

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi autoverolain,
arvonlisäverolain ja ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia ja arvonlisäverolakia. Lisäksi ajoneuvolakiin tehtäisiin asiaan liittyvä vähäinen muutos.

Autoverolakia muutettaisiin siten, että pakettiautojen autovero muutettaisiin yleiseen kuluttajahintaan perustuvaksi henkilöautojen ja moottoripyörien autoveron tavoin. Samalla pakettiautojen vero porrastettaisiin auton hiilidioksidipäästöjen perusteella samalla tavalla kuin henkilöautojen. Ajoneuvojen luokitte- lu henkilö- tai pakettiautoluokkaan menettäisi autoverotuksessa lähtökohtaisesti merkityksensä. Alennettuun veroon oikeutettujen pakettiautojen tavaratilan vähimmäiskokoa koskevista vaatimuksista luovuttaisiin. Kook- kaampien tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen kuljetuskyky kuitenkin otettaisiin huomioon hiilidioksidipäästöihin perus- tuvan veron määrää vähentävänä tekijänä. Niistä pakettiautoista, joista ei ole päästötie- toa, veroa kannettaisiin auton kokonaismas- san ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen päästötiedon perusteella. Ehdotettavia muutoksia sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyinä ensiverotettaviin paketti- autoihin. Käytettyinä verotettavien pakettiautojen verotukseen sovellettavista erityissään- nöksistä luovuttaisiin.

Moottoripyörien verotusta ehdotetaan muu- tettavaksi siten, että luovuttaisiin soveltamas- ta ennen vuotta 2003 valmistettuihin käytet- tyinä ensiverotettaviin moottoripyöriin niin sanottuja mallikohtaisia veroprosentteja. Kaikki käytetyt moottoripyörät verotettaisiin siten iskuilavuuden perusteella samojen ve-

roprosenttien mukaan kuin uudet moottori- pyörät.

Autoverolakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös vientipalautuksesta, joka mahdollis- taisi tietyin edellytyksin ajoneuvon arvossa jäljellä olevan autoveron palautuksen, kun käytetty ajoneuvo viedään maasta pysyvästi toisessa maassa tapahtuvaa käyttöä varten.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutetta- vaksi autoverolakia siten, että luovuttaisiin kantamasta autoverolle arvonlisäveron suu- ruista veroa. Arvonlisäverolaista kumottaisiin vastaavasti kyseisen veron vähennysoikeutta koskevat säännökset. Lisäksi autoverolain säännöksiä verotettavasta tapahtumasta ja ve- rovelvollisuudesta muutettaisiin siten, ettei autoveroa enää pääsääntöisesti tarvitsisi lu- kea ajoneuvon myynnistä suoritettavan ar- vonlisäveron perusteeseen. Muutosten seura- uksena ajoneuvojen verotus ei kuitenkaan kevenisi, koska autoveroa korotettaisiin au- toverolle suoritettua arvonlisäveroa vastaa- valla määrällä. Muutos koskisi kaikkia auto- veron alaisia ajoneuvoja.

Esitykseen sisältyy lisäksi eräitä muita au- toverolain muutoksia.

Esitys liittyy valtion vuoden 2009 talousar- vioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Autoverolain vientipa- lautusta koskeva ehdotus tulisi kuitenkin voimaan vasta vuoden 2010 alusta. Palautus koskisi vain niitä ajoneuvoja, jotka ensivero- tetaan esityksessä ehdotettujen veroperusteiden mukaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	4
1 NYKYTILA	4
1.1 Lainsäädäntö	4
Kansallinen lainsäädäntö	4
<i>Yleistä</i>	4
<i>Yleinen vähittäismyyntiarvo verotusarvona</i>	4
<i>Henkilöautot</i>	5
<i>Moottoripyörät</i>	5
<i>Pakettiautot</i>	5
<i>Eräät muut ajoneuvot</i>	6
<i>Verovelvollisuus</i>	7
<i>Verotettava tapahtuma ja verotusmenettely</i>	7
<i>Autoverolle kannettava arvonlisäveron suuruinen vero</i>	8
<i>Yhteisöoikeus</i>	9
<i>Yleistä</i>	9
<i>Autoverolle kannettavaa elv:ä ja arvonlisäveroa koskevat rikkomusmenettelyt</i>	9
<i>Ulkomaisten leasingautojen autoverotusta koskeva rikkomusmenettely</i>	11
1.2 Käytäntö	11
<i>Yleistä pakettiautoista ja niiden autoverosta</i>	11
<i>Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt ja niiden mittaaminen</i>	11
1.3 Eräitä kansainvälisiä vertailuja	13
<i>Autoveron ja arvonlisäveron suhde</i>	13
<i>Ulkomaisten leasingautojen autoverotus ja autoveron vientipalautus</i>	13
1.4 Nykytilan arviointi	14
<i>Pakettiautojen verotus</i>	14
<i>Autoveron ja arvonlisäveron suhde</i>	15
<i>Ulkomaisten leasingautojen verotus</i>	15
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	16
2.1 Tavoitteet	16
2.2 Keskeiset ehdotukset.....	16
<i>Pakettiauton veroperusteiden rakenteellinen muutos</i>	16
<i>Käytettyjen moottoripyörien verotus</i>	17
<i>Autoveron ja arvonlisäveron suhde</i>	18
<i>Esittelyajoneuvojen väliaikainen veroton käyttö</i>	18
<i>Autoveron vientipalautus</i>	19
<i>Muut muutokset</i>	20
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	21
3.1 Taloudelliset vaikutukset	21
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	24
3.3 Ympäristövaikutukset	24
3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset	25
4 ASIAN VALMISTELU	26
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	26

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	26
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	26
1.1 Autoverolaki.....	26
1.2 Arvonlisäverolaki.....	38
1.3 Ajoneuvolaki.....	38
2 VOIMAANTULO.....	39
LAKIEHDOTUKSET	41
Laki autoverolain muuttamisesta.....	41
LIITE Verotaulukko 1 ja Verotaulukko 2.....	48
Laki arvonlisäverolain muuttamisesta.....	54
Laki ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta.....	55
LIITE	56
RINNAKKAISTEKSTIT	56
Laki autoverolain muuttamisesta.....	56
LIITE Verotaulukko	78
LIITE Verotaulukko 1 ja Verotaulukko 2.....	83
Laki arvonlisäverolain muuttamisesta.....	88
Laki ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta.....	90

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö

Kansallinen lainsäädäntö

Yleistä

Autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994), joka tuli voimaan vuoden 1995 alusta Suomen liittyessä Euroopan unioniin. Autovero on ajoneuvon arvoon perustuva kertaluonteinen vero, jota kannetaan uudesta tai käytettynä maahan tuotavasta henkilöautosta (M₁-luokka), pakettiautosta (N₁-luokka) ja sellaisesta muusta autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L₃- ja L₄-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta, kun se rekisteröidään tai otetaan käyttöön Suomessa ensimmäistä kertaa. Ajoneuvojen luokitteluun sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) tai sen nojalla. Veroperusteet ovat erilaiset eri ajoneuvoluokille.

Yleinen vähittäismyyntiarvo verotusarvona

Henkilöautot ja niihin autoverotuksessa rinnastettavat linja-autoluokkaan kuuluvat autot, joiden oma massa on alle 1 875 kilogrammaa sekä moottoripyörät ja muut L-luokkaan kuuluvat ajoneuvot verotetaan ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella. Yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan verotukseen siirryttiin vuonna 2003 autoverolain muuttamisesta annetulla lailla 266/2003, kun aikaisemmin verotus perustui ajoneuvon tuontiarvoon. Yleisestä vähittäismyyntiarvosta säädetään tarkemmin autoverolain 11 b—11 g §:ssä. Sillä tarkoitetaan hintaa, joka samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytessä se verollisena Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Jos yleisiin myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritetään siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti il-

moitetaan 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. Tätä täydentää yleinen varusteita koskeva autoverolain 15 §, jonka mukaan ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä ajoneuvoon katsotaan kuuluvan toimintakuntoisina vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin on erikseen säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän 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 maahantuoja 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.

Käytettyjen ajoneuvojen yleiset vähittäismyyntiarvot määritetään markkinoilta saatavien hintatietojen perusteella. Määritys ta-

pahtuu yleisen hintatason perusteella, eikä esimerkiksi yksittäisen myyntitilanteen perusteella. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi.

Henkilöautot

Henkilöautojen verotusarvona käytetään edellä kuvattua yleistä vähittäismyyntiarvoa. Henkilöautojen veroprosentin suuruus muutettiin vuoden 2008 alusta voimaan tulleella autoverolain muuttamisesta annetulla lailla 1292/2007 auton hiilidioksidipäästötason eli polttoaineen ominaiskulutukseen perustuvaksi. Veroprosentti määräytyy auton valmistajan EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä ilmoittaman, yhdistettyä kaupunki- ja maantietä ajon polttoaineen ominaiskulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön (grammaa kilometrillä) perusteella. Veroprosentti muuttuu päästömäärän mukaan siten, että yksi hiilidioksidigramma vastaa yhtä prosentin kymmenystä. Veroprosentti voidaan laskea kaavalla, jossa hiilidioksidipäästön määrä jaetaan luvulla 10 ja osamäärään lisätään luku neljä. Veron osuus on kuitenkin vähintään 10 ja enintään 40 prosenttia auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Veroprosentin suuruus on ilmaistu lain liitteenä olevassa verotaulukossa kullekin grammakohtaiselle ominaispäästömäärälle. Jos verotettavasta autosta ei ole saatavilla valmistajan ilmoittamaa päästötietoa, sovelletaan laissa säädettyjä toissijaisia perusteita päästötason laskennalliseksi määrittämiseksi. Päästötaso ja autoon sovellettava veroprosentti määräytyvät tällöin auton kokonaisuksen ja käyttövoiman perusteella verotaulukon mukaisesti. Laskennallista päästötasoa käytetään verotettaessa vanhempia käytettyjä ajoneuvoja ja sellaisia uusia ajoneuvoja, joita eivät koske tyyppihyväksyntää ja päästöjen mittaamista koskevat yhteisösäännökset.

Henkilöautojen yleiseen vähittäismyyntiarvoon ja päästötason perustuvaa veromallia sovelletaan sekä uusiin että käytettyinä verotettaviin henkilöautoihin. Vuoden 2008 alun jälkeen vireille tulleisiin käytettyjen tuontiautojen verotuksiin ei siten enää sovelleta aikaisemmin käytössä olleita niin sanottuja historiallisia, mallikohtaisia veroprosentteja.

Moottoripyörät

Moottoripyörien vero on moottorin iskutilavuudesta riippuen 8—20 prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettyinä verotettavien moottoripyörien veroprosentit määräytyvät kuitenkin eri tavalla kuin sitä uudempien, joihin sovelletaan vuoden 2003 autoveromuutoksen mukaisia prosenteja. Vanhempien moottoripyörien mallikohtaiset veroprosentit määräytyvät sen mukaan, mitkä olivat veron osuudet samanlaisten ajoneuvojen yleisestä vähittäismyyntiarvosta silloin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veroprosentti määräytyy siten uudesta moottoripyörästä aikaan kanteen autoveron ja silloisen kuluttajahinnan perusteella. Käytettyinä verotettavien moottoripyörien verotusta varten tulli on vahvistanut ajoneuvoille mallikohtaisia yksilöllisiä veroprosentteja, jotka julkaistaan Internet-sivuilla. Kun moottoripyörälle ei ole vahvistettu yksilöllistä veroprosenttia, käytetään laissa säädettyä yleistä keskimääräistä veroprosenttia, joka on 9—23 prosenttia iskutilavuudesta riippuen.

Pakettiautot

Henkilöautojen ja moottoripyörien ohella autoveroa kannetaan N₁-luokkaan kuuluvista pakettiautoista. Ajoneuvolain sekä sen nojalla autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1248/2002), jäljempänä *rakenneseetus*, mukaan pakettiautolla tarkoitetaan tavaran kuljetukseen valmistettua autoa, jonka kokonaisuksen on enintään 3 500 kilogrammaa. Jos tavaran kuljetukseen tarkoitettuna auton kokonaisuksen on yli 3 500 kilogrammaa, kysymyksessä on kuorma-auto, joka ei ole autoveron alainen ajoneuvo.

Uuden pakettiauton verotusarvo perustuu vähittäismyyntiarvon sijasta ajoneuvon hankinta-arvoon verovelvolliselle maahantuojalle. Hankinta-arvoon luetaan kaikki ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa, sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Autoverolain 13 §:n mukaan verotusarvoon ei kuitenkaan lueta ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn muutostyön ja varustelun arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi taikka pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla, jos voidaan osoittaa, että ajoneuvon valmistaja on luovuttanut ajoneuvon ilman tällaista muutostyötä tai varustelua. Säännös on mahdollistanut pakettiauton verottoman lisärakentelun ostajan tarpeiden mukaiseksi, esimerkiksi pakettiautona verotetun auton sisustamisen henkilökuljetukseen tarkoitetuksi henkilöautoluokkaan kuuluvaksi pikkubussiksi ilman, että rakentelun arvo lisäisi ajoneuvon verotusarvoa. Rakentelu on tehtävä ennen ajoneuvon merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin, koska se voi vaikuttaa ajoneuvon teknisiin ominaisuuksiin.

Pakettiautojen verokohtelu jakaantuu täyteen ja alennettuun veroon. Alennettu vero on 35 prosenttia hankinta-arvosta. Alennettua veroa sovelletaan yksinomaan tavaran kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin, jotka täyttävät autoverolain 23 ja 24 §:ssä säädetty istuinpaikkoja, auton kantavuutta ja tavaratilan vähimmäiskokoa koskevat edellytykset. Alennettuun veroon oikeutettua pakettiautoa ei kuljettajan istuimen ja sen vieressä sijaitsevien enintään kahden muun istuinpaikan lisäksi saa varustaa istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, joskin lain 24 §:ssä on erityissäännöksiä sallituista tilapäisistuinista. Jos pakettiautossa on yhtenäinen tavaratila, sen on oltava tilavuudeltaan vähintään kolme kuutiometriä laissa säädetyn mittaustavan mukaan laskettuna. Laissa on erikseen säännökset avoimen ja umpinaisen tavaratilan vähimmäiskoosta ja niiden mittaustavasta. Pakettiauton tavaratilan tilavuuden mittaustapaa on käytännön syistä täydennetty niin sanotulla tyhjänä mittaamisen periaatteella, josta säädetään autoverolain 23 §:n 4 momentissa. Tilavuutta mitattaessa ei oteta huomioon ajoneuvon lisättyjä kuorman kiinnitystä tai säilytystä taikka työvälineiden käyttöä varten tarkoitettuja rakenteita ja varusteita. Umpinainen tavaratila mitataan ilman kuormatilan suojia ja lämpö- tai vastavia eristeitä.

Pakettiauto, joka ei ole oikeutettu alennettuun veroon, verotetaan täyden veron pakettiautona, jonka verotusarvo on sen hankinta-arvo vähennettynä 770 eurolla. Veron osuus on 72 prosenttia verotusarvosta.

Käytettyjen pakettiautojen verotuksesta on autoverolaissa useita säännöksiä. Käytettynä verotettavan pakettiauton vero on vastaavan uuden pakettiauton vero alennettuna verotettavan ajoneuvon iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun asti lasketusta jäännösarvosta. Vastaavan uuden ajoneuvon laskennallisen hankinta-arvon ja veron osuuden laskemista varten on laissa omat säännöksensä.

Syrjimättömän verokohtelun varmistamiseksi käytetyn pakettiauton verotusarvosta kannetaan kuitenkin enintään se osuus veroa, joka sisältyi ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun vertailtavat ajoneuvot olivat uusia. Veroa voidaan tällöin kantaa enintään Tullihallituksen taulukossa julkaistun mallikohtaisen veroprocentin tai laissa säädetyn keskimääräisen veroprocentin mukainen määrä verotettavana olevan käytetyn pakettiauton yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Täyden veron pakettiauton keskimääräinen veron osuus on 25 prosenttia ja alennettun veron pakettiauton 16 prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Vaikka pakettiautojen verotus perustuu hankinta-arvoon, käytännössä edellä sanottu tarkoittaa sitä, että käytettyjen pakettiautojen verotuksessa tehdään kaksi eri laskelmaa, joista toinen perustuu vastaavan uuden pakettiauton laskennalliseen hankinta-arvoon, jonka määrittämisessä tarvitaan sen yleistä vähittäismyyntiarvoa, ja toinen samanlaisen käytetyn pakettiauton yleiseen vähittäismyyntiarvoon. Päätökseksi vahvistetaan näistä se, joka johtaa määrältään pienempään veroon.

Eräät muut ajoneuvot

Autoveroa kannetaan linja-autoluokkaan (M₂-luokka) kuuluvasta ajoneuvosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa. Tällaisessa ajoneuvossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. Autoverolain mukaan se rinnastetaan henkilöautoon ja verotetaan käyttäen verotusarvo-

na yleistä vähittäismyyntiarvoa. Koska tällainen ajoneuvo ei kuitenkaan kuulu yhdenmukaistetun hiilidioksidipäästöjen mittaustavan piiriin, se verotetaan yksinomaan arvon perusteella. Vero on 26 prosenttia verotusarvosta. Käytettyinä verotettaville ajoneuvoille on laissa omat säännökset. Käytännössä näin kevyet linja-autot ovat harvinaisia.

Henkilöauto, jonka oma massa on vähintään 4 500 kilogrammaa, verotetaan tarkoituksenmukaisuussyistä kuten alennetun veron pakettiauto. Tällainen auto on yleensä kuorma-auton tai raskaan pakettiauton alustalle rakennettu raskas ja suurehko auto, jossa on henkilökuljetukseen soveltuvan jatkettun ohjaamon lisäksi lava tai muu varustus tavaroiden kuljettamista varten. Henkilöauto, jonka kokonaisuudessa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on autoverosta vapaa.

Huoltoauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa, verotetaan niin ikään kuten alennetun veron pakettiauto. Rakenneseutuksen mukaan huoltoautoa käytetään ajoneuvojen ja koneiden huoltoon sekä korjausmiehistön ja välineiden kuljetukseen. Huoltoauto on yleensä pakettiauto, joka ei mitoiteta eikä kantavuudeltaan täytä alennettuun veroon oikeutetun pakettiauton edellytyksiä. Eräät julkisyhteisöjen omistamat huoltoautot voivat kuulua henkilöautoluokkaan.

Verovelvollisuus

Velvollinen suorittamaan autoveron on ensisijaisesti ajoneuvon maahantuoja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja. Maahantuojalla tarkoitetaan sitä, joka tuo ajoneuvon Suomen alueelle tai jonka lukuun ajoneuvo tuodaan Suomeen. Ensisijainen verovelvollinen voi siirtää velvollisuutensa edelleen kaupan muulle portaalle tai kuluttajalle saakka laissa säädettyä menettelytapaa noudattaen. Siirtomahdollisuutta ei kuitenkaan ole juuri käytetty. Siten myös käytännössä autoverotuksessa maahantuojat ovat verovelvollisia ja suorittavat autoveron omista nimissään ja omaan lukuunsa.

