessa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin verovelvollisen kuulemisesta ennen veron maksuunpanoa. Ehdotuksen mukaan ajoneuvohallinto voisi varata maksuvelvolliselle tilaisuuden asiaa koskevan selvityksen esittämiseen. Jos maksuvelvollinen asetetussa kohtuullisessa määräajassa ei ole antanut selvitystä, ajoneuvohallinto suorittaisi maksuunpanon. Nykyisen lain mukaan kuulemisvelvollisuus on ehdoton. Useissa tapauksissa kuuleminen on kuitenkin käytännössä tilanteen selkeyden johdosta verovelvollisen oikeussuojan kannalta tarpeellonta. Kuulemisvelvollisuus ehdotetaan harkinnanvaraiseksi.

48 §. Lainkohdassa säädettäisiin siitä, minkä määrällisenä autovero kannettaisiin 47 §:n mukaisissa tapauksissa ja maksuunpantavan veron alentamisesta sen mukaan kuinka pitkään ajoneuvo on ollut rekisterissä. Veron määrää koskeva säännös pykälän 1 momentissa olisi, että veroa maksuunpannaan se määrä, mikä autosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä

autosta jo suoritettuna veron määrällä. Sovellettavaksi tulisivat siis muun muassa se verokanta ja verotusarvo, joita olisi sovellettu, jos ajoneuvo olisi muutoksen jälkeisin perustein verotettu uutena. Jos ajoneuvosta on aiemmin kannettu veroa, se vähennettäisiin maksuunpanossa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisterissäoloajan vaikutuksesta maksuunpantavan veron määrään. Taksien, invalidiautojen ja sairausautojen kohdalla alennus olisi 1/36 jokaisista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Pelastusauton, invataksin, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennettäisiin 1/48 jokaista rekisterissä oloajan täyttä kalenterikuukautta kohti. Säännökset ovat samat kuin nykyisinkin.

Pykälän 3 momentin mukaan muissa kuin 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa vero maksuunpantaisiin aina täysimääräisenä alentamatta sitä rekisterissäoloajan perusteella. Säännös olisi sama kuin nykyisessäkin laissa sillä erotuksella, että kilpa-ajoneuvoa koskeva maininta poistettaisiin tarpeettomana.

49 §. Tässä pykälässä säädettäisiin, missä ajassa edellisissä pykälissä tarkoitettu maksuunpano on toimitettava. Ehdotuksen mukaan maksuunpano voitaisiin maksuunpanna riippumatta siitä, kuinka pitkä aika on kulunut veron perusteena olevasta muutoksesta. Vero olisi kuitenkin maksuunpantava viimeistään kolmen vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona muutos on tullut veroviranomaisen tietoon.

Jotta edellisessä momentissa mainittua maksuunpanoa ei sekoitettaisi myöhempanä käsiteltävään jälkiverotukseen, pykälän 2 momentissa ehdotetaan lakia selventävästi säädettäväksi, että milloin 1 momentissa mainitun verotuksen jälkeen ajoneuvosta on saman muutoksen johdosta vielä kannettava veroa tai verotusta olisi oikaistava, sovelletaan, mitä jäljempänä veronoikaisusta ja jälkiverotuksesta säädetään.

9 luku. Veronhuojennus

50 §. Pykälässä säädettäisiin verosta vapauttamisesta ja veronmaksun lykkäyksestä sitä vastaavasti kuin yleensä verolainsäädännössä on tapana. Veronhuojennus voitaisiin myöntää hakemuksesta erityisistä syistä. Hakemusten käsitelijöinä olisivat tullihallitus tai verohallitus sen mukaan, kuuluuko verotus tullihallin-

non tai ajoneuvohallinnon toimivaltaan. Valtiovarainministeriö voisi kuitenkin ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen. Säännös vastaa asiallisesti voimassa olevaa lainsäädäntöä.

51 §. Pykälässä olisivat säännökset veron palauttamisesta invaliditeetin perusteella. Laki olisi tässäkin sama kuin nykyisinkin, sillä vähäisellä erolla, että pykälässä otettaisiin huomioon hallinnolliset muutokset ja se, että enää ei olisi eroa maahan tuotua ja kotimaassa valmistettua autoa koskevan hakemuksen käsitelyssä.

52 §. Pykälän säännösten nojalla voitaisiin sallia ajoneuvon käyttö niissä tapauksissa, joissa käyttö on autoverolain nojalla estetty. Veron kantanut piiritullikamari tai ajoneuvohallinto voisi hakemuksesta erityisistä syistä peruuttaa kokonaan tai määräajaksi käytön estämistä koskevan päätöksensä. Hakemuksen voisi tehdä sekä auton omistaja että haltija.

53 §. Pykälässä säädettäisiin, että kun ajoneuvosta kannettua veroa palautetaan 50 ja 51 §:n nojalla, autoverolle suoritettuna arvonlisäveron määrää ei tämän johdosta alenneta. Jos on tarpeen huojennusteitse palauttaa tämänkin vero, asia on käsiteltävä arvonlisäverolain nojalla.

10 luku. Menettely ja viranomaiset

Veroviranomaiset

54 §. Pykälässä säädettäisiin viranomaistoimivallan jakautumisesta autoverotuksessa. Pykälän 1 momentin mukaan ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöön ottoa toimitettava autoverotus olisi tullilaitoksen tehtävänä. Tullihallitus määräisi tullilaitoksen sisäisestä toimivallan ja tehtävien jaosta.

Ajoneuvohallinto huolehtisi ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton jälkeen ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksen vuoksi toimitettavasta autoverotuksesta.

Autoverotuksen yleinen johto ja valvonta kuuluisi tullihallitukselle. Verohallitus huolehtisi kuitenkin ajoneuvohallinnon tehtävänä olevan autoverotuksen yleisestä johdosta ja valvonnasta.

55 §. Lainkohdassa säädettäisiin valtion edun valvonnasta. Tästä huolehtisi tullilaitoksen hoitettavana olevan verotuksen osalta tullilaitok-

sen tulliasiamies. Tullihallitus voisi sisäisesti määrätä tätä koskevasta tehtävänjaosta. Ajoneuvohallinnon tehtävänä olevassa autoverotuksessa valtion edun valvonnasta huolehtisi Uudenmaan lääninverovirastossa oleva valtionasiamies.

Veronoikaisu ja jälkiverotus

56 §. Pykälässä olisivat säännökset oikaisusta veronsaajan hyväksi. Tässä on kysymys ensi sijaisesti laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen oikaisusta. Säännös vastaa verotuksessa tavallista käytäntöä. Oikaisu veronsaajan hyväksi olisi tehtävä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jona vero tai veronpalautus määrättiin tai olisi verovelvollisen ilmoituksen perusteella pitänyt määrätä.

57 §. Pykälässä säädettäisiin jälkiverotuksesta. Sen edellytykset ja määräaika ovat samat kuin muussakin välillistä verotusta koskevassa lainsäädännössä. Pykälässä ei kuitenkaan viitata jälkiverotuksen edellytyksenä siihen tapaukseen, jossa verovelvollinen on välttynyt verolta jättämällä veroilmoituksensa antamatta. Autoverotuksessa on nimenomaisena tarkoituksena, että tässä tapauksessa ei ole kysymys jälkiverotuksesta, vaan säännönmukaisesta verotuksesta. Tähän viitataan ajoneuvohallinnon toimittaman verotuksen osalta 49 §:n säännöksillä ja yleisesti 57 §:n 2 momentin säännöksillä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin mainitussa tarkoituksessa, että jos rekisterissä tai käytössä on ajoneuvo, josta ei ole tehty autoveroilmoitusta, verotus voidaan 1 momentin estämättä toimittaa riippumatta siitä, minkä ajan ajoneuvo on ollut rekisterissä tai käytössä. Vero olisi tällöin maksuunpantava viimeistään kolmen vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jona ajoneuvon käyttö on tullut viranomaisen tietoon.

58 §. Pykälän mukaan verovelvolliselle olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi ennen veronsaajan hyväksi tapahtuvan oikaisun tai jälkiverotuksen toimittamista.

59 §. Tässä pykälässä olisivat säännökset veronkorotuksesta. Veronkorotusperusteet ovat samoja, joita sovelletaan muussakin verotuksessa. Korotus voisi pykälän 2 momentin mukaan törkeässä tapauksessa olla enintään kolminkertainen. Tarkoituksena on, että veroa voitaisiin korottaa muussakin tilanteessa kuin jälkiverotuksen yhteydessä. Korotus voisi tulla

kysymykseen myös, jos ajoneuvoa käytetään tekemättä siitä 37 tai 46 §:ssä tarkoitettua ilmoitusta, vaikka verotus ei näissä tapauksissa tapahdu jälkiverotuksen muodossa.

60 §. Laissa olisi tarpeen säätää myös veronlisäyksestä. Veronlisäystä määrättäisiin pykälän mukaan yksi markka kultakin täydeltä sadalta markalta jokaiselta kalenterikuukaudelta sen kuukauden alusta, jona vero olisi tullut viimeistään maksaa, verolle määrättävää eräpäivää edeltävän kalenterikuukauden loppuun. Säännös vastaa verotuksessa tavanomaista käytäntöä.

Veronkanto

61 §. Pykälässä säädettäisiin autoverotuksessa käytettävistä eräpäivistä. Jaksoverotuksena tapahtuvassa verotuksessa eräpäivä olisi 10 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä. Tämä vastaa tullitoiminnassa vallitsevaa käytäntöä. Oikaisun, jälkiverotuksen ja rakennemuutosten jälkeen toimitettavan verotuksen eräpäivä olisi 30 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä.

62 §. Pykälän mukaan eräpäivän jälkeen maksamatta olevalle verolle on suoritettava viivästyskorkeoa ja jäämämaksua siten kuin veron viivästyskorosta ja jäämämaksusta annetussa laissa säädetään.

63 §. Tässä pykälässä olisi säännöksiä eräpäivän jälkeen suorittamatta olevan veron perimisestä ja muista veron maksamatta jättämisen seuraamuksista. Pääsääntönä olisi, että maksamatta oleva vero ulosotettaisiin mahdollisesta valituksesta huolimatta niin kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa säädetään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon käyttö voidaan estää, jos ajoneuvosta on veroa suorittamatta. Jotta ei olisi tulkinanvaraista, kenen osalta ajoneuvon käyttö voitaisiin estää, pykälässä säädettäisiin, että ajoneuvon käyttö voidaan estää siinäkin tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Tarkoituksena on, että ajoneuvon käyttö on aina estettävissä jos veroa on suorittamatta. Pykälässä säädettäisiin myös, että käyttö sallittaisiin, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Jos joku muu kuin verovelvollinen suorittaa veron tämän säännöksen mukaisesti siinä tarkoituksessa, että ajoneuvon käyttö jälleen sallittaisiin, veron

suorittamista ei ole pidettävä aiheettomana, eli siis sellaisena, joka voitaisiin palauttaa maksajalle.

Käytännössä voi esiintyä tapauksia, joissa tarvitaan nopeita ja perusteellisia toimenpiteitä autoveron kantamisen varmistamiseksi. Ajoneuvo voitaisiin tässä tarkoituksessa määrätä otettavaksi veroviranomaisen haltuun kunnes verotus on toimitettu ja maksuunpantu vero suoritettu tai 36 §:n 2 momentissa mainittu määräaika päättynyt. Jotta vero saataisiin tarvittaessa perityksi ajoneuvosta, haltuun otettu ajoneuvo voitaisiin ehdotuksen mukaan myydä huutokaupalla. Tällöin menetellään siten kuin tullilaisissa säädetään tullihuutokaupasta. Autovero suoritetaan valtiolle huutokauppakustannusten ja tullin jälkeen. Jos veroa vielä tämän jälkeen on suoritettava, tarkoitus on, että ajoneuvoon edelleen sovellettaisiin mitä käytön estämisestä säädetään. Huutokaupalla myynti ei siis tarkoita myyntihinnan ylittävän autoveron poistumista. Siltä varalta, että ajoneuvoa ei saataisi huutokaupallakaan myytyä, ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvo voitaisiin lopulta hävittää.

64 §. Vero, veronkorotus ja veronlisäys kannettaisiin pykälän mukaan täysin markoin, jättämällä yli menevät pennit lukuun ottamatta.

65 §. Pykälän mukaan palautettavalle verolle maksettaisiin säädetty korko.

66 §. Pykälässä olisi viittaus veronkantolain soveltamiseen autoverotuksessa. Tätä lakia sovellettaisiin, jollei autoverolaissa tai sen nojalla toisin säädetä.

