

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Suomessa määräaikaaisesti käytettävien leasing- ja vuokra-autojen verotusmenettelyä muutettaisiin. Leasing- ja vuokra-autojen ensirekisteröinnin yhteydessä olisi mahdollista hakea ennakkoon ajoneuvojen viennistä ulkomaille maksettavaa palautusta. Ennakkoon maksettava palautus laskettaisiin kaavamaisesti henkilöautojen keskimääräisen arvon alenemisen perusteella. Kun ennakkoon myönnettävä palautus vähennettäisiin kannettavasta autoverosta, maksettavaksi jäisi vain ajoneuvon Suomessa tarkoitettuun käyttöaikaan suhteutettu osuus verosta. Kun ajoneuvo vietäisiin maasta vuokrasopimuksen päättyessä, tasattaisiin kaavamaisesti laskettu ennakkopalautus siihen todelliseen veron määrään, joka ajoneuvon arvossa on jäljellä vientihetkellä.

Autoveron vientipalautuksesta tehtävä 300 euron vähennys poistettaisiin ja pienin palautettava määrä alennettaisiin 500 euroon. Vientipalautuksen edellytyksiä muutettaisiin myös eräiltä muilta osin.

Lisäksi lakiin lisättäisiin päätösten sähköistä tiedoksiantoa koskevat säännökset ja veroviranomaisen valtuutta määrätä autoveroilmoituksen antamistavasta laajennettaisiin.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Kansallinen lainsäädäntö.....	3
1.2 Euroopan unionin lainsäädäntö ja oikeuskäytäntö.....	6
1.3 Leasingautojen verotus eräissä muissa maissa.....	7
1.4 Käytäntö.....	8
1.5 Nykytilan arviointi.....	9
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	10
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	13
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	13
3.2 Yritysvaikutukset.....	14
3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	15
3.4 Ympäristövaikutukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset.....	15
4 ASIAN VALMISTELU.....	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	17
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	17
2 VOIMAANTULO.....	21
LAKIEHDOTUS.....	22
Laki autoverolain muuttamisesta.....	22
LIITE.....	25
RINNAKKAISTEKSTI.....	25
Laki autoverolain muuttamisesta.....	25

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Kansallinen lainsäädäntö

Uusista henkilöautoista ja pakettiautoista autoveroa kannetaan autoverolain (1482/1994) liitteenä olevan verotaulukon mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta. Veroprosentin suuruus määräytyy ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästön perusteella, tai jos päästötietoa ei ole saatavissa, ajoneuvon kokonaisuudessaan ja käyttövoiman perusteella. Ajoneuvon autoverotusarvo on sen yleinen verollinen vähittäismyyntiarvo. Yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitetaan hintaa, joka samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytäessä se verollisena Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Jos yleisiin myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritetään siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi, vähennettynä tavanomaisia alennuksia vastaavalla erällä. Verotusarvo on Suomen markkinoilta saatavien hintatietojen mukaan määriteltävä ajoneuvon kaikki verot sisältävä yleinen kuluttajahinta verotushetkellä. Verotusarvon perustana ei käytetä verotettavana olevan ajoneuvon konkreettista hintaa, kuten sen vähittäismyyntihintaa tai ulkomaista ostohintaa.

Yleiseen vähittäismyyntiarvoon katsotaan kuuluvan kaikki se, jonka ajoneuvon ostaja välittömästi tai välillisesti luovuttaa vastikkeeksi ajoneuvosta myyjälle tai kolmannelle osapuolelle. Tavanomaisia rahoituskuluja ja ajoneuvon asiakkaalle toimittamisesta aiheutuvia tavanomaisia, enintään 600 euron suuruisia kustannuksia ei kuitenkaan lueta ajoneuvon arvoon. Yleiseen vähittäismyyntiarvoon sisällytetään kaikki ajoneuvossa olevat varusteet, kun ajoneuvo myydään ostajalle. Ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä ajoneuvon katsotaan kuuluvan toimintakuntoisina vähintään ne varusteet, jotka siinä tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppi hyväksynnän tai ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin. Uusien ajoneuvojen yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvien verotusarvojen määrittämisessä käytetään apuna niin sanottuja kaupallisia nimikkeitä. Markkinoille tulevan uuden ajoneuvomallin maahan tuoja tai valmistaja, joka myy mallia liiketoiminnan muodossa, on ennen veroilmoituksen jättämistä velvollinen ilmoittamaan Tullille sen hinnan, jolla ajoneuvomallia yleisesti ilmoitetaan myytäväksi Suomessa. Tulli vahvistaa ilmoitusten perusteella uusien ajoneuvojen verotusarvot kullekin kaupalliselle nimikkeelle. Nimikkeet muodostetaan markkinaehtoisesti kaupallisilla perusteilla. Tulli vahvistaa verotusarvot myös muutoin kuin kaupallisesti maahan tuoduille uusille ajoneuvoille.

Käytettynä verotettavien ajoneuvojen autovero määritetään sen pienimmän veron määrän mukaan, joka on jäljellä samanlaisena pidettävässä Suomessa jo rekisteröidyssä ajoneuvossa. Myös käytettyjen ajoneuvojen yleiset vähittäismyyntiarvot määritetään markkinoilta saatavien hintatietojen perusteella. Määrittäminen tapahtuu yleisen hintatason perusteella, eikä esimerkiksi yksittäisen myyntitilanteen perusteella. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi. Arvon määrittämiseen vaikuttavat kuitenkin myös ajoneuvon yksilölliset ominaisuudet ja verovelvollisen esittämä selvitys ajoneuvon arvosta otetaan huomioon ajoneuvon arvonmäärittämisessä. Tulli arvioi ajoneuvon kunnon vaikutuksen arvoon. Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei pystytä määrittämään vähäisten markkinatietojen vuoksi, arvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella. Tällöin ajoneuvon arvon lasketaan alentuneen iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Mallikoh-

taisesti voidaan soveltaa tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletetusta yhden prosentin arvon alenemasta, mutta verotettavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa ei kuitenkaan pystytä määrittämään.

Autoveron on velvollinen suorittamaan se, joka merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin, jäljempänä *rekisteri*, ajoneuvon omistajaksi. Osamaksukaupassa verovelvollinen on kuitenkin ostaja, joka merkitään rekisteriin haltijaksi. Jos auton tuo maahan tai valmistaa Tullin hyväksymä rekisteröity asiamies, tämä vastaa autoverosta omistajan tai haltijan sijasta. Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja on kuitenkin toissijaisessa vastuussa verosta, paitsi jos hän osoittaa maksaneensa autoveron määrän rekisteröidylle asiamiehelle tai tämän edustajalle.

Autoverotuksessa verotettavana tapahtumana on yleensä ajoneuvon rekisteröinti tai käyttöönotto. Ajoneuvosta suoritettavan veron perusteet määräytyvät verotettavan tapahtuman ajankohdan perusteella. Koska kuitenkin sellaisen verovelvollisen, jolla ei ole rekisteröidyn asiamiehen asemaa, on tehtävä autoveroilmoitus ja maksettava vero ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin tai otetaan käyttöön, autoveroilmoituksen antamisajankohdasta on käytännössä muodostunut näiden verovelvollisten osalta merkittävin veron perusteiden määräytymisajankohta. Rekisteröimättömän verovelvollisen on maksettava autovero säädetyssä määräajassa. Ajoneuvoa ei voida merkitä rekisteriin ennen kuin vero on maksettu.

Rekisteröidyksi asiamieheksi voidaan hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittava ajoneuvojen maahantuojaja tai valmistaja, joka on luotettava ja joka voi antaa autoveroilmoitukset Tullille konekielisessä muodossa. Rekisteröidyn asiamiehen on asetettava Tullille tämän vaatima vakuus, jonka avulla voidaan riittävästi varmistaa veron kertyminen sekä mahdollistaa ajoneuvojen rekisteröinti ja käyttöönotto jo ennen verotuksen vireille saattamista ja veron maksua. Rekisteröity asiamies ilmoittaa kultakin Tullin määräämältä ilmoitusjaksolta verotettaviksi ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään tai otetaan käyttöön. Tullin määräämiä ilmoitusjaksoja on kolme kalenterikuukaudessa. Rekisteröidyn asiamiehen on annettava autoveroilmoitus konekielisenä kultakin jaksolta viimeistään kymmenentenä päivänä jakson päättymisestä. Tulli lähettää kustakin ajoneuvosta verovelvolliselle sähköisen verotuspäätöksen, joka on samalla lasku, minkä lisäksi verotusjaksolta tehdään jaksoerittely, joka toimitetaan asiamiehelle jakson päätyttyä. Lasku erääntyy maksettavaksi 25 päivässä jakson päättymisestä.

Pääsääntönä on, että autovero, joka on kertaluonteinen vero, on suoritettava kokonaan, kun verollista ajoneuvoa ryhdytään ensimmäistä kertaa käyttämään Suomessa tai ajoneuvo rekisteröidään Suomeen. Suomessa vakinaisesti asuvan henkilön tulee ajoneuvolain (1090/2002) 8 §:n mukaan rekisteröidä käyttämänsä ajoneuvo Suomen rekisteriin. Tästä seuraa, että rekisteröinti ja autoveron suorittaminen ovat pääsääntöisesti ajoneuvon käytön edellytyksiä, kun on kysymys Suomessa vakinaisesti asuvasta henkilöstä.

Autoverolaissa on useita poikkeuksia, joiden perusteella ajoneuvoa voidaan käyttää Suomessa väliaikaisesti verotta. Myöskään rekisteröintivelvollisuus ei koske näitä tilanteita. Autoverolain 2 §:ssä säädetään niin sanotun turistiauton väliaikaisesta verottomasta käytöstä. Säännöksen mukaan verollisena ajoneuvon käyttönä ei pidetä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuvan luonnollisen henkilön omaa tarvettaan varten väliaikaisesti maahan tuoman, muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä yksinomaan hänen omaan tarpeeseensa enintään kuuden kuukauden keskeytymättömänä tai keskeytyvänä määräaikana kahdentoista kuukauden ajanjaksona, jos käyttö ei liity ajoneuvon ostoon Suomessa. Tulli voi hakemuksesta määräämillään ehdoilla pidentää väliaikaiselle käytölle säädettyä määräaikaa enintään vuodella. Pidennyshakemus on tehtävä ennen määräajan päättymistä. Väliaikaisesti

turistiautona maahantuotua ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata tai muutoin luovuttaa eikä antaa käytettäväksi Suomessa vakinaisesti asuvalle, ellei ajoneuvosta ole suoritettu autoveroa.

Autoverolain 35 a §:n nojalla Suomessa rekisteröitäväksi tarkoitettua ajoneuvoa saa käyttää veroa suorittamatta enintään kolmen kuukauden ajan, jos siitä on annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön alkamista Tullille käyttöönottoilmoitus. Tullin vahvistama käyttöönottoilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä. Ajoneuvon käyttöoikeus päättyy, jos ajoneuvosta ei anneta autoveroilmoitusta viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen tekemisestä. Veroton käyttöoikeus päättyy myös autoveron eräpäivänä tai päivänä, jona verotus peruutetaan.

Autoverolain 34 b ja 34 c §:ssä säädetään Suomessa vakinaisesti asuvan henkilön oikeudesta käyttää työsuhdeautoa Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta.

Autoverolain 35 c §:n mukaan Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa käyttää omaa tarvettaan varten väliaikaisesti maahantuomaansa ajoneuvoa veroa suorittamatta yhtäjaksoisesti enintään 14 päivän ajan kerran kalenterivuodessa, jos ajoneuvo on rekisteröity toisessa Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvassa valtiossa. Määräaikaan lasketaan myös muiden samaan perheeseen kuuluvien henkilöiden väliaikainen ajoneuvon käyttö Suomessa. Tullille tulee antaa ilmoitus väliaikaisesta käytöstä ennen ajoneuvon Suomessa tapahtuvan käytön alkamista. Tullin vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä.

Lisäksi autoverolaissa on säännökset väliaikaisesta verottomasta käytöstä huolto- ja korjaustilanteissa, siirtojen yhteydessä, kilpailukäytössä sekä eräissä muissa tilanteissa.

Autoverolain 34 d §:n mukaan autoveroa palautetaan, jos Suomessa verotettu ajoneuvo vietään maasta pysyvästi muualla käytettäväksi. Vientipalautuksena maksetaan se määrä autoveroa, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan vietäväksi Suomesta ja sitä lakataan käyttämästä täällä liikenteeseen. Ajoneuvon arvonmääritys tehdään vientipalautusta käsiteltäessä samalla tavalla kuin se tehtäisiin ajoneuvoa ensi kertaa verotettaessa. Palautettavasta määrästä vähennetään 300 euron hallinnollinen kustannus. Tämän vähennyksen jälkeen palautettavan määrän on oltava vähintään 1 000 euroa, jotta palautusta maksetaan.

Vientipalautukseen on oikeutettu ajoneuvon omistaja. Kyseessä voi olla luonnollinen henkilö tai yritys. Omistajan ei tarvitse olla sama henkilö, jonka nimissä ajoneuvo on aikaisemmin verotettu ja joka on maksanut veron. Vientipalautuksen saaminen ei edellytä omistusoikeuden siirtoa, vaan voi tulla kysymykseen esimerkiksi ulkomaille muuton yhteydessä. Autoverolain 34 d §:n voimaantulosäännöksen mukaan vientipalautusta myönnetään vain niille ajoneuvoille, joiden ensiverotuksen veropäivä on 1 päivä huhtikuuta 2009 tai myöhäisempi. Vientipalautusta ei kuitenkaan myönnetä ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta on kulunut vähintään 10 vuotta. Palautuksen edellytyksenä on, että ajoneuvo on Suomessa poistettu liikennekäytöstä ulkomaille viennin vuoksi, ja siitä on tehty liikennekäytöstä poistoa koskeva rekisteri-ilmoitus rekisteröintiviranomaiselle. Ajoneuvo on rekisteröitävä pysyvästi ulkomaille, jotta vientipalautusta voidaan maksaa. Vientipalautusta on haettava ennen ajoneuvon maastavientiä. Palautuksen hakijan on annettava Tullille mahdollisuus tarkastaa ajoneuvo ennen vientiä.