Jotta ajoneuvo voitaisiin kaikissa poikkeustapauksissakin verottaa, on laissa säännökset toissijaisesta verovelvollisuudesta, joka koskee esimerkiksi ajoneuvon rekisteröijää,

omistajaa ja käyttöönottajaa. Nämä eivät kuitenkaan ole verovelvollisia silloin, jos ensisijainen verovelvollinen voidaan osoittaa. Vaikka veroa ei tällöin saada perityksi esimerkiksi maahantuojalta, käyttöönottaja ei ole vastuussa veron suorittamisesta. Ajoneuvon käyttö voidaan kuitenkin estää, jos siitä on suorittamatta veroa.

Verotettava tapahtuma ja verotusmenettely

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

Jos verovelvollisella on rekisteröidyn verovelvollisen asema, noudatetaan eri menettelyä. Rekisteröidyksi verovelvolliseksi voidaan hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittava ajoneuvojen maahantuoja tai valmistaja, joka on luotettava ja joka voi antaa autoveroilmoitukset tullille konekielisessä muodossa. Rekisteröidyn verovelvollisen 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. Rekisteröidyn verovelvollisen verotettaviksi ilmoittamista ajoneuvoista määrätään autovero jaksolta, jonka pituuden Tullihallitus määrää. Jakson pituus on nykyisin kymmenen päivää. Kultakin jaksolta on ilmoitettava ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään, otetaan käyttöön tai joiden omistusoikeuden rekisteröity verovelvollinen luovuttaa verovelvollisuutta siirtämättä. Viimeksi mainittu tilanne syntyy lähinnä silloin, kun maa-

hantuoja siirtää ajoneuvon omistusoikeuden jälleenmyyjälle. Käytännössä omistusoikeuden siirtymisestä on muodostunut yleinen verotettava tapahtuma uusien ajoneuvojen verotuksessa. Rekisteröidyn verovelvollisen 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 verovelvolliselle jakson päätyttyä. Lasku eräänny maksettavaksi 25 päivässä jakson päättymisestä.

Autoverolle kannettava arvonlisäveron suuruinen vero

Autoveron määrälle kannetaan arvonlisäveron suuruinen vero autoverotuksen yhteydessä. Verosta säädetään autoverolain 5 §:ssä. Veroa on ryhdytty kutsumaan ei-arvonlisäveroksi, jäljempänä *elv*, erotuksena varsinaisesta arvonlisäverosta. Vero kannetaan kaikissa tapauksissa autoveroa maksettaessa riippumatta esimerkiksi siitä, onko autoveron maksaja arvonlisäverovelvollinen. Jos autoveron maksaja on arvonlisäverovelvollinen, maksuunpantu *elv* on kuitenkin verolliseen liiketoimintaan liittyen pääsääntöisesti vähennyskelpoinen arvonlisäverotuksessa arvonlisäverolain (1501/1993) 102 §:n 4 kohdan nojalla. Muussa tapauksessa autoverolle tulisi kannetuksi samansuuruinen vero kahteen kertaan, koska autovero sisältyy ajoneuvon kotimaisen luovutuksen yhteydessä kannettavan arvonlisäveron perusteeseen esimerkiksi silloin, kun maahantuoja myy ajoneuvon jälleenmyyjälle ja jälleenmyyjä vastaavasti kuluttajalle hintaan, joka sisältää autoveron. Arvonlisäverollista liiketoimintaa harjoittavan elinkeinonharjoittajan oikeus vähentää *elv* on samalla tavalla rajoitettu kuin itse arvonlisäveron vähennysoikeus. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi elinkeinonharjoittajan yksityiskäyttöön hankitusta ajoneuvosta maksettua *elv*:ä ei voi vähentää, vaan se jää ajoneuvon hintaan.

Edellä selostetun järjestelyn seurauksena kaikkien autoveron alaisten ajoneuvojen kuluttajahintaan sisältyy autoverolle suoritettu arvonlisäveron suuruinen vero, joten ajoneu-

voja hankkivien kuluttajien kannalta ajoneuvojen verorasitus on kaikissa tapauksissa yhtä suuri. Tällä varmistetaan se, että kaikki ajoneuvojen hankintakanavat ovat verotuksellisesti samanarvoisessa asemassa.

Arvonlisäverovelvolliset voivat vähentää suoritettavasta arvonlisäverosta verollista liiketoimintaa varten hankkiemiensa pakettiautojen ostohintaan sisältyvän arvonlisäveron ja siten myös myyjän autoverolle suorittaman arvonlisäveron suuruisen veron. Arviolta 90—95 prosenttia pakettiautoista hankitaan liiketoiminnassa käytettäväksi.

Henkilöautojen ja moottoripyörien vähennysoikeutta on sitä vastoin rajoitettu hallinnollisista ja valvonnallisista syistä yksityiskäytön ja liiketoimintakäytön välisen rajanvedon helpottamiseksi, koska näitä ajoneuvoja usein käytetään liiketoiminnan lisäksi yksityisiin ajoihin. Vähennysoikeuden rajoituksesta säädetään arvonlisäverolain 114 §:n 1 momentin 5 kohdassa. Mainitun pykälän 2 momentin mukaan vähennysoikeuden rajoitus ei kuitenkaan koske henkilöautoa, joka on hankittu myytäväksi, vuokrattavaksi taikka käytettäväksi ammattimaiseen henkilökuljetukseen tai ajo-opetukseen, eikä henkilöautoa, joka on hankittu yksinomaan vähennykseen oikeuttavaan käyttöön. Ammattimaiseen henkilökuljetukseen hankittujen taksien osalta vähennysoikeuden merkitys autoverolle suoritettun arvonlisäveron suuruisen veron osalta on käytännössä vähäinen autoverotuksessa sovellettavan taksialennuksen takia. Siltä osin kuin autoveroa jää alennuksen jälkeen taksiryrittäjän maksettavaksi, sille suoritettu arvonlisäveron suuruinen vero on vähennettävissä osana normaalia arvonlisäverovähennystä. Oikeuskäytännön mukaan autoliike saa vähentää sellaisen henkilöauton, jota käytetään sekä vähennyskelpoiseen käyttöön esittelyautona että vähennysrajoituksen piiriin kuuluvana työsuhteautona, hankintahintaan sisältyvän arvonlisäveron siltä osin kuin autoa käytetään esittelytarkoitukseen. Kun tällainen auto myydään, liikkeen on suoritettava myyntihinnasta arvonlisäveroa samassa suhteessa kuin auton hankintahinnasta on tehty vähennys.

Arvonlisäverotuksessa sovellettavat henkilöauton vähennysrajoitukset koskevat arvonlisäverolain 114 §:n 3 momentin mukaan

myös niin sanottua kaksikäyttöautoa. Sillä tarkoitetaan pykälän 4 momentin mukaan pakettiautoa, joka on varustettu kuljettajan istuimen ja tämän vieressä olevien istuinten lisäksi muilla istuinpaikoilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, lukuun ottamatta autoverolain 24 §:n mukaisia tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja istuimia. Kaksikäyttöauto vastaa henkilökuljetusominaisuuksiltaan ja tosiasialliselta käyttötarkoitukseltaan henkilöautoa, vaikka se luokitellaan pakettiautoksi. Ilman mainittua rajoitusta yritykset saattaisivat arvonlisäverotuksessa saavutettavien veroetujen takia hankkia kaksikäyttöautoja käyttötarkoituksiin, joita varten muutoin hankittaisiin vähennysrajoitukseen piiriin kuuluvia henkilöautoja, esimerkiksi työsuhdeautoiksi. Kaksikäyttöauto rinnastetaan myös vuotuisessa ajoneuvoverotuksessa henkilöautoon ajoneuvoverosta annetun lain (1281/2003) mukaan.

Yhteisöoikeus

Yleistä

Autovero on kansallinen välillinen vero, jota ei ole yhdenmukaistettu Euroopan unionissa, vaikka komissio on tätä eräiltä osin ehdottanut. Jäsenvaltiot voivat siten itsenäisesti päättää, millä perusteella ja kuinka paljon ne kantavat ajoneuvoista autoveron kaltaisia veroja.

Arvonlisäverotus on sitä vastoin pitkälti yhdenmukaistettu. Yhteisestä arvonlisäverojärjestelmästä annettu neuvoston direktiivi 2006/112/EY, jäljempänä *arvonlisäverodirektiivi*, sisältää varsin yksityiskohtaiset säännökset veropohjasta ja verokannoista. Kyseisellä direktiivillä uudistettiin lakitekniisesti ja korvattiin vuoden 2007 alusta jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste annettu kuudes neuvoston direktiivi 77/388/ETY.

Sekä auto- että arvonlisäverotuksessa on otettava huomioon Euroopan yhteisöjen perustamissopimukseen sisältyvät verotusta koskevat määräykset, joista tärkein on 90 artiklaan, jäljempänä *EY 90 artikla*, sisältyvä tuontitavaroiden syrjivien verojen kielto. Ar-

tiklan soveltamisesta etenkin käytettyjen tuontiajoneuvojen autoverotuksessa on annettu useita Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisuja. Niiden, samoin kuin korkeimman hallinto-oikeuden Suomen autoverotusta koskevassa asiassa antaman ratkaisun perusteella syrjintäkiellon on katsottu tarkoittavan sitä, ettei käytettynä maahan tuotavan ajoneuvon veroprosentti saa ylittää markkinoilla olevassa vastaavassa ajoneuvossa uutena ollutta veroprosenttia. Periaate on sisällytetty niihin autoverolain säännöksiin, jotka koskevat käytettyinä maahantuotujen ajoneuvojen verotusta. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi vuonna 2006 Unkarin autoveroa koskevan ratkaisun (asiat C-290/05 *Nadasdi* ja C-333/05 *Nemeth*), jossa omaksuttiin toinen kanta verosyrjintäkiellon soveltamiseen käytettyinä maahantuotaviin ajoneuvoihin tilanteessa, jossa jäsenvaltio ottaa käyttöön uuden veron tai muuttaa olemassa olevan veron verokantaa tai määräytymisperustetta. Ratkaisun mukaan merkitystä ei ole niillä veroilla, jotka on otettu käyttöön ennen veromuutosta. Tämä tarkoittaa sitä, että käytetyt tuontiajoneuvot voidaan verottaa niiden tuontihetkellä voimassa olevan verokannan ja -perusteen mukaisesti. Vuoden 2008 alusta voimaan tullut henkilöautojen hiilidioksidipäästöihin perustuva verotus toteutettiin tämän periaatteen mukaisesti ja samalla luovuttiin käytettyjen tuontiautojen verotuksessa aikaisemmin sovelletuista mallikohtaisista historiallisista veroprosenteista. Muiden käytettynä verotettavien ajoneuvoluokkien verotuksessa aikaisemman ratkaisukäytännön mukaista periaatetta sovelletaan sen sijaan edelleen.

Autoverolle kannettavaa elv:ä ja arvonlisäveroa koskevat rikkomusmenettelyt

Autoverolle kannettavan arvonlisäveron suuruisen veron yhteensopivuus EY-oikeuden kanssa oli arvioitavana Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa asiassa C-101/00 *Sii-lin*. Tuomioistuin katsoi muun muassa, että veron yhteensopivuutta EY 90 artiklan kanssa on arvioitava samalla tavalla kuin itse autoveronkin, joten EY 90 artikla on esteenä elv:n kaltaiselle verolle siltä osin kuin toisesta jäsenvaltiosta tuodusta käytetystä ajoneu-

vosta tällaisena verona kannettava määrä ylittää kyseisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän. Syrjivyyden kannalta merkitystä ei ole sillä, että tällainen vero voidaan vähentää verollisen liiketoiminnan yhteydessä. Ennakkoratkaisun jälkeen korkein hallinto-oikeus antoi asiassa päätöksensä. Sen mukaan yksityishenkilön tuomasta käytetystä autosta voidaan kantaa myös elv:a, jota saadaan kuitenkin periä vain se määrä, mitä vastaavaa arvonlisäveroa on jäljellä samanlaisen Suomessa jo rekisteröidyn ajoneuvon arvossa. Vertailtavana vastaavana verona oli pidettävä ajoneuvon valmistusvuonna sovelletun verokannan mukaista liikevaihtoveroa. Vuoden 2003 autoverolain muutoksen yhteydessä autoverolain 5 § muutettiin vastaamaan korkeimman hallinto-oikeuden päätöstä.

Siilin-ratkaisusta huolimatta komissio on nostanut Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa Suomea vastaan Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 226 artiklan mukaisen rikkomuskanteen asiassa C-10/08 *Komissio vastaan Suomi*. Kanteen mukaan elv ei ole yhteensopiva EY 90 artiklan kanssa. Lisäksi elv:n vähennysoikeus myynnistä suoritettavasta arvonlisäverosta ei ole yhteensopiva arvonlisäverodirektiivin vähennysoikeutta koskevien säännösten kanssa, koska kysymyksessä ei ole varsinainen arvonlisävero.

Vastatessaan komissiolle Suomen hallitus on katsonut, että elv:n yhteensopivuus EY 90 artiklan kanssa on jo ratkaistu Siilin-ratkaisussa. Elv:n vähennysoikeus ei myöskään ole arvonlisäverodirektiivin vastainen, koska vähennys ei taloudellisesti kohdistu suoritettavaan arvonlisäveroon. Elv:n vähennysoikeudessa on kyse arvonlisäverojärjestelmästä erillisestä ja sen kannalta teknisestä elv:n oikaisusta. Vähennysoikeuden edellytyksenä on, että kyseinen verovelvollinen on suorittanut elv:n valtiolle. Vähennysjärjestelmän tarkoituksena on, paitsi estää arvonlisäveron kertaantumisen tuotanto- ja jakeluketjussa, myös sallimalla ainoastaan tuotantopanoksista kertyvän arvonlisäveron vähentäminen, turvata se, että oikea määrä arvonlisäveroa sisältyy kertaalleen arvonlisäverollista toimintaa harjoittavan myyjän myymiin hyödykkeisiin niiden siirtyessä lopulliseen kulu-

tukseen. Arvonlisäverojärjestelmästä erillinen elv:n vähennysoikeus ei ole ristiriidassa tämän tarkoituksen kanssa, koska se ei vaikuta siihen arvonlisäveron määrään, joka elv:n vähennykseen oikeutetun arvonlisäverovelvollisen myymiin hyödykkeisiin sisältyy niiden siirtyessä lopulliseen kulutukseen. Elv:n vähennysoikeus ei myöskään muulla tavalla häiritse arvonlisäverojärjestelmän toimivuutta.

Komissio on käynnistänyt Suomea vastaan toisenkin rikkomusmenettelyn. Sitä koskevassa perustellussa lausunnossaan komissio katsoo, ettei Suomen arvonlisäverolain soveltamiskäytäntö ole yhdenmukainen arvonlisäverodirektiivin kanssa, koska autoveron määrä sisällytetään Suomessa ajoneuvon luovutuksesta kannettavan arvonlisäveron perusteeseen. Komissio vetoaa yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-98/05 *De Danske Bilimportører* antamaan ratkaisuun, jossa arvioidaan kysymystä siitä, tuleeko Tanskan rekisteröintivero sisällyttää ajoneuvon luovutuksen yhteydessä kannettavan arvonlisäveron perusteeseen. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että kun on kyse kauppasopimuksesta, jossa määrätään, että jälleenmyyjä luovuttaa ajoneuvon rekisteröitynä ja sellaiseen kokonaisuuteen, joka sisältää jälleenmyyjän ennen luovutusta maksaman rekisteröintiveron, rekisteröintiveron osuus on jätettävä arvonlisäveron perusteen ulkopuolelle. Tuomioistuin katsoi rekisteröintiveron vastaavan verovelvollisen ajoneuvon ostajalta saamaa erää, joka on jälkimmäisen nimissä ja tämän lukuun kertyneiden kustannusten korvausta. Tuomioistuin perusteli ratkaisuaan siten, että Tanskan rekisteröintiveron osalta verotettava tapahtuma on ajoneuvon ensirekisteröinti. Lisäksi tuomioistuin katsoi, että rekisteröintiverovelvollinen on ajoneuvon ostaja.

Komissio katsoo, että Suomen autovero on luonteeltaan samanlainen kuin Tanskan rekisteröintivero. Tämän vuoksi yhteisöjen tuomioistuimen asiassa *De Danske Bilimportører* Tanskan rekisteröintiveron osalta vahvistamia arviointiperusteita on sovellettava komission mukaan myös Suomen autoveroon. Komissio vaatii, että Suomi muuttaa lainsäädäntöään siten, ettei ajoneuvon luovutuksesta kannettavan arvonlisäveron peruste sisällä luovuttajan veroviranomaisille mak-

saman autoveron määrää. Tämä koskee luonnollisesti vain myyntitarkoitukseen hankittuja ajoneuvoja.

Suomen vastauksessa katsotaan, että nykyisen järjestelmän mukainen autovero tulee arvonlisäverodirektiivin 73 ja 78 artiklan nojalla sisällyttää ajoneuvon luovutuksesta kannettavan arvonlisäveron perusteeseen.

Ulkomaisten leasingautojen autoverotusta koskeva rikkomusmenettely

Toisesta jäsenvaltiosta leasingvuokrattujen autojen verotusta koskevassa perustellussa lausunnossaan komissio katsoo, että Suomen autoverotus on palveluiden vapaata liikkuvuutta koskevan Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 49 artiklan vastainen siksi, että autovero on maksettava täysimääräisenä leasing sopimuksen pituudesta riippumatta. Komission mukaan Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisusta asiassa C-451/99 *Cura Anlagen* seuraa, että autoveron määrä on suhteutettava leasing sopimuksen keston.

Ulkomailla rekisteröidyn ja sieltä vuokratun leasingauton autoverotus on ollut esillä yhteisöjen tuomioistuimessa myös asiassa C-242/05 *Coevering*, joka koskee Alankomaiden autoveroa. Tuomioistuin katsoo yhteisöoikeuden vastaiseksi autoveron, joka on maksettava täysimääräisesti toisesta jäsenvaltiosta leasingvuokratusta ajoneuvosta ilman oikeutta vapautukseen tai veron palautukseen silloin, kun ajoneuvoa ei käytetä vakinaisesti autoveron kantaneessa jäsenvaltiossa.

Suomen vastauksessa todetaan, että tarkoituksena on muuttaa leasingvuokrattuja ajoneuvoja koskevaa lainsäädäntöä siten, että otettaisiin käyttöön niin sanottu autoveron vientipalautusjärjestelmä, jonka puitteissa osa maksetusta autoverosta olisi mahdollista saada takaisin palautuksena ajoneuvon Suomesta viennin yhteydessä.

1.2 Käytäntö

Yleistä pakettiautoista ja niiden autoverosta

Vuosittain autoveroa kannetaan noin 18 000 pakettiautosta, joista uusia on noin

17 000 ja käytettyjä tuontiautoja noin 1 000. Vuonna 2007 autoveron kertymä oli 1 217 miljoonaa euroa, josta noin 7,9 prosenttia kertyi pakettiautoista.