Ennakkotieto

67 §. Pykälän mukaan myös autoverotuksessa voitaisiin antaa ennakkotietoja samaan tapaan kuin muussakin verotuksessa. Ennakkotiedon antajana olisi tullihallitus tai ajoneuvohallinto. Tarkoitus on, että kumpikin näistä voisi antaa ennakkotiedon hoidettavanaan olevasta verotuksesta.

Muutoksenhaku

68 §. Pykälässä olisi säännös veronoikaisusta verovelvollisen hyväksi. Säännös on samantapainen kuin muussakin välillisessä verotuksessa.

69 §. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta. Piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla Uudenmaan lääninoikeuteen. Menettely ja määräajat olisivat samat kuin välillisessä verotuksessa on tullut yleisesti voimaan joulukuun 1994 alusta.

70 §. Tässä pykälässä olisi eräitä muutoksenhaussa noudatettavia menettelysäännöksiä, jotka koskevat muun muassa vastineiden ja selvitysten antamista ja hankkimista.

71 §. Pykälä koskee valittamista lääninoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Tämä edellyttäisi nykyiseen välillisessä verotuksessa noudatettavaan tapaan korkeimman hallinto-oikeuden myöntämää lupaa. Luvan myöntämisen edellytykset olisivat niin ikään samat kuin muussakin verotuksessa.

72 §. Myös ennakkotiedosta saisi hakea muutosta valittamalla, jolloin pykälän mukaan sovellettaisiin mitä muutoksenhausta hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

73 §. Pykälässä säädettäisiin veron palauttamisesta, kun verotusta on muutettu lääninoikeuden tai korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä.

74 §. Tässä säädettäisiin, että autovero on valituksesta huolimatta maksettava säädettyssä ajassa.

Erinäiset säännökset

75 §. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että valtioneuvostolla on oikeus määrätä vero kannettavaksi esityksen mukaisena heti, kun eduskunnalle on annettu esitys autoveron muuttamisesta. Tätä nykyisessäkin laissa olevaa valtuutta on yleensä käytetty markkinahäiriöiden välttämiseksi, kun on annettu autoveron alentamista tarkoittavia esityksiä.

Jos edellä mainitun valtioneuvoston päätöksen mukaisena suoritettu vero olisi suurempi kuin sittemmin vahvistettu vero, erotusta vastaava määrä olisi pykälän 2 momentin mukaan palautettava hakemuksesta verovelvolliselle. Säännös on sama kuin nykyisin.

76 §. Pykälän mukaan ajoneuvoa voidaan käyttää verotta, jos autoveroa tai auto- ja moottoripyöräveroa koskevasta verottomuudesta on sovittu tämän lain voimaan tullessa Suomea velvoittavalla vieraan valtion kanssa tehdyllä sopimuksella. Tarkoituksena on turvata kansainvälisten velvoitteiden noudattami-

nen, jos ajoneuvon verottomuus perustuu sellaiseen kansainväliseen sopimukseen, joka on Suomea velvoittava autoverolain tullessa voimaan. Verottomuus voidaan toteuttaa suoraan sopimusten nojalla, jos ne on saatettu Suomes-
sa voimaan lailla. Koska eräät kansainväliset sopimukset on saatettu voimaan lakia alemmanasteisella normilla, näiden sopimusten verohelpotusten soveltaminen olisi varmistettava sisällyttämällä autoverolakiin tätä koskeva velvoite. Ehdotetun lain voimaantulon jälkeen verohelpotuksia koskevat valtiosopimukset olisi hallitusmuodon mukaisesti saatettava voimaan lailla.

77 §. Tässä pykälässä olisivat säännökset veronkierron varalta. Pykälän 1 momentissa olisi säännös siltä varalta, että jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta. Autoverotuksessa meneteltäisiin tällöin niin kuin asiassa olisi noudatettu oikeata muotoa. Tällainen säännös on yleinen muussakin verolainsäädännössä.

Pykälän 2 momentissa olisi vastaava säännös siitä, jos ajoneuvon luokittelua koskevia tai muita teknisiä määräyksiä käytettäisiin hyväksi niin, että verotukseen vaikuttava ajoneuvon luokittelu ja ajoneuvon tosiasiallinen luonne ja käyttö poikkeavat toisistaan veron välttämisen tarkoituksessa. Ajoneuvo verotettaisiin sen mukaan, mitä ajoneuvoryhmää sen käytön on tosiasiallisesti katsottava vastaavan. Tällainen säännös on ollut myös nykyisessä auto- ja moottoripyöräverolaissa. Esimerkkinä tilanteesta, jossa säännöstä olisi voitu soveltaa, mainittakoon pakettiauton mittausäännön hyväksikäyttö ennen 15.6.1990 tapahtunutta autoverolain muutosta.

Tässä pykälässä olevaa veronkiertosäännöstä täydentävä, lähinnä verotusarvon määrittämistä koskeva säännös on ehdotuksen 17 §:ssä.

78 §. Jos tulliasiamies tai valtionasiamies katsoo, että verovelvollisen maksettavaksi olisi määrättävä veroa, piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon on hänen pyynnöstään tehtävä asiassa päätös. Tällä tavoin asia saataisiin valtion edun valvomiseksi vireille myös silloin kun veroa ei ole maksuunpantu.

79 §. Lakiin ehdotetaan otettavaksi joukko säännöksiä, jotka koskevat veroviranomaisten tiedonsaantia. Tässä pykälässä säädettäisiin, että autoveron suorittamisen valvontaa varten ajoneuvon rekisteröintiasioiden hoitajan, kat-

sastuksen toimittajan ja poliisin tulee ilmoittaa tulliviranomaiselle tai ajoneuvohallinnolle, jos rekisterissä tai käytössä havaitaan olevan ajoneuvo, josta veroa ilmeisesti ei ole maksettu tai ajoneuvo, jonka rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on muutettu siten, että ajoneuvosta voitaisiin joutua suorittamaan veroa.

Ajoneuvojen katsastustoiminta on muuttamassa yhä enemmän avoimessa kilpailuasemassa olevien yritysten toiminnaksi. Pykälä velvoittaa kaikki tällä alalla toimivat antamaan verotusta koskevia tietoja veroviranomaiselle riippumatta siitä, missä muodossa katsastustoimintaa harjoitetaan.

80 §. Veroviranomaisella olisi pykälän mukaan oikeus tarkastaa ajoneuvo. Se voitaisiin myös määrätä esitettäväksi ajoneuvon katsastuksen hoitajalle, joka antaa tällöin pyydetyn tiedon ajoneuvosta veroviranomaiselle.

81 §. Tämän pykälän mukaan verovelvollinen olisi velvollinen vaadittaessa esittämään veroviranomaiselle kirjanpitoa, kirjeenvaihtonsa ja muut verotuksessa tarpeelliset tiedot. Veroviranomainen voisi tarkastuttaa nämä valitsemallaan asiantuntijalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin erityisesti ajoneuvon väliaikaiseen käyttöön liittyen siitä, että verovelvollisen on esitettävä tiedot vakinaisesta asuinpaikastaan ja muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin jokaista elinkeinonharjoittajaa koskeva laaja velvollisuus antaa veroviranomaiselle tietoja ajoneuvojen ostoista ja myynneistä. Tämä velvollisuus koskee elinkeinonharjoittajaa myös silloin, kun hän ei itse ole verovelvollinen.

82 §. Pykälän mukaan tiedonantovelvollisuus koskisi myös verovelvollisuuden siirtäjiä. Edellä mainittu 81 §:n 3 momentti koskisi verovelvollisuuden siirtäjää, jos hän on elinkeinonharjoittaja. Ehdotettava säännös koskisi muitakin verovelvollisuuden siirtäjiä.

83 §. Pykälä laajentaisi edelleen tietojenantovelvollisuutta. Jokaisen olisi annettava veroviranomaisen käyttöön ne toisen autoverotusta koskevat tiedot, jotka ovat hänen hallussaan, jos ne eivät koske asiaa, josta hänellä lain mukaan on oikeus kieltäytyä todistamasta.

84 §. Jotta edellisissä pykälissä säädettäväksi ehdotettu laaja tiedonantovelvollisuus myös käytännössä täytettäisiin, veroviranomaiset voisivat tämän pykälän mukaan velvoittaa

asianomaisen tietojen antamiseen tarvittaessa uhkasakolla.

85 §. Sen lisäksi, että lain 63 §:ssä säädetäisiin ajoneuvon käytön estämisestä silloin, kun siitä maksuunpantua veroa on suorittamatta, ehdotetaan laissa säädettäväksi, että jos käytössä tai rekisterissä on verollinen ajoneuvo, josta ei ole tehty asianmukaista ilmoitusta veroviranomaiselle, veroviranomainen voi määrätä ajoneuvon käytön estettäväksi. Säännös täydentää 63 §:ää siten, että määräys on annettava heti, kun tällainen ajoneuvo tulee viranomaisen tietoon. Kuten ehdotuksen 63 §:ssä, käyttö on estettävissä riippumatta siitä, kenen omistuksessa tai hallinnassa ajoneuvo käytön estämisen ajankohtana on. Myös tämän pykälän mukaan on tarkoitus, että veron tultua maksetuksi ajoneuvon käyttö sallittaisiin. Muu kuin verovelvollinen maksaessa veron saadaksesen ajoneuvon jälleen käyttöön, suoritusta ei ole pidettävä sellaisena, että se voisi tulla palautettavaksi aiheettomana, vaikka kysymyksessä on toisen puolesta maksettu vero. Veroviranomaisilla olisi harkintavaltaa ajoneuvon käytön estämisessä, eikä toimenpiteeseen välttämättä olisi tarvetta ryhtyä, jos voidaan arvioida, että vero tulee muutoinkin suoritettua. Tarkoitus on, että ankarampaa linjaa noudatettaisiin silloin, kun vero on vielä eräpäivän jälkeenkin suorittamatta.

86 §. Tässä kohden lakia säädettäisiin salassapidosta. Autoverolaissa olisi vastaavat salassapitosäännökset kuin muussakin verotuksessa. Tietojen ja asiakirjojen luovutuksesta tiettyihin käyttötarkoituksiin säädettäisiin myös kuten muussakin verotuksessa.

87 §. Tämän pykälän mukaan salassapitovelvollisuus ulottuisi jokaiseen, joka virassaan tai julkisessa toimessaan taikka muutoin on saanut tietää toisen liiketoimista tai siitä mitä niistä on vero- tai muutoksenhakuviranomaisissa lausuttu. Tämä koskee muun muassa veroviranomaisen käyttämiä asiantuntijoita ja kaikkia niitä, joille tietoja on 86 §:n mukaisesti luovutettu.

88 §. Edellisten pykälien mukaan veroviranomainen ei olisi oikeutettu antamaan ulkopuoliselle taholle juuri mitään tietoja tietyn ajoneuvon autoverotuksesta. Muun muassa ajoneuvon oston yhteydessä voi kuitenkin olla tarvetta selvittää, onko ajoneuvon verovelvollisuus siirretty tai onko ajoneuvosta annettu veroviranomaisen lupa rekisteröintiä varten. Tämä tieto saattaa olla ostajan oikeussuojan kannalta tarpeen erityisesti, jos on kysymys rekisteröi-

mättömän ajoneuvon ostamisesta. Laissa on säännöksiä niin ajoneuvon käytön estämisestä kuin siitäkin, että tiettyissä tilanteissa voi syntyä ostajan ja myyjän kesken yhteisvastuu verosta. Tämän vuoksi ehdotetaan säädettäväksi, että tullilaitos voi antaa tiedon verovelvollisuuden siirrosta tai ajoneuvoa koskevasta veroviranomaisen luvasta rekisteröintiä varten muullekin kuin verovelvolliselle, jos tieto on tarpeen ajoneuvon rekisteröintiä varten. Säännös tarkoittaa, että tietoa ei olisi välttämättä annettava, jos sen pyytäjällä ei ole ainakin mahdolliseen auton käyttöönnottoon liittyvää intressiä. Jo rekisteröidystä autosta tällaista tietoa ei yleensä olisi tarpeellista antaa, koska lähtökohdaksi on, että vero on tällöin suoritettu tai ainakin maksuunpantu siten, että 4 §:n mukaisista solidaarista vastuuta verosta ei voi syntyä.

89 §. Pykälässä olisivat yleistä käytäntöä vastaava viittaus rikoslain säädöksiin, jos autoveroa on lainvastaisesti vältetty ja autoverorikkomuksesta seuraavasta sakosta, joka koskee eräiden ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyöntiä.

90 §. Pykälässä olisi salassapitovelvollisuuden rikkomista koskeva viittaus rikoslain säännöksiin.

91 §. Pykälässä olisi säännös, jonka mukaan ajoneuvon massat määrättäisiin tätä lakia sovellettaessa niiden perusteiden mukaan, joista säädetään tieliikennesäännöksissä. Tällä tarkoitetaan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 25 §:n säännöksiä.