Vientipalautukselle maksetaan korkoa niissä tapauksissa, joissa ajoneuvo on tuotu Suomeen vain määräaikaista käyttöä varten ja käytön kestosta on ennalta sovittu esimerkiksi leasingsovimuksessa. Korko lasketaan autoveron maksamisen ajankohdasta vientipalautuksen maksamiseen saakka, mutta kuitenkin enintään ennalta määrätyltä käyttöjaksolta.

Arvonlisäverolain (1501/1993) mukaan autoveroa ei lueta myynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen silloin, kun arvonlisäverovelvollinen myyjä ei rekisteröi ajoneuvoa omiin nimiinsä omaa käyttöönsä varten, vaan ajoneuvo rekisteröidään suoraan kuluttajan nimiin. Niissä tapauksissa, joissa ajoneuvo rekisteröidään arvonlisäverovelvollisen yrityksen nimiin sen liiketoiminnassa käytettäväksi, autoveron määrä sisältyy osaltaan kuluna niiden hyödykkeiden myynnistä perittyihin arvonlisäveron alaisiin vastikkeisiin, joiden tuottamisessa ajoneuvoa on käytetty. Jos yritys myöhemmin myy ajoneuvon, autoverosta jäljellä oleva määrä sisältyy arvonlisäveron alaiseen myyntihintaan.

Ajoneuvojen vuokraus- ja leasingpalveluiden arvonlisävero maksetaan Suomeen, jos palvelu on myyty Suomessa. Yleissäännöksen mukaan elinkeinonharjoittajalle luovutettu palvelu on myyty Suomessa, jos se luovutetaan ostajan täällä sijaitsevaan kiinteään toimipaikkaan tai jos ostajan liiketoiminnan kotipaikka on täällä. Kuljetusvälineen lyhytaikainen, enintään 30 päivää kestävä vuokrauspalvelu on myyty Suomessa, jos kuljetusväline luovutetaan ostajan käyttöön täällä. Muulle kuin elinkeinonharjoittajalle luovutettu kuljetusvälineen muu kuin lyhytaikainen vuokrauspalvelu on myyty Suomessa, jos ostaja on sijoittautunut tänne tai ostajan kotipaikka tai vakinainen asuinpaikka on täällä.

1.2 Euroopan unionin lainsäädäntö ja oikeuskäytäntö

Autovero on kansallinen vero, jota ei ole yhdenmukaistettu Euroopan unionin (EU) lainsäädännössä. Autojen verotuksessa on kuitenkin otettava huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä *SEUT*, määräykset. Autoverotusta koskevat erityisesti SEUT 110 artiklan verosyrjinnän kieltävät säännöt. Lisäksi sopimus sisältää säännöksiä, joiden tarkoituksena on varmistaa palveluiden vapaa tarjoaminen toisista jäsenmaista. SEUT 56–62 artiklan nojalla kielletään rajoitukset, jotka koskevat muuhun jäsenvaltioon kuin palvelujen vastaanottajan valtioon sijoittautuneen jäsenvaltion kansalaisen vapautta tarjota palveluja unionissa. Rajoitus voi olla hyväksyttävissä SEUT 52 artiklan 1 kohdassa määriteltyjen poikkeustoimenpiteiden nojalla tai jos se on perusteltua yleistä etua koskevista pakottavista syistä. Tällöin kuitenkin edellytetään, että rajoitus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Euroopan unionin tuomioistuin on antanut palvelujen vapaasta tarjoamisesta useita eri jäsenvaltioiden rekisteröintiveroja koskevia ratkaisuja.

Euroopan unionin tuomioistuin antoi vuonna 1999 Itävallan autoverotusta koskeneen ratkaisun (asiassa C-451/99, *Cura Anlagen*), jossa oli kysymys palveluiden vapaasta tarjoamisesta. Tapauksessa saksalainen leasingyhtiö tarjosi Itävallassa toimivan yhtiön käyttöön Saksassa rekisteröidyn auton. Unionin tuomioistuimen mukaan tällaisessa tilanteessa, jossa sellaiselta yhtiöltä, jonka kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, leasingvuokrattua ajoneuvoa käytetään todellisuudessa toisen jäsenvaltion alueella, saa tämä toinen jäsenvaltio edellyttää ajoneuvon rekisteröintiä tässä jäsenvaltiossa. Itävallassa lainsäädännössä asetettu kolmen päivän määräaika rekisteröimiselle katsottiin kuitenkin suhteettoman lyhyeksi. Lisäksi tuomioistuin otti kantaa edellytyksiin vaatia leasingvuokratun ajoneuvon vakuuttamista, katsastamista ja verottamista siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää. Tuomioistuimen mukaan rekisteröimisen edellytyksenä ei voitu pitää sitä, että ajoneuvosta on suoritettava Itävallassa vero, jonka suuruus ei muutu sen mukaan, kuinka kauan ajoneuvo on rekisteröitynä tässä valtiossa.

Vuonna 2006 annettussa määräyksessä (asiassa C-435/04, *Leroy*) unionin tuomioistuin katsoi, etteivät palveluiden vapaata tarjoamista turvaavat unionin säännökset olleet esteenä Belgian kansalliselle lainsäädännölle, joka kielsi Belgiassa asuvaa ja työskentelevää henkilöä käyttämästä maassa ajoneuvoa, jonka tämä henkilö oli vuorannut toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneelta leasingyhtiöltä, kun ajoneuvoa ei oltu rekisteröity Belgiassa.

Alankomaita koskeneissa kolmessa tapauksessa unionin tuomioistuin on ottanut kantaa veron kantamiseen toisesta jäsenvaltiosta leasingvuokratusta autosta jäsenvaltiossa asuvalta tai sinne sijoittautuneelta henkilöltä. Vuonna 2006 annetussa tuomioistuimen määräyksessä (asiassa C-245/05, *van de Coevering*) samoin kuin vuonna 2008 annetussa määräyksessä (asiassa C-42/08, *Ilhan*) tuomioistuin totesi, että palveluiden vapaan tarjoamisen säännökset ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka perusteella ajoneuvosta kannetaan täysi rekisteröintivero toisesta jäsenvaltiosta vuokratusta ajoneuvosta, ottamatta huomioon vuokrasopimuksen kesto tai sitä, kauanko ajoneuvoa käytetään kyseisen maan tieverkossa. Vuonna 2010 annetussa tuomioistuimen määräyksessä (asiassa C-91/10, *VAV*) tuomioistuin totesi, että kansallinen lainsäädäntö on ristiriidassa palveluiden vapaan tarjoamisen kanssa myös silloin, jos ajoneuvosta kannetaan rekisteröintivero kokonaisuudessaan siten, että veron käyttöaikaan suhteutettu loppuosa palautetaan ilman korkoa ajoneuvon käytön päättyessä kyseisen jäsenvaltion tieverkos-

sa. Unionin tuomioistuimessa on vireillä komission Irlantia vastaan nostama kanne leasingautojen verotuksesta (asia C-552/15, *komissio v. Irlanti*). Komissio vaatii tuomioistuinta toteamaan, että Irlanti ei ole noudattanut Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 56 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se kantaa täyden rekisteröintimaksun Irlannissa asuvan henkilön muusta jäsenvaltiosta leasingsopimuksen nojalla käyttöönsä saaman tai vuokraaman ajoneuvon rekisteröinnistä ottamatta huomioon käytön kesto, tai sitä, onko ajoneuvoa tarkoitus käyttää pysyvästi pääasiallisesti Irlannissa. Komission kanteen mukaan Irlannin lainsäädäntö asettaa kyseisen maksun palauttamiselle edellytyksiä, jotka menevät pidemmälle kuin ankarasti ottaen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamiseksi on tarpeen. Komissio väittää, että Irlannin maksujärjestelmällä asetetaan suhteeton käteisrahan tarve ja taloudellinen taakka sellaisille Irlannissa asuville henkilöille, jotka aikovat tuoda maahan vuokratun tai leasingsopimuksen nojalla hallitsemansa ajoneuvon edeltä määrätyksi rajoitetuksi ajaksi ja tästä aiheutuu se, että muista jäsenvaltioista tapahtuvasta autojen vuokraamisesta tai liisauksesta tulee huomattavasti vaikeampaa ja kalliimpaa kuin niiden vuokraaminen Irlantiin sijoittautuneilta yrityksiltä.

Lisäksi unionin tuomioistuimessa on vireillä ennakkoratkaisupyyntö (asiassa C-249/15), joka koskee leasingautojen verotusta Tanskassa. Esitetyillä ennakkoratkaisukysymyksillä pyritään selvittämään, voiko leasingajoneuvoa käyttää jäsenvaltion alueella sillä aikaa kun kansallinen viranomaislainen käsittelee käyttöaikaan suhteutetun rekisteröintiveron määräämistä. Lisäksi tutkittavana on etukäteishyväksyntämenettely, jota Tanskan viranomaiset edellyttävät ennen ajoneuvon käytön aloittamista.

1.3 Leasingautojen verotus eräissä muissa maissa

Eräissä EU:n jäsenvaltioissa määräaikaiseen käyttöön tuotujen leasingautojen verotus ei poikkea muiden ajoneuvojen verotuksesta. Esimerkiksi Irlannissa ja Portugalissa leasingautoista voi hakea vientipalautusta siinä vaiheessa kun ajoneuvo poistetaan pysyvästi maasta. Toisin kuin Suomessa, näissä maissa vientipalautukselle ei kuitenkaan makseta korkoa. Irlannissa peritään lisäksi vientipalautusmenettelyn yhteydessä 500 euron hallinnollinen maksu. Euroopan komissio on antanut Suomen lisäksi Irlannille, Kreikalle ja Unkarille perustellun lausunnon leasingajoneuvojen verotuksesta. Komissio katsoo, että autoverosta tulee kantaa ainoastaan käyttöaikaan suhteutettu osuus, kun maassa asuva henkilö rekisteröi toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokratun ajoneuvon, silloin kun ajoneuvon täsmällinen käyttöaika jäsenvaltiossa on tiedossa esimerkiksi leasing- tai vuokrasopimuksen perusteella.

Leasingautojen käyttöaikaan suhteutettu verotus toteutetaan ajoneuvojen rekisteröintiverotuksen yhteydessä ainakin Tanskassa ja Alankomaissa. Lisäksi Norjassa valmistellaan vastaavia

muutoksia Euroopan vapaakauppajärjestön eli EFTA:n valvontaelimen vaatimuksen perusteella.

Tanskassa käyttöaikaan suhteutettu verotus on toteutettu siten, että toisesta maasta määräaikaiseksi kaudeksi leasingvuokratusta ajoneuvosta kannetaan autoveroa kaksi prosenttia täydestä autoverosta kolmelta ensimmäiseltä kuukaudelta ja tämän jälkeen prosentti seuraavilta 33 kuukaudelta ja puoli prosenttia 33 kuukauden ylittävältä osalta. Veronmaksun yhteydessä peritään korko siltä osalta, jolta ei ole kannettu täyttä veroa. Leasingkauden päättyessä leasingyhtiö voi viedä auton maasta ilman veroseuraamuksia tai vaihtoehtoisesti vaatia auton verotusarvoa määritettäväksi poistumisajankohdan mukaan, jolloin aikaisemmin kaavamaisesti laskettu arvonaleneminen tasataan vastaamaan auton arvossa vientiajankohtana jäljellä olevaa todellista veron määrää. Jos leasingyhtiö ei vie autoa maasta, vaan se on esimerkiksi tarkoitus myydä Tanskassa, tulee yhtiön maksaa se osa täydestä autoverosta, jota ei ole maksettu rekisteröinnin yhteydessä.

Alankomaissa ajoneuvon haltija voi hakea autoveron palautusta vuokraamastaan ajoneuvosta jättäessään autoveroilmoituksen. Palautuksen edellytyksenä on, että ajoneuvo on vuokrattu toisesta jäsenvaltiosta käytettäväksi Alankomaissa enintään neljäksi vuodeksi. Palautus lasketaan ajoneuvon arvonalentumisen perusteella ja vähennetään suoritettavasta verosta. Jos ajoneuvo kuitenkin jää yli neljäksi vuodeksi Alankomaihin, siitä tulee maksaa täysi autovero.

1.4 Käytäntö

Leasingilla tarkoitetaan käyttöomaisuuden pitkäaikaista vuokrausta. Tavallisin autojen leasingvuokrauksen muoto on huoltoleasing, jossa leasingyhtiö kantaa riskin ajoneuvojen jäännösarvoista sopimuskauden päättyessä. Tällöin kiinteä kuukausivuokra sisältää esimerkiksi määräaikaishuollot ja sopimuksen mukaisen ajokilometrimäärän. Rahoitusleasingissä sovitetaan tavallisesti ajoneuvon jäännösarvo vuokra-ajan päättyessä. Sopimuksessa ei ole yleensä kilometrirajoitusta ja asiakas huolehtii ajoneuvon huolto- ja käyttökustannuksista. Sopimuksen päättyessä asiakas etsii autolle ostajan ja kantaa siten riskin jäännösarvosta. Leasingautoista suurin osa menee yritysten käyttöön. Yksityisleasingin osuus Suomessa on hyvin vähäinen.

Rekisterissä olevista ajoneuvosta vähän alle 67 000 on leasingkäytössä. Näistä henkilöautoja on noin 52 000 ja pakettiautoja noin 14 000. Leasingautojen osuus liikennekäytössä olevista lähes kolmesta miljoonasta henkilö- ja pakettiautosta on noin kaksi prosenttia.