Vuonna 2007 uusien alennetun verokannan pakettiautojen autoveron osuus niiden kuluttajahinnasta laskettuna vaihteli 15 ja 20 prosentin välillä, keskimääräinen veroprosentti oli noin 17,5. Keskimääräinen veron määrä oli noin 5 550 euroa. Täyden verokannan pakettiautojen autoveron osuus oli keskimäärin noin 27 prosenttia kuluttajahinnasta laskettuna. Keskimäärin vero oli noin 6 950 euroa.

Käytettynä verotettavien pakettiautojen keskimääräinen verotusarvo oli noin 13 500 euroa ja keskimääräinen veron määrä noin 2 400 euroa. Käytettynä verotettavien pakettiautojen keskimääräinen ikä oli 7,2 vuotta.

Pakettiautoja on Suomen ajoneuvoliikenne rekisterissä noin 284 000, mikä on 10 prosenttia autokannasta. Pakettiautojen osuus kannasta on viime vuosina hieman kasvanut. Pakettiautojen keski-ikä on 10,5 vuotta. Valtaosa pakettiautoista on dieselkäyttöisiä.

Pakettiautojen jakautuma Suomessa poikkeaa keskieurooppalaisesta. Pieniä kaupunkiolosuhteisiin soveltuvia jakeluautoja ja henkilöautoihin rinnastettavia N₁-luokan ajoneuvoja on kannasta vain noin 10 prosenttia. Näiden pakettiautojen kokonaismassa on alle 2 000 kilogrammaa ja kantavuus eli kokonaismassan ja oman massan välinen erotus on 500—600 kilogrammaa.

Alennettuun autoveroon oikeutetut, kookkaalla tavarankuljetustilalla varustetut pakettiautot ovat keskenään pitkälti samantyyppisiä. Suurin osa rekisterissä olevista pakettiautoista sijoittuu painovälille 2 500—3 000 kilogrammaa. Noin viidennes kaikista pakettiautoista kuuluu kokonaismassaltaan painoluokkaan 2 700—2 800 kilogrammaa ja niiden kantavuus on noin 1 000 kilogrammaa.

Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt ja niiden mittaaminen

Tieliikenteen osuus Suomen kokonaishiilidioksidipäästöistä on noin viidesosa. Vuonna 2006 tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat noin 11,9 miljoonaa tonnia. Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt olivat noin 1,2 miljoonaa

tonnia eli noin 10 prosenttia tieliikenteen päästöistä.

Ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat suorassa suhteessa polttoaineen kulutukseen, johon vaikuttavat ajoneuvojen ominaiskulutus, ajotavat ja liikenteen määrä. Jokainen ajoneuvossa käytetty bensiinilitra tuottaa hiilidioksidia 2 350 grammaa ja energiasisällöltään sitä suurempi dieselöljylitra vastaavasti 2 660 grammaa.

Pakettiautojen hiilidioksidipäästöt mitataan ajoneuvon valmistajan toimesta yhdenmukaistetulla menetelmällä, jota koskevat säännökset sisältyvät neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N₁-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2004/3/EY, jäljempänä *päästödirektiivi*. Hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutus mitataan säädetyn testaustavan mukaisesti, joka on sama kuin henkilöautoilla. Mittaustapa ei ota huomioon ajoneuvon todellisen kuorman eikä ajotavan vaikutusta päästöihin. Säädetyn mittaamenetelmän mukainen päästötieto on kuitenkin objektiivinen ja vertailukelpoinen erotteleva tekijä eri ajoneuvoyksilöiden välillä. Päästödirektiivin mukaan ensimmäinen pakottava vaatimus käyttöön otettavien N₁-luokkaan kuuluvien pakettiautojen päästöjen mittaamisesta tuli voimaan vuoden 2006 alusta, mutta se koski vain pientä osaa N₁-luokan kevyistä, alaluokkaan I kuuluvista pakettiautoista. Käytännössä suurin osa pakettiautoista tuli direktiivin piiriin vuoden 2008 alusta, kun hiilidioksidipäästötieto tuli pakolliseksi sanotun ajankohdan jälkeen käyttöön otetuille N₁-luokan alaluokkaan II ja III kuuluville pakettiautoille. Direktiivin mukaan uusien pakettiautotyyppien hiilidioksidipäästöt on tullut mitata jo vuotta aikaisemmasta ajankohdasta lukien. Toisaalta direktiivissä on säännöksiä myöhennetyistä voimaantulosta, joka koskee monivaiheisesti valmistettuja pakettiautoja. Päästötieto on kuitenkin oltava kaikista vuoden 2009 alun jälkeen käyttöön otettavista pakettiautoista.

Pakettiautot eivät ole toistaiseksi koko ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän piirissä, joten niiden päästötietojen antamisesta ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä varten ei ole

samalla tavoin yhdenmukaistettuja menettelysäännöksiä kuin henkilöautoista. Päästödirektiivissä kuitenkin veloitetaan valmistajat antamaan pakettiautojen päästöistä vastaavat tiedot kuin henkilöautoista. Suomessa pakettiautojen hiilidioksidipäästöistä on vaadittu tieto valmistajan antamalla vaatimuksenmukaisuustodistuksella kansallisen tyyppihyväksynnän yhteydessä.

Pakettiautot ovat kuitenkin tulossa yhteisötason tyyppihyväksyntämenettelyyn. Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY, jäljempänä *tyyppihyväksyntädirektiivi*, luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat kaikki direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyntää koskevat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset. Myös päästötietojen antamista koskeva menettely yhdenmukaistuu. Tyyppihyväksyntädirektiivissä säädetään, että ajoneuvon valmistajan on annettava vaatimuksenmukaisuustodistus, jonka on seurattava jokaisen uuden pakettiauton mukana ja että jäsenvaltiot voivat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden käyttöönoton ainoastaan, jos niillä on voimassa oleva vaatimuksenmukaisuustodistus. Direktiivi tulee pakettiautojen osalta porrastetusti voimaan huhtikuusta 2009 alkaen.

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntää ja teknisiä vaatimuksia koskevat yhteisön säännökset on pantu täytäntöön ajoneuvolailla ja rakenneasetuksella. Suomessa polttoaineen kulutus- ja hiilidioksidipäästölukemat merkitään Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämään ajoneuvoliikennerekisteriin auton teknisiin tietoihin tyyppihyväksyntäasiakirjojen perusteella. Tietojen merkitsemisestä säädetään ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) ja sen nojalla ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1116/2003).

Tiedot pakettiautojen ominaishiilidioksidipäästöistä ovat saatavissa vain uusimmasta autokannasta. Ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyjen pakettiautojen päästötasojen keskiarvo on 212,5 grammaa kilometrillä. Pienten niin sanottujen kaupunkipakettiautojen

hiilidioksidipäästöt vaihtelevat 160—180 gramman välillä kilometriä kohden, mikä vastaa noin 6,2—6,9 litran dieselöljyn ominaiskulutusta sadalla kilometrillä. Tyypillisen alennettuun autoveroon oikeutetun tavarankuljetukseen tarkoitettua pakettiauttoa, jonka kokonaismassa on noin 2 700—2 800 kilogrammaa ja kantavuus on noin tuhat kilogrammaa, päästöt ovat 220—240 grammaa kilometriä kohden. Viimeksi mainittu hiilidioksidipäästö syntyy pakettiautolla, jonka yhdistetty kaupunki- ja maantieajon polttoainekulutus on 8,5—9,2 litraa dieseliä sadalla kilometrillä.

Euroopan komission helmikuussa 2007 julkaisema tiedonanto (KOM(2007) 19) sisältää uuden yhteisötason strategian henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on, että vuonna 2012 Euroopassa myytävien uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt olisivat enintään 120 grammaa kilometriä kohden. Pakettiautojen tavoitetaso on 175 grammaa kilometrillä. Tavoitteisiin voidaan tiedonannon mukaan päästä kokonaisvaltaisella lähestymistavalla, jossa keinoina käytetään auton valmistajiin kohdistuvien vaatimusten lisäksi muun muassa kuluttajainformaatiota ja taloudellisia ohjauskeinoja, jotta kuluttajat valitsisivat markkinoilla vähäpäästöisempiä ja energiatehokkaampia ajoneuvoja.

Osana strategian toimeenpanoa komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille. Asetusehdotuksen tavoitteena on asettaa henkilöautoille sitovat hiilidioksidipäästörajat siten, että tiedonannon mukainen poliittinen tavoitetaso saavutettaisiin. Kunkin uuden henkilöautomallin päästöille asetettaisiin tavoitetaso, joka olisi sidottu ajoneuvon omaan massaansa. Pakettiautoista ei ole annettu vastaavaa ehdotusta.

1.3 Eräitä kansainvälisiä vertailuja

Autoveron ja arvonlisäveron suhde

Ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvää autoveron kaltaista veroa kantavista jäsenvaltioista ainakin Tanskassa, Irlannissa ja Alanko-

maissa autoveron ja arvonlisäveron suhde on järjestetty siten, ettei autoverolle pääsääntöisesti kanneta arvonlisäveroa. Autoveron verotettava tapahtuma on ajoneuvon rekisteröinti ja verovelvollinen se, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään. Kun ajoneuvoja myydään liiketoiminnassa, autokauppa käytännössä maksaa veron asiakkaidensa puolesta veroviranomaisille. Autovero ei tällöin kuulu ajoneuvon varsinaiseen myyntihintaan, vaan se käsitellään läpikulueränä, jolloin se ei myöskään kuulu myynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen.

Ulkomaisten leasingautojen autoverotus ja autoveron vientipalautus

Autoveron kaltaisen veron palautusjärjestelmä maastaviennin yhteydessä on harvinaisen. Se on käytössä Tanskassa ja Alankomaissa. Määräajaksi ulkomailta vuokrattuja leasingautoja varten Tanskassa ja Itävallassa on käytössä autoverotuksen erityisjärjestelyjä.

Asiassa C-451/99 *Cura Anlagen* annetun ratkaisun jälkeen Itävalta otti käyttöön palautusjärjestelmän, jonka mukaan autoveroa palautetaan vuokranantajalle ajoneuvosta, joka viedään Itävallassa tapahtuneen vuokrauksen päätyttyä ulkomaille. Palautuksen suuruus määräytyy vientitieteen mukaisen ajoneuvon arvon perusteella. Itävallan perustuslakituomioistuimien on pitänyt palautusmenettelyä perustuslain yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisena, koska se ei koske muita yrityksiä kuin ajoneuvojen vuokraamoja.

Tanskassa on täyden autoveron ohella mahdollisuus verottaa väliaikaisesti maassa käytettävä ajoneuvo neljännesvuoden, päivien tai ulkomaisen leasing sopimuksen kestoajan mukaan määräytyvän autoveron perusteella. Lisäksi Tanskassa on käytössä yleinen autoveron vientipalautusjärjestelmä, jonka mukaan autoveroa palautetaan, jos käytetty ajoneuvo poistetaan rekisteristä ja viedään ulkomaille. Veroa palautetaan ajoneuvon arvossa vientitietokellällä jäljellä olevan veron määrä. Palautuksessa sovellettava ajoneuvon arvo määräytyy ajoneuvon yleisen hinnan perusteella. Veroa jätetään kuitenkin palauttamatta 15 prosenttia veromäärästä. Palautetta-

va vero ei myöskään saa ylittää ajoneuvosta rekisteröinnin yhteydessä maksettua veroa 15 prosentilla vähennettynä. Veroa ei palauteta, jos palautettava määrä on alle 7 500 kruunua, mikä vastaa noin tuhatta euroa. Ajoneuvon arvon määrittämisestä viranomaisille aiheutuvien kulujen kattamiseksi on maksettava hallinnollinen korvaus.

Alankomaissa myös leasingvuokratuista ajoneuvoista kannetaan täysi autovero kun ne otetaan siellä käyttöön. Yleisen vientipalautuksen perusteella ulkomaille vietävästä ajoneuvosta palautetaan veroa siitä kannetun veron määrä vähennettynä kaavamaisella, ajoneuvon ikään perustuvalla alennuksella. Palautuksen edellytyksenä on, että ajoneuvo on liikennekelpoisessa kunnossa ja että se rekisteröidään toisessa valtiossa 13 viikon kuluessa viennistä. Palautusjärjestelmä on rajoitettu uusiin eli vuoden 2006 lokakuun jälkeen ensiverotettuihin ajoneuvoihin valtiontaloudellisista syistä.

1.4 Nykytilan arviointi

Pakettiautojen verotus

Ajoneuvojen luokittelu henkilö- tai pakettiautoksi perustuu tyyppihyväksyntää koskevien direktiivien määritelmiin ja ajoneuvon valmistajan tekemään luokitteluun. Useat yleensä henkilöautoiksi luokiteltavat autot voidaan luokitella vaihtoehtoisesti myös pakettiautoiksi joko ilman muutoksia tai vähäisin muutoksin, esimerkiksi poistamalla takapenkit ja muuttamalla takatila tavarankuljetukseen sopivaksi.

Vastaavasti joitakin pakettiautoksi tarkoitettuja autoja voidaan luokitella ja rekisteröidä henkilöautoiksi. Vaihtoehtoisesti henkilö- tai pakettiautoksi luokiteltavat ajoneuvot vastaavat hintaluokaltaan, ulkonäöltään, kooltaan, henkilökuljetusominaisuuksiltaan ja usein myös käyttötarkoitukseltaan pitkälti toisiaan ja eroavat perinteisimmistä, kookkaalla tavaratilalla varustetuista tavarankuljetukseen tarkoitetuista pakettiautoista.

Autoverotuksessa rajanveto henkilö- ja pakettiauton välillä on merkityksellinen, koska se vaikuttaa autoveron määräytymisperusteisiin. Henkilöauto verotetaan yleisen vähit-

täismyyntiarvon ja ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen perusteella, kun taas pakettiauton vero perustuu ajoneuvon hankinta-arvoon maahantuoajalle.

Ominaisuuksiltaan henkilöautoja muistuttavien täyden veron pakettiautojen verotaso on pyritty mitoittamaan siten, että se laskennallisesti vastaisi henkilöautojen verotaso. Täyden veron pakettiautojen verotaso ei kuitenkaan alennettu, kun henkilöautojen verotaso alennettiin vuoden 2008 alusta keskimäärin noin kuudenneksellä siirryttäessä hiilidioksidipäästöihin perustuvaan veroon. Tämä on käytännössä merkinnyt sitä, että täyden veron pakettiautojen vero on muodostunut yhdenvertaisuustavoitteen vastaisesti korkeammaksi kuin henkilöautojen vero keskimäärin. Lisäksi, koska hiilidioksidipäästöt vaikuttavat vain henkilöautojen verotukseen, verotasojen erot toisiaan vastaavien henkilö- ja pakettiautojen välillä voivat muodostua huomattaviksi, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Verotuksen eriytyminen on aiheuttanut pienten pakettiautojen kysynnän vähentymistä tai niiden luokittelua henkilöautoluokkaan. Toisaalta se on voinut myös johtaa hankkimaan käyttötärpeeseen nähden tarpeettoman suuria pakettiautoja, jotka puolestaan ovat oikeutettuja pakettiauton alennettuun verokantaan.

Pakettiautojen erottelussa täyden ja alennetun veron ajoneuvoihin on tarkoituksena ollut verottaa henkilöautomaiset pakettiautot samalla tasolla kuin henkilöautot edellä sanotulla tavalla ja pitää kookkaampien tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen vero näitä alemmalla tasolla. Alennettuun veroon oikeutettujen pakettiautojen tavaratilan tilavuuden mittaustapa on autoverolakiin perustuva kansallinen vaatimus, joka eroaa ajoneuvojen valmistajien nykyisin käyttämistä menetelmistä. Markkinoille on tullut pakettiautoja, jotka eivät tavarankuljetusominaisuuksistaan huolimatta täytä verolaissa asetettuja mittavaatimuksia. Tämä on aiheuttanut ajoneuvoihin epätarkoituksenmukaisia muutostöitä, kuten tehtaan asentamien väliseinien poistamista ja istuimien paikan siirtelyä verotuksellisten mittamääräysten täyttämistä varten.

Autoverolaissa säädettyihin mittamääräyksiin liittyy myös hallinnollisia näkökohtia.

Pakettiautojen tavaratilan mittaaminen on tehty kansallisen tyyppi hyväksynnän ja rekisteröintikatsastuksen yhteydessä, jolloin merkintä mittausvaatimusten täytymisestä on voitu tehdä kaikkien samanlaisten ajoneuvoyksilöiden rekisteritietoihin. Tyyppi hyväksyntädirektiivin mukaan kansallista tyyppi hyväksyntää ei kuitenkaan enää voida vaatia pakettiautoille, jotka tulevat yhteisötason tyyppi hyväksyntämenettelyn piiriin vuonna 2009. EY-tyyppi hyväksynnän yhteydessä ei puolestaan voida vaatia selvitystä kansallisessa verolaissa asetetuista erityisistä vaatimuksista. Tavaratilan tilavuutta koskevien vaatimusten täytyminen ei myöskään ole osoitettavissa yksinomaan tyyppi hyväksynnässä vahvistettavien ajoneuvon tiettyjen teknisten ominaisuuksien perusteella. Pakettiautojen yksilökohtainen tavaratilan mittaminen yksinomaan verotusta varten olisi EY-tyyppi hyväksyntämenettelyn voimaantulon jälkeen ylimääräinen hallinnollinen rasite.

Nykyiseen autoverolakiin perustuva käytettyjen pakettiautojen verotus on monimutkainen ja hallinnollisesti työlästä.

Autoveron ja arvonlisäveron suhde

Autoverolain 5 §:ssä tarkoitettuna veron yhteensopivuus EY 90 artiklan kanssa on nostettu uudelleen esille yhteisöjen tuomioistuimissa. Niin ikään on katsottu, ettei veron vähennyskelpoisuus arvonlisäverotuksessa olisi sallittua arvonlisäverodirektiivin perusteella. On mahdollista, että tuomioistuin päätyy asiassa ratkaisuun, joka edellyttäisi luopumista joko mainitun veron kantamisesta tai sen vähennysoikeudesta. Tämä johtaisi jakelutieneutraliteetin vastaiseen verotukseen niin kauan kun autoveron osuus sisältyy ajoneuvon kotimaisesta luovutuksesta kannettavan arvonlisäveron perusteeseen osana ajoneuvon hintaa.