92 §. Pykälässä olisi tavanomainen maininta, jonka mukaan tarkemmat säännökset tämän lain soveltamisesta annettaisiin asetuksella. Liikenneministeriö voisi kuitenkin antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon 15 §:ssä mainituista varusteista.

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

93 §. Laki tulisi pykälän 1 momentin mukaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että voimaantulo olisi samana ajankohtana, jona Suomi tulee Euroopan yhteisön jäseneksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, mihin ajoneuvoihin uutta lakia sovellettaisiin. Ehdotuksen mukaan lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, jotka otetaan käyttöön tai rekisteröidään Suomessa ensimmäistä kertaa lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen, ellei 3 mo-

mentista muuta johdu. Viittauksella 3 momenttiin tarkoitetaan, että vaikka uuden lain voimaantulon jälkeen rekisteriin tai käyttöön tulee ajoneuvo, uutta lakia ei sovelleta, jos ajoneuvo jo on verotettu nykyisen lain nojalla.

Lakia sovellettaisiin myös ennen lain voimaantuloa ensi kertaa käyttöön otettuihin tai rekisteröityihin ajoneuvoihin, jos ajoneuvon rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta muutetaan siten, että muutoksen johdosta olisi tämän lain nojalla kannettava veroa. Tällä tarkoitetaan niitä muutoksia, jotka tapahtuvat uuden lain voimaantulon jälkeen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan auto- ja moottoripyöräverosta annettu laki (482/67) siihen tehtyine muutoksineen kumottavaksi. Auto- ja moottoripyöräverosta annettua lakia sovellettaisiin kuitenkin niiden ajoneuvojen maahantuonnin tai valmistuksen verotukseen, jotka on luovutettu tullivalvonnasta tai toimitettu taikka joiden rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on verotukseen vaikuttavalla tavalla muutettu ennen tämän lain voimaantuloa. Viimeksi mainitussa kohdassa on ratkaisevana muutoksen tosiasiallinen ajankohta. Jos verovelvollinen ei voi siitä muuta näyttää, oletuksena on se ajankohta, jona verotukseen vaikuttava muutos tulee veroviranomaisen tietoon. Laki tarkoittaa muun muassa sitä, että invalidiautojen ja taksien luovutukselle kulumassa olevat ja muutkin vastaavat määräajat jatkuvat sellaisenaan uuden lain aikana.

94 §. Tässä pykälässä säädettäisiin eräistä siirtymäkausista. Ehdotuksen 1 momentti koski lain 25—27 §:ssä tarkoitettujen maahanmuuton yhteydessä tuotujen ajoneuvojen verotusta. Ehdotuksena on vuoden 1996 loppuun asti ulottuva siirtymäkausi. Maahan muuttajan pyynnöstä hänen tuomaansa ajoneuvoon sovellettaisiin tämän lain säännösten sijasta auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain ja tulliverolain 14 ja 14 a §:n säännöksiä sellaisina kuin ne ovat 31 päivänä joulukuuta 1994, jos muutto Suomeen tapahtuu viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1996.

Pykälän 2 momentti koski maassa väliaikaisen tullittomuuden perusteella olevia ajoneuvoja. Näitä koskevat nykyiset säännökset määräaikoineen ovat tulliverolain 17 ja 18 §:ssä. Ehdotuksena on, että myös maassa olevia tällaisia ajoneuvoja saisi uuden lain voimaa tultua käyttäen verotta mainituissa lainkohdissa säädetyllä tavalla niin pitkään kuin nykyiset määräajat sallivat. Tämä koski myös

tulliviranomaisen päätöksellä pitennettyä määräaikaa. Uuden lain tultua voimaan näitä määräajan pitennyksiä ei voitaisi enää myöntää tulliverolain nojalla.

Selvyyden vuoksi 3 momentissa ehdotetaan mainittavaksi, että myös diplomaattiautoja koskevaa tulliverolain 16 a §:ää sovellettaisiin nykyisessä muodossaan siinä tarkoitettua määräajan päättymiseen saakka.

Tarvetta muista siirtymäkausista säätämiseen ei ole, koska rakenne- ja käyttötarkoituksen muutokset tulevat järjestettyä edellisen pykälän kohdalla sanotulla tavalla. Uusi laki sisältää lisäksi tässä kohden pääasiassa samat säännökset kuin nykyinenkin laki. Jos jonkin rekisterissä olevan ajoneuvon kohdalla uusi laki kuitenkin edellyttäisi ankarampaa verotusta kuin mitä vanha laki on tarkoittanut, ajoneuvo verotettaisiin vain, jos sitä on muutettu tällaiseksi uuden lain tultua voimaan. Sellaisenaan säilyvään ajoneuvoon ei edellä selvitettyjen siirtymäsäännösten mukaan ole tarkoitus kohdistaa verotusta uuden lain tullessa voimaan.

95 §. Tässä pykälässä säädettäisiin tieliikennesäännöksissä muuttuvan oman massan ja kokonaisuusmassan määritysten vaikutuksesta autoverotukseen. Uudessa laissa massoja koskevat säännökset perustuvat 1.1.1995 voimaan tulevaan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 25 §:ään. Rekisterissä jo olevien ajoneuvojen massoja ei kuitenkaan yleensä määrätä uudelleen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että näissä tapauksissa sovellettaisiin auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain säädösten mukaisia määriä. Tämä koski lähinnä pakettiauton kantavuuden määrittämistä ja eräitä 1 ja 21 §:ssä mainittuja massoja. Jos rekisterissä jo olevan ajoneuvon massat on yksittäistapauksessa määrätty uudella tavalla, sovellettaviksi tulisivat uuden autoverolain säännöksiin mukaiset määrät.

96 §. Jotta uuden lain voimaan tultua voitaisiin varmistaa menettelyn toimivuus, ehdotetaan, että tullihallitus voi määrätä autoverotuksessa noudatettavassa menettelyssä sovellettavaksi vuoden 1995 loppuun asti tarvittaessa toisinkin kuin mitä tässä laissa säädetään. Erityisesti säädettäisiin, että vuoden 1995 loppuun asti 41 §:ää ja 42 §:ää sovellettaisiin siten, että tositemeron suorittamisesta vastaa verotajan lupaa rekisteröintiä varten. Tämä vastaisi nykyistä käytäntöä, joka siis jatkuisi kunnes voidaan siirtyä atk-pohjaiseen tiedonsiirtoon.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkoituksena on antaa hallinnollisia säännöksiä autoveroasetuksessa. Asetukseen tulisi muun muassa veroilmoitusta ja eräitä muita lain mukaan annettavia ilmoituksia koskevia säännöksiä. Autoveroasetuksessa säädettäisiin tarpeellisilta osin myös veroviranomaisen ja ajoneuvon rekisteriasioiden hoitajan välisestä menettelystä muun muassa veroviranomaisen lupaa rekisteröintiä koskevissa asioissa.

Autoveroasetuksessa säädettäisiin myös niistä tarkemmista edellytyksistä, joilla 21 §:ssä mainitut ajoneuvot ovat verosta vapaat tai oikeutetut alempaan veroon. Tarkoituksena on säätää näistä edellytyksistä autoveroasetuksessa sitä vastaavasti, mitä on voimassa nykyisin ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 3 luvun säännöksissä, jotka koskevat lisämäärittelyjä rakenteellisia vaatimuksia, ajoneuvojen ja niiden verottamista sekä ajokortti-

säännöksiä varten. Myös asetuksen 27 §:ssä olevasta vähäpäästöisen ajoneuvon määrittelystä verotusta varten säädettäisiin autoveroasetuksessa.

Ajoneuvojen rekisteröinnistä annettua asetusta olisi tarpeen muuttaa siten, että siinä säädettäisiin, että sen, jolla on oikeus ennakoilmoittaa ajoneuvoja rekisteriin, tulee olla myös autoverolaissa tarkoitettu rekisteröity verovelvollinen.

3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että laki tulee voimaan samasta ajankohdasta, jona Suomi tulee Euroopan yhteisöjen jäseneksi.

Edellä sanotun perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Autoverolaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Lain soveltamisala

1 §

Henkilöautosta (M₁-luokka), pakettiautosta (N₁-luokka) ja sellaisesta muusta autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L₃ ja L₄-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

Siihen, millaista moottoriajoneuvoa on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna autona, moottoripyöränä tai muuna L-luokan ajoneuvona ja mihin moottoriajoneuvojen luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään tieliikennelain (267/81) nojalla.

2 §

Tässä laissa tarkoitetaan käyttöönotolla Suomessa ajoneuvon käyttöä liikenteeseen Suo-

men alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa.

Verollisena ajoneuvon käyttönä ei kuitenkaan pidetä 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 tai piiritullikamarin 32 §:n nojalla antamana tätä pitempänä määräaikana, jos käyttö ei liity ajoneuvon ostoon Suomeen.

Ajoneuvon verottomasta käytöstä eräissä tapauksissa sekä verotonta käyttöä koskevista rajoituksista säädetään jäljempänä 6 luvussa.

3 §

Maassa aiemmin rekisteröity ajoneuvo on uudelleen verotettava ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos se otetaan käyttöön sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaih-

dettu. Jos ajoneuvo on tuotu maahan käytettynä, ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos 25 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan. Liikenneministeriö määrää, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu osuus laskeaan siitä ajoneuvosta, joka on ensi kertaa otettu käyttöön tai rekisteröity Suomessa (*kanta-ajoneuvo*) ottamatta huomioon ajoneuvon myöhemmin tehtyjä muutoksia. Vakuutuksen perusteella lunastettua, tuhoutuneena rekisteristä poistetuksi ilmoitettua ajoneuvoa ei kuitenkaan voida pitää kanta-ajoneuvona, jos se otetaan uudelleen käyttöön tai merkitään rekisteriin.

2 luku

Verovelvollisuus

4 §

Velvollinen suorittamaan autoveroa on ajoneuvon maahantuojaja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja. Verovelvollisuus voidaan kuitenkin siirtää noudattaen 2 momentin säännöksiä, jolloin siirron saaja on verovelvollinen.

Verovelvollisuuden siirtämisestä on tehtävä kirjallinen sopimus. Verovelvollisuuden siirtäjän on ilmoitettava siirrosta veroviranomaiselle. Jos ilmoitus laiminlyödään, ajoneuvon luovuttaja ja luovutuksen saaja tai luovuttajat ja luovutuksen saajat vastaavat verosta yhdessä. Ajoneuvon luovutuksella tarkoitetaan sen omistusoikeuden ja muuta hallintaoikeuden luovutusta.

Jos ajoneuvon maahantuojaja, valmistajaa tai muuta 1 momentissa tarkoitettua verovelvollista ei voida osoittaa, ajoneuvon rekisteröijä, käyttöön ottaja tai, jos näitä ei voida osoittaa tai veroa ei saada näiltä perityksi, käytössä olevan ajoneuvon omistaja on verovelvollinen.

Muutettaessa rekisteröinnin tai verotuksen jälkeen ajoneuvon rakennetta tai muuta verotukseen vaikuttavaa tekijää, verovelvollinen on se, joka on ajoneuvon omistajana ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai muun veroperusteisiin vaikuttavan tekijän muuttuessa tai, jos edellä mainittua omistajaa ei voida osoittaa, se, jonka omistusaikana tällainen muutos on tullut veroviranomaisen tietoon.

5 §

Se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron, on velvollinen suorittamaan myös autove-

rosta arvonlisäveroa sen määräisenä kuin arvonlisäverolaissa (1501/93) säädetään.

Autoveron kantava viranomaisen maksuunpanee 1 momentissa tarkoitettun arvonlisäveron autoveron kantamisen yhteydessä noudattaen soveltuvin osin, mitä tässä laissa säädetään autoverosta.

Arvonlisäveroa ei kanneta autoverosta, joka pannaan maksuun 51 §:n 3 momentissa tarkoitettulla perusteella.

3 luku

Veron määrä

6 §

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä vähennettynä 4 600 markalla. Veron määrä on kuitenkin aina vähintään 50 prosenttia auton verotusarvosta.

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 10 §:ssä tarkoitettun auton vero on aina vähintään vastaavan uuden auton vero. Autosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulu- nut 25 vuotta tai enemmän, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

7 §

Käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna kuitenkin 0,5 prosentin määrällä siitä jokaista täyttä kalenterikuukautta kohden, laskettuna ajankohdasta, jona ajoneuvo on ollut 6 kuukautta rekisterissä tai käytössä, veroilmoituksen antamisen ajankohtaan. Jos ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, käytössäoloaika luetaan valmistusvuoden päättymisestä. Veroa alennetaan vain 150 ensimmäiseltä käyttökuukaudelta.