Uusia henkilöautoja rekisteröidään vuosittain noin 100 000—120 000. Tullin ja Liikenteen turvallisuusviraston aineistojen perusteella tehdyn arvion mukaan näistä leasingkäyttöön rekisteröidään noin 17 000—20 000 autoa, eli uusista henkilöautoista noin kuudesosa on leasingautoja. Henkilöautojen leasingsopimuksen kesto on yleisimmin kolme vuotta ja leasingkäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on noin 1,7 vuotta. Lisäksi lyhytaikaiseen vuokraukseen rekisteröidään vuosittain 4 000—5 000 henkilöautoa.

Leasingkäytössä olevien henkilöautojen keskimääräinen ominaishiilidioksidipäästö on 129 grammaa kilometriltä, jolloin näiden keskimääräinen autoveroprosentti on 21,7. Autoveroa leasingkäyttöön merkitystä henkilöautosta on maksettu keskimäärin noin 7 900 euroa.

Uusia pakettiautoja rekisteröidään vuosittain 10 500—11 500 ja näistä leasingkäyttöön rekisteröidään noin 3 000. Leasingkäytössä olevien pakettiautojen keski-ikä on hieman henkilöautoja korkeampi, noin 2,5 vuotta ja leasingkäyttö kestää tyypillisesti henkilöautoja pitempään, eli noin viisi vuotta. Keskimääräisestä leasingkäyttöön merkitystä pakettiautosta on maksettu

autoveroa noin 5 700 euroa. Leasingpakettiautojen keskimääräinen päästö on 187 hiilidioksidigrammaa kilometriltä.

Vuonna 2015 autoveroa kannettiin 888 miljoonaa euroa. Leasingautojen osuus autoveroker-
tymästä oli noin 17 prosenttia eli noin 150 miljoonaa euroa.

Autoveron vientipalautusta haettiin vuonna 2014 vähän yli 200 autosta. Palautusta maksettiin
vuoden aikana noin 1,7 miljoonaa euroa ja tästä leasingautojen osuudeksi arvioidaan noin
600 000 euroa.

Esimerkiksi Suomeen määräaikaiseen leasingkäyttöön tuodun auton, josta on maksettu auto-
veroa 7 900 euroa, arvo alentuu kolmen vuoden leasingkauden aikana keskimäärin 33 prosent-
tia, jolloin autoveroa on leasingkauden päätyttyä jäljellä auton arvossa noin 5 300 euroa. Kun
auto viedään pois Suomesta, viejä saa vientipalautuksena takaisin auton arvossa jäljellä olevan
veron vähennettynä 300 eurolla. Tällöin vientipalautus on 5 000 euroa ja auton käyttöaikaan
suhteutetun veron määräksi jää 2 900 euroa. Lisäksi palautukselle maksetaan Suomen pankin
viitekorkeaa vastaava korko.

1.5 Nykytilan arviointi

Autovero on kertaluonteinen vero. Se on maksettava täysimääräisenä Suomessa käyttöön otet-
tavasta tai rekisteröitävästä ajoneuvosta eikä ensiverotuksessa oteta huomioon ajoneuvon
käyttö- tai rekisteröintiajan kestoa. Ulkomailta määräajaksi vuokrattuihin leasingajoneuvoihin
sovelletaan pääosin samoja säännöksiä kuin muihinkin ajoneuvoihin. Vaatimus ulkomailta
leasingvuokrattujen ajoneuvojen rekisteröinnistä Suomeen on unionin tuomioistuimen omak-
suman käytännön mukainen.

Käytettyjen tuontiajoneuvojen verotuksessa EU-oikeudellinen lähtökohta on, että ajoneuvon
arvoon sisältyvän veron osuuden katsotaan alenevan samassa suhteessa kuin ajoneuvon arvon.
Autoveron vientipalautuksen on katsottu toteuttavan unionin tuomioistuimen oikeuskäytän-
nössä edellytetyn käyttöaikaan suhteutetun autoverotuksen, sillä ajoneuvon määräaikaisen
käytön päätyttyä Suomessa ajoneuvon arvossa jäljellä olevan autoveron osuuden on voinut
saada takaisin palautuksena. Tällöin siis ajoneuvosta jää suoritetuksi veroa se määrä, joka vas-
taa ajoneuvon käyttöä Suomessa. Lisäksi vientipalautukselle maksettava korko hyvittää alun
perin täyden autoveron maksamisesta syntyneitä pääomakustannusta.

Vientipalautusta koskeva säännös lisättiin autoverolakiin 1 päivänä huhtikuuta 2009. Lain-
muutoksen taustalla oli Euroopan komission Suomelle antama perusteltu lausunto, jossa ko-
missio katsoi palveluiden vapaata liikkuvuutta koskevien sääntöjen vastaiseksi sen, että auto-
vero on maksettava täysimääräisenä leasing sopimuksen pituudesta riippumatta. Komissio
päätti leasingautojen verotusta koskeneen rikkomusmenettelyn vuonna 2010 vientipalautusjär-
jestelmän käyttöönoton jälkeen.

Komissio kuitenkin käynnisti huhtikuussa 2013 niin sanotun EU Pilot -menettelyn, jossa
Suomea pyydettiin vahvistamaan, että se on ottanut huomioon unionin tuomioistuimen asiassa
C-91/10, VAV omaksuman uuden oikeuskäytännön. Tämän jälkeen autoverolakia muutettiin
vuoden 2015 alussa voimaan tulleella lainmuutoksella siten, että vientipalautukselle makse-
taan korkoa. Komissio ei kuitenkaan pitänyt lainmuutosta riittävänä, vaan käynnisti uuden
rikkomusmenettelyn antamalla Suomelle heinäkuussa 2014 virallisen huomautuksen leasing-
vuokrattujen autojen verotuksesta. Helmikuussa 2015 komissio lähetti Suomelle asiasta perus-
tellun lausunnon. Komissio näkemyksen mukaan Suomi ei ole täyttänyt SEUT 56–62 artiklas-
sa määrättyjä velvoitteitaan palveluiden vapaan tarjoamisen turvaamisesta, koska se kantaa

Suomen kansalaisen toisessa jäsenvaltiossa vuokratun moottoriajoneuvon rekisteröinnistä täyden rekisteröintiveron ottamatta huomioon ajoneuvon käyttöaikaa, vaikka ajoneuvoa ei olisi tarkoitus käyttää, eikä sitä käytetä, pysyvästi pääasiassa Suomessa. Lisäksi komissio katsoo, että Suomen vientipalautuksesta tekemä 300 euron vähennys voi joissakin tilanteissa olla palveluiden tarjoamisen vapauden rajoitukseen rinnastuva toimenpide.

Suomessa vain määräaikaisessa käytössä olevan ajoneuvon autoveron määrä muodostuu yhtä suureksi sekä Suomen nykyisessä järjestelmässä että siinä vaihtoehdossa, että määräaikainen käyttö otettaisiin huomioon komission edellyttämällä tavalla jo ensivaiheen verotuksessa. Lisäksi vientipalautuksen korkosäännös tasoittaa näiden välisen eron autoveron rahoittamisessa. Komission vaatimuksen voi siten katsoa ensisijassa koskevan määräaikaiseen käyttöön tulevien leasing- ja vuokra-autojen käyttöaikaan suhteutettuun veroedun saamisen ajankohtaa.

Harkittuaan komission perustellussa lausunnossa esitettyjä näkökohtia Suomen hallitus ilmoitti valmiutensa lainsäädännön muutosten valmisteluun siten, että autoveron määrä suhteutetaan vuokra- tai leasingopimuksen kestoon jo ensivaiheen verotuksessa, kun toisesta jäsenvaltiosta määrääjäksi vuokrattu moottoriajoneuvo rekisteröidään Suomessa.

Vaikka nykyiset vientipalautusta koskevat säännökset mahdollistavat käyttöaikaan suhteutetun veron niille leasing- ja vuokra-autoille, jotka tuodaan Suomeen määräajaksi, ei tätä menettelyä käytetä yleisesti. Autoala on arvostellut vientipalautuksen saamista hitaaksi ja työlääksi. Eriytyisesti vaatimuksen ajoneuvon rekisteröimisestä ulkomaille on katsottu hidastavan ja vaikeuttavan palautuksen saamista. Palautusmenettely onkin nykyisin käytännössä kaksiosainen, sillä palautushakemus tulee tehdä ennen ajoneuvon vientiä, mutta palautus voidaan maksaa vasta kun hakija osoittaa rekisteröinnin tapahtuneen ulkomailla.

Valvonnallisista ja hallinnollisista syistä useimmat vientipalautukselle asetetut edellytykset ja rajoitukset ovat kuitenkin yhä tarpeellisia. Esimerkiksi liikennekelpoisuuden vaatimuksella ja palautuksen rajaamisella alle 10 vuotta vanhoihin autoihin hillitään usein ympäristönäkökulmasta haitallista iäkkäiden tai romutuskuntoisten autojen vientiä.

Oikeus veloittaa autoveron osuus arvonnalisäverotta koskee vain uuden auton myyntiä sellaiselle ostajalle, jonka nimiin auto ensi kertaa rekisteröidään. Auton myöhempiin myynteihin sovelletaan arvonnalisäveron perustetta koskevaa yleissäännöstä, jonka mukaan arvonnalisäveron peruste on ostajalta veloitettu hinta kaikkine hinnanlisineen. Näin ollen, jos käytetyn auton myynnistä on suoritettava arvonnalisävero, veron perusteeseen luetaan myös auton myyntihintaan sisältyvä laskennallinen autoveron osuus. Tämä on seurausta siitä, ettei autoveroa voida näissä tilanteissa katsoa kuluttajan puolesta maksettavaksi arvonnalisäverottomaksi läpikulkueräksi toisin kuin tavanomaisessa uusien ajoneuvojen myynnissä kuluttajille. Jos leasingkäytössä ollut ajoneuvo viedään Suomesta ulkomaille, tätä piilevää veroa ei tule Suomessa maksettavaksi. Arvonnalisävero määräytyy tällöin myyntimaan säännösten mukaan.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on varmistaa, että autoverotus ei aiheuta esteitä leasing- ja vuokra-autopalveluiden vapaalle tarjoamiselle toisista jäsenvaltioista Suomeen. Verojärjestelmää on kuitenkin tarkoitus muuttaa tasapuolisesti siten, että samat säännökset koskisivat myös kotimaisten yritysten tarjoamia leasing- ja vuokra-autopalveluja.

Niiden ajoneuvojen, joita on tarkoitus käyttää Suomessa vain määräaikaisesti leasing- tai vuokrasopimuksen perusteella, verotusta ehdotetaan muutettavaksi siten, että jo ensiverotuksen yhteydessä autovero suhteutettaisiin ajoneuvon käyttöaikaan Suomessa. Tämä toteutettaisiin

siin siten, että ensiverotuksen yhteydessä ajoneuvoista voisi hakea ennakkoon vientipalautusta ja tämä ennakkopalautus vähennettäisiin suoritettavasta autoverosta.

Ennakkopalautus laskettaisiin kaavamaisesti ajoneuvojen keskimääräisen arvonalenemisen perusteella. Arvon aleneminen jouduttaisiin laskemaan kaavamaisesti, koska ajoneuvon ensiverotuksen yhteydessä ei vielä tiedetä sen todellista arvoa ilmoitettuna vientiajankohtana. Ennakkopalautuksen kaavamainen laskentatapa olisi sama, jota sovelletaan niiden käytettynä tuotujen autojen verotusarvon määrittämiseen, joista ei voida asianmukaisesti määrittää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa vähäisten markkinatietojen takia. Kaavamaisesti laskettava ennakkopalautus määritettäisiin uuden auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta vähentämällä kolme prosenttia käyttöönottokuukaudelta, kaksi prosenttia kahdelta seuraavalta kuukaudelta ja tämän jälkeen yksi prosentti kuukautta kohden edellisen kuukauden jäännösarvosta. Näin laskettuna ennakkopalautus olisi 85 prosenttia täydestä autoverosta, jos ajoneuvo olisi vuoden Suomessa käytössä. Vastaavasti ennakkopalautus olisi 75 prosenttia kahden vuoden, 67 prosenttia kolmen vuoden ja 59 prosenttia neljän vuoden käyttöajalla täydestä autoverosta. Tulli voisi soveltaa tästä poikkeavaa ennakkopalautuksen määrää markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella, jos esimerkiksi tietyn automallin arvon alenema selvästi poikkeaa keskimääräisestä. Jos vuokrattava ajoneuvo tuotaisiin Suomeen käytettynä, ennakkopalautusta ei laskettaisiin uuden ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta, vaan siitä veron määrästä, joka käytetystä ajoneuvosta kannettaisiin.

Kun ajoneuvo poistuisi Suomesta määräaikaisen sopimuksen päättyessä, tasattaisiin kaavamaisesti laskettu ennakkopalautus siihen todelliseen veron määrään, joka ajoneuvon arvossa on jäljellä vientihetkellä. Tällöin verovelvolliselle maksettaisiin lisää palautusta, jos auton todellinen vientiajankohdan arvo ylittäisi kaavamaisen arvon aleneman. Vastaavasti, jos ajoneuvon todellinen vientiajankohdan arvo olisi vähemmän kuin kaavamaisesti laskettu arvon aleneminen, perittäisiin liikaa ennakkoon maksettu palautus takaisin verovelvolliselta. Jos ajoneuvosta ei haettaisi lopullista vientipalautusta tai sen edellytykset eivät täytyisi, perittäisiin ennakkoon maksettu palautus kokonaan takaisin verovelvolliselta. Lisäksi tässä tilanteessa perittäisiin myös veronlisäystä hyvityksenä siitä, että veron oikeamääräinen maksu olisi viivästynyt aiheettomasti haetun ennakkopalautuksen johdosta.