Jakelutieneutraali verotus olisi tällöin saatavissa siten, että luovutaan kantamasta autoveron osuudelle myös arvonlisäveroa. Sinänsä tämä järjestely olisi jo tällä hetkellä mahdollinen autoverolain 4 §:ssä säädettyä verovelvollisuuden siirtämistä koskevaa menettelyä noudattaen. Jos autoverovelvollisuus siirrettäisiin ei-arvonlisäverovelvolliselle ku-

luttajalle, vältettäisiin autoveron sisältyminen arvonlisäverolliseen myyntihintaan. Hallinnollisesti menettely on kuitenkin työläs, koska jokaisesta verotettavasta ajoneuvosta olisi tehtävä verovelvollisuuden siirtoa koskeva sopimus erikseen. Tämä koskisi henkilöautojen lisäksi pakettiautoja ja moottoripyöriä. Menettely ei myöskään luontevasti sovellu nykyiseen pakettiautojen verotukseen, joka perustuu pakettiauton hankinta-arvoon maahantuojalle. Sekä verovelvollisten että veroviranomaisten kannalta selkeämpää ja hallinnollisesti toimivampaa olisi tehdä autoverolakiin tarvittavat muutokset, joiden perusteella autovero voidaan jättää myyntitarkoituksiin hankituista ajoneuvoista suoritettavan arvonlisäveron perusteen ulkopuolelle suoraan lain nojalla. Tämä vastaisi myös komission rikkomusmenettelyissään esittämää tavoitetta yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden verotusta siten, että eri jäsenvaltioissa kannettavat autoveron kaltaiset verot poistettaisiin näissä tapauksissa arvonlisäveron perusteesta. Lisäksi muutokset poistaisivat ne autoverolle suoritettavaan arvonlisäveroon liittyvät yhteisöoikeudelliset epävarmuudet, jotka ovat nousseet esille komission käynnistämien rikkomusmenettelyiden takia.

Ulkomaisten leasingautojen verotus

Autovero on kertaluonteinen vero. Se on maksettava täysimääräisenä Suomessa käytönotettavasta tai rekisteröitävästä ajoneuvosta eikä verotuksessa oteta huomioon ajoneuvon käyttö- tai rekisteröintiajan kestoa. Veroa ei palauteta niissäkään tapauksissa, joissa ajoneuvon käyttö Suomessa päättyy sen takia, että ajoneuvo siirretään pysyvää käyttöä varten ulkomaille.

Ulkomailta määrääjäksi vuokrattuihin leasingajoneuvoihin sovelletaan samoja säännöksiä kuin muihinkin ajoneuvoihin. Autoverotuksessa ei oteta huomioon leasingajoneuvon kestoa ja ajoneuvon rekisteröintiajan pituutta Suomessa. Euroopan yhteisöjen komissio katsoo perustellussa lausunnossaan tämän muodostavan toiseen jäsenvaltioon sijoittuneelle leasingyritykselle kohtuuttoman

esteen tarjota vapaasti ajoneuvojen leasing-palveluita Suomessa asuville henkilöille.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on yhdenmukaistaa henkilö- ja pakettiautojen veroperusteita ja luopua pakettiautojen tavaratilan tilavuuden verotuksellisista mittavaatimuksista.

Samalla esityksen yhtenä tavoitteena on pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman mukaisesti kehittää liikenteen verotusta päästöjen vähentämiseksi sekä energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Pakettiautoista kannettavan autoveron kehittämisen avulla ohjattaisiin pakettiautojen hankintaa kuljetustarpeeseen nähden tarkoituksenmukaisiin ja mahdollisimman vähän polttoainetta kuluttaviin automalleihin. Tavoitteena on saada aikaan riittävän yksinkertainen ja hallinnollisesti toimiva hiilidioksidipäästöihin perustuva veromalli, joka samalla ottaisi huomioon auton tavarankuljetuskyvyn.

Tavoitteena on lisäksi muuttaa autoveron ja arvonlisäverotuksen suhdetta komission tavoittelemalla tavalla siten, että autovero suljettaisiin ajoneuvon luovutuksesta kannettavan arvonlisäveron perusteen ulkopuolelle. Samalla vähennettäisiin vireillä olevista rikkomusmenettelyistä aiheutuvaa epävarmuutta. Muutokset toteutettaisiin verotuksen hallinnoitavuutta silmällä pitäen mahdollisimman yksinkertaisella tavalla. Muutokset koskisivat kaikkia autoveron alaisia ajoneuvoluokkia. Tehtävistä muutoksista huolimatta tavoitteena on säilyttää autoverotuksessa aloitettu ympäristöohjaus ja valtion verotuotot, joten ajoneuvojen verorasitus pyritään säilyttämään keskimäärin nykyisellä tasolla.

Tavoitteena on toteuttaa yhdenvertaisuusperiaatteen vaatimukset täyttävästi ja hallinnollisesti tarkoituksenmukaisella tavalla Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisukäytännössä edellytetty vaatimus, jonka mukaan leasing-käytössä olevista ajoneuvoista

kannettava autovero on suhteutettava ajoneuvon käyttöaikaan.

2.2 Keskeiset ehdotukset

Pakettiauton veroperusteiden rakenteellinen muutos

Pakettiautoista kannettava autovero ehdotetaan muutettavaksi yhdenmukaiseksi henkilöautoista kannettavan veron kanssa. Vero perustuisi auton yleiseen vähittäismyyntiarvoon eli yleiseen kuluttajahintaan nykyisen maahantuojan hankinta-arvon sijasta. Lisäksi pakettiautojen veroprosentti porrastettaisiin hiilidioksidipäästöjen perusteella. Porrastus toteutettaisiin samalla tavalla kuin henkilöautoilla.

Pakettiautojen verotuksessa sovellettavista kiinteistä vähennyksistä luovuttaisiin. Samalla luovuttaisiin niistä erityissäännöksistä, jotka koskevat käytettyinä verotettavia pakettiautoja, mikä yksinkertaistaisi huomattavasti käytettyjen tuontipakettiautojen verotusta. Sekä uuden että käytettynä tuodun pakettiauton vero määräytyisi verotettavana olevaa autoa vastaavan ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella verotusajankohtana. Tällä varmistettaisiin autoverotuksen EY-oikeudellinen syrjimättömyys käytettyä tuontiautoa verotettaessa.

Ehdotetut muutokset parantaisivat pakettiautojen autoveron läpinäkyvyyttä.

Edellä sanotuun tavoin meneteltäessä ajoneuvojen luokittelu henkilö- tai pakettiautoluokkaan menettäisi tässä veromuodossa lähtökohtaisesti merkityksensä. Samalla luovuttaisiin pakettiautojen tavaratilan tilavuus- ja mittaussäännöksistä. Muutosten avulla vältettäisiin nykyiset ajoneuvojen luokittelusta aiheutuvat verotukselliset epäkohdat ja ne hallinnolliset rasitteet, jotka aiheutuisivat, jos mittamääräykset säilytettäisiin tyyppihyväksyntäsäännösten muuttumisen jälkeen.

Tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen kuljetuskyky ehdotetaan kuitenkin otettavaksi huomioon hiilidioksidipäästöihin perustuvaa verotusta kohtuullistavana tekijänä. Jos vero perustuisi yksinomaan hiilidioksidipäästöön ja ajoneuvon kuluttajahintaan, se merkitsisi nykyiseen alennettuun verokantaan oikeutettujen pakettiautojen verotason

huomattavaa nousua. Pienten ja vähän polttoainetta kuluttavien pakettiautojen vero muodostuisi lieväksi suhteessa raskaampiin ja paljon polttoainetta kuluttaviin pakettiautoihin, mikä voisi johtaa hankkimaan kuljetustarpeeseen nähden liian pieniä ajoneuvoja. Toisaalta se voisi johtaa hankkimaan kuljetustarpeeseen nähden tarpeettoman suuria, kuorma-autoluokkaan kuuluvia ajoneuvoja, jotka ovat autoverotuksen ulkopuolella. Tällainen kehitys olisi sekä ympäristön että erityisesti taajama-alueiden liikenteen kannalta epäsuotavaa.

Ajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista kokonaismassa eli ajoneuvon suurin teknisesti sallittu massa on valmistajan ilmoittama tarkka ja yksiselitteinen luku, joka käy ilmi pakettiauton hyväksyntäasiakirjoista ja sellaisenaan soveltuu veroperusteeksi. Vaikka ajoneuvon kokonaismassa ei ole suoraan verrannollinen ajoneuvon kuljetuskykyyn, se kuitenkin yleisesti ottaen kuvastaa riittävästi kuljetuskykyä.

Näin ollen ehdotetaan, että tietyt kynnyskriteerit täyttävien pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen perusteella määräytyvästä veroprosentista tehtäisiin vähennys, jonka suuruus perustuisi auton kokonaismassaan. Vähennyksen suuruus ja laskentatapa mitoitettaisiin siten, ettei sen piiriin kuuluvien pakettiautojen verotaso keskimäärin merkittävästi nousisi nykyisestä, kun otetaan huomioon kaikki ehdotetut veroperusteiden muutokset.

Veron vähennys olisi suurimmillaan pakettiautoilla, joiden kokonaismassa lähestyy kuorma-auton painorajaa, jotta vältettäisiin kysynnän tarpeeton kohdistuminen verotomiin kuorma-autoihin. Vähennyksen laskentatapa mitoitettaisiin kuitenkin siten, ettei ajoneuvon kokonaismassan kasvattaminen tulisi houkuttelevaksi pelkästään sen takia, että sillä saavutettaisiin verotuksellista hyötyä.

Vähennyksestä huolimatta veroa kannettaisiin kaikista pakettiautoista autoveron yleinen vähimmäistaso. Vähimmäistaso olisi nykyistä vastaavasti 10 prosenttia ja sille suoritettava arvonlisäveron suuruinen vero, eli 12,2 prosenttia yleisestä kuluttajahinnasta.

Edellä tarkoitettu veroetu myönnettäisiin N₁-luokkaan kuuluvalla pakettiautolle, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa.

Tämän painorajan voidaan katsoa karsivan edun piiristä merkittävän osan henkilöautotyyppisistä ajoneuvoista. Suurin osa niistä pakettiautoista, jotka ovat nykyisin oikeutettuja pakettiautojen alennettuun verokantaan, täyttävät mainitun painorajan. Jotta etu koskisi vain tavarankuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja, edellytettäisiin kokonaismassaa koskevan vähimmäisvaatimuksen ohella, ettei autossa ole kuljettajan ja sen vieressä olevien istuinten lisäksi muita istuinpaikkoja tai istuinten kiinnitykseen tarkoitettuja laitteita. Vastaavaa niin sanottua yhden penkkirivin sääntöä sovelletaan arvonlisäverotuksessa ja vuotuisessa ajoneuvoverotuksessa. Autoverotuksessa lisäedellytyksenä olisi, että moottorin tehon ja auton kokonaismassan suhde olisi riittävän pieni. Tällä rajattaisiin vähennyksen ulkopuolelle tehoonsa nähden kevyet ajoneuvot, joiden voidaan katsoa olevan henkilöautotyyppisiä ajoneuvoja. Tehon ja kokonaismassan suhteelle asetettava enimmäisrajoitus olisi eri suuruinen kantavuudeltaan erisuuruksille pakettiautoille. Ehdotettu veroetu ei koskisi pakettiautoja, joiden kantavuus eli kokonaismassan ja oman massan erotus on alle 680 kilogrammaa.

Lähtökohtana pakettiautojen autoverotuksessa kuitenkin aina olisi ajoneuvon hiilidioksidipäästön määrä, joten verotus suosisi kaikissa kokoluokissa vähän polttoainetta kuluttavia pakettiautomalleja.

Niissä tapauksissa, joissa pakettiauton hiilidioksidipäästöstä ei ole saatavilla tietoa, vero määrättäisiin ajoneuvon kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen hiilidioksidipäästön mukaan samalla tavalla kuin henkilöautoilla.

Käytettyjen moottoripyörien verotus

Hiilidioksidipäästöihin perustuvaa veromallia ei voida laajentaa henkilöautojen ja pakettiautojen lisäksi kolmanteen autoveron alaiseen ajoneuvoryhmään eli moottoripyöriin ja muihin verollisiin L-luokan ajoneuvoihin, koska niistä ei ole saatavilla yhdenmukaistetun mittaustavan mukaista päästötietoa. Moottoripyöristä kannettava vero perustuu nykyisin moottorin iskuilavuuteen ja vero nousee iskuilavuuden kasvaessa. Moottoripyörien verotusta ehdotetaan kuitenkin

muutettavaksi siten, että luovuttaisiin ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettyjen moottoripyörien verotuksessa nykyisin sovellettavista niin sanotuista mallikohtaisista veroprosenteista. Näihin moottoripyöriin ehdotetaan sovellettaviksi samoja veroprosenteja kuin uusina verotettaviin moottoripyöriin. Rakenteellisesti muutos vastaisi siten pakettiautojen verotukseen ehdotettuja ja henkilöautojen verotukseen jo aikaisemmin tehtyjä vastaavia muutoksia. EY-oikeudellinen verotuksen syrjimättömyysvaatimus otettaisiin huomioon verotusarvossa, joka perustuu käytetyn ajoneuvon yleiseen hintatasoon Suomessa.

Autoveron ja arvonlisäveron suhde

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi autoverolle kannettavasta arvonlisäveron suuruisesta verosta eli niin sanotusta elv:stä. Niin ikään sen vähennysoikeudesta arvonlisäverotuksessa luovuttaisiin tarpeettomana.

Samalla autoverotusta muutettaisiin siten, ettei autoveroa enää luettaisiin myynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen silloin, kun arvonlisäverovelvollinen myyjä ei rekisteröi ajoneuvoa omiin nimiinsä omaa käyttöönsä varten. Tämä edellyttää muutoksia autoverolain verotettavaa tapahtumaa ja verovelvollisuutta koskeviin säännöksiin. Verotettava tapahtuma kytkettäisiin ajoneuvon rekisteröintiin ja autoverovelvolliseksi säädetäisiin se, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään. Käytännössä verovelvollisena olisi tällöin kuluttajan asemassa oleva henkilö. Jos ajoneuvon maahantuoja on tullin rekisteröity asiamies, tämä hoitaisi autoverotuksen kuluttajan sijasta suoraan lain nojalla ja vastaisi veron suorittamisesta. Rekisteröity asiamies voisi tällöin vapautua vastuustaan, jos hän tekee siitä ajoneuvon lopullisen ostajan kanssa sopimuksen, jolloin ostaja hoitaisi verotuksen itse ja vastaisi verosta.

Rekisteröity asiamies saisi hyväkseen kaikki samat edut ja oikeudet, jotka koskevat nykyisin rekisteröityä verovelvollista.

Autoveron ja arvonlisäveron välistä suhdetta koskevat muutokset koskisivat kaikkia autoveron alaisia ajoneuvoja. Autoverotuksessa aloitetun ympäristöohjauksen ja verotuottojen säilyttämiseksi autoverolle kannettavan arvonlisäveron suuruinen verorasitus siirret-

täisiin autoveron määrään, joten lähtökohtaisesti kaikkien ajoneuvoryhmien autoveroprosenteja korotettaisiin 22 prosentilla.

Ehdotetuilla muutoksilla ei olisi vaikutusta autoveron verotusarvoon, joka olisi edelleen ajoneuvon yleinen, kaikki verot sisältävä vähittäismyyntiarvo.

Esittelyajoneuvojen väliaikainen veroton käyttö

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. Pidempiaikaiseksi käyttöomaisuudeksi hankittujen ajoneuvojen lisäksi tämä koskee myös autoliikkeiden esittelyajoneuvoja, jotka on tarkoitettu myytäväksi lyhyen ajan sisällä kuluttajille. Arvonlisäverovelvollisen autoliikkeen käytössä olleesta esittelyajoneuvosta, joka myydään kuluttajalle, tulisi maksettavaksi arvonlisävero myös autoveron osuudelle ja siten enemmän veroja kuin uutena suoraan kuluttajalle myytävästä ajoneuvosta. Tämän epäkohdan välttämiseksi ehdotetaan, että esittelyajoneuvon autoverotuksen toimittaminen lykättäisiin siihen ajankohtaan, jona ne myydään ja rekisteröidään autoliikkeen asiakkaan nimiin.

Tämä toteutettaisiin siten, että esittelyajoneuvoja voitaisiin käyttää tietyin edellytyksin väliaikaisesti autoveroa suorittamatta. Verotoman käytön aloittamisesta olisi tehtävä tullille ilmoitus. Koska kysymys olisi Suomessa rekisteröimättömän ajoneuvon käytöstä, käytön tulisi lisäksi perustua ajoneuvolaissa tarkoitettuun siirtolupaan ja siihen liittyviin siirtomerkkeihin.

Veroton käyttöoikeus koskisi vain myytäväksi tarkoitettuja ajoneuvoja, ei sen sijaan ajoneuvoja, joita osaksikin käytetään autoliikkeen käyttöomaisuutena kuten työsuhdeautoina. Veroton käyttöoikeus koskisi vain lyhytaikaista koe- tai esittelyajoa myyntitaroituksessa.

Käytetyn ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo alenee sen ensirekisteröinnistä alkavan ikääntymisen myötä ja ajosuoritteen kasvaessa. Sen sijaan uudelle ajoneuvolle lähinnä erilaisista maahantuontiin liittyvistä siirroista aiheutunutta ajosuoritetta ei oteta huomioon yleistä vähittäismyyntiarvoa määritettäessä. Myös esittelykäytössä olevat ajoneuvot verotetaan nykyisin uusia ajoneuvoja koskevien säännösten mukaan. Ehdotetulla esittelyajoneuvojen väliaikaisella verottomalla käytöllä ei ole tarkoitus muuttaa esittelyajoneuvojen verotuksessa sovellettavia periaatteita. Jos uutena maahantuodun esittelyajoneuvon verotusarvon määrittämisessä otettaisiin huomioon ajoneuvon esittelykäyttö verotusarvoa alentavana tekijänä, aiheuttaisi se epätoivottavaa toimintaa, jonka tarkoituksena olisi muutoin kannettavien verojen välttäminen tai autoveron määrän aleneminen. Autoverolakiin ehdotetaan tämän takia lisättäväksi selventävät säännökset uutena maahantuotujen esittelyajoneuvojen verotuksessa sovellettavista periaatteista ja verotusarvon määrittämisestä. Yleiseen vähittäismyyntiarvoon ei vaikuttaisi esittelykäytöstä johtuva ikääntyminen eikä sen aikana ajoneuvolle kertynyt ajokilometrimäärä. Uudet esittelyajoneuvot verotettaisiin uusia ajoneuvoja koskevien säännösten mukaisesti sinä ajankohtana, jolloin ne rekisteröidään käytettäväksi pysyvästi Suomessa. Sen sijaan käytettynä maahantuotujen esittelyajoneuvojen verotusarvon määrittämisessä ei ole vastaavaa tarvetta olla ottamatta huomioon esittelykäyttöön liittyvää ajoneuvon ikääntymistä ja ajosuoritteen kasvua.

Ajoneuvolakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan esittelyajoneuvot olisi hyväksyttävä rekisteröintikatsastuksessa ennen niiden rekisteröintiä. Tämän avulla mahdollistettaisiin sen tiedon merkitseminen rekisteriin ja ajoneuvoa koskevalle rekisteröintitodistukselle, että ajoneuvo on ennen rekisteröintiä ollut käytössä. Tiedolla olisi merkitystä esimerkiksi kuluttajasuojan kannalta.

Autoveron vientipalautus

Autoverolakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös vientipalautuksesta, joka mahdollis-

taisi ajoneuvon arvossa jäljellä olevan autoveron palautuksen, kun käytetty ajoneuvo viedään maasta pysyvästi ulkomaille käytettäväksi.