Jos vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voida osoittaa, vero määrätään teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Siinä tapauksessa, että ajoneuvo on ollut käytössä lyhyemmän kuin 1 momentissa sanotulla tavalla lasketun ajan, vero voidaan määrätä tosiasiallisen käyttöajan mukaan. Jos käytettynä maahantuodun ajoneuvon verotusarvon mukaan määrättävä vero olisi korkeampi kuin 1 momentin mukaan määrättävä vero, vero määrätään ajoneuvon verotusarvon perusteella.

Käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon vero on 90 prosenttia vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta.

Mitä tässä pykälässä säädetään, ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden valmistumisvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai enemmän.

8 §

Moottoripyöräveroa suoritetaan moottoripyörän moottorin iskutilavuuden mukaan moottoripyörän verotusarvosta seuraavasti:

Moottorin iskutilavuus kuutiосenttimetriä	Vero moottoripyörän verotusarvosta
enintään 130	20 prosenttia
131—255	30 ”
256—355	40 ”
356—505	50 ”
506—755	60 ”
756 tai enemmän	70 ”

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 10 §:ssä tarkoitetun moottoripyörän vero on aina vähintään vastaavan uuden moottoripyörän vero.

Moottoripyörästä, jonka valmistumisvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai sitä enemmän, suoritetaan veroa moottorin iskutilavuuden mukaan siten, että vero on 30 prosenttia 1 momentin mukaisin perustein lasketavasta verosta.

L₁ ja L₂-luokan ajoneuvot ovat verosta vapaat. Muusta L-luokkaan kuuluvasta ajoneuvosta vero kannetaan kuten moottoripyörästä. Sähkökäyttöisen L-luokkaan kuuluvan ajoneuvon vero on 30 prosenttia verotusarvosta.

9 §

Jos muun kuin käytettynä maahan tuodun ajoneuvon valmistumisesta on ennen autoveroilmoituksen antamista kulunut enemmän kuin yksi vuosi, korotetaan 6 tai 8 §:n mukaan suoritettavaa veroa 20 prosentilla. Vastaavasti on meneteltävä, jos maassa tehdasmaisesti valmistetun ajoneuvon valmistumisesta on kulunut ennen autoveroilmoituksen antamista enemmän kuin yksi vuosi.

10 §

Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käy-

tettynä, jos ajoneuvolla on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin 6 kuukautta.

4 luku

Verotusarvo

11 §

Maahan tuodun ajoneuvon verotusarvon perustana on ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle vähennettynä 16 §:ssä mainituilla määrillä.

Maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on:

1) Euroopan yhteisön tullikoodeksin (Euroopan yhteisöjen neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92) mukaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon tullikoodeksissa ja Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksin soveltamisesta tarkoitettu tullaesarvo; sekä

2) yhteisötavarana tuodun ajoneuvon arvo, joka on määritelty noudattaen soveltuvin osin, mitä 1 kohdassa säädetään.

Verotusarvoon tulee sisältyä ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Maassa valmistetun ajoneuvon verotusarvo on ajoneuvon valmistajan ollessa verovelvollinen ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla.

Verotusarvoon ei kuitenkaan lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvon lisättyjen enintään 500 markan arvoisten varusteiden arvoa. Ajoneuvon rekisteröintimaksua ja mak-sua rekisterikilvistä ei lueta verotusarvoon.

12 §

Verovelvollisen ajoneuvosta arvonnalisäverolain mukaisesti suorittamaa arvonnalisäveroa ei lueta autoveron perusteena olevaan verotusarvoon.

13 §

Ajoneuvon verotusarvoon ei lueta sitä Suomessa ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn muutostyön ja varustelun arvoa,

joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi, tai pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla.

14 §

Milloin ajoneuvoa muutetaan siten, että rekisteritietoihin sisältyvää tyyppikoodia olisi muutettava, jos ajoneuvo uudelleen tyyppikat-sastettaisiin, muutostyön tai varustelun arvosta voidaan kantaa vero silloinkin, kun muutos on tapahtunut enintään neljän vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvosta on ensimmäisen kerran kannettu veroa. Vero määrätään sen maksettavaksi, joka on ajoneuvon omistajana muutoksen ajankohtana.

Ajoneuvohallinto toimittaa 1 momentissa tarkoitetun maksuunpanon.

15 §

Ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä katsaan ajoneuvon kuuluvan vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän tai ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaitte.

16 §

Auton verotusarvosta vähennetään 400 markkaa, jos auto on varustettu takalasin huurteenpoistolaitteella ja valonheitinten pesulaitteella.

Vähäpäästöisen ottomoottorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta vähennetään 4 500 markkaa. Vähennys myönnetään vain autosta, jota ei ole otettu käyttöön ulkomailla. Asetuksella säädetään, milloin ajoneuvoa on pidettävä vähäpäästöisenä.

17 §

Milloin ajoneuvon hankinta-arvo on sovittu tai määrätty ilmeisesti alemmaksi kuin vastaa- van ajoneuvon tavanomainen hankinta-arvo tai muuhun verotusarvoon vaikuttavaan toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituk- sessa, että maksettavan veron määrä vähenisi, voidaan arvion mukaan vahvistaa, mistä mää- rästä vero on maksettava.

Verotusarvoon lisättävät kustannukset voi- daan arvioida, jos verovelvollinen ei esitä niistä luotettavaa selvitystä.

18 §

Myös silloin, kun verovelvollisuus on siirret- ty, sovelletaan, mitä verotusarvon määrittä- mistä säädetään. Verotusarvo on kuitenkin vä- hintään sen suuruinen kuin mitä se olisi ollut verovelvollisuuden siirtäjälle määrättyinä.

19 §

Määrättäessä verotusarvoa silloin, kun ajo- neuvo on luovutettu Suomessa verovelvolli- suutta siirtämättä, noudatetaan mitä edellä säädetään, kuitenkin siten, että vero ei ole alempi kuin se olisi ollut ajoneuvon luovutta- jalle tai, jos luovuttajia on useampia kuin yksi, sille näistä, jonka kohdalla vero olisi ollut korkein.

20 §

Ulkomaan valuutassa ilmaistut rahamäärät muunnetaan Suomen rahaksi käyttämällä au- toveroilmoituksen antamisajankohtaa välittö- mästi edeltäneen kalenterikuukauden toiseksi viimeisen keskiviikon myyntikurssia tai muuta tullihallituksen vahvistamaa muuntokurssia, jo- ta autoveroilmoituksen antamispäivänä sovel- letaan maahantuodun tavarann tullausarvoa määrittäessä. Jos autoveroilmoitusta ei ole tehty, käytetään sitä kurssia, jota olisi sovellet- tu ajankohtana, jona ilmoitus olisi viimeistään pitänyt tehdä.

5 luku

Verovapaus ja alennettu vero

21 §

Autoverosta on asetuksella säädettyihin eh- doin vapaa pelastusauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto, yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruu- misauto. Autoverosta on asetuksella säädetty- vin ehdoin vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa, ja linja-auto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa.

Huoltoautosta, jonka oma massa on vähin- tään 1 875 kilogrammaa, vero on 35 prosenttia verotusarvosta. M₁-luokkaan kuuluvasta au- tosta, jonka oma massa on vähintään 4 500 kiloa, vero on 35 prosenttia. M₁-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kiloa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa tavaramoottoripyörä ja invalidimoottoripyörä.

22 §

Verosta on vapaa ajoneuvo, joka tulee erityisillä rekisterikilvillä varustettuna ulkovaltojen Suomessa toimivien diplomaattisten ja muiden samassa asemassa olevien edustustojen tai lähetettyjen konsuleiden virastojen viralliseen käyttöön taikka diplomaattisten edustajien, lähetettyjen konsulien tai mainittujen edustustojen ulkomaan kansalaisuutta olevien hallinnollisen ja teknisen henkilökunnan jäsenten ja heidän talouteensa kuuluvien perheenjäsenten henkilökohtaiseen käyttöön sen mukaan kuin diplomaattisia suhteita koskevassa Wienin yleissopimuksessa (SopS 4/70) ja konsulisuhteita koskevassa Wienin yleissopimuksessa (SopS 50/80) määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua ajoneuvoa ei saa veroa suorittamatta myydä eikä muutoinkaan luovuttaa tai vuokrata eikä antaa vastikkeettakaan käytettäväksi muulle kuin vastaavaan verottomaan ajoneuvon oikeutetulle edustustolle tai henkilölle ennen kuin kolme vuotta on kulunut ajoneuvon rekisteröimisestä kysymyksessä olevaan käyttöön.

Jos 1 momentissa tarkoitettu henkilö muuttaessaan pois Suomesta ennen kuin 2 momentissa säädetty määräaika on kulunut, täällä myy käytössään olleen ajoneuvon, siitä on suoritettava veroa yksi kolmaskymmeneskuudesosa jokaista määräajasta jäljellä olevaa täyttä tai vajaata kuukautta kohti.

Ulkoasiainministeriö vahvistaa 1 momentissa mainittujen yleissopimusten mukaisten edellytysten olemassaolon.

23 §

Yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettun pakettiauton vero on 35 prosenttia verotusarvosta, jos auton kokonaisuudessaan ja oman massan erotus on vähintään 525 kilogrammaa ja jos ajoneuvon tavaratila täyttää jonkin seuraavista edellytyksistä:

1) yhtenäisen tavaratilan 2 momentin mukaisesti laskettava tilavuus on vähintään 3 kuutiometriä;

2) avoimen tavaratilan 3 momentin mukaisesti määrättävä pituus on vähintään 1,85 metriä; tai

3) umpinaisen tavaratilan sisäkorkeus on vähintään 1,30 metriä ja sisäpituus vähintään 0,80 metriä sekä avoimen tavaratilan 3 momentin mukaisesti määrättävä pituus on vähintään 1,50 metriä.

Pakettiauton tavaratilan tilavuus määrätään seuraavasti:

1) *Tavaratilan pinta-ala* mitataan kolmelta tasolta suorakulmaisesti siten, että huomioon otetaan tavaratilan lattiataso, 0,60 metriä sen yläpuolella oleva taso sekä taso, johon tavaratilan korkeus mitataan. Mainittujen suorakulmioiden pituus on ensiksi alkavan ja ensiksi päättyvän suorakulmion alku- ja päättymiskohtiin asetettujen pystysuorien tasojen välinen etäisyys. Pinta-alojen mittaamisessa käytettäviä suorakulmioita määräävien tasojen tulee olla yhdensuuntaisia. Suorakulmiot sijoitetaan siten, etteivät auton tavaratilan rakenteet leikkaa niitä 3 kohdassa mainittuja rakenteita lukuun ottamatta. Alimman ja ylimmän tason välinen etäisyyden tulee olla vähintään 1,30 metriä, ylimmän suorakulmion pituuden vähintään 1,20 metriä ja leveyden auton keskilinjan suhteen symmetrisesti vähintään 0,80 metriä. Jos alinta tasoa leikkaavia rakenteita on enemmän kuin 40 prosenttia tuolla tasolla sijaitsevan suorakulmion pinta-alasta, taso sijoitetaan mainittujen rakenteiden yläpuolelle.

2) *Tavaratilan korkeus* on pinta-alojen määrittämisessä käytettävien alimman ja ylimmän tason välinen etäisyys.

3) *Tavaratilan tilavuus* on 1 kohdassa tarkoitettujen pinta-alojen keskiarvon ja 2 kohdassa tarkoitettujen korkeuden tulo vähennettynä alinta tasoa leikkaavien, pyöräkotelosta, moottorista tai voimansiirrosta johtuvien ajoneuvon rakenteiden tilavuudella.

Avoimella tavaratilalla varustetun pakettiauton tavaratilan pituus mitataan tavaratilan ylälaitojen tasolta 1,20 metrin levyiseltä alalta tavaratilan etuseinästä takaseinämään. Jos tavaratila pyöräkotelosta huomioon ottamatta on tätä alemmaa näin saatua mitta lyhyempi, tämä lyhyempi mitta katsotaan tavaratilan pituudeksi.