Komission perusteltu lausunto koskee vain toisista jäsenvaltioista Suomeen tapahtuvaa leasing- ja vuokrauspalveluiden tarjoamista. Ennakkoon maksetun palautuksen rajoittaminen yksinomaan toisissa EU-jäsenvaltioissa toimiville ajoneuvojen leasing- ja vuokrayrityksille voisi kuitenkin olla yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta ongelmallinen ja heikentäisi Suomessa toimivien yritysten kilpailuasemaa vastaavanlaisessa liiketoiminnassa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että palautus koskisi kaikkia ETA-valtiossa toimivia autonvuokrausta harjoittavia yrityksiä, jolloin palautukseen olisivat oikeutettuja myös kotimaiset vuokra- ja leasingyhtiöt.

Edellytyksenä ennakkopalautuksen saamiselle olisi enintään viiden vuoden määräaikainen sopimus ajoneuvon vuokraamisesta. Vuokrasopimuksen kestolle ei asetettaisi vähimmäisaikaa. Ennakkopalautusta koskevilla säännöksillä olisi kuitenkin merkitystä vain niissä tilanteissa, joissa ajoneuvosta tulee suorittaa Suomeen veroa. Siltä osin kuin autoverolaki mahdollistaa ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön Suomessa, ajoneuvojen vuokrauspalveluiden vapaalle tarjoamiselle toisista jäsenvaltioista ei nykyisinkään ole verotuksesta johtuvaa estettä. Niissä tapauksissa, joissa autosta tulisi suorittaa veroa Suomeen, voisivat myös lyhytaikaista vuokrausta harjoittavat yritykset käyttää ennakkopalautusmenettelyä. Enimmäisaika taas olisi riittävän pitkä kattamaan leasingsopimusten tyypillisen keston. Toisaalta merkittävä osa ajoneuvon elinkaaren aikaisesta käytöstä tapahtuisi edelleen Suomen ulkopuolella. Henkilöautojen arvo alenee keskimäärin noin puoleen alkuperäisestä arvosta viidessä vuodessa ja siten myös ajoneuvon taloudellisen arvon näkökulmasta viiden vuoden käyttöaikaa Suomessa voi-

daan pitää perusteltuna enimmäisaikana ennakkopalautusmenettelylle. Tätä pitempiketoisissa vuokrasopimuksissa pääosa ajoneuvon taloudellisesta arvosta kuluisi Suomessa. Vaikka vuokrasopimuksen kesto kuitenkin ylittäisi viisi vuotta, voitaisiin käyttöaikaan suhteutettu autoverotus yhä toteuttaa nykyisen vientipalautusta koskevan säännön perusteella jälkikäteen.

Autoveron vientipalautuksen saamiselle asetettuja edellytyksiä helpotettaisiin siten, että verojärjestelmä mahdollistaisi nykyistä sujuvammin määräaikaiseen vuokrasopimukseen perustuvaan käyttöä varten tuotujen ajoneuvojen viennin Suomesta. Ajoneuvon lopullinen käyttöaikaan suhteutettu verotus voidaan toteuttaa vasta ajoneuvon poistuessa Suomesta, sillä vasta tällöin pystytään määrittämään ajoneuvon todellinen käyttöaika ja arvon aleneminen Suomessa. Ennakkopalautuksen saaminen ajoneuvosta käytännössä aiheuttaisi velvoitteen hakea lopullista vientipalautusta määräaikaisen vuokrasopimuksen päättyessä, eivätkä vientipalautuksen edellytykset siten saa tarpeettomasti vaikeuttaa tämän vaiheen toteuttamista. Helpotukset toteutettaisiin kuitenkin tasapuolisuuden vuoksi siten, että ne koskisivat kaikkia vientipalautuksen hakijoita ja siten muutoksista hyötyisivät myös muut kuin vuokra- tai leasingyhtiöt.

Vientipalautuksesta nykyisin tehtävästä 300 euron vähennyksestä ehdotetaan luovuttavan. Vähennyksen tarkoituksena on ollut kattaa palautushakemuksen käsittelemisestä aiheutuvat hallinnolliset kulut. Vähennys saattaa kuitenkin ylittää hakemuskäsittelyn todelliset kustannukset, etenkin silloin, jos ajoneuvon kuntoa ei katsota aiheelliseksi tarkastaa.

Samalla vientipalautuksen vähimmäismäärä alennettaisiin 500 euroon. Tammikuun 1 päivänä 2016 voimaan tulleella autoverolain muutoksella on alennettu erityisesti pienipäästöisten autojen veroa vaiheittain vuoteen 2019 mennessä. Kun pienentyneen veron lisäksi otetaan huomioon leasingkauden aikana tapahtuva arvon aleneminen, monien pienipäästöisten autojen vientipalautus jäisi selvästi alle nykyisen 1 000 euron vähimmäismäärän ja voisi siten muodostaa tosiasiallisen esteen vientipalautuksen saamiselle. Hallinnollisista syistä on kuitenkin yhä tarpeen asettaa vähimmäisraja palautuksen saamiselle, jotta vältytään käsittelemästä niitä vientitapauksia, joissa viranomaisten käsittelykustannukset ovat suhteettoman suuria verrattuna asian taloudelliseen merkitykseen palautuksen hakijan kannalta. Lisäksi palautuksen vähimmäismäärä osaltaan ehkäisisi vähäarvoisten autojen usein ympäristönäkökulmasta haitallista vientiä.

Vientipalautuksen hakemisen helpottamiseksi ja käsittelyn nopeuttamiseksi vaatimus ajoneuvon rekisteröimisestä ulkomailla liikenteeseen käytettäväksi poistettaisiin. Tästä huolimatta palautuksenhakijan tulisi edelleen pystyä todistamaan ajoneuvon vienti pysyvästi muualla käytettäväksi. Muihin vientipalautuksen edellytyksiin ja palautusmenettelyyn ehdotetaan vähäisiä täsmennyksiä.

Autoverotusta vielä nykyisin hoitavassa Tullissa on käynnissä hanke, jonka tarkoituksena on tuottaa asiointipalvelu, jonka kautta autoveroilmoituksen voi antaa sähköisesti paperi-ilmoituksen sijaan. Jotta ilmoittamista koskevaan sääntelyyn olisi mahdollista tehdä toimintaa tehostavat ja parantavat muutokset joustavasti tietojärjestelmien ja verotusprosessien kehityksessä, ehdotetaan Tullille valtuutta antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tiedoista, ilmoituksen antamistavasta sekä muusta menettelystä ilmoituksen antamiseksi. Valtuus vastaisi Verohallinnolle verotusmenettelylaissa säädettyjä valtuuksia. Sähköisiin ilmoituksiin annetut päätökset on nykyisten säännösten mukaan mahdollista antaa tiedoksi sähköisellä tiedoksiantolla vain rekisteröidylle asiamiehelle. Jotta sähköisen asioinnin yhteydessä voitaisiin luopua postitse toimitettavista päätöksistä, ehdotetaan tiedoksiantoa ja -saantia koskevaan pykälään lisättäväksi säännös sähköisestä tiedoksiantosta.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksen välittömien valtiontaloudellisten vaikutusten arvioidaan olevan suhteellisen vähäisiä. Vientipalautuksen 300 euron vähennyksen poistaminen kasvattaisi nykyisillä hakemuseräillä palautuksen kokonaismäärää vuositasolla alle 100 000 eurolla. Vientipalautuksen nykyisen 1000 euron vähimmäisrajan alentaminen 500 euroon toisi uusia hakijoita palautuksen piiriin. Palautusmenettelyn helpottaminen luopumalla vaatimuksesta rekisteröidä ajoneuvo toiseen maahan lisäisi todennäköisesti myös kiinnostusta palautuksen hakemiseen ja kasvattaisi siten palautusmenoja.

Leasingajoneuvojen verotusmenettelyn muutos ei suoranaisesti muuttaisi näistä ajoneuvoista maksettavan autoveron määrää verrattuna siihen veroon, joka määräaikaiseen käyttöön Suomeen tuodusta leasingajoneuvosta maksetaan nykyisen lainsäädännön mahdollistama vientipalautus huomioon ottaen. Määräaikaiseen käyttöön Suomeen tuoduista leasingajoneuvoista tulisi siis suoritettavaksi ajoneuvon Suomessa tapahtuvaan käyttöaikaan suhteutettu veron osuus riippumatta siitä, haetaanko ajoneuvosta vientipalautusta jo ennakkoon vai pelkästään jälkikäteen. Pääomakustannusten ero tulee otetuksi huomioon vientipalautukselle maksettavassa korrossa. Toisaalta leasingyhtiön maksaman autoveron ja arvonlisäveron määrä jää yksittäisen veronmaksutapahtuman osalta käyttöaikaan suhteutetussa verotuksessa pienemmäksi, jos tätä verrataan siihen normaaliin käytäntöön, jossa leasingautot tuodaan pysyvästi Suomeen ja niistä siten maksetaan täysi autovero. Toiminnan kokonaistaloudelliseen kannattavuuteen leasingyhtiön kannalta vaikuttavat tällöin kuitenkin myös useat muut verotuksen ulkopuoliset seikat, kuten esimerkiksi autosta vientimaan markkinoilla saatava hinta ja tämän hintariskin hallinta. Vaikka leasingyhtiö maksaa enemmän autoveroa Suomeen pysyvästi tuoduista autoista, saa yhtiö myydessään autot Suomen markkinoilla leasingkauden jälkeen toisaalta näistä myös tyypillisesti korkeamman hinnan autojen arvoon sisältyvän autoveron takia.

Tanskassa vuodesta 2002 voimassa ollut leasingautojen verotusmenettely on ilmeisesti osaltaan lisännyt leasingautojen suosiota. Erityisesti kalliimmista autoista suurin osa on Tanskassa leasingautoja. Tästä ei kuitenkaan voida tehdä suoraa johtopäätöksiä nyt ehdotettavien muutosten vaikutukseen Suomessa, johtuen verotusmenettelyjen ja verorakenteen eroista sekä siitä, että ehdotettava verotusmenettely poikkeaa Tanskan leasingautoihin soveltamista säännöksistä.

Leasingajoneuvojen verotusmenettelyyn sekä vientipalautuksen ehtoihin ehdotetut muutokset saattavat kuitenkin yhdessä lisätä kiinnostusta tuoda leasingautoja Suomeen määräaikaista käyttöä varten. Siltä osin kun nämä ajoneuvot korvaisivat Suomeen pysyvää käyttöä varten tuotuja ajoneuvoja, muutoksella olisi vaikutusta autoveron ja arvonlisäveron kertymään. Ensivaiheessa autoverotuotto alenisi, sillä suoritettavaksi ei tällöin tulisi täyttä autoveroa vaan ainoastaan Suomessa tapahtuvaan käyttöön suhteutettu osuus. Kun taas leasingautot poistuvat Suomesta leasingkäytön jälkeen, syntyisi kotimarkkinoille oletettavasti tarve näitä korvaaville autoille. Poistuvien autojen tilalle tulevista uusista leasingautoista maksettavat autoverot kompensoisivat sen menetyksen, joka syntyy määräaikaisina maahan tuotujen autojen poistuessa kantamatta jääneestä autoverosta. Koska uusien autojen arvot alenevat nopeammin ja arvonalennuminen hidastuu iän myötä, tämä voisi jopa kasvattaa autoveron tuottoa lievästi pidemmällä aikavälillä. Jos taas maasta poistuvia leasingautoja korvaamaan tuotaisiin käytettyjä autoja, tulisi näistä suoritettavaksi suurin piirtein vastaava määrä autoveroa, joka olisi jäänyt kantamatta Suomesta poistuneista leasingautoista ja tässäkin tapauksessa verotuoton menetykset kompensoituisivat ajan myötä.

Määräaikaiseen käyttöön tuotujen leasingajoneuvojen kasvu vaikuttaisi arvonlisäveron tuottoon pysyvästi. Kun leasingauto nykyisin myydään Suomessa leasingkauden päätyttyä, suoritetaan arvonlisävero auton myyntihinnasta, joka sisältää myös jäljellä olevan piilevän autoveron osuuden. Tämän piilevän autoveron osuuden leasingautoista suoritettavasta arvonlisäverosta arvioidaan olevan noin 20—24 miljoonaa euroa vuositasolla. Jos leasingauto kuitenkin viedään pois maasta, ei arvonlisäveroa tule suoritettavaksi Suomeen. Piilevän veron osuus arvonlisäverotuotosta alenisi siten maasta poistuvien leasingautojen määrän osalta. Jos taas leasingauto, josta olisi saatu ennakkopalautusta, jäisikin Suomeen, perittäisiin ennakkopalautus takaisin ja leasingyhtiön myydessä tällaisen auton Suomen markkinoille, sisältäisi myynnin arvonlisävero piilevän veron osuuden.

Jos uusi verotusmenettely lisäisi toisissa jäsenvaltioissa toimivien autonvuokrausta harjoittavien yritysten kiinnostusta vuokrata autoja Suomeen lyhytaikaista käyttöä varten, myös tällä saattaisi olla vähäinen merkitys arvonlisäverotuoton kannalta. Kuljetusvälineen lyhytaikaisesta vuokrauspalvelusta arvonlisävero suoritetaan siihen jäsenvaltioon, jossa kuljetusväline luovutetaan palvelun ostajan käyttöön. Ottaen huomioon toimintaan liittyvät kustannukset, hallinnollisen työn sekä vaatimuksen siitä, että ajoneuvo luovutetaan vuokrapalvelun ostajan käyttöön toisessa jäsenmaassa, rajat ylittävän lyhytaikaisen vuokraustoiminnan merkittävä yleistyminen uuden autoverotusmenettelyn johdosta ei ole todennäköistä. Kuljetusvälineen yli 30 päivän vuokrauksesta kuluttajalle arvonlisävero suoritetaan Suomeen, jos palvelun ostajan kotipaikka tai vakinainen asuinpaikka on täällä. Pidempiaikaisen vuokraus- tai leasingtoiminnan arvonlisävero kertyisi siten edelleen Suomeen leasingajalta.