Ehdotetulle muutokselle on yhteisöoikeudellisia pakotteita siltä osin, kuin on kysymys toisesta jäsenvaltiosta määrääjäksi leasingvuokratusta ajoneuvosta. Ajoneuvon arvossa jäljellä olevan autoveron palauttaminen siinä yhteydessä, kun leasingsopimus päättyy ja ajoneuvo palautuu takaisin toiseen jäsenvaltioon käytettäväksi, ottaa huomioon leasingsopimuksen keston ja ajoneuvon käyttöajan Suomessa. Palautusjärjestelmän voidaan siten katsoa täyttävän asiassa esitetyt yhteisöoikeudelliset vaatimukset.

Palautusjärjestelmän rajoittaminen yksinomaan ulkomaisiin leasingajoneuvoihin voisi kuitenkin olla yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta ongelmallinen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että palautus koskisi kaikkia maasta pysyvästi toiseen valtioon siirrettäviä ajoneuvoja, jolloin palautukseen olisivat oikeutettuja myös kotimaiset leasingyhtiöt ja muut toimijat sekä yksityiset kuluttajat. Henkilöautojen osalta ehdotus vastaisi komission direktiiviehdotuksessaan (KOM(2005) 261 lopullinen) esittämää autoveron palautusjärjestelmää, jonka tavoitteena on ajoneuvoihin kohdistuvan kaksinkertaisen verotuksen estäminen eri jäsenvaltioissa.

Veroa palautettaisiin se määrä, joka on jäljellä ajoneuvon arvossa vientihetkellä. Jos veroa palautetaan enemmän, kysymyksessä on yhteisöoikeudessa kielletty vientituki.

Palautuksen myöntäminen edellyttää sekä ajoneuvon arvon että arvoon sisältyvän veron osuuden selvittämistä. Arvonmäärittäminen olisi yhteisöoikeudellisista ja hallinnollisista syistä perusteltua soveltaa samoja säännöksiä ja menetelmiä kuin käytettyjen tuontiajoneuvojen arvonmäärittäminen. Tällöin käytettyjen ajoneuvojen arvonmäärittäminen tuonnissa ja viennissä olisivat toistensa peilikuvia. Näin ollen ehdotetaan, että ajoneuvon arvona pidettäisiin autoverolaissa tarkoitettua yleistä vähittäismyyntiarvoa. Tämä on perusteltua myös palautuksen saajien yhdenvertaisen kohtelun kannalta.

Käytettyjen tuontiajoneuvojen verotuksessa yhteisöoikeudellinen lähtökohta on, että ajoneuvon arvoon sisältyvän veron osuuden kat-

sotaan alenevan samassa suhteessa kuin ajoneuvon arvon. Arvossa jäljellä olevan veron määrän selvittäminen on periaatteessa yksinkertaista silloin, kun ajoneuvon alkuperäinen verotuskohtelu on tiedossa. Vientitukikiellon kannalta asia on kuitenkin käytännössä ongelmallinen. Paitsi sovellettuun veroprosenttiin, myös verotusarvon määräytymiseen on eri aikoina sovellettu eri perusteita. Veroperusteissa on ollut myös ajoneuvojen luokituista johtuvia eroja. Tämä merkitsee sitä, että ajoneuvon arvossa olevan veron määrä vaihtelee ajoneuvoyksilöittäin.

Henkilöautojen veroperusteet yhdenmukaistettiin vuoden 2008 alusta. Moottoripyörien ja pakettiautojen veroperusteet yhdenmukaistuvat tämän esityksen toteutuessa. Samassa yhteydessä yhdenmukaistetaan ja päivitetään niiden tietojen joukkoa, joita ajoneuvoista kerätään verotusta varten, sekä pidentetään tietojen säilytysaikoja. Ennen mainittuja uudistuksia verotetuista ajoneuvoista voidaan saada vain rajoitetusti tietoja, joten niiden jäännösarvoon sisältyvien veron osuuksien selvittäminen olisi hallinnollisesti erittäin työlästä. Tämän vuoksi ehdotetaan, ettei palautusta myönnettäisi ennen näitä uudistuksia ensiverotetuille ajoneuvoille.

Lisäksi on otettava huomioon, ettei arvonlisäverodirektiivin perusteella voida palauttaa sitä autoverolle suoritettua arvonlisäveron osuutta, joka piilevänä sisältyy ajoneuvon jäännösarvoon. Esityksessä ehdotetun mukaisesti tämän veron osuus siirrettäisiin osaksi autoveroa, joten ehdotetun muutoksen voimaantulon jälkeen verotetuista ajoneuvoista myös se voi kuulua palautuksen soveltamisalaan.

Edellä sanotun perusteella ehdotetaan, että palautus koskisi kaikkien ajoneuvoryhmien osalta niitä ajoneuvoja, joista on kannettu veroa esityksessä ehdotettujen veroperusteiden mukaisesti. Tämä olisi johdonmukaista myös sen kanssa, että esityksessä ehdotetaan uusia veroperusteita sovellettaviksi muutosten voimaantulon jälkeen ensiverotettavaan ajoneuvoihin, kun taas ennen mainittua ajankohtaa ensiverotettuihin ajoneuvoihin sovellettaisiin nykyisiä veroperusteita koko niiden käyttöänsä.

Kun palautus koskisi niitä ajoneuvoja, jotka on ensiverotettu uusien hiilidioksidipääs-

töihin ja yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvien veroperusteiden mukaan, myös palautus voitaisiin myöntää samojen perusteiden perusteella. Ajoneuvojen tuonti ja käytettyjen ajoneuvojen vienti olisivat tällöin verotuksellisesti toistensa peilikuvia. Tämä yksinkertaistaisi palautusjärjestelmää merkittävästi verrattuna malliin, jossa olisi selvitettävä vanhoja autoveron perusteita ja veromääriä.

Yhteisöoikeudellista vaatimusta sille, että yleinen palautusjärjestelmä olisi ulotettava koskemaan myös olemassa olevaa autokantaa, ei ole. Palautusjärjestelmän takautuvalle voimaantulolle ei voida katsoa olevan yhteisöoikeudellisia syitä myöskään ulkomaisten leasingautojen osalta, koska ennen muutoksen voimaantuloa tehdyissä leasingosimuksissa on voitu lähteä siitä, että ajoneuvosta on tullut maksettavaksi täysimääräinen autovero ilman palautusmahdollisuutta.

Vientipalautus ehdotetaan lisäksi rajoitettavaksi tapauksiin, joissa ajoneuvon arvossa jäljellä olevan veron määrä ylittää tietyn tason. Esityksessä ehdotetaan, ettei veroa palautettaisi, jos palautettava määrä on alle tuhat euroa. Palautuksen edellytyksenä olisi lisäksi, että ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta on kulunut enintään 10 vuotta. Lisäksi ajoneuvon tulisi olla liikennekelpoinen. Autovero ei ole luonteeltaan käyttöaikaan perustuva vero, vaan ajoneuvon käyttöönottoon ja rekisteröintiin perustuva vero. Veroa ei palauteta, jos ajoneuvon käyttö kotimaassa päättyy ennen sen odotettavissa olevaa käyttöikää esimerkiksi tuhoutumisen takia. Siten ei olisi johdonmukaista myöntää palautusta myöskään ulkomaille vietävästä vähäarvoisesta tai romutettavaksi vietävästä ajoneuvosta. Iäkkäiden ajoneuvojen vientiin kannustaminen ei olisi myöskään ympäristösyistä perusteltua niihin liittyvien ongelmien vain siirtyessä maasta toiseen. Valvonnallisista ja hallinnollisista syistä palautukselle säädettäisiin myös eräitä muita edellytyksiä ja rajoituksia.

Muut muutokset

Kun hankinta-arvoperusteisesta verotuksesta luovutaan, ehdotetaan, että tällä hetkellä alennetun verokannan pakettiauton verope-

rusteiden mukaan verotettavat 4 500—5 999 kilogrammaa painavat henkilöautot verotetaisiin kuten muutkin henkilöautot. Samasta syystä luovuttaisiin huoltoautoja koskevasta erityissäännöksestä.

Autoverolakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös virhemaksusta, joka voitaisiin määrätä hallinnollisena seuraamuksena tilanteesta, jossa ei voida määrätä veronkorotusta. Virhemaksulla tehostettaisiin esimerkiksi uusien ajoneuvojen kaupallisiin nimikkeisiin liittyvän tiedonantovelvollisuuden toteutumista. Sen avulla voitaisiin myös ehkäistä verotukseen liittyviä toistuvia laiminlyöntejä. Tietojen oikea-aikainen ja -sisältöinen toimitaminen edistäisi myös verotuksen sujuvuutta, julkisten tilastojen luotettavuutta sekä verotuksen läpinäkyvyyttä.

Autoverolakiin ehdotetaan tehtäviksi myös eräitä muita muutoksia.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettujen muutosten ennustetaan lisäävän valtion verotuloja vuonna 2009 kokonaisuudessaan vajaat 30 miljoonaa euroa. Vuoden 2010 alusta voimaantulevan vientipalautuksen seurauksena verotulojen kasvu verrattuna nykyiseen jäisi noin 20 miljoonaa euroon. Pidemmällä aikavälillä, jos vientipalautuksen määrä kasvaa oletetusti, valtion verotulot jäisivät nykyiselle tasolle.

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi autoverolle kannettavasta arvonlisäveron suuruisesta verosta ja autoveron sisällyttämisestä varsinaisen arvonlisäveron perusteeseen. Ottaen huomioon muutoksen erilaiset vaikutukset eri toimijoihin, ehdotettujen muutosten arvioidaan vähentävän arvonlisäveron vuotuista kertymää arviolta noin 195 miljoonaa euroa.

Henkilöautojen autoverotuksessa tehdyn ja pakettiautojen autoverotukseen ehdotetun ympäristöohjauksen sekä verotuottojen säilyttämiseksi autoveron osuudelle kannettavan arvonlisäveron suuruinen verorasitus siirrettäisiin autoveron määrään lähtökohtaisesti korottamalla kaikkien ajoneuvoryhmien autoveroprosentteja arvonlisäveron verran eli 22 prosentilla. Ottaen huomioon ehdotetut

muutokset pakettiautojen verotukseen ja ehdotetun vientipalautuksen käyttöönotto, arvioidaan autoveron vuotuisen tuoton aluksi kasvavan arviolta noin 225 miljoonaa euroa ja lyhyellä aikavälillä noin 215 miljoonaa euroa. Vientipalautuksen yleistettyä autoverokertymän kasvu jäisi nykytilaan verrattuna noin 195 miljoonaa euroon.

Autoveron muuttuminen arvonlisäverottomaksi läpikulkueraiksi eli autoveron osuudelle kannettavasta arvonlisäverosta luopuminen ja samansuuruisen verorasituksen siirtäminen autoveroon ei vaikuttaisi suurimpaan osaan ajoneuvon hankkivista toimijoista. Autoverolle nykyisin suoritettava arvonlisäveron suuruinen vero siirrettäisiin autoveron määrään. Jos ajoneuvon hankkijalla ei ole arvonlisäveron vähennysoikeutta, ajoneuvosta suoritettavien verojen kokonaismäärä säilyisi nykyisellä tasolla. Muutoksella ei tältä osin olisi vaikutusta ajoneuvojen kuluttajahintoihin.

Muutoksella olisi vaikutusta sellaisille arvonlisäverovelvollisille, jotka hankkivat ajoneuvon omassa liiketoiminnassaan käytettäväksi. Korotetusta autoverosta aiheutuvan kustannusvaikutuksen lisäksi autovero tulee tällöin nykyiseen tapaan sisällytetyksi arvonlisäveron perusteeseen joko osana niiden hyödykkeiden myyntihintoja, joiden tuottamisessa ajoneuvoa käytetään, tai osana käyttöomaisuuteen kuuluvan ajoneuvon myyntihintaa. Koska autoveron määrää ehdotetaan korotettavaksi, lisäksi se tältä osin myös suoritettavan arvonlisäveron määrää. Lisäksi yritysten tuloverotuksessa ajoneuvon hankintamenon vähentäminen käyttöomaisuuden poistojen kautta muuttaisi vähennyksen ajoitusta ja siten lisäksi joidenkin toimijoiden rahoituskuluja jonkin verran.

Arvonlisäverovelvollisten yritysten käyttöomaisuudeksi hankittujen pakettiautojen osalta muutoksen edellä mainittuja kustannusvaikutuksia vähentää se, että vaikutukset on otettu huomioon pakettiautoille ehdotetussa alennetun autoveron tasossa, joka koskisi suurinta osaa pakettiautoista. Pakettiautojen kokonaismassaan perustuvan vähennyksen laskentatapa ja suuruus on mitoitettu siten, ettei sen piiriin kuuluvien pakettiautojen verotaso kokonaisuudessaan merkittävästi nousisi nykyisestä, kun otetaan huomioon kaikki

ehdotetut veroperusteiden perusteiden muutokset, mukaan lukien muutoksista aiheutuvat vaikutukset arvonlisäverotukseen.

Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen hankittujen henkilöautojen osalta negatiivisia kustannusvaikutuksia vähentää autoverosta tehtävä niin sanottu taksialennus, jonka seurauksena taksien autovero ja sille mahdollisesti kertyvä arvonlisävero jää muutoksen jälkeenkin enintään vähäiseksi.

Eräille muille toimijoille, kuten leasingyhtiöille ja muille ajoneuvojen vuokraamoille sekä ajo-opetusta tarjoaville yrityksille ehdotetuilla muutoksilla olisi kustannusvaikutuksia. Kustannukset kertyisivät kuitenkin vähitellen eivätkä ne kokonaisuudessaan olisi liiketoiminnan arvo huomioon ottaen erityisen suuria. Kustannukset olisivat liiketoiminnan luonteen mukaisesti siirrettävissä asiakkaille. Autoveroon ehdotettujen muutosten kustannusvaikutuksiksi arvioidaan kokonaisuudessaan noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Suurin osa näistä kustannuksista kohdistuisi leasingyhtiöiden tarjoamiin ajoneuvoihin, joita hankitaan yrityksiin työsuhdeautoiksi. Niiden leasinghintojen ennustetaan nousevan. Tällä oletetaan olevan jonkin verran vaikutusta siihen, millaisia ajoneuvoja yritykset hankkivat työntekijöilleen työsuhdeautoiksi, sillä kustannusten nousun hillitseminen edellyttäisi edullisempien ajoneuvojen valintaa. Ajoneuvojen vuokraustoimintaan vaikutukset olisivat vähäisempiä, mutta on mahdollista, että muutosten seurauksena nousevat vuokraushinnat vähentävät kyseisten palvelujen kysyntää. Ajo-opetusta tarjoaviin yrityksiin vaikutusten oletetaan jäävän vähäisiksi. Edellä mainituista palveluista kertyisi arvonlisäveroa vajaa viisi miljoonaa euroa nykyistä enemmän.

Autoliikkeiden myyntitarkoitukseen käytettävien esittelyajoneuvojen verorasitus ei edellä tarkoitettulla tavalla kasvaisi, jos niiden autoverotuksen toimittaminen lykätään ehdotetun ilmoitus- ja siirtolupamenettelyn mukaisesti siihen ajankohtaan, jona ajoneuvo rekisteröidään kuluttajan nimiin. Autoliikkeen ei tällöin tarvitsisi lukea autoveroa arvonlisäveron alaiseen vastikkeeseen.

Ehdotettu pakettiautojen veroperusteeseen tehtävä muutos, jossa veroprosentti määräytyisi ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen perus-

teella ja jossa otettaisiin huomioon pakettiautojen kokonaisuudessaan perustuva kuljetuskyky, olisi tuottovaikutuksiltaan lähes neutraali, jos vero-ohjauksella on tavoiteltuja vaikutuksia. Jos vero-ohjauksella tavoitellut ohjausvaikutukset jäävät oletettua vähäisemmiksi, valtion verotuotot lisääntyisivät hieman nykyisestä.

Yli 2 500 kilogrammaa painavien, alennettuun veroon oikeutettujen pakettiautojen eri merkkien ja mallien välillä verotason muutos nykyiseen voisi olla merkittävä. Tällä hetkellä verotettavien pakettiautojen verotaso nousisi ehdotetuilla veroperusteilla keskimäärin nykyisestä noin 17 prosentista 3—4 prosenttiyksikköä. Jos kuitenkin ehdotetun veromallin ohjausvaikutus toimii halutulla tavalla, se johtaisi nykyistä vähemmän polttoainetta kuluttavien ajoneuvojen valintaan, jolloin ehdotettujen muutosten vaikutus pakettiautojen kokonaisverotasoon olisi lähes neutraali nykyiseen verrattuna.

Ehdotetun autoveron osuus pakettiauton vähittäismyyntiarvosta vaihtelisi 12,2 ja 48,8 prosentin välillä auton hiilidioksidipäästön ja kokonaisuudessaan perusteella. Verotasojen muutokset eri merkkien ja mallien osalta voisivat olla suuria nykyiseen verrattuna, mutta veromalli suosisi vähän polttoainetta kuluttavia pakettiautoja kaikissa kokoluokissa.

Voidaan arvioida, että veromuutos vaikuttaa tilapäisesti pakettiautojen kysyntää alentavasti, kunnes markkinat ja tarjonta sopeutuvat vero-ohjaukseen. Kysyntämuutosten vaikutusta autoveron tuottoon on kuitenkin vaikea tarkasti arvioida, mutta sen ei arvioida olevan merkittävä.

Ehdotettujen veromuutosten seurauksena pienten kaupunkiolosuhteisiin soveltuvien niin sanottujen täyden veron pakettiautojen verotaso alenisi autoverolle kannettavan arvonlisäveron osuus mukaan laskettuna nykyisestä keskimääräisestä 32,9 prosentista noin 24—26 prosenttiin kuluttajahinnasta päästötasosta riippuen. Niiden enintään 2 500 kilogrammaa painavien pakettiautojen, jotka nykyisin ovat oikeutettuja pakettiautojen alennettuun verokantaan, vero kuitenkin nousisi. Viimeksi mainittujen pakettiautojen määrä on kuitenkin vähäinen.

Yleiseen vähittäismyyntiarvoon ja ajoneuvon rekisteröintiin perustuvaan veromalliin

siirtyminen merkitsisi sitä, ettei pakettiautoa enää voitaisi verottaa pelkästään alustana, jonka päälle tapahtuva rakentelu olisi mahdollista jättää verotusarvon ulkopuolelle. Sama koskee muutostyötä, joka aiheutuu pakettiauton varustamisesta henkilöautoksi. Muutosten seurauksena ajoneuvoon sen rekisteröintihetkellä tehdyt muutos- ja varustelutyöt olisi sisällytettävä autoveron verotusarvoon. Muutokset saattavat vähentää pakettiautojen varustelua, millä olisi vaikutusta yrityksiin, jotka tekevät tällaista rakentelutyötä. Joidenkin varustelutöiden teettäminen voisi kuitenkin siirtyä tapahtuvaksi vasta rekisteröinnin ja verotuksen jälkeen.