Pakettiauton tavaratilan tilavuutta määrättäessä ei oteta huomioon ajoneuvon valmistamisen jälkeen lisättyjä kuorman kiinnitystä tai säilytystä taikka työvälineiden käyttöä varten tarkoitettuja rakenteita ja varusteita. Rakenteiden ja varusteiden tulee olla siten asennettuja, että ajoneuvo voidaan mitata ja sitä käyttää myös ilman näitä varusteita. Samalla edellytyksellä ajoneuvon varuste, lisärakenne tai autoon asennettu työväline voidaan jättää lukematta ajoneuvon omaan massaansa. Mitä tässä säädetään, ei kuitenkaan koske rakennetta tai varustetta, jonka asentamisen johdosta olisi toimi-

tettava ajoneuvon uusi katsastus. Avoimella tavaratilalla varustetun auton tavaratilaan rakenteiden suojaamiseksi asennettua, mahdollisimman tiiviisti tavaratilan seinämiä ja pohjaa noudattelevaa suojusta tai avoimen tavaratilan muuta kuin jäykästä materiaalista valmistettua katetta taikka avoimeen tavaratilaan asennettua pienehköä lukittavaa työkalukoteloita ei myöskään oteta huomioon ajoneuvoa mitattaessa.

24 §

Pakettiauto voidaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, jos:

1) sitä ei kuljettajan istuimen ja tämän vieressä sijaitsevien enintään kahden muun kiinteän istuinpaikan lisäksi ole varustettu istuimin tai istuinten kiinnittämiseen tarkoitettuun laittein, lukuun ottamatta yhtä tilapäiseen käyttöön tarkoitettua istuinta tavaratilaltaan vähintään seitsemän kuutiometrin kokoisessa pakettiautossa ja tämän lisäksi yhtä tilapäiseen käyttöön tarkoitettua istuinta seitsemän kuutiometriä ylittävältä tavaratilan kultakin täydeltä kuutiometriltä;

2) tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja istuimia on enintään kolme; ja

3) tilapäiseen käyttöön tarkoitettut istuimet on sijoitettu selkä menosuuntaan välittömästi kuljettajan istuimen ja sen vieressä olevien istuinten taakse.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, pakettiauto voidaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, vaikka siinä on 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen kiinteiden istuimien lisäksi hyväksyttävät laitteet pyörätuolin kiinnittämiseksi ja näin varustetun pakettiauton tavaratilassa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käytävää henkilöä. Arvioitaessa, voidaanko tavaratilaltaan vähintään seitsemän kuutiometrin kokoinen pakettiauto 1 momentin mukaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, mainitut laitteet rinnastetaan tilapäiseen käyttöön tarkoitettuihin istuimiin.

Pakettiauton tavaratilan tilavuus määrätään tätä pykälää sovellettaessa siten kuin 23 §:n 2 momentissa säädetään.

25 §

Maahan muuttavan henkilön muuton yhteydessä tuoman yhden yksityistalouteen kuuluvan verollisen ajoneuvon veroa alennetaan enintään 50 000 markalla ehdolla, että:

1) muuttaja on välittömästi ennen muuttoaan ollut ulkomailla yhtäjaksoisesti vähintään yhden vuoden ajan;

2) ajoneuvo on välittömästi ennen muuttoa ollut muuttajan tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistukseen johtavassa hallinnassa ja muuttajan käytössä vähintään kuuden kuukauden ajan; ja

3) jos muuttaja on aikaisemmin tuonut maahan verotta ajoneuvon, että sen verottomalle luovutukselle säädetty tai määrätty määräaika on päättynyt ennen muuttoa Suomeen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua oikeutta ei ole muuton ajankohtana alle 18 vuoden ikäisellä henkilöllä eikä Suomessa aiemmin asuneella henkilöllä, joka on oleskellut ulkomailla pääasiassa opiskelun johdosta.

26 §

Sen estämättä, mitä 25 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohdassa säädetään muuttajan oleskelusta ja ajoneuvon käytöstä ulkomailla, veron alennus myönnetään myös silloin, kun muuttaja on ollut ennen muuttoaan työn, asunnon hankinnan tai muuttajan olosuhteet huomioon ottaen pakottavaksi katsottavan syyn, tavanomaisen lomamatkan tai siihen verrattavan lyhyehkön oleskelun johdosta tilapäisesti Suomessa.

27 §

Verotta 25 §:n nojalla maahan tuotua ajoneuvoa ei saa alennetun veron määrää suorittamatta myydä, vuokrata eikä muutoin luovuttaa toiselle eikä antaa vastikkeettakaan muuttajan perheeseen kuulumattoman henkilön käytettäväksi ennen kuin ajoneuvo on ollut muuttajan tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistukseen johtavassa hallinnassa ja muuttajan käytössä vähintään kolme vuotta, josta kuitenkin vähintään yhden vuoden ajan Suomessa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun muuttajan perheeseen kuuluvat hänen kanssaan yhteisessä taloudessa asuvat aviopuoliso ja heidän naimattomat lapsensa. Aviopuoliso on rinnastetaan muuttajan kanssa avioliittoa solmimatta yhteisessä taloudessa avioliiton omaisissa olosuhteissa jatkuvasti elävä toista sukupuolta oleva henkilö.

28 §

Autosta, joka sitä ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/91) 2 §:n 5

kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen, autoveroa alennetaan enintään 57 000 markalla.

Mitä jäljempänä säädetään muutoksenhausta ja oikaisusta, sovelletaan myös, jos auto, josta vero on jo suoritettu, otetaan käyttöön 1 momentissa säädetyllä tavalla.

Luvanvaraisessa henkilöliikenteessä käytön ja muiden 1 momentissa säädettyjen alennetun veron myöntämisen edellytysten selvittämisestä säädetään asetuksella.

29 §

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää yhtä mainitussa pykälässä tarkoitettua liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainittu etu. Jos viranomaiselle on tehty veron maksuunpanoon johtava ilmoitus ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyn ajan päättymistäkin.

30 §

Jos ajoneuvo, josta on tämän lain mukaan kannettu autoveroa, on poistettu rekisteristä, rekisteröidään uudelleen Suomessa, autovero kannetaan vain siltä osin kuin se ylittäisi ajoneuvosta aiemmin kannetun veron, jota ei ole palautettu tai alennettu.

Ajoneuvohallinto toimittaa 1 momentissa tarkoitettun maksuunpanon.

6 luku

Väliaikainen veroton käyttö

31 §

Väliaikaisesti 2 §:n 2 momentin nojalla maahan tuotua ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata tai muutoin luovuttaa eikä antaa käytettäväksi Suomessa vakinaisesti asuvalle henkilölle.

32 §

Piiritullikamari voi hakemuksesta määrämällään ehdoilla pidentää 2 §:n 2 momentissa väliaikaiselle käytölle säädettyä määräaikaa enintään yhdellä vuodella. Pidennyshakemus on tehtävä ennen määräajan päättymistä.

Jos määräaikaa on 1 momentin nojalla pidennetty, ajoneuvoa voidaan uudelleen käyttää 2 §:n 2 momentin nojalla verotta aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua pidennetyin määräajan päättymisestä.

33 §

Henkilön vakinaisella asuinpaikalla tarkoitetaan paikkaa, jossa henkilö asuu vähintään 185 päivää kalenterivuodessa arvioituna henkilökohtaisten, ammatillisten ja muiden siteidensä perusteella. Jos henkilö oleskelee kahdessa tai useammassa valtiossa sijaitseissa paikoissa, henkilön vakinaisena asuinpaikkana on pidettävä sitä, jonne hän henkilökohtaisten syiden johdosta palaa säännöllisesti.

Henkilön vakinaisen asuinpaikan ei katsota muuttuvan, jos henkilö oleskelee Suomessa tai muussa maassa yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa opiskelua varten.

34 §

Vakinaisesti muussa valtiossa kuin Suomessa asuvan henkilön muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityyn ajoneuvon ei sovelleta 2 §:n 2 momentissa väliaikaiselle käytölle säädettyjä enimmäisaikoja, jos tällainen henkilö työskentelee Suomessa ja poistuu ajoneuvolla säännöllisesti muussa valtiossa sijaitsevaan asuinpaikkaansa.

Yksinomaan yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa tapahtuvaa opiskelua varten Suomessa oleskelevan, muussa valtiossa vakinaisesti asuvan henkilön väliaikaisesti maahan tuomaan, muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityyn ajoneuvon ei myöskään sovelleta 2 §:n 2 momentissa väliaikaiselle käytölle säädettyjä enimmäisaikoja. Joka tahtoo käyttää ajoneuvoa Suomessa tämän momentin nojalla 2 §:n 2 momentissa säädettyä pitempään, on kuitenkin velvollinen ilmoittamaan tästä veroviranomaiselle mainitussa pykälässä tarkoitettun enimmäisajan päättymiseen mennessä. Lisäksi hänen on annettava lukukausittain tai veroviranomaisen määrääminä muina ajankohtina selvitys opiskelustaan.

35 §

Veroa ei ole suoritettava, jos:

1) muu kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu henkilö tuo ajoneuvon maahan väliaikaisesti ainoastaan huoltoon, korjausta tai muuta käsittelyä varten, eikä silloinkaan, kun ajoneuvoa

siirretään näiden toimenpiteiden suorittamiseksi maassa lyhyitä matkoja;

2) väliaikaisesti 2 §:n 2 momentin nojalla maahan tuotua ajoneuvoa siirretään 1 kohdassa mainitussa tai muussa vastaavassa tarkoituksessa lyhyitä matkoja, eikä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu henkilö voi tilapäisesti itse kuljettaa ajoneuvoa;

3) ajoneuvo, jota ei rekisteröidä Suomessa, tuodaan maahan tai otetaan käyttöön väliaikaisesti ja sen käyttö on yksinomaan kokeilu, tutkimuskäyttö tai tyyppikatsastus, tyyppihyväksyntä tai lyhytaikainen esittely;

4) maahan tuotu ajoneuvo siirretään rekisteröimättä sitä Suomessa veroviranomaisen luvalla tuontipaikalta muualle maahan tai vientipaikalle;

5) ajoneuvoa käytetään rekisteröimättä sitä Suomessa liikenteeseen ainoastaan maasta vientiä varten tapahtuvaan siirtoon luovutuspaikalta vientipaikalle tai edellä tarkoitettuun siirtoon merkittynä vientirekisteriin enintään 60 päivän ajaksi;

6) ulkomaalla rekisteröity ajoneuvo tuodaan väliaikaisesti maahan yksinomaan kilpailukäyttöön enintään 30 päivän ajaksi ja viedään tämän jälkeen maasta; tai

7) ajoneuvoa, jota ei rekisteröidä Suomessa, käytetään siirtokilvillä varustettuna yksinomaan kilpailutarkoituksiin yhtäjaksoisesti enintään seitsemän päivän ajan.

Muissa kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaisesta maahantuonnista ja käytöstä on heti ilmoitettava veroviranomaiselle. Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettusta käytöstä ei tehdä ilmoitusta, 5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvoa maasta vietäessä rajanylityspaikan tulliviranomaiselle ja 7 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta. Veroviranomainen voi määrätä 1 momentissa tarkoitettua käytön muista ehdoista ja rajoituksista.

36 §

Ajoneuvo on vietävä maasta, siirrettävä vapaa-alueelle tai muuhun tulliviranomaisen määräämään paikkaan, hävitettävä viranomaisen valvonnassa tai luovutettava valtiolle tälle kuluja aiheuttamatta viimeistään väliaikaisen verottoman käytön edellytysten tai asetetun määräajan päättyessä taikka ajoneuvosta on suoritettava vero. Jos 35 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua ajoneuvoa käytetään

muulla tavoin kuin lainkohdassa säädetään, ajoneuvoa ei kuitenkaan voida veroa suorittamatta viedä maasta, siirtää vapaa-alueelle, veroviranomaisen osoittamaan paikkaan, hävittää tai luovuttaa valtiolle.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, jos 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu henkilö on katsottava tämän lain mukaan täällä vakinaisesti asuvaksi. Veroviranomainen voi tässä tapauksessa, tai jos 2 §:n 2 momentissa säädetty määräaika muutoin ylitetään, asettaa enintään 1 kuukauden määräajan ajoneuvon maasta vientiä varten sekä tarvittaessa määrätä ajoneuvon käytöstä ja muista ehdoista tänä aikana. Määräaika myönnetään vain, jos säädettyä pidemmän käytön on katsottava johtuneen erehdyksestä tai ylivoimaisesta esteestä.

7 luku

Veroilmoitus ja ajoneuvon rekisteröinti

37 §

Ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin Suomessa tai otetaan täällä käyttöön, verovelvollisen tulee tehdä veroviranomaiselle ilmoitus (*autoveroilmoitus*). Ilmoitukseen tulee sisältyä ajoneuvon verotusarvon määräämistä varten tiedot ajoneuvosta verovelvolliselle aiheutuneista hankinta-kustannuksista, ajoneuvon varusteista, ajoneuvon yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

Veroilmoituksesta, sen sisällöstä ja ilmoituksen antamista koskevista poikkeuksista säädetään asetuksella.