Jos merkittävä määrä leasingyritysten asiakkaita siirtyisi nopeasti muutoksen sallimaan toimintatapaan, aiheutuisi tästä kertaluontoisia autoverotuoton menetyksiä. Esimerkiksi joka kolmannen leasingautojen asiakkaan siirtyessä vuoden aikana määräaikaisen käytön menettelyyn olisi autoverotuottojen menetys nykytilaan verrattuna noin 30—35 miljoonaa euroa. Näin nopeaa muutosta voidaan kuitenkin pitää epätodennäköisenä. Tämä luonteeltaan verotuottojen jaksotukseen liittyvä menetys olisi pysyvä.

3.2 Yritysvaikutukset

Tilastokeskuksen yritysrekisterin vuoden 2014 ennakkotietojen mukaan autojen ja kevyiden moottoriajoneuvojen vuokrauksen ja leasingin toimialalla oli 272 yritystä. Käytännössä kuitenkin autojen huoltoleasingliiketoiminta on keskittynyt muutamalle alan yritykselle. Työ- ja elinkeinoministeriön ylläpitämän toimiala online-palvelun mukaan näistä 272 yrityksestä kymmenen hengen ja suurempien yritysten lukumäärä oli 15 kappaletta. Yhteensä näiden yritysten liikevaihto oli 562 miljoonaa euroa. Lisäksi autojen rahoitusleasingin toimialalla oli 19 yritystä. Näiden yritysten toimintaedellytykset voisivat parantua jonkin verran leasing- ja vuokra-autoja koskevaan menettelyyn ehdotettavien muutosten sekä vientipalautuksen sujuvoittamisen johdosta. Samalla muiden autoalalla toimivien yritysten sekä ulkomailla toimivien leasingyritysten kiinnostus tuoda ajoneuvoja Suomeen määräaikaista vuokrausta varten saattaisi kasvaa jonkin verran. Leasingautojen suosion lisääntyminen kiristäisi kilpailua auto-alalla ja saattaisi siten heikentää autokaupan ja autokaupan osamaksurahoitusta harjoittavien yritysten markkina-asemaa. Koska ehdotetut muutokset leasingautojen ja muiden vuokra-autojen verotusmenettelyyn eivät kuitenkaan tarjoa varsinaisesti veroetuja voimassa olevaan lainsäädäntöön verrattuna, esityksen vaikutusten Suomen automarkkinoihin ei odoteta olevan erityisen merkittäviä.

Vientipalautuksen ehtojen helpottamisella ja palautuksesta tehtävän 300 euron kiinteämääräisen vähennyksen poistumisella saattaisi olla autoalan yritysten kannalta suurempi merkitys kuin leasingautojen verotusmenettelyn muuttamisella. Vientipalautuksen ehdotetut muutokset

saattaisivat lisätä suomalaisten auto-alan yritysten kiinnostusta toimia EU:n sisämarkkinoilla viennin helpottuessa. Muutokset voisivat esimerkiksi mahdollistaa nykyisiä leasingautojen sekä autoliikkeiden esittelyautojen arvonlisäverotusta rasittavan piilevän veron pienentämisen nykyistä helpommin, jos nämä autot pystyttäisiin myymään sujuvammin ja vähäisemmin kustannuksin ulkomaille. Vientipalautuksen helpottuminen voisi edistää ennakkopalautusmenettelyn käyttöönottoa yritysleasingissä. Ennakkopalautuksen mahdollisuus yhdessä vientipalautuksen helpottumisen kanssa voisi myös kasvattaa yksityisleasingin houkuttelevuutta osamaksukauppaan verrattuna.

3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Leasingajoneuvoille maksettava ennakkopalautus merkitsisi käytännössä uuden ja monivaiheisen verotusmenettelyn käyttöönottoa. Yhden verotustapahtuman sijaan ajoneuvon ensiverotuksen yhteydessä tulisi hakea ennakkopalautusta ja käyttöajan päättyessä myös vientipalautusta. Näihin uuden menettelyn kaikkiin vaiheisiin sisältyisi Tullin nykyisten prosessien mukaisesti useita manuaalimenettelyinä suoritettavia tehtäviä. Käsiteltävien ilmoitusten määrä kasvisi, kun yhdestä leasingajoneuvosta annettaisiin pelkän veroilmoituksen sijaan vähintään kolme ilmoitusta. Jotta kaikki verotusprosessin vaiheet voitaisiin toimittaa mahdollisimman tehokkaasti ja yhdenmukaisesti, tulisi ilmoitusten käsittelyä automatisoida laajasti.

Vientipalautuksen helpottaminen edellyttäisi Tullissa käsittelyprosessin muutoksia. Nykyinen manuaalimenettelyihin perustuva prosessi on ollut käsiteltävien hakemusten määrän vuoksi kustannustehokas, mutta käsittelymäärien kasvaessa varsinkin arvonmäärityksen automatisointi toisi merkittäviä etuja työmäärän ja käsittelyaikojen hallintaan.

Esityksen toteuttaminen edellyttäisi useita uusia toiminnallisuuksia ja mittavia muutoksia autoverotuksen tietojärjestelmiin Tullissa. Leasingajoneuvojen verotuksen vuoksi tehtävien tietojärjestelmämuutosten kustannukset olisivat arviolta miljoona euroa. Esityksellä olisi lisäksi henkilöstövaikutuksia. Tietojärjestelmän, prosessien ja ohjeistuksen muutosten sekä koulutuksen voidaan arvioida vaativan ainakin 2–3 henkilötyövuotta Tullissa. Leasingajoneuvojen verotukseen ja vientipalautusten verovalvontaan tulisi kohdentaa riittävästi henkilöresursseja verotuksen oikeellisuuden varmistamiseksi. Nämä tehtävät hoidettaisiin Tullin nykyisten resursien puitteissa.

Myöhemmin on tarkoitus antaa hallituksen esitys Tullin verotustehtävien siirtämisestä Verohallintoon. Tämän jälkeenkin useita vuosia kestäväenä siirtymäaikana autoverotuksen toimitamiseen ja veron kantamiseen käytettäisiin yhä Tullin tietojärjestelmiä.

Ehdotetuilla muutoksilla olisi myös vaikutuksia ajoneuvoliikennerekisteriä pitävän Liikenteen turvallisuusviraston toimintaan sekä tietojärjestelmien kehittämistarpeeseen. Liikenteen turvallisuusviraston lisäresurssitarpeet käsitellään ja niihin otetaan kantaa kehyspäätös- ja talousarvioesitysprosesseissa.

3.4 Ympäristövaikutukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Autokannan uudistuminen on liikenne- ja ympäristöpolitiikan näkökulmasta tavoiteltavaa uudempien autojen paremman liikenneturvallisuuden ja vähäisempien päästöhaittojen takia. Jos ehdotetut veromuutokset lisäisivät Suomeen määräaikaiseen käyttöön tuotujen leasingautojen osuutta tai muutoin edistäisivät käytettyjen autojen vientiä Suomesta, saattaisi tämä edistää autokannan uudistumista. Määräaikaaisesti tuotujen leasingautojen markkinaosuuden kasvu ja erityisesti yksityisleasingin yleistyminen vaikuttaisivat myönteisesti autokannan nopeampaan uudistumiseen, koska Suomesta poistuvia autoja ei tällöin korvattaisi käytetyillä tuontiautoilla.

Ehdotettujen muutosten vaikutus tältä osin jäisi kuitenkin todennäköisesti varsin vähäiseksi suhteessa noin kolmen miljoonan liikennekäytössä olevan henkilö- ja pakettiauton autokantaan.

4 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Tullin kanssa.

Leasingautojen verotukseen ehdotettavista muutoksista on keskusteltu komission verotuksen ja tulliliiton pääosaston oikeudellisen yksikön virkamiesten kanssa.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunto liikenne- ja viestintäministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä (yritysvaikutusarviointi), Liikenteen turvallisuusvirastolta, Autoliitto ry:ltä, Autotuoajat ry:ltä, Autoalan keskusliitto ry:ltä, Finanssialan keskusliitto ry:ltä ja Veronmaksajain Keskusliitto ry:ltä.

Lausunnon antoivat Autoliitto ry, Autotuoajat ry ja Autoalan keskusliitto ry, Axus Finland oy, Finanssialan keskusliitto, Lease Plan Finland oy, Liikennevakuutuskeskus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Santander Consumer Finance oy, Suomen autovuokraamojen liitto ry sekä Veronmaksajien keskusliitto ry.

Useissa lausunnoissa autoverolakiin ehdotettuja muutoksia pidetään oikean suuntaisina ja perusteltuina EU-oikeuden vaatimukset huomioon ottaen. Yleisesti pidettiin myös hyvänä muutosten kohdistumista tasapuolisesti Suomessa ja muualla ETA-alueella toimiviin yrityksiin. Lisäksi useissa lausunnoissa suhteuduttiin myönteisesti vientipalautuksen saamisen helpottamiseen. Toisaalta vientipalautuksen alaraja ehdotettiin eräissä lausunnoissa poistettavaksi kokonaan. Verotusmenettelyyn ehdotettujen uudistusten kuitenkin nähtiin monimutkaistavan autoverotusta ja aiheuttavan hallinnollista rasitetta yrityksille sekä resurssipaineita viranomaisille. Muutosten käytännön toimeenpanoon nähtiin liittyvän avoimia kysymyksiä. Useissa lausunnoissa myös tuotiin ilmi rekisteritietojen vaihtoon eri toimijoiden välillä liittyvät tarpeet. Kahdessa launnossa muutoksen arveltiin vähentävän valtion verotuloja perustuen Tanskassa vuoden 2008 jälkeen tapahtuneisiin muutoksiin.

Autoalaa edustavien järjestöjen sekä alalla toimivien yritysten lausunnoissa pidettiin ongellisenä nykyistä arvonlisäverolainsäädäntöä, jonka mukaan autoveron osuus lasketaan arvonlisäveron perusteeseen silloin kun ajoneuvo hankitaan käytettäväksi yrityksen liiketoiminnassa. Vientipalautuksen helpottumisen nähtiin toisaalta vähentävän Suomesta poisvietävien ajoneuvojen arvonlisäverorasitusta, mutta samalla tämän katsottiin heikentävän niiden yritysten asemaa, jotka myyvät liiketoiminnassaan käytössä olleita ajoneuvoja Suomessa. Yhdessä launnossa tuotiin yleisemmin esiin huoli autokaupan kilpailukyvyn heikkenemisestä suhteessa leasingalaan. Eräissä lausunnoissa ehdotettiin pitemmällä aikavälillä siirryttävän autojen hankinnan verotuksesta käytönmukaiseen tai vuosittaiseen verotukseen.

Esitykseen on tehty eräitä täsmennyksiä lausuntojen perusteella.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

11 b §. Voimassa olevan 11 b §:n 3 momentissa säädetään käytettyjen autojen toissijaisesta verotusarvon määrittämisen menetelmästä, jota sovelletaan niissä tilanteissa, joissa verotusarvoa ei voida vähäisten markkinatietojen takia määrittää siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi. Säännöstä sovelletaan käytännössä harvoin käytettyjen autojen verotuksessa. Säännökseen sisältyvää arvon määrittämisen menetelmää ehdotetaan sovellettavaksi myös leasingautojen ennakkopalautukseen, koska ajoneuvojen tulevaa arvon alenemista ei pystytä määrittämään muilla verotusarvon määrittämisen menetelmillä.

Nykyisin arvon alenemiseksi oletetaan yksi prosentti kuukaudessa laskettuna kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Tämä laskentasääntö ei ota riittävästi huomioon sitä, että ajoneuvojen arvon aleneminen on nopeaa lähes uutena ja tasaantuu vasta myöhemmin. Tulli on ottanut verotuskäytännössä huomioon laskentasääntöä nopeamman arvon alenemisen käytettyjen autojen verotuksessa. Koska laskentasääntö kuitenkin laajenisi koskemaan myös leasingautojen ennakkopalautusta, olisi sitä aiheellista täsmentää vastaamaan paremmin keskimääräistä arvon alenemista. Tämän takia laskennalliseksi alenemaksi ehdotetaan kolme prosenttia ajoneuvon käyttöönottokuukaudelta ja kaksi prosenttia kahdelta sitä seuraavalta kuukaudelta. Arvon aleneminen alkaa heti ajoneuvon käyttöönotosta, joten ensimmäinen kolmen prosentin arvon alenema laskettaisiin jo alle yhden kuukauden käytössä olleelle autolle. Käyttöönottokuukauden jälkeen arvon alenema laskettaisiin täysiltä kuukausilta. Ehdotetulla laskentasäännöllä ajoneuvon arvon katsottaisiin alentuneen ensimmäisen vuoden jälkeen 15 prosenttia, kahden vuoden jälkeen 25 prosenttia ja kolmen vuoden jälkeen 33 prosenttia. Tämä vastaisi Suomen automarkkinoilta kerättyjen autokauppojen sekä yksityismyyjien hintapyyntöjen mukaista keskimääräistä arvon alenemista.