Moottoripyörien verotukseen ehdotettu muutos alentaisi hieman autoveron tuottoa. Muutoksen seurauksena ennen vuotta 2003 valmistettujen, käytettynä verotettavien moottoripyörien verotus keskimäärin hieman alenisi nykyisestä. Kaikkien niiden moottoripyörien, jotka on verotettu laissa säädetyn keskimääräisen veroprosentin mukaan, vero alenisi hieman. Tulli on vahvistanut moottoripyörille noin 9 200 yksittäistä mallikohtaista veroprosenttia. Näiden vero pääasiassa alenisi tai pysyisi ennallaan. Niissä tapauksissa, joissa mallikohtainen veroprosentti on laissa säädettyä keskimääräistä pienempi, vero nousisi enimmillään muutamalla prosenttiyksiköllä. Kokonaisuudessaan taloudellisen merkityksen oletetaan jäävän niin vähäiseksi, ettei se olennaisesti muuta moottoripyörien kauppaa. Autoverolle kannettavan arvonlisäveron muuttuminen osaksi autoveroa ei vaikuttaisi merkittävästi moottoripyörien verotukseen. Niitä hankitaan pääasiassa yksityishenkilöiden käyttöön, eivätkä ehdotetut muutokset käytännössä muuta yksityishenkilöiden asemaa.

Vähintään 4 500 kilogrammaa painavien henkilöautojen verokohtelu muuttuisi nykyisestä. Henkilöauton veroperusteiden mukaan verotettuna näiden raskaiden henkilöautojen verotuksen arvioidaan kiristyvän, sillä niiden teknisen varustuksen arvo saattaa olla korkea. Tähän painoluokkaan kuuluvia henkilöautoja on kuitenkin verotettu vuosittain vain muutama, joten muutoksen merkitys kokonaisuutena on vähäinen. Jos henkilöauton oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, ajoneuvo on verosta vapaa. On mahdollista,

että verotussyistä erityistarpeeseen hankitaan aikaisempaa raskaampi henkilöauto.

Myös huoltoautona nykyisin verotettavien henkilöautojen verotus kiristyisi nykyisestä. Huoltoautoja on vuosittain verotettu muutamia kymmeniä, joten kokonaisuutena niiden merkitys on vähäinen. Pakettiautoluokkaan kuuluvat huoltoautot voisivat joissakin tapauksissa saada painaville pakettiautoille ehdotetun veroedun, joten muutos ei välttämättä merkitse niiden osalta verotuksen kiristymistä. Joissakin tapauksissa pakettiautoluokkaan kuuluva huoltoauto voisi myös korvautua kuorma-autoluokkaan kuuluvalla ajoneuvolla, joka on verosta vapaa.

Esityksessä ehdotetun vientipalautuksen ennustetaan vähentävän valtion autoverotuottoja enintään 30 miljoonalla eurolla vuodessa, mutta ensimmäisinä vuosina tuottomennestysten arvioidaan jäävän selvästi tätä pienemmiksi. Ennusteet perustuvat niihin kokemuksiin, joita Tanskalla on vientipalautuksesta. Tanskassa autoveron vientipalautusta myönnettiin aluksi vuosittain 4 000—5 000 ajoneuvosta. Määrä on noussut myöhemmin voimakkaasti; vuonna 2006 palautusta myönnettiin lähes 34 000 ajoneuvosta. Näiden kokemusten perusteella on arvioitu, että Suomessa palautuksen piiriin tulevia ajoneuvoja olisi 5 000—10 000 vuositasolla. Arviolta niistä palautettaisiin veroa 20—30 miljoonaa euroa vuodessa, mikä vähentäisi vastaavalla määrällä autoveron tuottoa. Vientipalautus tulisi kuitenkin voimaan vasta vuoden 2010 alusta ja sitä ryhdyttäisiin maksamaan vasta niistä ajoneuvoista, jotka ensiverotetaan esityksessä ehdotettujen veroperusteiden mukaisesti. Siten palautuksen taloudelliset vaikutukset realisoituisivat vasta pidemmällä aikavälillä.

Esityksen toteuttaminen edellyttää autoverotuksen tietojärjestelmän muuttamista tullissa. Pakettiautojen veroperusteiden rakenteellisen uudistuksen edellyttämien tietojärjestelmien muutosten arvioidaan maksavan noin 18 000 euroa. Vientipalautukseen liittyvien järjestelmämuutosten kustannuksiksi arvioidaan noin 62 000 euroa. Tietojärjestelmämuutosten kustannukset olisivat siten arviolta yhteensä noin 80 000 euroa.

Muutoksista aiheutuvan työmäärän lisääntyminen pyritään hoitamaan lyhyellä aikavälillä.

lillä tuottavuutta tehostamalla, joten muutosten ei arvioida aiheuttavan tullille henkilöstömäärän lisäystarvetta eikä siten lisäkustannuksia. Keskipitkällä aikavälillä, jos vientipalautusta hakevien määrä kasvaa, ehdotetut muutokset saattavat edellyttää muutaman henkilötyövuoden lisäystarpeen.

Autoliikkeiden esittelyajoneuvojen ilmoitus- ja siirtolupamenettelyyn perustuva veroton käyttö lisäisi siirtolupien ja niihin liittyvien siirtomerkkien myöntämiseen liittyviä tullin ja katsastustoimipaikkojen kustannuksia, jotka katettaisiin asiakkailta perittävillä maksuperustelain mukaisilla palvelumaksuilla.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Pakettiautojen yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva verotus olisi tullille jonkin verran työläämpää kuin henkilöautojen, koska pakettiautot ovat henkilöautoja yksilöllisempiä esimerkiksi niihin tehtävien varustelu- ja sisustustöiden takia. Lisäksi osa nyt verotuksen ulkopuolelle jäävästä varustelusta tulisi autoveron piiriin. Toisaalta esitys yksinkertaistaisi käytettyjen pakettiautojen ja käytettyjen moottoripyörien verotusta. Esitys myös yhdenmukaistaisi eri ajoneuvoryhmien verotusta, joten kokonaisuutena vaikutukset viranomaistoimintaan jäisivät vähäisiksi.

Autoverotuksen kantojärjestelmää on muutettava, jotta veroperusteiden muutokset mahdollistuvat esityksessä ehdotetulla tavalla. Järjestelmän muutoksen arvioidaan sitovan tullin voimavaroja jonkin verran.

Vientipalautuksen osuus voimavarojen lisäyksestä on lyhyellä aikavälillä arviolta 2—3 henkilötyövuotta, mutta sen ennustetaan kasvavan keskipitkällä aikavälillä 5—9 henkilötyövuoteen palautukseen oikeutettujen ajoneuvojen määrästä riippuen. Lisäksi vientipalautusmenettely edellyttää eräitä muutoksia verotusmenettelyyn muun muassa siksi, että ajoneuvojen verotustietojen arkistointiaikoja on pidennettävä.

Mahdollinen verovastuun siirtämisen yleistyminen lisäisi jonkin verran tullin työmäärää siihen liittyvän ilmoitusvelvollisuuden takia.

Lisäksi nykyisen siirtolupamenettelyn laajentaminen autoliikkeiden esittelyajoneuvoihin lisäisi jonkin verran tullin työmäärää.

Virhemaksun kantaminen aiheuttaisi tullille vähäisessä määrin lisätyötä, mutta maksun käyttöönoton odotetaan kuitenkin vähentävän väärinkäytöksiä ja parantavan verotuksen sujuvuutta pidemmällä aikavälillä.

3.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä arvioidaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia.

Hiilidioksidipäästöt ovat suorassa suhteessa polttoainekulutuksen määrään, joten päästöjen vähentäminen onnistuu vain polttoaineen kulutusta vähentämällä. Kokonaisuutena merkittäviä päästövähennyksiä on saavutettavissa yhdistämällä useita keinoja, joista valintoihin ja tottumuksiin vaikuttaminen taloudellisen ohjauksen avulla on yksi. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään vaikuttamaan pakettiautojen hankintapäätöksiin siten, että kysyntä ohjautuisi kuljetustarpeeseen nähden tarkoituksenmukaisiin autoihin, joiden hiilidioksidipäästöt ovat mahdollisimman edulliset.

Ehdotetuilla muutoksilla voi olla vaikutusta myös työsuhdeautojen valintaan. Luopuminen autoveron osuudelle kannettavasta arvonlisäverosta ja samansuuruisen verorasituksen siirtäminen autoveroon nostaisi arvonlisäverovelvollisten leasingyhtiöiden tarjoamien ajoneuvojen hintoja tavalla, joka olisi suoraan verrannollinen hiilidioksidipäästöihin perustuvaan autoveroon. Tämän oletetaan vaikuttavan leasingajoneuvoja hankkivien työnantajien valintoihin niin, että työsuhdeautoiksi valikoituisi jatkossa päästöiltään ja hinnaltaan edullisempia ajoneuvoja. Tämä tehostaisi erityisesti henkilöautojen autoverotuksen ympäristöohjausta. Ehdotetut muutokset voivat vaikuttaa vastaavasti myös yksityishenkilöiden valintoihin heidän käyttäessään leasing- tai vuokrapalveluita.

Pakettiautojen veron muuttaminen ympäristöperusteiseksi täydentäisi henkilöautojen verotukseen jo toteutettua ympäristöohjausta. Pakettiautojen vuotuinen ajoneuvoverotus muutettaisiin hiilidioksidipäästöihin perustavaksi henkilöautojen tavoin myöhemmin annettavalla esityksellä.

Liikenteen kokonaishiilidioksidipäästöihin vaikuttavat ajoneuvojen ominaispäästöjen ja ajoneuvokannan koon ohella se, kuinka paljon ja miten yksittäisillä ajoneuvoilla ajetaan. Ehdotettu pakettiautojen veroporrastus perustuu ajoneuvon polttoaineen ominaiskulutukseen, eikä siinä oteta huomioon ajoneuvolla ajettuja kilometrejä eikä myöskään todellista polttoaineen kulutusta, mikä voi poiketa standardin mukaisesti mitatusta kulutuksesta muun muassa ajotavasta ja auton todellisesta kuormasta riippuen. Polttoaineen ominaiskulutukseen sidottu hankintaverotus kuitenkin painottaa pienen kulutuksen merkitystä, koska autoilun kokonaisverorasite suhteutuu kulutukseen jo nyt polttoaineverotuksen kautta. On mahdollista, että yritysten ja julkisen hallinnon hankintapolitiikassa tapahtuu muutoksia siten, että ympäristönäkökohdat vaikuttavat auton hankintapäätöksiin nykyistä selvästi enemmän. Päästöihin perustuva verotus voi osaltaan tukea tätä kehitystä.

Ehdotetun veromuutoksen arvioidaan siirtävän pakettiautojen kysyntää nykyisestä keskimääräisestä 2 800—3 000 kilogramman painoluokasta toisaalta pieniin ja kevyisiin ja toisaalta vähäisessä määrin kookkaisiin ja painaviin pakettiautoihin kuljetustarpeen mukaisesti.

Vientipalautukseen ehdotetut edellytykset ja rajoitukset olisivat ympäristön kannalta myönteisiä, sillä ne estäisivät verotuksellisen kannustimen iäkkäiden tai romutettavien ajoneuvojen viennissä ja siten osaltaan edesauttaisivat ohjaamaan tällaiset ajoneuvot ympäristön kannalta kestävään hävitykseen.

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Henkilö- ja pakettiautojen yhdenmukainen verotus vähentäisi tarvetta luokitella ajoneuvoja ja tehdä niihin nykyisestä luokittelusta aiheutuvia, kustannuksia aiheuttavia muutostöitä yksinomaan verotussyistä. Pakettiautojen autoveron muuttuminen kuluttajahintaperusteiseksi lisäisi veron läpinäkyvyyttä.

Pakettiautojen yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvassa veromallissa ei ole enää mahdollista pitää erillään toisistaan ajoneuvon tehdashintaa ja myöhemmin tapahtuvaa varustelua. Asialla on merkitystä esimerkiksi niin sanottujen pikkubusseiksi sisustettavien

ajoneuvojen verotuksessa. Ehdotettu muutos voi vähentää näiden ajoneuvojen varustelutyötä tai siirtää sen verotuksen jälkeen tapahtuvaksi.

Ehdotettu hiilidioksidipäästöihin perustuva muutos suosisi erityisesti vähän polttoainetta kuluttavia pakettiautomalleja kaikissa kokoluokissa. Auton hankinnan kustannusten lisäksi valinnoilla on merkitystä polttoainekustannuksiin ja myöhemmin annettavan esityksen perusteella myös käytön aikaisiin veroihin.

Ehdotettujen muutosten seurauksena joidenkin pakettiautomallien vero nousisi ja joidenkin laskisi nykyiseen verotasoon verrattuna. Jos ehdotetut veromuutokset ohjaisivat kysyntää tavoitteen mukaisesti vähemmän polttoainetta kuluttaviin pakettiautomalleihin, vaikuttaisi tämä jonkin verran myös autojen maahantuonti- ja jälleenmyyntiyritysten toimintaedellytyksiin lyhyellä aikavälillä. Autoalan on kuitenkin muutenkin sopeutettava toimintaansa Euroopan unionissa kiristyviin ilmastopoliittisiin toimiin, joten alan toimintaedellytyksiin kohdistuvien vaikutusten oletetaan jäävän kokonaisuutena vähäisiksi. Joka tapauksessa vaikutukset olisivat ympäristötavoitteiden mukaisia.

Ehdotetut muutokset koskisivat vain niitä uusia tai käytettyinä maahantuotavia ajoneuvoja, jotka verotetaan ensimmäistä kertaa muutosten voimaantulon jälkeen, joten jo tehtyihin hankintoihin esityksellä ei olisi suoranaista vaikutusta. Välillisesti pakettiautojen verotasojen muutoksilla oletetaan kuitenkin olevan vaikutusta markkinoilla olevien käytettyjen pakettiautojen hintatasoon ja vaihtoautojen arvoon.

Autoverovelvollisuuden siirtyminen sille, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään, lisäisi verotuksen läpinäkyvyyttä ja olisi siten omiaan korostamaan verotuksen ja hiilidioksidipäästöjen välistä yhteyttä. Niissä tapauksissa, joissa ajoneuvon maahantuojana on tullin rekisteröity asiamies, autokauppa hoitaisi ajoneuvon verotuksen ja rekisteröinnin kuluttajan puolesta. Kuluttaja saisi hyväkseen samat edut kuin nykyisin, joten ajoneuvon saisi rekisteriin ja liikennekäyttöön jo ennen verotusta. Autokauppa perisi kuluttajan puolesta maksetun autoveron osuuden kuluttajalta sopimusperusteisesti. Autoveron muuttuminen

arvonlisäverottomaksi läpikulkueräksi edellyttäisi autoveron erittelemistä kauppalaissa, mikä parantaisi veron läpinäkyvyyttä nykyiseen verrattuna ja lisäisi verotuksen ohjauksivaikutusta ostokäyttäytymiseen.

Ajoneuvojen maahantuojien ja jälleenmyyjien olisi muutettava laskutus- ja muita järjestelmiään autoveron läpikulkuluonteesta. Myös autokaupan sopimusehtoja on muutettava. Siirtyminen yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan verotukseen edellyttää pakettiautojen kaupallisten nimikkeiden käyttöönottoa, mikä lisää niiden verotukseen liittyvää työmäärää jonkin verran.

Autoveron muuttuminen arvonlisäverottomaksi läpikulkueräksi nostaisi jonkin verran palvelujen hintatasoa ajoneuvojen leasing-, vuokraus- ja ajo-opetustoiminnassa. Vaikutus palvelujen kokonaiskustannuksiin ajoittuisi kuitenkin pidemmälle aikavälille.

Ehdotetut muutokset yksinkertaistaisivat moottoripyörien verotusta. Luopuminen yksilöllisistä, mallikohtaisista veroprosenteista parantaisi verotuksen ennakoitavuutta, sillä iskuilavuuden perusteella määräytyvä veroprosentti olisi sama kaikenikäisille moottoripyörille.

Vientipalautuksen avulla voidaan välttää ajoneuvon kaksinkertainen verotus tilanteessa, jossa ajoneuvo siirretään pysyvästi pois Suomesta käytettäväksi sellaisessa maassa, jossa ajoneuvosta kannetaan autoveron tyyppistä kertaluonteista veroa. Palautuksella voisi olla taloudellista merkitystä esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvo viedään muuton yhteydessä ulkomaille. Vientipalautus voisi myös lisätä ulkomaisten ajoneuvojen määrää-

aikaista käyttöä Suomessa. Palautus voisi myös kannustaa nykyistä useammin käytettyjen ajoneuvojen myyntiin ulkomaisille markkinoille, kun veron palautus voidaan ottaa huomioon ajoneuvon hinnoittelussa.

4 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Tullihallituksen kanssa. Väliaikaisesti liikenteessä käytettäviä esittelyajoneuvoja koskevat muutokset on valmisteltu yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa.

Esitys liittyy pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelmaan, jonka mukaan päästöjen vähentämiseksi sekä energian säästämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi liikenteen verotusta kehitetään.

Eduskunta on edellyttänyt, että hallitus autoverotuksen uudistamisen yhteydessä kiinnittää huomiota siihen, miten verojärjestelmän avulla voidaan edistää ympäristöohjausta liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Eduskunta on lisäksi edellyttänyt pakettiautojen verotusta koskevien säännösten ajantasaistamista. Esityksessä uudistetaan rakenteellisesti pakettiautojen verotus näiden tavoitteiden mukaisesti.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2009 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Autoverolaki

1 §. Pykälässä säädetään lain soveltamisalasta. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi tarkentava säännös siitä, että rekisterillä tarkoitetaan ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä. Rekisteriä pitää yllä Ajoneuvohallintokeskus.

Pykälän 2 momentin mukaan siihen, milaista ajoneuvoa on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna autoverolain soveltamisalaan kuuluvana ajoneuvona ja mihin moottoriajoneuvojen luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään ajoneuvolaissa tai sen nojalla. Asetustason säädöksenä tulee tällöin sovellettavaksi lähinnä rakenneasetus. Momenttia ehdotetaan täydennettäväksi siten, että ajoneuvojen luokittelun lisäksi yleisemmin myös muihin ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin sovellet-

taisiin niitä perusteita, joista säädetään ajoneuvolaissa tai sen nojalla. Voimassa olevan autoverolain 91 §:n mukaan ajoneuvon omalla massalla ja kokonaismassalla tarkoitetaan tieliikennesäännösten mukaan määräytyvää omaa massaa ja kokonaismassaa. Esityksessä ehdotetun ympäristöperusteisen autoveron määräytymiseen vaikuttavat myös eräät muut ajoneuvojen tekniset ominaisuudet, kuten teho ja hiilidioksidipäästöt ja tarkoituksena on, että myös niihin sovellettaisiin ajoneuvolainsäädännössä säädettyjä perusteita. Koska kysymys on lain soveltamisen kannalta keskeisistä veroperusteista, ehdotetaan, että niiden määrittelyä koskeva säännös sisällytettäisiin lain soveltamisalaa koskevaan pykälään. Lain 91 § kumottaisiin tarpeettomana.

4 § ja 2 luvun otsikko. Autoveron verovelvollisuutta koskevat säännökset jaettaisiin kahteen eri pykälään. Ehdotetussa 4 §:ssä säädettäisiin verovelvollisuudesta ja verovastuusta ajoneuvon ensiverotuksen eli rekisteröinnin tai ensimmäisen käyttöönottamisen yhteydessä. Pykälän edellä olevan luvun otsikon sanamuotoa tarkistettaisiin.