38 §

Verovelvollisen tehtyä autoveroilmoituksen veroviranomainen toimittaa verotuksen siten kuin jäljempänä säädetään ja antaa muissa kuin 40 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa veroviranomaisen luvan ajoneuvon rekisteröintiä varten ajoneuvon rekisteriasiodien hoitajalle ja tiedon siitä verovelvolliselle.

39 §

Tullihallitus voi hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maahantuojan tai Suomessa toimivan valmistajan rekisteröidyksi verovelvolliseksi. Rekisteröidyn verovelvollisen tulee olla luotettava ja sen on voitava antaa tässä laissa tarkoitettua ilmoitukset konekielisessä muodossa siten kuin tullihallitus määrää. Rekisteröidyn verovelvollisen on

asetettava tullihallitukselle tämän vaatima vakuus.

Jos verovelvollisen ei enää voida katsoa täyttävän 1 momentissa rekisteröidylle verovelvolliselle säädettyjä edellytyksiä, tullihallitus voi peruuttaa verovelvollisen rekisteröinnin.

40 §

Ajoneuvon, josta rekisteröity verovelvollinen on tehnyt ajoneuvorekisteriin ennakoilmoituksen, saa rekisteröidä liikenteeseen käytettäväksi ilman 38 §:ssä tarkoitettua veroviranomaisen lupaa. Ajoneuvon saa merkitä rekisteriin liikenteessä käytettäväksi myös ennen kuin rekisteröity verovelvollinen on antanut autoveroilmoituksen.

Rekisteröidyn verovelvollisen verotettavaksi ilmoittamista ajoneuvoista määrätään autovero jaksolta, jonka pituuden tullihallitus määrää. Tullihallitus määrää myös veroilmoituksen antamisen ajankohdasta.

Rekisteröidyn verovelvollisen on tehtävä autoveroilmoitus 2 momentissa tarkoitettulta jaksolta. Kultakin jaksolta on ilmoitettava ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään liikenteessä käytettäväksi, otetaan muutoin käyttöön tai joiden omistusoikeuden rekisteröity verovelvollinen luovuttaa jakson aikana verovelvollisuutta siirtämättä. Jos omistusoikeus on siirretty ajoneuvon muuttamiseksi tai rakentamiseksi 21 ja 28 §:ssä tarkoitetuksi ajoneuvoksi tai jos kysymys on pakettiauton alustasta, veroilmoitus saadaan tehdä kuitenkin vasta ajoneuvoa käyttöön otettaessa tai rekisteröittäessä.

Jos rekisteröity verovelvollinen on 3 momentissa säädetyllä tavalla tehnyt autoveroilmoituksen ajoneuvosta, jonka omistusoikeus on luovutettu siirtämättä verovelvollisuutta, verosta vastuuseen ei sovelleta, mitä 4 §:n 2 momentissa säädetään.

41 §

Muun kuin rekisteröidyn verovelvollisen tehtyä autoveroilmoituksen, veroviranomainen määrää veron ja antaa sitä koskevan verotuspäätöksen. Vero on maksettava 61 §:ssä säädettyssä ajassa.

Veroviranomaisen lupa rekisteröintiä varten annetaan, kun 1 momentissa tarkoitettu verovelvollinen on osoittanut suorittaneensa veron.

42 §

Ajoneuvoa ei saa ensimmäistä kertaa merki-

tä rekisteriin, ellei ajoneuvosta ole annettu 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa veroviranomaisen lupaa rekisteröintiä varten.

43 §

Muu kuin rekisteröity verovelvollinen, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen, voi peruuttaa ilmoituksen ennen kuin ajoneuvo on merkitty ensi kertaa rekisteriin Suomessa tai otettu täällä käyttöön. Jos verotus on jo toimitettu, se peruutetaan ilmoituksen johdosta, jos veroa ei ole vielä maksettu.

Jos verotus peruutetaan siten kuin 1 momentissa säädetään, verovelvolliselta peritään sama maksu kuin ennakkotiedosta.

44 §

Jos ajoneuvo, josta on tehty veroilmoitus tai josta vero on suoritettu, merkitään ajoneuvoa ensimmäistä kertaa rekisteröitäessä rekisteriin 21—23 §:ssä tai 28 §:ssä tarkoitetuin perustein lievemmin verotettavana tai verottomana ajoneuvona, verotus oikaistaan verovelvollisen hakemuksesta vastaamaan niitä perusteita, joiden mukaan vero kannettaisiin, jos ajoneuvo verotettaisiin rekisteröinnin tai käyttöönoton ajankohtana.

45 §

Veroviranomaisella on verotusta ja sen valvontaa varten oikeus saada käyttöönsä ajoneuvorekisterissä olevat tiedot.

8 luku

Rakenteen, omistuksen tai käyttötarkoituksen muutokset

46 §

Jos tämän lain nojalla verosta vapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo tai sen käyttötarkoitus ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä, ajoneuvon omistaja, jonka omistusaikana ajoneuvon rakenteen tai käyttötarkoituksen muutos on tehty, on velvollinen tekemään tästä ilmoituksen yhden kuukauden kuluessa ajoneuvohallinnolle. Ilmoitus on tehtävä myös kaikissa niissä tapauksissa, joissa ajoneuvo on verotettu lievemmin kuin 6 §:n 1 momentissa, 21 §:ssä tai muualla tässä laissa säädetään, jos rakenteen tai käyttötarkoituksen muutoksen johdosta verottomuuden

tai alemman veron edellytykset kokonaan tai osaksi lakkaavat olemasta. Ilmoitus on tehtävä myös 28 §:ssä ja 51 §:ssä tarkoitetuista ajoneuvoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna pakettiauton rakenteen muuttamisena pidetään myös auton tavaratilan varustamista muilla kuin 24 §:ssä tarkoitetuilla istuimilla tai istuinten asentamiseen tarkoitetuilla laitteilla.

Jos tässä pykälässä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus on laiminlyöty, poliisiviranomaisen on estettävä ajoneuvon käyttö, kunnes sanottu velvollisuus on täytetty tai vero on maksuunpantu.

47 §

Jos ajoneuvo, josta tämän lain mukaan ei ole suoritettava veroa tai josta vero on suoritettava alennettuna, ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava rekisteriin muuna kuin tämän lain nojalla verosta vapaana tai 6 §:n 1 momentissa säädettyä alemman verokannan mukaan verotettuna ajoneuvona, ajoneuvohallinnon on maksuunpantava autovero 4 §:n 4 momentissa tarkoitettua verovelvollisen maksettavaksi.

Jos ajoneuvo, joka on 28 §:n 1 momentin nojalla oikeutettu alennettuun veroon, ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava ajoneuvorekisteriin muuhun kuin mainitun lainkohdan mukaiseen alennettuun veroon oikeuttavaan käyttöön, ajoneuvohallinnon on maksuunpantava autovero sille, joka on käyttänyt ajoneuvoa 28 §:ssä tarkoitettulla tavalla, tai hänen oikeudenomistajalleen.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään veron maksuun panemisesta, on noudatettava myös muutoin, jos liikenteessä käytetään ajoneuvoa, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen ehtoja. Veronalennukseksi katsotaan tällöin ajoneuvon aiempi verottaminen lievemmän verokannan mukaan riippumatta siitä, millä perusteella näin on menetelty. Jos ajoneuvo merkitään rekisteriin toisen verottomuuteen, alennettun veron alaisen ajoneuvon käyttöön oikeutetun tai veronpalautukseen oikeutetun omistukseen viimeistään yhden kuukauden kuluessa siitä, kun mainittuihin etuihin oikeutettu omistaja on luovuttanut ajoneuvon, maksuunpanoa ei kuitenkaan toimiteta. Myös luovutuksen saajaan sovelletaan, mitä edellä tässä pykälässä säädetään.

Ennen veron maksuunpanoa ajoneuvohallinto voi varata maksuvelvolliselle tilaisuuden asiaa koskevan selvityksen esittämiseen. Jos

maksuvelvollinen asetetussa kohtuullisessa määräajassa ei ole antanut selvitystä, ajoneuvohallinto suorittaa maksuunpanon.

48 §

Edellä 47 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa maksuunpantava vero on verottomasta ajoneuvosta ja sellaisesta ajoneuvosta, josta vero on alennettu tai palautettu, se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritettun veron määrällä.

Autosta, josta veroa on alennettu 28 §:n tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Lain 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, invataksin, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti.

Jos verosta vapaan tai alennettun verokannan mukaan verotettun muun kuin edellä 2 momentissa tarkoitettun ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu tai omistaja on muuttunut edellä säädetyllä tavalla, vero maksuunpannaan kuitenkin aina täysimääräisenä vähennettynä autosta jo suoritettun veron määrällä. Mitä tässä säädetään, sovelletaan myös, jos auto on muutettu laadultaan korkeamman veron mukaan verotetusta lievemmin verotetuksi ja uudelleen korkeamman veron mukaisesti verotettavaksi. Tällöin maksuunpanossa otetaan huomioon maksettuna verona ainoastaan se määrä, joka ajoneuvosta olisi kannettu lievemmän verokannan mukaisia veroperusteita sovellettaessa.

49 §

Jos ajoneuvosta, josta ei ole tehty 46 §:ssä tarkoitettua ilmoitusta, on kannettava veroa edellä 47—48 §:n mukaisesti, vero voidaan maksuunpanna riippumatta siitä, kuinka pitkä aika on kulunut verotuksen perusteena olevasta muutoksesta. Vero on kuitenkin maksuunpantava viimeistään kolmen vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona muutos on tullut veroviranomaisen tietoon.

Milloin 1 momentissa mainitun verotuksen jälkeen ajoneuvosta on saman muutoksen johdosta vielä kannettava veroa tai verotusta olisi oikaistava, sovelletaan, mitä jäljempänä veronoikaisusta ja jälkiverotuksesta säädetään.

9 luku

Veronhuojennus

50 §

Jos tullilaitos on kantanut veron, tullihallitus voi erityisistä syistä hakemuksesta määräämällään ehdoilla alentaa suoritettua tai suoritettavaa autoveroa, viivästyskorkoa, jäämämaksua sekä lykkäyksen vuoksi suoritettavaa korkoa tai poistaa ne kokonaan. Jos ajoneuvohallinto on määrännyt veron, verohallitus ratkaisee hakemuksen.

Valtiovarainministeriö voi kuitenkin ottaa 1 momentissa tarkoitetun periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Jos tullilaitos on maksuunpannut veron, tullihallitus voi erityisistä syistä valtiovarainministeriön määräämin ehdoin hakemuksesta myöntää lykkäystä veron suorittamiselle. Verohallitus voi myöntää lykkäyksen ajoneuvohallinnon maksuunpanemalle verolle. Valtiovarainministeriö voi ottaa lykkäysasian ratkaistavakseen. Ministeriö määrää tällöin lykkäysehdot hakemukseen antamassaan päätöksessä.

Tämän pykälän nojalla annettuun päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

51 §

Milloin autoa ensi kertaa rekisteröitäessä sen omistajaksi tai haltijaksi on rekisteröity sellainen invalidi, jonka liikunta- tai näkövammasta aiheutuva pysyvä haitta-aste on vähintään 80 prosenttia ja jonka henkilökohtaiseen käyttöön auto tulee, tai sellainen invalidi, jonka pysyvä haitta-aste on vähintään 60 prosenttia ja jolle auton hankinta on hänen toimensa, työnsä tai ammattiin valmistumista varten tapahtuvan opiskelun hoitamiseksi olennaisen tarpeellinen, Helsingin piiritullikamarin on hakemuksesta määrättävä asettamallaan ehdoilla valtion varoista maksettavaksi takaisin vero, kuitenkin enintään 22 400 markkaa. Milloin hakija ajokortissa olevalla merkinnällä tai muutoin luotettavasti osoittaa, että hänen on käytettävä automaattivaihteista autoa, veroa palautetaan edellä mainituin edellytyksin enintään 29 600 markkaa. Jos auto on ollut haltijan käytössä, vero palautetaan vasta, kun haltija on merkitty auton omistajaksi. Hakemus voidaan tehdä ennen kuin hakija on rekisteröity auton omistajaksi, mutta se on tehtävä 6 kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on merkitty rekisteriin auton omistajaksi, uhalla, että oikeus palautuksen saamiseen on menetetty.

Milloin autoa ensi kertaa rekisteröitäessä sen omistajaksi tai haltijaksi on rekisteröity sellainen invalidi, jonka liikuntakyky on alaraajan tai alaraajojen puuttumisen tahi toiminnan vajavuuden vuoksi siten alentunut, että hänen pysyvä haitta-asteensa on vähintään 40 prosenttia, Helsingin piiritullikamarin on hakemuksesta 1 momentissa säädetyillä ehdoilla määrättävä valtion varoista maksettavaksi takaisin 60 prosenttia verosta, kuitenkin enintään 14 600 markkaa. Palautusta myönnetään vain autosta, jonka hankinta on invalidille hänen toimensa, työnsä tai ammattiin valmistumista varten tapahtuvan opiskelun hoitamiseksi olennaisen tarpeellinen. Hakemus voidaan tehdä ennen kuin hakija on rekisteröity auton omistajaksi, mutta se on tehtävä viimeistään 1 momentissa säädetyssä ajassa.