Autojen arvon alenemisessä on kuitenkin huomattavia merkki- ja mallikohtaisia eroja. Suosituimmat automallit pitävät yleisesti arvonsa parhaiten. Tullilla olisi kuten nykyisinkin mahdollisuus poiketa oletusarvoisesta arvon alenemasta, jos markkinoilta kerättävä hinta-aineisto antaa aihetta soveltaa tiettyjen ajoneuvojen kohdalla suurempaa tai vähäisempää arvon alenemistä, mutta pääsäännön mukaista arvon määrittystä yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella ei kuitenkaan pystytä tekemään. Nykyisin poikkeaminen lain oletusprosentista voidaan tehdä mallikohtaisesti. Joissain tilanteissa on kuitenkin tarvetta poiketa oletusprosentista myös muilla perusteilla kuten poikkeuksellisen suuren tai pienen ajokilometrimäärän takia. Tämä mahdollistettaisiin poistamalla säännöksestä vaatimus poikkeamisen mallikohtaisuudesta. Myös verovelvollisella olisi yhä mahdollisuus esittää näyttöä ajoneuvojen hinnoista ja saada siten vahvistetuksi autolleen olettamasta poikkeava arvo.

34 d §. Pykälässä säädetään autoveron vientipalautuksesta. Palautuksen edellytyksiin, palautusmenettelyyn ja säännöksen rakenteeseen ehdotetaan tehtäväksi eräitä muutoksia ja täsmennyksiä. Vientipalautussäännöksen pääsisältö kuitenkin yhä vastaisi voimassa olevaa lakia.

Pykälän 1 momentista poistettaisiin vientipalautuksesta tehtävä 300 euron vähennys. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin myös eräitä muita vähäisiä täsmennyksiä.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin nykyisin 3 ja 4 momentissa olevat tarkemmat edellytykset palautuksen saamiselle. Vientipalautuksen alarajaa alennettaisiin 1 000 eurosta 500 euroon. Nykyinen korkeahko alaraja voi muodostua joissain tilanteissa esteeksi leasingautojen käyttö-aikaan suhteutetulle verotukselle. Ehdotettu 500 euron alaraja mahdollistaisi palautuksen saa-

misen myös käytettynä maahan tuoduista leasingautoista. Palautuksen alaraja olisi kuitenkin hallinnollista syistä yhä tarpeen, jotta välttyttäisiin käsittelemästä niitä vientejä, joissa hakijan verointressi jää vähäiseksi. Palautuksen saaminen ei enää edellyttäisi, että ajoneuvo on rekisteröity ulkomaille. Muutos helpottaisi hakijan tilannetta esimerkiksi silloin kun ajoneuvo myydään ulkomaille autokaupalle tai muulle välittäjälle ennen rekisteröintiä, koska tällöin viejällä ei välttämättä ole mahdollisuutta vaikuttaa rekisteröinnin ajankohtaan tai edes saada tietoa rekisteröinnin tapahtumisesta. Lisäksi hakemusmenettely nopeutuisi, koska palautus voitaisiin maksaa heti kun ajoneuvon todetaan poistuneen Suomesta. Tarvittaessa hakijan kuitenkin tulisi yhä pystyä osoittamaan ajoneuvon viennin todellisuudessa tapahtuneen. Muilta osin palautuksen saamisen edellytykset säilyisivät ennallaan, mutta säännöksen sanamuotoa selkeytettiin.

Vientipalautuksen hakijasta säädettäisiin 3 momentissa. Pääsääntönä säilyisi voimassa olevan lakia vastaavasti se, että vientipalautusta voi hakea ajoneuvon omistaja, joka vie ajoneuvon muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Säännökseen lisättäisiin maininta niistä tilanteista, joissa ajoneuvosta on ensiverotuksen yhteydessä jo haettu vientipalautusta ennakkoon määräaikaisen vuokrasopimuksen perusteella siten kuin ehdotettavassa 34 e §:ssä säädetään ennakkopalautuksesta. Lopullisen vientipalautuksen hakijan tulisi olla sama taho kuin ennakkopalautuksen hakijan, koska saatu ennakkopalautus vähennettäisiin lopullisesta palautuksesta. Näin tasattaisiin kaavamaisesti lasketun ennakkopalautuksen ja ajoneuvon todellisen vientiajankohdanan määritellyn arvon ero. Jos ajoneuvon vientiajankohdanan määritelty arvo on alentunut kaavamaisesti laskettua ennakkopalautusta vähemmän, saisi hakija lisää palautusta. Tasaukseen ei sovellettaisi 2 momentissa tarkoitettua palautuksen 500 euron alarajaa. Jos ajoneuvon vientiajankohdanan laskettu todellinen arvo olisi vähentynyt kaavamaisesti laskettua ennakkopalautusta enemmän, erotus perittäisiin takaisin hakijalta. Tämän tasoituksen jälkeen lopullinen vientipalautus vastaisi siis sitä määrää, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohdanan, jona ajoneuvo viedään Suomesta, riippumatta siitä, paljonko ennakkoon olisi maksettu palautusta. Koska ajoneuvosta myönnetty ennakkopalautus vaikuttaisi oikeuteen saada vientipalautusta, tulisi tästä merkintä ajoneuvon rekisteritietoihin.

Pykälän 4 momentti sisältäisi tarkempia säännöksiä palautuksen hakijan velvollisuuksista. Hakemus olisi jätettävä viimeistään 14 päivää ennen ajoneuvon maastavientiä. Tällä määräajalla turvattaisiin veroviranomaiselle mahdollisuus reagoida riittävän ajoissa, esimerkiksi järjestämällä ajoneuvon tarkastus. Kuten nykyisinkin palautuksen hakijan olisi annettava mahdollisuus ajoneuvon tarkastamiseen. Tämä on myös palautuksen hakijan edun mukaista esimerkiksi silloin kun hakija vetoaa ajoneuvon hyvään kuntoon sen yleistä vähittäismyyntiarvoa määritettäessä. Käytännössä palautushakemus kuitenkin voitaisiin useimmiten käsitellä ilman ajoneuvon tarkastamista. Voimassa olevaa lakia vastaavasti hakijalla olisi yhä näyttövelvollisuus siitä, että palautukselle säädetyt edellytykset täyttyvät.

Niistä tilanteista, joissa vientipalautuksen saanut ajoneuvo tuodaan takaisin Suomeen, säädettäisiin 5 momentissa. Voimassa olevaa lakia vastaavasti ajoneuvo verotettaisiin tällöin uudestaan ottamatta huomioon aikaisempaa verotusta Suomessa. Koska käytettyjen tuontiautojen verotusarvon määrittämiseen sovelletaan samoja säännöksiä ja menetelmiä kuin vientipalautuksessa, ei ajoneuvojen edestakaisilla siirroilla Suomen ja toisen jäsenvaltion välillä saavuteta normaalisti verohyötyä. Eräissä tilanteissa vientipalautuksen hakemisella ja auton tuomisella tämän jälkeen Suomeen voidaan kuitenkin pyrkiä hyödyntämään niitä eroja, jotka syntyvät kahden eri arvonmäärittelytilanteen välillä. Voimassa olevan autoverolain 77 §:ssä säädetään mahdollisuudesta ohittaa verotuksessa sellaiset olosuhteet tai toimenpiteet, joille annettu oikeudellinen muoto ei vastaa niiden todellista luonnetta tai tarkoitusta. Tämän niin sanotun veronkiertosäännöksen sanamuoto ei kuitenkaan kata kaikkia järjestelyjä, joissa voitaisiin hyö-

dyntää vientipalautuksen ja maahantuonnin arvonmäärityksen välisiä eroja. Tällaisten väärinkäytösten ehkäisemiseksi 5 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan ajoneuvon verotusarvo voitaisiin laskea vientipalautusta varten määritellystä arvosta, jos palautuksen maksamisesta on kulunut vähemmän kuin kuusi kuukautta. Koska ei ole mahdollista kuvata tyhjentävästi kaikkia olosuhteita ja tilanteita, joissa kahden arvonmääritystapahtuman eroja voitaisiin käyttää väärin, säännös muotoiltaisiin väljästi siten, että viranomaiselle jäisi harkintavaltaa sen soveltamisessa. Säännös olisi kuitenkin tarkoitettu erityisesti niitä tilanteita varten, joissa vientipalautuksen saaja tuo itse auton takaisin tai palautuksen saajalla ja auton tuojalla on jokin etuyhteys keskenään. Jos taas kyse on yksittäisen ajoneuvon tuonnista ilman minkäänlaista yhteyttä siitä Suomessa maksettuaan vientipalautukseen, tehtäisiin arvonmääritys normaalisti ajoneuvon verotuksen yhteydessä.

34 e §. Autoverolakiin ehdotettavassa uudessa pykälässä säädettäisiin ennakkopalautuksesta, jolla mahdollistettaisiin leasing- ja muiden vuokra-ajoneuvojen käyttöaikaan suhteutettu verotus jo ensiverotuksen yhteydessä. Pykälän 1 momentin perusteella vientipalautusta voisi hakea ennakkoon edellyttäen, että ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteröitävää ajoneuvoa on tarkoitettu käyttäällä määräaikaisen vuokra- tai leasingosimuksen perusteella enintään viisi vuotta. Ajoneuvon vuokranantajan tulisi olla Suomeen tai muuhun ETA-valtioon sijoittautunut yritys, joka harjoittaa ajoneuvojen vuokrausta säännöllisen liiketoiminnan muodossa. Tällä edellytyksellä pyrittäisiin ehkäisemään keinotekoisia järjestelyjä, joissa esimerkiksi verosuunnitteluyksistä perustettu yritys vuokraa yksittäisiä ajoneuvoja omistajilleen. Verovelvollisen tulisi hakea ennakkopalautusta samalla kun ajoneuvosta annetaan veroilmoitus. Tämä mahdollistaisi ennakkopalautuksen vähentämisen ajoneuvolle lasketusta täydestä autoverosta, jolloin suoritettavaksi veroksi jäisi käyttöaikaan Suomessa laskennallisesti kohdistuva osuus. Usein ennakkopalautuksen hakija olisi ajoneuvon vuokralle antava yritys. Veroilmoitus tai ajoneuvon verotus voidaan voimassaolevan 43 §:n mukaisesti peruuttaa. Tässä tilanteessa aikaisemmin annettu veroilmoitus ei estä ennakkopalautuksen hakemista uutta veroilmoitusta annettaessa.

Koska ensiverotusvaiheessa ei voida tarkkaan tietää ajoneuvon tulevaa arvonalenemista vuokrakauden aikana, on ennakkopalautuksen määrä selvitettävä laskennallisesti ajoneuvojen keskimääräisen arvonalenemisen perusteella. Ennakkopalautuksen määräyty tapahtuisi siten kuin käytettyjen ajoneuvojen toissijaisesta arvonmäärityksestä säädetään ehdotettavassa 11 b §:n 3 momentissa. Uusille leasing- ja vuokra-ajoneuvoille ennakkopalautus määriteltäisiin vastavan uuden ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta vähentämällä arvosta kolme prosenttia käyttöönottokuukaudelta, kaksi prosenttia kahdelta sitä seuraavalta täydeltä kuukaudelta ja sen jälkeen prosentti kultakin kuukaudelta edellisen kuukauden jäännösarvosta laskettuna määräaikaisen vuokrasopimuksen päättymiseen saakka. Kuten käytettyjen autojen verotuksessa, veroviranomainen voisi soveltaa myös ennakkopalautuksen laskemiseksi oletussäännöstä poikkeavaa arvonalenemista esimerkiksi mallikohtaisesti, silloin kun se on perusteltua markkinoita koskevan tilasto-aineiston mukaan. Käytettynä maahantuodusta leasing- tai vuokra-autosta ennakkopalautus laskettaisiin muutoin samalla tavalla, mutta pohja-arvona pidettäisiin 8 a §:ssä tarkoitetun samanlaisen Suomessa jo verotetun ajoneuvon arvoon sisältyvää pienintä veron määrää. Tästä veron määrästä tehtäisiin oletussäännön tai mallikohtaisen arvonalenemisen mukainen vähennys kultakin kuukaudelta vuokrakauden loppuun. Arvonalennus voitaisiin auton arvon sijasta laskea arvossa jäljellä olevasta verosta, sillä EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan veron katsotaan vähenevän samassa suhteessa kuin auton arvon. Myönnettystä ennakkopalautuksesta tehtäisiin kolmansien osapuolten suojaksi merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin, koska kyseessä on veroetu, jonka lopulliset edellytykset eivät ole vielä toteutuneet.

Pykälän 2 momentti koskisi niitä tilanteita, joissa määräaikaista vuokrasopimusta muutettaisiin kesken sopimuskauden. Ennakkopalautuksen saajalla olisi ilmoitusvelvollisuus sopimuk-

sen muuttumisesta. Ilmoitusvelvollisuuden tarkoituksena olisi varata veroviranomaiselle mahdollisuus tarkistaa, vaikuttaako sopimuksen muuttuminen ennakkopalautuksen määrään. Jos sopimusta olisi muutettu siten, että ennakkopalautuksen määrä olisi pienempi tai palautuksen ehdot eivät enää täytyisi, veroviranomainen perisi takaisin liikaa maksetun palautuksen.

Veroviranomaisella olisi valtuus määrätä tarkemmin niistä tiedoista ja asiakirjoista, joita tiedonantovelvollisuus koskee tai joita on toimitettava palautushakemuksen yhteydessä. Tulli voisi tällöin päättää käytännön tarpeiden mukaisesti rajata ilmoitusvelvollisuuden ulkopuolelle sellaiset sopimusmuutokset, joilla ei katsota olevan merkittävää vaikutusta palautuksen määrään tai muuta merkitystä verovalvonnan kannalta. Veroviranomaisella olisi myös valtuus määrätä tiedonantovelvollisuuteen liittyvistä muista yksityiskohdista, kuten määräajasta sopimusmuutoksista ilmoittamiselle.