Nykyisen 4 §:n säännöksistä poiketen verovelvollisuutta ei enää kohdistettaisi ajoneuvon maahantuojaan eikä valmistajaan. Pykälän 1 momentissa verovelvolliseksi säädettäisiin ensisijaisesti se, jonka nimiin ajoneuvo merkitään rekisteriin. Rekisterillä tarkoitettaisiin ehdotetun 1 §:n mukaan nykyistä vastaavasti ajoneuvoliikennerekisteriä. Koska autovero on suoritettava ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin yhteydessä, verovelvollinen olisi se, jonka nimiin ajoneuvo tällöin merkitään rekisteriin. Tällä tarkoitettaisiin sitä, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi.

Verovelvollisen olisi annettava autoveroilmoitus ja maksettava autovero ennen ajoneuvon rekisteröintiä sen mukaan kuin 7 luvussa säädetään. Koska autoveron valvonta perustuu pääasiassa siihen, että ajoneuvoa ei voida rekisteröidä ennen veron suorittamista, rekisteröinti ja ajoneuvon käyttö olisi mahdollista vasta kun autovero on maksettu veroviranomaisille. Omistajaksi merkitty henkilö olisi kuitenkin verovelvollinen niissäkin tapauksissa, joissa ajoneuvo saadaan rekisteröidyksi ilman, että autovero on asianmukai-

sesti maksettu. Rekisteröinti ei poistaisi omistajaan kohdistuvaa jälkiverotusoikeutta.

Kuten nykyisinkin, verovelvollisella olisi mahdollisuus käyttää verotus- ja rekisteröintimenettelyn hoitamiseen valtuuttamaansa asiamiestä, vaikkei lakiin sisälly tästä nimenomaista säännöstä. Asiamies kuitenkin maksaisi veron verovelvollisen nimissä ja hänen lukuunsa. Vastuu veron suorittamisesta olisi siten viime kädessä verovelvollisella itsellään.

Niissä tapauksissa, joissa ajoneuvon maahantuojana tai valmistajana on Tullihallituksen hyväksymä rekisteröity asiamies, tämä vastaisi verovelvollisen sijasta autoverosta suoraan lain nojalla. Tätä koskeva säännös sisältyisi pykälän 2 momenttiin. Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja olisi kuitenkin 4 momentin mukaan toissijaisessa vastuussa verosta.

Rekisteröidylle asiamiehelle asetettavista edellytyksistä säädettäisiin 39 §:ssä. Verotukseen sovellettaisiin jaksomenettelyä samojen periaatteiden mukaan, jotka nykyisin koskevat rekisteröityä verovelvollista.

Rekisteröity asiamies tai ajoneuvon jälleenmyyjä ilmoittaisi ajoneuvon rekisteröitäväksi loppuostajan nimiin, jonka jälkeen rekisteröity asiamies ilmoittaisi ajoneuvon verotettavaksi ja maksaisi veron. Autoveron määrä ei olisi osa ajoneuvosta perittävää arvonlisäverollista vastiketta, vaan erillinen läpikulkuerä, jonka rekisteröity asiamies perisi sopimusperusteisesti ajoneuvon rekisteriin merkityltä omistajalta eli loppuostajalta. Käytännössä jälleenmyyjä voisi hoitaa autoveron perimisen loppuostajalta rekisteröidyn asiamiehen nimissä. Rekisteröidyn asiamiehen suorittamaa autoveroa ei luettaisi ajoneuvon myynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen. Ajoneuvon kauppahinta ja autoveron määrä olisi merkittävä kauppalaskussa erikseen tai ne olisi veloittettava eri laskuilla. Autovero olisi käsiteltävä myös kirjanpidossa läpikulkueränä.

Asiamiesmenettelyn etuna olisi se, ettei ajoneuvon ostajan tarvitse hoitaa verotus- ja rekisteröintiprosessia. Ajoneuvon saisi lisäksi rekisteriin ja käyttöön ennen autoverotusta, mikä perustuu siihen, että rekisteröidyn asiamiehen tulee täyttää luotettavuus- ja vakuusvaatimukset ja myös siihen, että verovi-

ranomaisella on mahdollisuus seurata ajoneuvojen rekisteröintiä. Verotukseen liittyvät velvollisuudet ja oikeudet koskisivat verosta vastuussa olevaa asiamiestä.

Rekisteröity asiamies vapautuisi laissa säädetystä vastuustaan, jos siitä sovitaan pykälän 3 momentissa säädettyä menettelyä noudattaen. Menettely vastaisi nykyisin 4 §:n 2 momentissa säädettyä verovelvollisuuden siirtoa koskevaa menettelyä. Siirrosta olisi sovittava kirjallisesti, esimerkiksi lisäämällä ajoneuvon kauppakirjaan ehto, jossa ilmoitetaan verovastuun siirtäjä ja sen vastaanottaja. Verovastuun siirtäjän olisi ilmoitettava sopimus veroviranomaiselle valvonnallisista syistä, jotta verotus voitaisiin kohdistaa oikeaan henkilöön. Ilmoituksen laiminlyönnistä seuraisi, että ajoneuvon luovuttaja ja luovutuksen saaja vastaisivat verosta yhdessä. Jos luovuttajia ja luovutuksen saajia on useampia kuin yksi, he kaikki olisivat tällä tavoin vastuussa verosta.

Verovastuun siirtäminen voisi tulla kysymykseen käytännön syistä esimerkiksi silloin, kun asiakkaalle jälleenmyytävän pakettiauton alustalle rakennetaan asiakkaan tarpeiden mukainen korirakenne ennen rekisteröintiä. Koska jälleenmyyjällä on näissä tilanteissa maahantuojaa paremmat tiedot verotuksen toimittamista varten, verovastuun siirto maahantuojalta rakentelun laskutuksesta huolehtivalle jälleenmyyjälle tai loppuasiakkaalle asti voi olla perusteltua. Pakettiauton alustaa ei voida verottaa sellaisenaan ilman lavaa tai muuta kuormatilaa, koska ajoneuvon on oltava verotushetkellä liikennekelpoinen lain 15 §:n nojalla. Verovastuun siirtäminen voisi olla perusteltua myös silloin, kun ajoneuvo myydään asiakkaalle ilman, että se rekisteröidään. Tämä voi koskea esimerkiksi ajoneuvoa, joka myydään ulkomaille vietäväksi tai kilpailukäyttöön.

Jos siirron saajalla ei ole rekisteröidyn asiamiehen asemaa, saajaan sovellettaisiin, mitä autoverolaissa säädetään verovelvollisesta. Tällöin 37 ja 41 §:n nojalla autoveroilmoitus olisi annettava ja autovero olisi maksettava ennen kuin ajoneuvo voidaan merkitä rekisteriin. Saajan käytettävissä olisivat myös verovelvollisen muutoksenhakukeinot.

Pykälän 4 momentin mukaan, jos autoveroa ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä, verovelvollinen olisi se, joka on merkitty rekisteriin ajoneuvon omistajaksi. Veroviranomainen lähettäisi näissä tapauksissa verotuspäätöksen omistajalle, jonka käytettävissä olisivat tämän jälkeen verovelvollisen muutoksenhakukeinot. Omistaja vapautuisi verovastuustaan osoittamalla maksaneensa ajoneuvosta autoveron määrän rekisteröidylle asiamiehelle tai tämän edustajalle. Edustajalla tarkoitettaisiin käytännössä sitä jälleenmyyjää, joka on perinyt autoveron määrän omistajalta rekisteröidyn asiamiehen nimissä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin toissijaisesta verovelvollisuudesta. Säännös on tarpeen, jotta kaikki käyttöönotetut ajoneuvot saadaan poikkeustilanteissakin verotetuiksi eikä liikenteessä voida käyttää ajoneuvoa, jonka verosta ei kukaan ole vastuussa. Niissä tapauksissa, joissa ajoneuvo otetaan käyttöön ilman rekisteröintiä, verovelvollinen olisi käyttöönottaja. Käyttöönotolla tarkoitettaisiin 2 §:n mukaisesti ajoneuvon käyttöä liikenteeseen Suomen alueella. Käyttöönottaja olisi verovelvollinen myös silloin, jos ei voida osoittaa verosta 1—3 momentin nojalla vastuussa olevaa. Käyttöönottajaa ei kuitenkaan säädettäisi verovelvolliseksi niissä tapauksissa, joissa voidaan osoittaa ensisijainen verovelvollinen tai verosta vastuussa oleva, mutta veroa ei saada perittyä tältä. Ajoneuvo, josta on veroa maksamatta, olisi kuitenkin käyttökiellossa 63 §:n mukaan.

Viime kädessä verovelvollinen olisi käytössä olevan ajoneuvon omistaja.

5 §. Pykälästä poistettaisiin autoverolle kannettavaa arvonlisäveron suuruista veroa koskevat säännökset. Pykälään siirrettäisiin nykyisin 4 §:n 4 ja 5 momenttiin sisältyvät säännökset verovelvollisuudesta silloin, kun ajoneuvoa, sen omistusta tai käyttötarkoitusta ensiverotuksen jälkeen muutetaan verotukseen vaikuttavalla tavalla. Näihin säännöksiin ei ole tarpeen tässä yhteydessä tehdä sisällöllisiä muutoksia.

5 a §. Säännösten uudelleenjärjestelyn takia pykälä kumottaisiin. Henkilöautojen ja pakettiautojen verosta säädettäisiin 6 §:ssä.

6 § ja verotaulukko 1. Pykälässä ja lain liitteessä olevassa verotaulukossa 1 säädettäi-

siin henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöihin perustuvasta verosta.

Henkilöautojen osalta veroperusteet vastaisivat pääosin voimassa olevan lain 5 a §:ää ja verotaulukkoa. Yleisperusteluihin viitaten verotaulukkoon sisältyviä, hiilidioksidipäästöihin perustuvia veroprosentteja kuitenkin korotettaisiin 22 prosentilla verotason säilyttämiseksi, kun samalla luovutaan autoverolle kannettavasta arvonnalisäveron suuruudesta verosta.

Pakettiautot verotettaisiin lähtökohtaisesti samojen veroperusteiden mukaan kuin henkilöautot. Pakettiautojen kokonaisuudessaan perusteella määräytyvästä veron vähennyksestä säädettäisiin 8 §:ssä. Tätä koskeva viittaus sisältyisi 6 §:n 1 momenttiin.

Verotaulukossa hiilidioksidipäästön määrällä tarkoitettaisiin auton ominaishiilidioksidipäästöä grammoina kilometriä kohden. Veroprosentti on määritelty jokaiselle grammakohtaiselle päästölukemalle.

Päästötietona käytettäisiin auton valmistajan autolle ilmoittamaa, yhteisön lainsäädännössä säädetyn mittaustavan mukaan määriteltyä polttoaineen yhdistettyä kaupunki- ja maatiekulutusta vastaavaa hiilidioksidipäästöä, jota koskeva lukema on merkitty tai joka tulisi merkitä Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin. Henkilöautojen osalta säännös säilyisi sisällöllisesti nykyistä vastaavana. Pakettiautojen osalta tällä tarkoitettaisiin lähtökohtaisesti viittausta pakettiautojen päästödirektiiviin 2004/3/EY, jonka velvoittavan säännöksen nojalla direktiivissä säädetyn ajankohdan jälkeen ensi kertaa käyttöönotettavaa pakettiautoa ei saa rekisteröidä, jos sen päästöä ei ole määritelty direktiivissä säädetyn mittaustavan mukaisesti. Ajankohtana on vuoden 2006 alku, jos kysymyksessä on N₁-luokan alaluokkaan I kuuluva kevyt pakettiauto, ja vuoden 2008 alku, jos kysymyksessä on alaluokkaan II tai III kuuluva pakettiauto. Kattavasti päästötieto on käytännössä saatavilla uusista pakettiautoista, jotka on otettu käyttöön vuoden 2008 alun jälkeen. Vuoden 2009 alun jälkeen päästötieto on pakollinen kaikista pakettiautoista. Hiilidioksidipäästötieto vaaditaan valmistajan vaatimuksenmukaisuustodistuksella pakettiauton kansallisessa tyyppihyväksynnässä, kunnes pakettiautot tulevat EY-tyyppihyväksynnän piiriin. Tyyppi-

hyväksyntädirektiivin mukaan vaatimuksenmukaisuustodistus on sen jälkeen pakollinen kaikista tyyppihyväksytyistä pakettiautoista.

Koska pakettiautot eivät toistaiseksi ole EY-tyyppihyväksytyjä, tieto niiden päästöistä on vaikeammin selvitettävissä kuin henkilöautoista. Hallinnollisista syistä ehdotetaan, että pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen määrä hyväksyttäisiin autoverotuksen perusteeksi vain, jos kysymyksessä on vuoden 2008 alun jälkeen ensi kertaa käyttöönotettu pakettiauto riippumatta siitä, mihin N₁-luokan alaluokkaan pakettiauto kuuluu. Tätä koskeva säännös sisällytettäisiin ehdotettuun 6 §:n 1 momenttiin. Aikaisin ajankohta olisi siten vuoden 2008 alku, vaikka kysymyksessä olisi pakettiauto, josta jo ennen mainittua ajankohtaa olisi tullut olla mitattuna päästötieto päästödirektiivissä edellytetyllä tavalla. Verovelvollisella tai verosta vastuussa olevalla olisi kuitenkin mahdollisuus pykälän 3 momentin mukaisesti esittää selvitys alaluokkaan I kuuluvan pakettiauton päästödirektiivin mukaisesta hiilidioksidipäästöistä, jolloin tietoa voitaisiin käyttää veroperusteena.

Tiedot yhdenmukaistetulla mittaustavalla todetuista hiilidioksidipäästöistä ovat edellä sanotulla tavalla saatavilla vain osasta verotettavia pakettiautoja. Niiden pakettiautojen, joista tietoa ei ole, veroprosentti määräytyisi 2 momentin mukaan auton kokonaisuudessaan ja käyttövoiman perusteella henkilöautojen tavoin. Nämä tiedot ovat saatavissa kaikista autoista. Kokonaisuudessaan ja käyttövoiman perusteella verotaulukosta olisi nähtävillä niitä vastaava laskennallinen hiilidioksidipäästö ja autoon sovellettava veroprosentti. Pienemmän polttoainekulutuksensa takia diesel-pakettiautojen laskennalliset hiilidioksidipäästöt olisivat bensiiniautoja hieman alempia, kuten henkilöautoillakin.

Kumottavan 91 §:n mukaan autoverotuksessa ajoneuvon kokonaisuudessaan tarkoitetaan tieliikennesäännösten mukaan määrättävää kokonaisuutta. Vastaava säännös sisältyisi ehdotettuun 1 §:ään siten muutettuna, että siinä viitattaisiin ajoneuvolakiin ja sen nojalla annettuun rakenneasetukseen. Rakenneasetuksessa kokonaisuudessaan tarkoitetaan tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja

mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 97/27/EY määriteltyä suurinta teknisesti sallittua kokonaisuutta, jonka ajoneuvon valmistaja ilmoittaa.

Päästötaaso määriteltäisiin kokonaisuuden ja käyttövoiman perusteella laskennallisesti myös niissä tapauksissa, joissa valmistajalla ei ole ollut velvollisuutta ilmoittaa päästötietoa yhteisö sääntöjen mukaan. Pykälän 3 momentin mukaan verovelvollisella olisi mahdollisuus esittää selvitys verotettavana olevan auton yhdistettyä kulutusta vastaavasta hiilidioksidipäästöstä. Pakettiautojen osalta tämä mahdollisuus rajoitettaisiin koskemaan päästöjä, jotka on määritelty päästödirektiivissä 2004/3/EY tai sitä korvaavassa, myöhemmin mahdollisesti annettavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen mittausvaatimusten mukaisesti. Verovelvollisen tulisi esittää selvitys päästöstä auton valmistajan tai valmistajan edustajan antamalla todistuksella. Esimerkiksi lehtitiedot tai Internetistä poimitut vastaavat tiedot eivät kelpaisi näyttöksi päästöstä.

Henkilöautojen tavoin verovelvollinen voisi 3 momentin mukaan myös halutessaan mittauttaa verotettavana olevasta pakettiautosta verotushetkellä sovellettavan yhteisön lainsäädännössä edellytetyn mittaustavan mukaisen päästölukeman, jolloin sitä voitaisiin käyttää veroperusteena. Käytännössä mittausmenetelmien mukaiset päästöt on mahdollista mitata vain laboratorio-olosuhteissa.

Oikeus 3 momentissa tarkoitettujen päästötiedon käyttöön koskisi vain verotettavana olevaa autoyksilöä ja auton ensiverotusta verotuksen oikaisujen välttämiseksi. Selvitys tai mittaustulos olisi siten esitettävä silloin, kun ajoneuvo ilmoitetaan verotettavaksi.

Pykälän 3 momenttia sovellettaessa lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitettu verosta vastuullinen rekisteröity asiamies rinnastettaisiin verovelvolliseen.

6 a §. Sääntöjen uudelleenjärjestelyn takia pykälä kumottaisiin. Moottoripyörien ja verollisten linja-autojen verosta säädettäisiin 7 §:ssä.

7 §. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pienen, alle 1 875 kilogrammaa painavan linja-auton autoverosta. Nämä ajoneuvot säilyi-

sivät autoverotuksen piirissä, mutta vero perustuisi edelleen yksinomaan ajoneuvon vähittäismyyntiarvoon, koska näille ajoneuvoille ei toistaiseksi ole olemassa yhteismitallista hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmää. Käytännössä näin kevyet linja-autot ovat harvinaisia. Uudet ja käytetyt autot verotettaisiin saman prosenttiosuuden mukaisesti. Veroprosentti olisi nykyinen 26, jota korotettaisiin arvonlisäveron osuudella. Nykyisin 6 a §:ään sisältyvät erityissäännökset ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettyinä verotettavien linja-autojen verotuksesta kumottaisiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin moottoripyörien ja muiden verollisten L-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen autoverosta. Momenttiin otettaisiin nykyisin 6 §:n 2 momenttiin sisältyvät säännökset uusien moottoripyörien veroprosenteista 22 prosentilla korotettuina. Nykyisestä poiketen samoja veroprosenteja sovellettaisiin uusien moottoripyörien ohella yhdenmukaisesti kaikkiin käytettyinä verotettaviin moottoripyöriin. Nykyisin 6 a §:ään sisältyvät erityissäännökset ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettyinä verotettavien moottoripyörien verotuksesta kumottaisiin.

Eräiden L-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen verovapaudesta säädetään 21 §:n 3 momentissa. Tältä osin lakiin ei ehdoteta muutosta.

8 § ja verotaulukko 2. Voimassa olevaan lakiin sisältyvät erityissäännökset käytettyinä verotettavien pakettiautojen veron määräytymisestä olisivat tarpeettomia. Ehdotetussa 8 §:ssä ja lain liitteessä olevassa verotaulukossa 2 säädettäisiin sekä uusien että käytettyinä verotettavien pakettiautojen hiilidioksidipäästöihin perustuvan veron alentamisen edellytyksistä ja alennuksen suuruudesta.