Joka 1 ja 2 momentin nojalla on saanut veron takaisin, on, mikäli ajoneuvo luovutetaan muuhun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettuun käyttöön, velvollinen suorittamaan tässä laissa tarkoitettua veron ja tekemään luovutuksesta ilmoituksen ajoneuvohallinnolle noudattaen, mitä 46 §:ssä säädetään.

Ajoneuvohallinnon on, saatuaan 3 momentissa tarkoitetun ilmoituksen, maksuunpantava vero 47 ja 48 §:n säännöksiä soveltuvin osin noudattaen ajoneuvon luovuttajan maksettavaksi.

52 §

Jos ajoneuvon käyttö on estetty tämän lain säännösten nojalla, veron määrännyt piiritullikamari tai ajoneuvohallinto voi määräämällään ehdoilla hakemuksesta erityisistä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa käytön estämistä koskevan päätöksen. Hakemuksen voi tehdä se, joka on ajoneuvon omistajana tai haltijana.

Tämän pykälän nojalla annettuun päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

53 §

Jos ajoneuvosta kannettua veroa on 50 ja 51 §:n säännösten nojalla palautettu, autoverolle suoritettua arvonlisäveron määrää ei tämän johdosta alenneta.

10 luku

Menettely ja viranomaiset

Veroviranomaiset

54 §

Ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä

tai käyttöönottoa toimitettava autoverotus on tullilaitoksen tehtävänä. Tullihallitus määrää tullilaitoksen sisäisestä toimivallan ja tehtävien jaosta.

Ajoneuvohallinto huolehtii ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton jälkeen ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksen vuoksi toimitettavasta autoverotuksesta.

Autoverotuksen yleinen johto ja valvonta kuuluu tullihallitukselle. Verohallitus huolehtii kuitenkin ajoneuvohallinnon tehtävänä olevan autoverotuksen yleisestä johdosta ja valvonnasta.

55 §

Valtion edun valvonnasta huolehtii 54 §:n 1 momentissa tarkoitettussa verotuksessa tullilaitoksen tulliasiamies. Ajoneuvohallinnon tehtävänä olevassa autoverotuksessa valtion edun valvonnasta huolehtii Uudenmaan lääninverovirastossa oleva valtionasiamies.

Veronoikaisu ja jälkiverotus

56 §

Jos autovero laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi taikka sen johdosta, että veroviranomainen ei ole asiaa joltakin osin tutkinut, on verovelvollisen sitä aiheuttamatta jäänyt kokonaan tai osaksi määräämättä tai sitä on samanlaisesta syystä palautettu liikaa, veroviranomaisen on, jollei asia muutoin ole vireillä tai valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu, oikaistava antamaansa päätöstä (*oikaisu veronsaajan hyväksi*). Oikaisu on tehtävä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jona vero tai veronpalautus määrättiin tai olisi verovelvollisen ilmoituksen perusteella pitänyt määrätä.

57 §

Jos sen johdosta, että verovelvollinen on antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän veroilmoituksen taikka muun tiedon tai asiakirjan, autovero on kokonaan tai osaksi jäänyt määräämättä tai sitä on palautettu liikaa, veroviranomaisen on määrättävä verovelvollisen maksettavaksi mainitusta syystä määräämättä jäänyt vero (*jälkiverotus*). Jälkiverotus on toimitettava kolmen vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka kuluessa vero olisi verovelvollisen ilmoituksen perusteel-

la pitänyt määrätä, tai veroa on määrätty palautettavaksi liikaa.

Milloin rekisterissä tai käytössä on ajoneuvo, josta ei ole tehty autoveroilmoitusta, verotus voidaan 1 momentin estämättä toimittaa riippumatta siitä, minkä ajan ajoneuvo on ollut rekisterissä tai käytössä. Vero on kuitenkin maksuunpantava viimeistään kolmen vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jona ajoneuvon käyttö on tullut veroviranomaisen tietoon.

58 §

Ennen 56 §:ssä säädetyn veronoikaisun tai 57 §:n 1 momentissa säädetyn jälkiverotuksen toimittamista on verovelvolliselle varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

59 §

Autoveroa voidaan korottaa (*veronkorotus*):

1) jos verovelvollinen on antanut veroilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan vaillinaisena tai virheellisenä, taikka jos verovelvollinen on jättänyt tiedonantovelvollisuutensa kokonaan tai osaksi täyttämättä, enintään 30 prosentilla; sekä

2) jos verovelvollinen on tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta antanut vaillinaisen, erehdyttävän tai väärän veroilmoituksen tai muun tiedon taikka jättänyt antamatta tietoja verotusta varten tai muutoin jättänyt tiedonantovelvollisuutensa täyttämättä, ja mainitunlainen menettely on ollut omiaan aiheuttamaan sen, että verovelvolliselle olisi voinut jäädä veroa määräämättä, enintään 50 prosentilla.

Jos 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä on pidettävä törkeänä ottaen huomioon sillä saavutettavissa olleen hyödyn määrän ja muut asiaan vaikuttavat olosuhteet, on veroa korotettava vähintään 50 prosentilla ja enintään kolminkertaiseksi.

60 §

Jos veronalainen ajoneuvo on otettu käyttöön tai merkitty rekisteriin, eikä autoveroa ole asianmukaisesti suoritettu tai jos ajoneuvo olisi tullut verottaa ankarampien perusteiden mukaan, määrätään maksuunpanematta jääneelle verolle veronlisäystä.

Veronlisäystä määrätään yksi markka kultaakin täydeltä sadalta markalta jokaiselta kalenterikuukaudelta sen kuukauden alusta, jona

vero olisi tullut viimeistään maksaa, verolle määrättävää eräpäivää edeltävän kalenterikuukauden loppuun.

Veronkorotukselle ei maksuunpanna veronlisäystä.

Veronkanto

61 §

Edellä 40 ja 41 §:n mukaan määrätyn veron eräpäivä on 10 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä.

Milloin autoveroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen taikka omistuksen muutoksen johdosta, eräpäivä on 30 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä.

62 §

Eräpäivän jälkeen maksamatta olevalle verolle on suoritettava viivästyskorkoa ja jäämämaksua siten kuin veron viivästyskorosta ja jäämämaksusta annetussa laissa (145/76) säädetään.

63 §

Jollei veroa ole suoritettu eräpäivänä, ulosotetaan vero säädettyine viivästyskorkeineen ja jäämämaksuineen valituksesta huolimatta niin kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa (367/61) säädetään.

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, ajoneuvon käyttö voidaan estää. Ajoneuvon käyttö voidaan estää siinäkin tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Käyttö sallitaan, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron.

Ajoneuvo voidaan määrätä tarvittaessa otettavaksi veroviranomaisen haltuun, kunnes verotus on toimitettu ja maksuunpantu vero suoritettu tai 36 §:n 2 momentissa mainittu määräaika päättyy. Veroviranomaisen haltuun otettu ajoneuvo voidaan myydä huutokaupalla, jolloin menetellään siten kuin tullilaissa (/) säädetään tullihuutokaupasta, tai ajoneuvo voidaan hävittää. Autovero suoritetaan valtiolle huutokauppakustannusten ja tullin jälkeen. Ajoneuvo voidaan rekisteröidä vasta, kun autovero on kokonaan maksettu.

64 §

Vero määrätään maksettavaksi ja maksetaan

takaisin täysin markoin jättämällä yli menevät pennit lukuun ottamatta. Sama koskee veronkorotusta ja veronlisäystä.

65 §

Muutoksenhaun johdosta takaisin maksettavalle verolle maksetaan säädetty korko. Korko lasketaan maksupäivästä.

66 §

Jollei tässä laissa tai sen nojalla toisin säädetä, autoveron kannossa, perimisessä ja palauttamisessa noudatetaan soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (611/78) tai sen nojalla säädetään tai määrätään.

Ennakkotieto

67 §

Jos asia on hakijalle erityisen tärkeä, tullihallitus tai ajoneuvohallinto voivat antaa hakemuksesta ennakkotiedon siitä, miten autoverolakia sovelletaan hakijan ajoneuvon verotukseen.

Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöitynä kysymys, josta ennakkotietoa haetaan, ja esitettävä asian ratkaisemiseksi tarvittava selvitys.

Ennakkotieto annetaan määräajaksi, kuitenkin enintään sen antamista seuraavan kalenterivuoden loppuun. Lainvoiman saanutta ennakkotietoa noudatetaan ennakkotiedon saajan vaatimuksesta sitovana siltä ajalta, jolle se on annettu.

Ennakkotietoa koskeva asia on käsiteltävä tullihallituksessa, ajoneuvohallinnossa, lääninoikeudessa ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa kiireellisenä.

Muutoksenhaku

68 §

Jos veroviranomainen verovelvollisen oikaisuvaatimuksesta, valituksen johdosta tai muutoin toteaa, että autoveroa on määrätty liikaa tai palautettu liian vähän, veroviranomaisen on oikaistava antamaansa päätöstä, jollei asiaa ole valitukseen annetulla päätöksellä ratkaistu (*oikaisu verovelvollisen hyväksi*).

Oikaisu voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa veron tai sen palauttamisen määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta tai verovelvollisen sanotun ajan kuluessa tekemän kirjallisen vaatimuksen perusteella myöhemminkin.

69 §

Piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon tämän lain nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla Uudenmaan lääninoikeuteen. Valtion puolesta valitusoikeus on piiritullikamarissa olevalla tulliasiamiehellä tai 55 §:ssä tarkoitettulla valtionasiamiehellä. Muutoksenhaku on tehtävä kirjallisesti ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajan kuluessa verotuksen toimittaneelle viranomaiselle. Jos päätös, josta valitetaan, on saatu elektronisessa tai muussa automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuvassa muodossa, siitä on liitettävä valituskirjelmään selväkielinen kirjallinen tuloste.

Valitus aika on kolme vuotta autoveron tai sen palauttamisen määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon muuta kuin veron määräämistä tai sen palauttamista koskevasta päätöksestä valitettaessa valitus aika on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Tullitai valtionasiamiehen valitus aika on 30 päivää päätöksen tekemisestä.

Mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa säädetään perustevalituksesta, ei sovelleta tässä laissa tarkoitettuihin asioihin.

70 §

Piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon tulee varata tullitai valtionasiamiehen tekemästä valituksesta verovelvolliselle sekä verovelvollisen tekemästä valituksesta tullitai valtionasiamiehelle tilaisuus vastineen ja tarvittaessa myös vastaselityksen antamiseen.

Jos veroviranomainen 68 §:ssä tarkoitettulla tavalla oikaisee päätöstään verovelvollisen vaatimuksen mukaisesti, valitus siltä osin raukeaa.

Siltä osin kuin veroviranomainen katsoo, että verovelvollisen valituksessaan esittämä vaatimus ei anna aiheutta päätöksen oikaisemiseen, veroviranomaisen on annettava valituksen johdosta lausuntonsa ja varattava verovelvolliselle tilaisuus antaa määräajassa lausuntoon vastine.

Tullitai valtionasiamiehen valituskirjelmä ja verovelvollisen 3 momentissa tarkoitettu valituskirjelmä vastineineen, vastaselityksineen ja lausuntoineen sekä asian käsittelyssä syntyneet muut asiakirjat on viipymättä lähetettävä Uudenmaan lääninoikeudelle.

71 §

Lääninoikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valituslupa voidaan myöntää, jos:

1) lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi;

2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi; tai

3) valitusluvan myöntämiseen on painava taloudellinen tai muu syy.

Valituslupa voidaan myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta lääninoikeuden päätöksestä.

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa lääninoikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä, johon on sisällytettävä valituslupahakemus, on toimitettava valitusajassa korkeimmalle hallinto-oikeudelle tai Uudenmaan lääninoikeudelle. Valtion puolesta valitusoikeus on tullihallituksessa olevalla tulliasiamiehellä. Ajoneuvohallinnon päätöksestä käyttää valtion puhevaltaa Uudenmaan lääninverovirastossa oleva valtionasiamies.

72 §

Tullihallituksen tai ajoneuvohallinnon antamaan ennakkotietoon saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siinä järjestyksessä kuin muutoksenhausta hallintoasioissa annettussa laissa (154/50) säädetään. Valtion puolesta valitusoikeus on tällöin tullihallituksessa olevalla tulliasiamiehellä tai 55 §:ssä tarkoitettulla valtionasiamiehellä.

Päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkotietoa, ei saa hakea muutosta valittamalla.

73 §

Milloin autovero on lääninoikeuden päätöksellä poistettu tai sitä on alennettu, on piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon suoritettava liikaa maksettu vero muutoksenhausta huolimatta verovelvolliselle.

Milloin korkein hallinto-oikeus on tulliasiamiehen tai valtionasiamiehen valituksesta muuttanut lääninoikeuden päätöstä, jäljennös korkeimman hallinto-oikeuden päätöksestä on toimitettava asianomaiselle piiritullikamarille tai ajoneuvohallinnolle, jonka tulee viipymättä

maksuunpanna verovelvolliselle liikaa suoritettu määrä.

74 §

Autovero on valituksesta huolimatta maksettava säädettyssä ajassa.

Erinäiset säännökset

75 §

Kun eduskunnalle on annettu esitys autoveron muuttamisesta, valtioneuvostolla on oikeus määrätä, että vero kannetaan esityksen mukaisena.

Jos 1 momentin mukaan suoritettu vero on suurempi kuin sittemmin vahvistettu vero, on erotusta vastaava määrä palautettava hakemuksesta verovelvolliselle.

76 §

Ajoneuvoa voidaan käyttää verotta, jos autoveroa tai auto- ja moottoripyöräveroa koskevasta verottomuudesta on sovittu tämän lain voimaan tullessa Suomea velvoittavalla vieraan valtion kanssa tehdyllä sopimuksella.

77 §

Jos jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, on verotusta toimitettaessa meneteltävä niin kuin asiassa olisi käytetty oikeata muotoa.

Jos ajoneuvo on katsottava rakennetun tai muutetun verosta välttymisen tarkoituksessa siten, että se rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan poikkeaa asianomaiseen ajoneuvojen luokkaan kuuluvien ajoneuvojen tavanomaisista ominaisuuksista, ajoneuvosta voidaan kantaa vero sen mukaan, mitä ajoneuvoryhmää ajoneuvon tai sen käytön on tosiasiallisesti katsottava vastaavan, vaikka ajoneuvo olisi sen luokittelun tai tämän lain säännösten nojalla verosta vapaa tai verotettu alemman verokannan mukaisesti.

78 §

Jos tulliasiamies tai valtionasiamies katsoo, että verovelvollisen maksettavaksi olisi määrättävä veroa, piiritullikamarin tai ajoneuvohallinnon on hänen pyynnöstään tehtävä asiassa päätös.

79 §

Autoveron suorittamisen valvontaa varten

ajoneuvon rekisteröintiasioiden hoitajan, katsastuksen toimittajan ja poliisin tulee ilmoittaa tulliviranomaiselle tai ajoneuvohallinnolle, jos rekisterissä tai käytössä havaitaan olevan ajoneuvo, josta veroa ilmeisesti ei ole maksettu tai ajoneuvo, jonka rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on muutettu siten, että ajoneuvosta voitaisiin joutua suorittamaan veroa.

80 §

Veroviranomaisella on oikeus tarkastaa ajoneuvo tai määrätä ajoneuvo esitettäväksi tarkastusta varten ajoneuvon katsastuksen hoitajalle, jonka tulee tällöin antaa pyydetty tieto veroviranomaiselle.

81 §

Verovelvollisen on vaadittaessa esitettävä asianomaiselle veroviranomaiselle tai tämän määräämälle asiantuntevalle ja esteettömälle henkilölle tarkastusta varten kirjanpitonsa, kirjeenvaihtonsa ja muut verotuksessa tarpeelliset tiedot sekä avustettava tarkastuksessa.

Verovelvollisen vedotessa ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä koskeviin säännöksiin hänen on annettava veroviranomaisille tarvittavat todisteet vakituisesta asuinpaikastaan ja muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

Jokaisen elinkeinonharjoittajan on pyynnöstä annettava veroviranomaiselle tietoja ajoneuvojen ostoista ja mahdollisista jälleenmyynneistä.

82 §

Veroviranomaisella on oikeus saada käyttöönsä verovelvollisuuden siirtäneeltä, tai jos siirtäjiä on useampia kuin yksi, kaikilta näiltä verotusarvon määräämisessä tarvittavat tiedot ja asiakirjat.

Verovelvollisuuden siirtäjän tai sen, joka voi olla vastuussa veron suorittamisesta, on vaadittaessa esitettävä veroviranomaiselle 1 momentissa tarkoitettut tiedot, asiakirjat sekä kirjanpitonsa.

83 §

Jokaisen on veroviranomaisen kehotuksesta annettava toisen verotusta koskevia tietoja tai siitä johtunutta muutoksenhakuasiaa varten tarpeellisia toista koskevia tietoja, jotka selviävät hänen hallussaan olevista asiakirjoista tai muutoin ovat hänen tiedossaan, mikäli ne eivät koske asiaa, josta hänellä lain mukaan on oikeus kieltäytyä todistamasta.

Veroviranomaisella on oikeus tarkastaa tai 81 §:ssä tarkoitettulla tavalla tarkastuttaa ne liike- ja muut asiakirjat, joista 1 momentissa mainittuja tietoja voi olla saatavissa.

84 §

Tullihallituksella ja ajoneuvohallinnolla on oikeus velvoittaa se, joka ei ole noudattanut tässä luvussa tarkoitettua kehotusta tietojen antamiseen tai aineiston esittämiseen, uhkasakolla täyttämään velvollisuutensa.

85 §

Jos rekisteriin on merkitty tai käytössä on verollinen ajoneuvo, josta ei ole tehty autoveroilmoitusta tai ilmoitusta rakenteen tai muun verotukseen vaikuttavan seikan muutoksesta, veroviranomainen voi määrätä ajoneuvon käytön heti estettäväksi. Ajoneuvon käyttö estetään, vaikka se, jonka olisi tullut suorittaa vero, on luovuttanut ajoneuvon muulle omistajalle. Jos myöhempi omistaja suorittaa veron, ajoneuvon käyttö saadaan jälleen sallia. Veroviranomainen voi sallia ajoneuvon käytön veron eräpäivään saakka.

86 §

Autoverotusta varten annetut tai esitetyt tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa. Niitä ei saa pöytäkirjassa tai päätöksessä selostaa laajemmalti kuin on välttämätöntä.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, saadaan tiedot ja asiakirjat kuitenkin antaa veroviranomaisille ja näiden kutsumille asian tuntijoille sekä verotuksen valvontaa, veron perintää, verotuksesta tehdyn valituksen tutkimista ja syytteeeseen saattamista tai ulosottoa varten asianomaisille viranomaisille ja näiden edustajille. Pakkokeinolain (450/87) 5 luvun 1 §:ssä säädetyn edellytyksin verotusasiakirjat tai niistä ilmenevät tiedot on annettava pidättämiseen oikeutetun virkamiehen käytettäväksi muunkin rikoksen kuin verorikoksen selvittämistä varten.

Tullihallitus, verohallitus tai ajoneuvohallinto voivat myös määrätä asiakirjat annettaviksi tilastollisia tai tieteellisiä tutkimuksia varten tällaista tutkimusta suorittavan henkilön tai viranomaisen käytettäväksi. Niin ikään voidaan lääninoikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden päätökset julkaista sanamuodon mukaisina tai lyhennettyinä, asianomaisten nimiä kuitenkaan mainitsematta. Tietoja ei saa luovuttaa edelleen eikä käyttää ilman veroviran-

omaisen lupaa muuhun kuin siihen tarkoitukseen, mihin ne on luovutettu, ellei toisin ole säädetty.

87 §

Jokainen on velvollinen pitämään salassa ja olemaan käyttämättä hyväkseen, mitä hän virassaan tai julkisessa toimessaan, 86 §:n 3 momentin tarkoittamissa tapauksissa taikka muutoin on veroilmoituksesta tai verotusta varten annetuista muista tiedoista saanut tietää toisen liiketoimista tai siitä, mitä niistä autovero- tai muutoksenhakuviranomaisessa on lausuttu.

88 §

Tullilaitos voi antaa tiedon verovelvollisuuden siirrosta tai ajoneuvoa koskevasta veroviranomaisen luvasta rekisteröintiä varten muulakin kuin verovelvolliselle, jos tieto on tarpeen ajoneuvon rekisteröintiä varten.

89 §

Rangaistus autoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain 29 luvun 1—3 §:ssä.

Joka viranomaisen kehotuksesta huolimatta jättää asianmukaisesti täyttämättä 4 §:n 2 momentissa, 35 §:n 2 momentissa, 46 §:n 1 momentissa tai 51 §:n 3 momentissa taikka autoverosta annetussa asetuksessa säädetyn ilmoittamis- tai tietojenantovelvollisuuden, on tuomittava *autoverorikkomuksesta* sakkoon.

90 §

Rangaistus virkamiehen ja julkisyhteisön työntekijän salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain 40 luvun 5 §:ssä.

Jos muu kuin virkamies tai julkisyhteisön työntekijä luvattomasti rikkoo 87 §:ssä tarkoitettua salassapitovelvollisuuden, hänet on tuomittava *autoverotietojen salassapitovelvollisuuden rikkomisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

91 §

Tässä laissa tarkoitetaan ajoneuvon omalla massalla tieliikennelain nojalla annettujen säännösten mukaan määritettävää omamassaa ja kokonaismassalla tieliikennesäännösten mukaan määrättävää kokonaismassaa.

92 §

Tarkemmat säännökset tämän lain soveltamisesta annetaan asetuksella. Liikenneministe-

riö antaa kuitenkin tarvittaessa tarkemmat määräykset 15 §:ssä tarkoitetuista ajoneuvon varusteista.

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

93 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, jotka otetaan käyttöön tai rekisteröidään Suomessa ensimmäistä kertaa lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen, jollei 3 momentista muuta johdu. Lakia sovelletaan myös ennen lain voimaantuloa ensi kertaa käyttöön otettuihin tai rekisteröityihin ajoneuvoihin, jos ajoneuvon rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta muutetaan siten, että muutoksen johdosta olisi tämän lain nojalla kannettava veroa.

Tällä lailla kumotaan 14 päivänä marraskuuta 1967 annettu auto- ja moottoripyöräverosta annettu laki (482/67) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Auto- ja moottoripyöräverosta annettua lakia sovelletaan kuitenkin niiden maahan tuotujen tai Suomessa valmistettujen ajoneuvojen verotukseen, jotka on luovutettu tullivalvonnasta tai toimitettu taikka joiden rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on verotukseen vaikuttavalla tavalla muutettu ennen tämän lain voimaantuloa.

94 §

Maahan muuttavan henkilön mukanaan tuomaan ajoneuvoon voidaan verovelvollisen pyynnöstä soveltaa tämän lain säännösten sijasta auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain ja tulliverolain (575/78) 14 ja 14 a §:n säännöksiä sellaisina kuin ne ovat 31 päivänä

joulukuuta 1994, jos muutto Suomeen tapahtuu viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1996.

Maassa tämän lain voimaan tullessa väliaikaisen tullittomuuden perusteella oleviin ajoneuvoihin sovelletaan tämän lain säännösten sijasta auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain ja tulliverolain 17 ja 18 §:n säännöksiä sellaisina kuin ne ovat 31 päivänä joulukuuta 1994 mainituissa säännöksissä tarkoitettujen määräaikojen loppuun saakka. Uuden lain säännöksiä sovelletaan välittömästi määräaikojen päättyessä.

Maassa tämän lain voimaan tullessa oleviin tulliverolain 16 a §:ssä tarkoitettuihin ajoneuvoihin sovelletaan mainitun lain ja auto- ja moottoripyöräverolain säännöksiä tulliverolain 16 a §:ssä tarkoitettujen määräajan päättymiseen saakka.

95 §

Sovellettaessa tämän lain säännöksiä ajoneuvoon, josta vero on kannettu auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain mukaan ja jonka omamassa ja kokonaisuudessa on merkitty rekisteriin 31 päivänä joulukuuta 1994 voimassa olevien perusteiden mukaisena, ajoneuvon omaan massaansa, kokonaisuudessaan ja näiden erotukseen sovelletaan auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain säännösten mukaisia määriä.

96 §

Tullihallitus voi määrätä autoverotuksessa noudatettavasta menettelystä vuoden 1995 loppuun asti tarvittaessa toisinkin kuin mitä tässä laissa säädetään. Mainittuun ajankohtaan asti 41 §:ää ja 42 §:ää sovelletaan siten, että tosien veron suorittamisesta vastaa verottajan lupaa rekisteröintiä varten.

Helsingissä 30 päivänä marraskuuta 1994

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Ministeri *Ilkka Kanerva*