Ennakkopalautuksen takaisinperinnästä säädettäisiin 3 momentissa. Ennakkopalautus perittäisiin osittain takaisin, jos ajoneuvon vuokrasopimusta jatkettaisiin alkuperäistä sopimuskautta pidemmäksi, koska tällöin käyttöaikaan suhteutettu vero olisi alun perin määritelty väärältä ajanjaksolta. Kesken sopimuskauden tehtyjen muutosten takia ennakkopalautusta ei kuitenkaan maksettaisi lisää, vaan mahdolliset vaikutukset tulisivat otetuksi huomioon vasta lopullisessa vientipalautuksessa, josta säädetään 34 d §:ssä. Esimerkiksi vuokrasopimuksen keston lyheneminen kolmesta vuodesta kahteen vuoteen tulisi huomioon otetuksi lopullisen vientipalautuksen yhteydessä siltä osin kuin ajoneuvon arvo olisi alentunut vähemmän kuin alkuperäisen sopimuksen perusteella oletettiin. Jos sopimuskautta jatkettaisiin viittä vuotta pidemmäksi ajaksi, tulisi ennakkopalautus perittäväksi kokonaan takaisin, sillä ennakkopalautuksen edellytykset eivät enää täytyisi. Myös silloin, jos autoa käytetään vuokra-ajan päätyttyä Suomessa, palautus perittäisiin takaisin. Ennakkopalautuksen saaminen aiheuttaisi käytännössä velvoitteen hakea autosta lopullista vientipalautusta, sillä jos lopullista vientipalautusta ei haettaisi tai sen ehdot eivät täytyisi, perittäisiin ennakkopalautus takaisin. Ennakkopalautusta ei kuitenkaan perittäisi takaisin ajoneuvosta, joka on romutettu esimerkiksi liikenneonnettomuudessa aiheutuneiden vaurioiden takia, edellyttäen, että ajoneuvon lopullinen poisto merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin. Toisaalta myöskään jo suoritettua osuutta verosta ei tässä tilanteessa palautettaisi.

Veroviranomaisen olisi tehtävä päätös takaisinperinnästä seuraavan vuoden loppuun mennessä viranomaiselle ilmoitetun määräaikaisen vuokrasopimuksen päättymisestä. Takaisinperinnän yhteydessä kannettaisiin takaisinperittävälle pääomalle veronlisäystä hyvityksenä siitä, että veron oikeamääräinen maksaminen on viivästynyt virheellisin perustein myönnetyn ennakkopalautuksen takia. Veronlisäystä ei kuitenkaan kannettaisi niissä ehdotettavan 34 d §:n 2 momentin mukaisissa tilanteissa, joissa kaavamaisesti laskettu ennakkopalautus peritään takaisin lopullisen vientipalautuksen ylittävältä osalta. Tässä tilanteessa takaisinperintä ei johtuisi palautushakijan ilmoittamista virheellisistä tiedoista, vaan ennakkopalautuksen laskentasaännön kaavamaisesta luonteesta.

37 §. Pykälässä säädetään autoveroilmoituksen antamisajankohdasta ja ilmoituksen sisällöstä. Pykälään lisättäisiin veroviranomaiselle selkeä valtuus antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tiedoista, ilmoituksen antamistavasta sekä muusta menettelystä ilmoituksen antamiseksi. Veroviranomainen voisi antaa tarkemmat määräykset verotusta varten ilmoitettavista tiedoista ja veroilmoituksen muodosta, kuten sähköisestä ilmoittamisesta ja lomakkeiden käyttämisestä. Näin voitaisiin joustavasti ottaa huomioon tietojärjestelmien ja verotusmenettelyjen kehittyminen asteittain ja toimintojen järjestelyssä mahdollisesti tapahtuvat muutokset.

65 §. Pykälässä säädetään muutoksenhaun tai oikaisun johdosta palautettavalle autoverolle maksettavasta korosta. Pykälän 2 momentin perusteella myös vientipalautukselle maksetaan

korkoa, jos hakija osoittaa, että ajoneuvo on tuotu Suomeen määräaikaista käyttöä varten, jonka kesto on määritelty ennen ajoneuvon maahantuontia. Säännökseen lisättäisiin mainita siitä, että vientipalautukselle ei kuitenkaan makseta korkoa silloin kun hakija on jo saanut ennakkopalautusta. Tällöin käyttöaikaan suhteutettu verotus toteutuu jo ensiverotuksen yhteydessä, eikä veroon siten sitoudu aiheuttomasti pääomaa, joka tulisi hyvittää korolla.

74 d §. Pykälässä säädetään päätöksen tiedoksiannosta. Pykälän 1 momentin perusteella verotuspäätökset tai muut päätökset voidaan antaa tiedoksi saantitodistusmenettelyä käyttämättä. Pykälässä säädetään lisäksi siitä, milloin tiedoksisääntö voidaan katsoa tapahtuneen eri tapauksissa.

Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin rekisteröidyn asiamiehen nimitystä koskeva tarkennus. Pykälään lisättäisiin 2 momentti, jossa säädetään mahdollisuudesta antaa sähköiseen ilmoitukseen annettu päätös tiedoksi vastaussanomana lisäksi myös ilmoittamalla, että päätös on saatavissa veroviranomaisen tietojärjestelmästä. Lisäksi säädettäisiin siitä, milloin tiedoksisääntö katsottaisiin tapahtuneen tällaisessa tapauksessa.

2 Voimaantulo

Laki autoverolain muuttamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Ehdotettujen muutosten sujuva soveltaminen edellyttää verotustietojärjestelmän muuttamista. Tietoteknisten ja muiden tarvittavien muutosten toteuttaminen edellyttäisi riittävää valmisteluaikaa. Lakia sovellettaisiin sen voimaantulon jälkeen ensiverottaviin leasing- ja vuokraajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi Suomessa vuokrasopimuksessa sovitun määräjän. Vientipalautusta koskevia muutoksia sovellettaisiin niihin ajoneuvoihin, joita koskeva palautushakemus on jätetty veroviranomaiselle lain voimaantulon jälkeen. Voimassa olevan lain siirtymäsäännös rajaa vientipalautuksen ulkopuolelle ne ajoneuvot, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on ennen 1 päivää huhtikuuta 2009, koska veroperusteisiin säädettiin tuolloin laajoja muutoksia ja verotusteknisistä syistä vientipalautuksen määrittäminen ennen tätä ajankohtaa verotetuista ajoneuvoista olisi ollut hankalaa. Vastaava aikaraja otettaisiin myös uuteen siirtymäsäännökseen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 11 b §:n 3 momentti, 34 d ja 37 §, 65 §:n 2 momentti ja 74 d §, sellaisina kuin ne ovat, 11 b §:n 3 momentti laissa 1450/2006, 34 d ja 37 § laissa 5/2009, 65 §:n 2 momentti laissa 1073/2014 ja 74 d § laissa 267/2008, sekä lisätään lakiin uusi 34 e § seuraavasti:

11 b §

Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, vähittäismyyntiarvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvoa ajoneuvon iän perusteella kolme prosenttia ajoneuvon käyttöönottokuukaudelta, kaksi prosenttia kahdelta sitä seuraavalta täydeltä kuukaudelta ja sen jälkeen yhdellä prosentilla kutakin täyttä kuukautta kohden edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää voidaan soveltaa, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletuksena olevasta arvon alenemasta ja jos käytettävissä olevan tiedon perusteella ei voida asianmukaisesti määrittää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa.

34 d §

Autoveroa palautetaan hakemuksesta, jos Suomessa verotettu ajoneuvo viedään maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi (*vientipalautus*). Veroa palautetaan se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona ajoneuvo viedään Suomesta.

Veroa ei palauteta enempää kuin sitä on ajoneuvosta maksettu. Veroa ei myöskään palauteta siltä osin kuin ajoneuvon arvo tai ajoneuvosta suoritettava vero on noussut verotuksen jälkeen tehdyn muutostyön tai varustelun takia. Jos veroa palautetaan ajoneuvosta, jonka veroa on alennettu tämän lain perusteella, palautettavaa määrää alennetaan sillä osuudella veron alennuksesta, joka kannettaisiin, jos ajoneuvo luovutettaisiin palautuksen hakemisen ajankohtana muuhun kuin alennettuun veroon oikeuttavaan käyttöön. Veroa ei palauteta ajoneuvosta, jota ei ole asianmukaisesti ilmoitettu verotettavaksi. Jos palautettava määrä olisi pienempi kuin 500 euroa, sitä ei palauteta. Veroa ei myöskään palauteta ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään 10 vuotta. Palautuksen edellytyksenä on, että ajoneuvo on käytön Suomessa päättyessä liikennekelpoisessa kunnossa. Palautuksen edellytyksenä on lisäksi, että ajoneuvo on Suomessa poistettu liikennekäytöstä ajoneuvolain 66 c §:n mukaisesti.

Vientipalautusta saa hakea se, joka ajoneuvon omistajana vie ajoneuvon muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Jos ajoneuvosta on maksettu 34 e §:ssä tarkoitettua ennakkopalautusta, vientipalautus maksetaan kuitenkin ennakkopalautuksen saajalle. Ennakkopalautus vähennetään vientipalautuksena maksettavasta määrästä. Jos ennakkopalautus on suurempi kuin vientipalautus, ylittävä osa peritään takaisin palautuksen saajalta.

Hakemus vientipalautuksesta on jätettävä veroviranomaiselle viimeistään 14 päivää ennen ajoneuvon vientiä. Palautuksen hakijan on annettava veroviranomaiselle mahdollisuus tarkas-

taa ajoneuvo ennen vientiä ja esitettävä tarvittava selvitys palautuksen edellytysten täyttymisestä.

Jos ajoneuvo, josta on palautettu veroa, rekisteröidään tai otetaan uudelleen käyttöön Suomessa, ajoneuvo verotetaan käytetyn ajoneuvon verotusta koskevien säännösten mukaisesti ottamatta huomioon ajoneuvon aikaisempaa verotusta Suomessa. Jos palautuksen maksamisesta on kulunut vähemmän kuin kuusi kuukautta, ajoneuvon verotusarvona voidaan pitää vientipalautusta varten määriteltyä arvoa.

34 e §

Verovelvollinen voi hakea vientipalautusta ennakkoon (*ennakkopalautus*), jos ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöön otettavaa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää Suomessa enintään viisi vuotta määräaikaisten vuokrasopimuksen perusteella. Palautuksen edellytyksenä on, että hakija osoittaa, että vuokranantaja on sijoittautunut Euroopan talousalueelle ja sen liiketoimintana on ajoneuvojen säännöllinen vuokraus. Hakemus ennakkopalautuksesta on tehtävä veroviranomaiselle samalla kun ajoneuvosta annetaan veroilmoitus. Ennakkopalautuksena maksetaan se määrä, joka ajoneuvosta kannettaisiin veroa 11 b §:n 3 momentin mukaisesti laskettuna määräaikaisten vuokrasopimuksen päättyessä. Käytettynä maahantuodun ajoneuvon ennakkopalautus lasketaan 8 a §:n mukaisesta veron määrästä tekemällä siitä 11 b §:n 3 momentissa tarkoitettu vähennys.

Jos määräaikaista vuokrasopimusta, jonka perusteella on maksettu ennakkopalautusta, muutetaan, ennakkopalautuksen saajan tulee ilmoittaa veroviranomaiselle muutoksesta. Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä vientipalautuksen ja ennakkopalautuksen hakemusmenettelystä, hakemuksessa annettavista tiedoista ja sen yhteydessä annettavista asiakirjoista sekä vuokrasopimuksen muuttamista koskevan ilmoitusvelvollisuuden ajankohdasta, sisällöstä ja toteuttamistavasta.

Jos vuokrasopimuksen muutoksen johdosta tai muutoin todetaan, että ennakkopalautusta on myönnetty liikaa, liikaa maksettu osa peritään takaisin palautuksensaajalta. Ennakkopalautus peritään kokonaan takaisin, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä veroviranomaiselle ilmoitetun määräaikaisten sopimuksen päättymisen jälkeen tai ajoneuvosta ei ole haettu vientipalautusta kolmenkymmenen päivän kuluessa määräaikaisten sopimuksen päättymisestä. Ennakkopalautusta ei kuitenkaan peritä takaisin, jos ajoneuvo on romutettu tai muuten tuhoutunut ja tätä koskeva merkintä on tehty ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvolain 66 e §:n mukaisesti. Päätös ennakkopalautuksen takaisinperinnästä on tehtävä viimeistään vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin ajoneuvon veroviranomaiselle ilmoitettu määräaikaisten vuokrasopimus päättyi. Tässä momentissa tarkoitetuissa tilanteissa takaisinperittävälle ennakkopalautukselle määrätään veronlisäystä noudattaen veronlisäyksestä ja viivekorosta annettua lakia (1556/1995).

37 §

Ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin Suomessa tai otetaan täällä käyttöön, verovelvollisen on annettava veroviranomaiselle ilmoitus (*autoveroilmoitus*). Ilmoitukseen tulee sisältyä veron määräämistä varten tiedot ajoneuvon varusteista, ajoneuvon yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista seikoista. Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamistavasta sekä muusta menettelystä ilmoituksen antamiseksi.

65 §

Edellä 34 d §:ssä tarkoitettulle vientipalautukselle maksetaan korko, jos hakija osoittaa, että ajoneuvo on tuotu Suomeen määräaikaista käyttöä varten, jonka kesto on määritelty ennen ajoneuvon maahantuontia. Korko maksetaan enintään ennalta määritetyn käyttöjakson ajalta. Korkoa ei kuitenkaan makseta, jos hakijalle on maksettu 34 e §:ssä tarkoitettua ennakkopalau-

HE 34/2016 vp

tusta. Korko lasketaan vuotuisena korkona, joka on kutakin kalenterivuotta edeltävän puoli-vuotiskauden korkolain (633/1982) 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko.

74 d §

Päätös voidaan antaa tiedoksi saantitodistusmenettelyä käyttämättä, jolloin se katsotaan saadun tiedoksi seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun päätös on annettu postin kuljetettavaksi, jollei muuta näytetä. Päätös voidaan antaa tiedoksi myös henkilökohtaisesti tai rekisteröidylle asiamiehelle sähköisellä vastaussanomalla. Tällöin päätös katsotaan saadun tiedoksi päätöksen vahvistamispäivää seuraavana arkipäivänä.

Päätös sähköisesti annettuun ilmoitukseen voidaan antaa tiedoksi myös sähköisesti ilmoittamalla, että päätös on saatavissa veroviranomaisen tietojärjestelmästä. Tällöin päätös katsotaan saadun tiedoksi seitsemän päivän kuluessa siitä, kun päätös on saatavissa veroviranomaisen tietojärjestelmästä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Vientipalautusta koskeviin hakemuksiin, jotka on jätetty veroviranomaiselle ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Lain 34 d ja 34 e §:ää ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veronmääräytymispäivä on ollut 31 päivä maaliskuuta 2009 tai sitä ennen.

Helsingissä 31 päivänä maaliskuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Valtiovarainministeri Alexander Stubb

Laki**autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 11 b §:n 3 momentti, 34 d ja 37 §, 65 §:n 2 momentti ja 74 d §,

sellaisina kuin ne ovat, 11 b §:n 3 momentti laissa 1450/2006, 34 d ja 37 § laissa 5/2009, 65 §:n 2 momentti laissa 1073/2014 ja 74 d § laissa 267/2008, sekä lisätään lakiin uusi 34 e § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 b §

11 b §

Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, vähittäismyyntiarvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvoa ajoneuvon iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. *Mallikohtaisesti* voidaan soveltaa myös tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletuksena olevasta arvonalenemasta ja jos käytettävissä olevan tiedon perusteella ei kuitenkaan voida asianmukaisesti määrittää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa. *Ajoneuvon ikä määrätään tätä pykälää sovellettaessa täysin kuukausin sen ajan perusteella, jonka ajoneuvo on ollut sekä rekisterissä että käytössä.*

34 d §

Autoveroa palautetaan, jos Suomessa verotettu ajoneuvo viedään maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Veroa palautetaan se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan vietäväksi Suomesta ja si-

Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, vähittäismyyntiarvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvoa ajoneuvon iän perusteella *kolme prosenttia ajoneuvon käyttöönotto-kuukaudelta, kaksi prosenttia kahdelta sitä seuraavalta täydeltä kuukaudelta ja sen jälkeen yhdellä prosentilla kutakin täyttä kuukautta kohden* edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää voidaan soveltaa, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletuksena olevasta arvonalenemasta ja jos käytettävissä olevan tiedon perusteella ei voida asianmukaisesti määrittää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa.

34 d §

Autoveroa palautetaan *hakemuksesta*, jos Suomessa verotettu ajoneuvo viedään maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi (*vientipalautus*). Veroa palautetaan se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona ajoneuvo viedään

Voimassa oleva laki

tä lakataan käyttämästä täällä. Jos nämä ajankohdat poikkeavat toisistaan, palautus määritetään näistä myöhemmän ajankohdan mukaan. Palautettavasta määrästä vähennetään 300 euroa.

Vero palautetaan sille, joka ajoneuvon omistajana vie ajoneuvon muualla kuin Suomessa käytettäväksi.

Veroa ei palauteta enempää kuin sitä on ajoneuvosta maksettu. Veroa ei myöskään palauteta siltä osin kuin ajoneuvon arvo on noussut siihen verotuksen jälkeen tehdyn muutostyön tai varustelun takia. Jos veroa palautetaan ajoneuvosta, jonka veroa on alennettu tämän lain perusteella, palautettavaa määrää alennetaan sillä osuudella veron alennuksesta, joka kannettaisiin, jos ajoneuvo luovutettaisiin palautuksen hakemisen ajankohtana muuhun kuin alennettuun veroon oikeuttavaan käyttöön. Lain 8 §:n mukaisesti verotettuun pakettiautoon sovelletaan myös palautusta määrättäessä mainitun pykälän mukaisia veroprosentteja riippumatta ajoneuvoon tehdyistä muutoksista. Veroa ei palauteta ajoneuvosta, jota ei ole asianmukaisesti ilmoitettu verotettavaksi. Jos palautettava määrä olisi 1 momentissa mainitun vähennyksen jälkeen pienempi kuin 1 000 euroa, sitä ei palauteta. Veroa ei myöskään palauteta ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä

Ehdotus

Suomesta.

Veroa ei palauteta enempää kuin sitä on ajoneuvosta maksettu. Veroa ei myöskään palauteta siltä osin kuin ajoneuvon arvo tai ajoneuvosta suoritettava vero on noussut verotuksen jälkeen tehdyn muutostyön tai varustelun takia. Jos veroa palautetaan ajoneuvosta, jonka veroa on alennettu tämän lain perusteella, palautettavaa määrää alennetaan sillä osuudella veron alennuksesta, joka kannettaisiin, jos ajoneuvo luovutettaisiin palautuksen hakemisen ajankohtana muuhun kuin alennettuun veroon oikeuttavaan käyttöön. Veroa ei palauteta ajoneuvosta, jota ei ole asianmukaisesti ilmoitettu verotettavaksi. Jos palautettava määrä olisi pienempi kuin 500 euroa, sitä ei palauteta. Veroa ei myöskään palauteta ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään 10 vuotta. Palautuksen edellytyksenä on, että ajoneuvo on käytön Suomessa päättyessä liikennekelpoisessa kunnossa. Palautuksen edellytyksenä on lisäksi, että ajoneuvo on Suomessa poistettu liikennekäytöstä ajoneuvolain 66 c §:n mukaisesti.

Vientipalautusta saa hakea se, joka ajoneuvon omistajana vie ajoneuvon muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Jos ajoneuvosta on maksettu 34 e §:ssä tarkoitettua ennakkopalautusta, vientipalautus maksetaan kuitenkin ennakkopalautuksen saajalle. Ennakkopalautus vähennetään vientipalautuksena maksettavasta määrästä. Jos ennakkopalautus on suurempi kuin vientipalautus, ylittävä osa peritään takaisin palautuksen saajalta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

käyttöön otosta on kulunut vähintään 10 vuotta.

Palautuksen edellytyksenä on, että ajoneuvo on käytön Suomessa päättyessä liikennekelpoisessa kunnossa ja että se rekisteröidään liikenteeseen käytettäväksi ulkomailla. Palautuksen edellytyksenä on lisäksi, että ajoneuvo on Suomessa poistettu liikennekäytöstä siten kuin ajoneuvolain 66 c §:n 3 momentissa ja sen nojalla säädetään. Palautuksen hakijan on annettava veroviranomaiselle mahdollisuus tarkistaa ajoneuvo ennen vientiä ja esitettävä tarvittava selvitys palautuksen edellytysten täyttymisestä.

Jos ajoneuvo, josta on palautettu veroa, rekisteröidään tai otetaan uudelleen käyttöön Suomessa, ajoneuvo verotetaan käytetyn ajoneuvon verotusta koskevien säännösten mukaisesti ottamatta huomioon ajoneuvon aikaisempaa verotusta Suomessa.

Hakemus vientipalautuksesta on jätettävä veroviranomaiselle viimeistään 14 päivää ennen ajoneuvon vientiä. Palautuksen hakijan on annettava veroviranomaiselle mahdollisuus tarkistaa ajoneuvo ennen vientiä ja esitettävä tarvittava selvitys palautuksen edellytysten täyttymisestä.

Jos ajoneuvo, josta on palautettu veroa, rekisteröidään tai otetaan uudelleen käyttöön Suomessa, ajoneuvo verotetaan käytetyn ajoneuvon verotusta koskevien säännösten mukaisesti ottamatta huomioon ajoneuvon aikaisempaa verotusta Suomessa. *Jos palautuksen maksamisesta on kulunut vähemmän kuin kuusi kuukautta, ajoneuvon verotusarvona voidaan pitää vientipalautusta varten määriteltyä arvoa.*

34 e §

Verovelvollinen voi hakea vientipalautusta ennakkoon (ennakkopalautus), jos ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöön otettavaa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää Suomessa enintään viisi vuotta määräaikaisen vuokrasopimuksen perusteella. Palautuksen edellytyksenä on, että hakija osoittaa, että vuokranantaja on sijoittautunut Euroopan talousalueelle ja sen liiketoimintana on ajoneuvojen säännöllinen vuokraus. Hakemus ennakkopalautuksesta on tehtävä veroviranomaiselle samalla kun ajoneuvosta annetaan veroilmoitus. Ennakkopalautuksena maksetaan se määrä, joka ajoneuvosta kannettaisiin veroa 11 b §:n 3 momentin mukaisesti laskettuna määräaikaisen vuokrasopimuksen päättyessä. Käytettynä maahantuodun ajoneuvon ennakkopalautus lasketaan 8 a §:n mukaisesti veron määrästä tekemällä siitä 11 b §:n 3 momentissa tarkoitettu vähennys.

Jos määräaikaista vuokrasopimusta, jonka perusteella on maksettu ennakkopalautusta, muutetaan, ennakkopalautuksen saajan tulee ilmoittaa veroviranomaiselle muutoksesta. Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä vienti-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

palautuksen ja ennakkopalautuksen hakemusmenettelystä, hakemuksessa annettavista tiedoista ja sen yhteydessä annettavista asiakirjoista sekä vuokrasopimuksen muuttamista koskevan ilmoitusvelvollisuuden ajankohdasta, sisällöstä ja toteuttamistavasta.

Jos vuokrasopimuksen muutoksen johdosta tai muutoin todetaan, että ennakkopalautusta on myönnetty liikaa, liikaa maksettu osa peritään takaisin palautuksensaajalta. Ennakkopalautus peritään kokonaan takaisin, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä veroviranomaiselle ilmoitetun määräaikaisen sopimuksen päättymisen jälkeen tai ajoneuvosta ei ole haettu vientipalautusta kolmenkymmenen päivän kuluessa määräaikaisen sopimuksen päättymisestä. Ennakkopalautusta ei kuitenkaan peritä takaisin, jos ajoneuvo on romutettu tai muuten tuhoutunut ja tätä koskeva merkintä on tehty ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvolain 66 e §:n mukaisesti. Päätös ennakkopalautuksen takaisinperinnästä on tehtävä viimeistään vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin ajoneuvon veroviranomaiselle ilmoitettu määräaikainen vuokrasopimus päättyi. Tässä momentissa tarkoitetuissa tilanteissa takaisinperittävälle ennakkopalautukselle määrätään veronlisäystä noudattaen veronlisäyksestä ja viivekorosta annettua lakia (1556/1995).

37 §

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

37 §

Ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin Suomessa tai otetaan täällä käyttöön, verovelvollisen on annettava veroviranomaiselle ilmoitus (*autoveroilmoitus*). Ilmoitukseen tulee sisältyä veron määrittämistä varten tiedot ajoneuvon varusteista, ajoneuvon yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista seikoista. Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamistavasta sekä muusta menettelystä ilmoituksen antamiseksi.

65 §

Edellä 34 d §:ssä tarkoitetun palautuksen johdosta maksetaan korko, jos hakija osoittaa, että ajoneuvo on tuotu Suomeen määräaikaista käyttöä varten, jonka kesto on määri-

65 §

Edellä 34 d §:ssä tarkoitetulle vientipalautukselle maksetaan korko, jos hakija osoittaa, että ajoneuvo on tuotu Suomeen määräaikaista käyttöä varten, jonka kesto on määritelty

Voimassa oleva laki

telty ennen ajoneuvon maahantuontia. Korko maksetaan enintään ennalta määritetyn käyttöjakson ajalta. Korko lasketaan vuotuisena korkona, joka on kutakin kalenterivuotta edeltävän puolivuotiskauden korkolain (633/1982) 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko.

Ehdotus

ennen ajoneuvon maahantuontia. Korko maksetaan enintään ennalta määritetyn käyttöjakson ajalta. *Korkoa ei kuitenkaan makseta, jos hakijalle on maksettu 34 e §:ssä tarkoitettua ennakkopalautusta.* Korko lasketaan vuotuisena korkona, joka on kutakin kalenterivuotta edeltävän puolivuotiskauden korkolain (633/1982) 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko.

74 d §

Päätös voidaan antaa tiedoksi saantitodistusmenettelyä käyttämättä, jolloin se katsotaan saadun tiedoksi seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun päätös on annettu postin kuljetettavaksi, jollei muuta näytetä. Päätös voidaan antaa tiedoksi myös henkilökohtaisesti tai rekisteröidylle verovelvolliselle sähköisellä vastaussanomalla. Tällöin päätös katsotaan saadun tiedoksi päätöksen vahvistamispäivää seuraavana arkipäivänä.

74 d §

Päätös voidaan antaa tiedoksi saantitodistusmenettelyä käyttämättä, jolloin se katsotaan saadun tiedoksi seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun päätös on annettu postin kuljetettavaksi, jollei muuta näytetä. Päätös voidaan antaa tiedoksi myös henkilökohtaisesti tai rekisteröidylle *asiamiehelle* sähköisellä vastaussanomalla. Tällöin päätös katsotaan saadun tiedoksi päätöksen vahvistamispäivää seuraavana arkipäivänä.

Päätös sähköisesti annettuun ilmoitukseen voidaan antaa tiedoksi myös sähköisesti ilmoittamalla, että päätös on saatavissa veroviranomaisen tietojärjestelmästä. Tällöin päätös katsotaan saadun tiedoksi seitsemän päivän kuluessa siitä, kun päätös on saatavissa veroviranomaisen tietojärjestelmästä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Vientipalautusta koskeviin hakemuksiin, jotka on jätetty veroviranomaiselle ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Lain 34 d ja 34 e §:ää ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veronmääräytymispäivä on ollut 31 päivä maaliskuuta 2009 tai sitä ennen.