Pykälän 1 momentin mukaan alennus koskisi N₁-luokan pakettiautoja, joiden kokonaisuudessa on yli 2 500 kilogrammaa. Lisäksi edellytettäisiin, ettei pakettiautossa ole kuljettajan ja sen vieressä olevien istuinten lisäksi muita istuinpaikkoja tai istuinten kiinnitykseen tarkoitettuja laitteita. Vastaavaa yhden penkkirivin sääntöä sovelletaan arvonlisäverotuksessa ja vuotuisessa ajoneuvoverotuksessa. Tällaisen ajoneuvon voidaan katsoa täyttävän tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiauton edellytykset. Autoverotuksessa alennettuun veroon oikeutettua pakettiauton

tulisi lisäksi täyttää toinen vaihtoehtoisista edellytyksistä, jotka koskevat auton vähimmäiskantavuutta ja auton kokonaismassaan nähden suhteellista enimmäistehoa. Kantavuus määriteltäisiin ajoneuvon kokonaismassan ja oman massan erotuksena. Ajoneuvolainsäädännön mukaan kokonaismassalla tarkoitetaan valmistajan ilmoittamaa ajoneuvon suurinta teknisesti sallittua kokonaismassaa ja omalla massalla ajokuntoisen ajoneuvon massaa, johon luetaan mukaan myös kuljettajan painoksi katsottava 75 kilogrammaa.

Pykälän 2 momentin mukaan pakettiauton tavaratilassa saisi nykyistä vastaavasti olla laitteet pyörätuolin kiinnittämiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettu kantavuus määräytyisi pakettiauton ensiverotuksen yhteydessä sen varustuksen perusteella, joka autolla silloin on. Jos pakettiauton oma massa ja siten myös kantavuus myöhemmin muuttuu esimerkiksi ajoneuvon tehdyn varustelu- tai muutostyön takia, sillä ei olisi vaikutusta pakettiauton verotukseen. Vaikka pakettiauton kantavuus ei siihen myöhemmin tehtävien muutostöiden takia enää täyttäisi alennettuun veroon oikeutetun pakettiauton edellytyksiä, siitä ei seuraisi 47 §:ssä säädettyä uudelleenverotusta.

Pakettiauto, jonka kantavuus on alle 680 kilogrammaa, ei olisi oikeutettu alennettuun veroon.

Jos pakettiauto on oikeutettu alennettuun veroon, sen hiilidioksidipäästön perusteella määräytyvästä verotaulukon 1 mukaisesta veroprosentista tehtäisiin ajoneuvon kokonaismassan perusteella määräytyvä prosenttiyksiköissä tehtävä vähennys, jonka suuruudesta säädettäisiin lain liitteeseen lisättävässä uudessa verotaulukossa 2. Sen mukaan esimerkiksi keskimääräisen tavarankuljetukseen tarkoitettun pakettiauton, jonka hiilidioksidipäästö on 240 grammaa kilometrillä ja jonka kokonaismassa on 2 950 kilogrammaa, verotaulukon 1 mukaisesta 34,2 veroprosentista vähennettäisiin verotaulukon 2 mukaisesti 14,2 prosenttiyksikköä, jolloin alennettu vero olisi 20 prosenttia.

Yli 3 500 kilogrammaa painavat N-luokan ajoneuvot luokitellaan kuorma-autoiksi, jotka ovat autoverosta vapaita.

Pykälän 4 momentin mukaan autoveroa kannettaisiin aina veron vähimmäismäärä,

joka ehdotetun verotaulukon 1 mukaan olisi 12,2 prosenttia. Vähimmäisvero vastaisi nykyistä henkilöautojen vähimmäisverotasoa, jos otetaan huomioon myös autoverolle kannettava arvonlisäveron suuruinen vero.

10 §. Pykälän mukaan ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä ja käytössä. Ajoneuvon sovelletaan uuden ajoneuvon verotusta koskevia säännöksiä, jos se ei ole ollut rekisteröitynä tai käytössä. Yleisperusteluihin viitaten pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti. Sen mukaan uutena maahantuotu ajoneuvo, jonka väliaikainen veroton käyttö perustuu ehdotettuun 35 b §:ään, katsottaisiin autoverotuksessa uudeksi ajoneuvoksi. Säännös on tarpeen selvytyden takia, vaikka tällainen ajoneuvo tulisi katsoa uudeksi ajoneuvoksi jo sillä perusteella, ettei se ole ollut rekisteröitynä. Kysymyksessä on rekisteröimätön ajoneuvo. Sitä, että ajoneuvolle myönnetään siirtolupa ja siihen liittyvät siirtomerkit, ei voida rinnastaa ajoneuvon rekisteröintiin.

Ehdotetulla säännöksellä ei olisi vaikutusta käytettyinä maahantuotujen ajoneuvojen verotukseen.

10 a, 11, 11 a §. Hankinta-arvoon perustuva verotuksesta luovuttaisiin, joten kaikkien autoverolaissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotusarvona olisi ajoneuvon yleinen, verot sisältävä vähittäismyyntiarvo. Tätä koskeva yleissäännös sisältyisi säännösten uudelleenjärjestelyn takia 11 §:ään. Lain 10 a ja 11 a § kumottaisiin. Yleisestä vähittäismyyntiarvosta, muusta arvonmäärityksestä ja kaupallisten nimikkeiden käytöstä säädettäisiin tarkemmin nykyiseen tapaan 11 b—11 g §:ssä.

11 c §. Autoverolain mukaan yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitetaan hintaa, joka samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytäessä se kaikki verot sisältävään hintaan Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Verotusarvo on siis Suomen markkinoilta saatavien hintatietojen mukaan määriteltävä ajoneuvon yleinen kulluttajahinta verotushetkellä. Tarkoitus ei ole ollut, että verotettavan ajoneuvon konkreettista hintaa, esimerkiksi ulkomaista ostohintaa tai kotimaista myynti- tai lunastushintaa

yksinomaan käytettäisiin verotusarvon perustana.

Autoverolain yleistä vähittäismyyntiarvoa koskevia säännöksiä ehdotetaan selvyiden vuoksi tarkennettaviksi. Lain 11 c §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa ei voida määrittää pelkästään verotettavana olevasta ajoneuvosta maksetun hankintahinnan tai siitä saadun myyntihinnan taikka lunastuskorvauksen perusteella.

Lain 11 c §:n mukaan ajoneuvon verotusarvoa määritettäessä otetaan huomioon käytävissä oleva selvitys ajoneuvon vähittäismyyntiarvon määräytymiseen markkinoilla vaikuttavista tekijöistä sekä ajoneuvon arvosta ja siihen vaikuttavista ajoneuvon ominaispiirteistä, kuten ajoneuvon merkistä, mallista, tyypistä, käyttövoimasta ja varustuksesta. Lisäksi voidaan ottaa huomioon ajoneuvon ikä, ajokilometrit ja kunto sekä muut yksilölliset ominaisuudet. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jonka mukaan uutena maahantuodun ajoneuvon 35 b §:n mukaista esittelykäyttöä ja sen aikana kertynyttä ajokilometrimäärää ei otettaisi huomioon ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa määritettäessä. Säännös täydentäisi 10 §:ään ehdotettua 3 momenttia.

12 §. Hankinta-arvoperusteiseen verotukseen liittyvä 12 § kumottaisiin.

13 §. Nykyisin pykälässä säädetään mahdollisuudesta varustaa pakettiauto esimerkiksi henkilöautoksi ennen rekisteröintiä ilman, että tästä aiheutuvat lisäkustannukset luetaan verotusarvoon. Pykälässä säädetään lisäksi verotusarvon määrittämisestä tapauksissa, joissa jo kerran verotetun ajoneuvon rakennetta muutetaan verotukseen vaikuttavalla tavalla ennen ajoneuvon rekisteröintiä taikka ensimmäistä käyttöönottoa. Säännös koskee esimerkiksi tilannetta, jossa pakettiautona verotettu ajoneuvo merkitään verotuksen jälkeen rekisteriin henkilöautoksi muutettuna.

Pykälä kumottaisiin, koska kaikkien ajoneuvojen autoverotus perustuisi yleiseen vähittäismyyntiarvoon. Yleiseen vähittäismyyntiarvoon katsotaan kuuluvan kaikki se, minkä ajoneuvon ostaja välittömästi tai välillisesti luovuttaa vastikkeeksi ajoneuvosta myyjälle tai kolmannelle osapuolelle. Ajoneuvon rekisteröintihetkellä kuuluvat varus-

teet kuuluvat sen verotusarvoon. Ehdotetussa veromallissa pakettiautojen veroton rakentelu ennen rekisteröintiä ei siten enää olisi mahdollista.

17 ja 18 §. Pykälisiin sisältyy verotusarvoon liittyvän veronkierron estämistä koskevia säännöksiä. Lain 17 §:n sanamuotoa tarkistettaisiin siirryttäessä yksinomaan vähittäismyyntiarvoon perustuvaan veromalliin. Jos ajoneuvon verotusarvoa on järjestelty tai verovastuuta siirretty veron välttämiseksi, verotusarvo voitaisiin vahvistaa arvion mukaan.

Lähinnä hankinta-arvoon perustuvaan verotukseen liittyvä 18 § kumottaisiin.

19 §. Pykälä koskee omistajanvaihdostilanteita veromallissa, jossa maahantuojana on verovelvollinen. Pykälä kumottaisiin.

20 §. Pykälässä säädetään ulkomaan valuutassa ilmaistujen rahamäärien muuntamisesta. Säännös liittyy hankinta-arvoperusteiseen verotukseen, joten se kumottaisiin.

21 §. Pykälässä säädetään eräistä verovapauksista ja alennetusta verosta. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin erityissäännökset huoltoauton ja painavien henkilöautojen alennetusta verosta. Huoltoauto verotettaisiin siten 6 tai 8 §:n mukaan siitä riippuen, täyttääkö se 8 §:ssä säädetyt alennetun veron edellytykset vai ei. Raskaat henkilöautot verotettaisiin samojen perusteiden mukaan kuin muutkin henkilöautot. Vähintään 6 000 kilogrammaa painavat henkilöautot olisivat kuitenkin verosta vapaita, kuten nykyisinkin. Vapautussäännös on henkilöautojen osalta tarpeen, koska henkilöautoille ei ole ajoneuvoja koskevassa lainsäädännössä määritelty ylintä painorajaa toisin kuin esimerkiksi pakettiautoille.

23 ja 24 §. Hankinta-arvoperusteiseen pakettiautojen verotukseen liittyvät säännökset, jotka koskevat tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen alennettua veroa ja sen edellytyksiä, kumottaisiin.

Ehdotetun voimaantulosäännöksen perusteella nykyisen lain mukaan verotettujen pakettiautojen verotuskohtelu ei kuitenkaan muuttuisi ehdotetun lain säännösten perusteella.

31 §. Pykälässä säädetään 2 §:n 2 momenttiin liittyen väliaikaisesti Suomessa käytettävän, ulkomaalla rekisteröidyn ajoneuvon käytön rajoituksista. Pykälän mukaan tällais-

ta ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata tai muutoin luovuttaa eikä antaa käytettäväksi Suomessa vakinaisesti asuvalle henkilölle, jolle ajoneuvosta ole suoritettu autoveroa tai verovelvollisuutta ole siirretty siten kuin 4 §:ssä säädetään. Koska verovelvollisuuden siirtäminen ei enää olisi mahdollista, 1 momentin sanamuotoa tarkennettaisiin. Suomessa vakinaisesti asuva voi käyttää tällaista ajoneuvoa vasta sen jälkeen, kun se on verotettu ja rekisteröity Suomessa. Velvollinen suorittamaan autoveron olisi tällöin ehdotetun 4 §:n mukaan se, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään. Jos veroilmoituksen tekeminen ja rekisteröinti laiminlyödään, verosta vastaisi ajoneuvon käyttöönottaja. Veron voisi suorittaa halutessaan myös ajoneuvon Suomeen tuonut ulkomaalla vakinaisesti asuva henkilö.

34 d §. Lakiin lisättäisiin uusi 34 d §, jossa säädettäisiin autoveron palauttamisesta niissä tilanteissa, joissa Suomessa verotettu ajoneuvo viedään maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Palautus koskisi kaikkia autoveron alaisia ajoneuvoluokkia. Ehdotetun voimaantulosäännöksen nojalla palautusta koskevaa säännöstä kuitenkin sovellettaisiin vasta niihin ajoneuvoihin, jotka on ensiverotettu esityksessä ehdotettujen veroperusteiden mukaisesti.

Pykälän 1 momentin mukaan veroa palautettaisiin se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan vietäväksi Suomesta ja sitä lakataan käyttämästä täällä liikenteeseen. Jos nämä ajankohdat poikkeavat toisistaan, palautus määritettäisiin näistä myöhemmän ajankohdan mukaan. Palautuksen maksaminen edellyttäisi ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon määrittämistä mainittuna ajankohtana. Lisäksi olisi selvitettävä muut verotuksen määräytymiseen vaikuttavat perusteet, kuten ajoneuvon hiilidioksidipäästön määrä. Palautettava vero laskettaisiin palautusajankohtana voimassa olevien säännösten ja veroprosenttien mukaan. Tähän sovellettaisiin siten samoja säännöksiä kuin verotettaessa käytettyä tuontiajoneuvoa. Palautettavan veron määrä ei riippuisi sen ajan pituudesta, jonka ajoneuvo on ollut Suomessa käytössä. Tällä olisi kuitenkin vaikutusta määrittäes-

sä ajoneuvon arvoa ja siten myös arvossa jäljellä olevaa veroa.

Palautettavasta määrästä vähennettäisiin 300 euroa. Tämän avulla pyritään osaltaan estämään ajoneuvojen edestakaiset tai näennäiset siirrot maasta toiseen.

Vero palautettaisiin 2 momentin mukaan sille, joka ajoneuvon omistajana vie ajoneuvon muulla kuin Suomessa käytettäväksi. Omistaja voisi olla suomalainen tai ulkomaalainen yksityishenkilö tai yritys. Omistajan ei tarvitsisi olla sama henkilö, joka on verovelvollisena maksanut autoveron. Ajoneuvon omistusoikeuden luovuttamista viennin yhteydessä ei edellytetäisi, vaan palautus voisi koskea myös tilannetta, jossa ajoneuvo siirretään pysyvästi ulkomaille esimerkiksi muuton yhteydessä.

Pykälän 3 momentin mukaan veroa ei palautettaisi enempää kuin sitä on ajoneuvosta maksettu, koska se olisi yhteisöoikeudessa kiellettyä vientitukea. Samasta syystä veroa ei myöskään palautettaisi siltä osin, kuin ajoneuvon arvo on viennin yhteydessä jostakin syystä korkeampi kuin se on ollut silloin, kun ajoneuvo on verotettu. Tämä voi olla mahdollista esimerkiksi, jos ajoneuvoon on sen rekisteröinnin ja verotuksen jälkeen tehty sen arvoa lisääviä muutostöitä.

Alennetun veron ajoneuvosta, jonka veroedun kuoleentumisaika on kesken, palautettava vero laskettaisiin samalla tavalla kuin tuonnissa. Palautettavan veron määrää alennettaisiin siten määrällä, joka ajoneuvosta tulisi kannettavaksi, jos se palautuksen hakeamisen ajankohtana luovutettaisiin muuhun kuin alennukseen oikeuttavaan käyttöön. Tämä koskisi invalidiautoja, takseja, eräitä verovapaita ajoneuvoja sekä niitä ajoneuvoja, joissa veroedulle on esimerkiksi yksittäisessä huojennuspäätöksessä määrätty kuoleentumisaika. Kuoleentumisaikan päättymisen jälkeen palautus laskettaisiin ilman alennusta. Veroa ei kuitenkaan palautettaisi enempää kuin sitä on maksettu.

Pakettiautosta, joka on verotettu 8 §:n nojalla, myös palautus myönnettäisiin alennetun veroprosentin perusteella, vaikka pakettiauto palautusajankohtana olisi verotettava siihen tehtyjen muutostöiden takia alentamattoman veroprosentin mukaisesti. Jos kuitenkin pakettiautosta on kannettu muutostöiden

takia täysi autovero, myös veroa palautettaisiin alentamattoman veroprocentin mukaisesti.

Palautusta ei myöskään maksettaisi ajoneuvosta, joka on verotettu käyttöönoton perusteella ilman, että se on asianmukaisesti ilmoitettu verotettavaksi ja rekisteröity. Rajoitus on tarpeen ennalta ehkäisevistä syistä, jottei tällaisen ajoneuvon käytöstä aiheutuva veroseuraamus saisi käytännössä poistetuksi viemällä ajoneuvon ulkomaille sen jälkeen, kun käytöstä on jäänyt kiinni. Tarkoituksena on myös, että palautuksen enimmäismäärää eivät lisäisi verotuksen yhteydessä mahdollisesti kannetut veronlisäykset, veronkorotukset tai viivästyskorot taikka virhemaksu.

Pykälässä säädettäisiin lisäksi palautuksen rajoituksista ja edellytyksistä, jotka ovat perusteltuja hallinnollisista syistä ja romuajoneuvoihin liittyvien ongelmien välttämiseksi. Palautus rajoitettaisiin tapauksiin, joissa ajoneuvon arvossa jäljellä oleva veromäärä on edellä mainitun 300 euron vähennyksen jälkeen vähintään 1 000 euroa. Veroa ei myöskään palautettaisi ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta on kulunut vähintään 10 vuotta. Ensimmäisellä käyttöönottoajankohdalla tarkoitettaisiin ajoneuvon pysyvää ensirekisteröintiä, vientirekisteröintiä tai muuta pidempiaikaista rekisteröintiä Suomessa tai muussa maassa. Sen sijaan esimerkiksi käyttöönottoilmoitukseen tai siirtolupa perustuvaa käyttöönottoa ei otettaisi säännöstä sovellettaessa huomioon. Ajoneuvo olisi ilmoitettava vietäväksi Suomesta ja poistettava liikennekäytöstä ennen kuin 10 vuotta on kulunut sen ensimmäisestä käyttöönotosta.

Palautuksen edellytyksenä olisi edelleen, että ajoneuvo on käytön Suomessa päättyessä liikennekelpoisessa kunnossa ja että se rekisteröidään liikenteeseen käytettäväksi muussa maassa kuin Suomessa. Sitä vastoin ei edellytettäisi, että ajoneuvosta on rekisteröinnin yhteydessä maksettu veroa toisessa maassa. Liikennekelpoisuus olisi osoitettavissa esimerkiksi sillä, että ajoneuvo on hyväksytysti määräaikaikatsastettu.

Valvonnallisista syistä edellytettäisiin, että ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä Suomessa siten kuin ajoneuvolain 66 c §:n 3 momentissa ja sen nojalla säädetään. Ajoneuvon

rekisteristä poistamista ei edellytettäisi, sillä se on yleensä mahdollinen vain ajoneuvon romutustodistusta vastaan.

Palautuksen hakijan olisi esitettävä palautusta hallinnoivalle tulliviranomaiselle tarvittava selvitys ajoneuvon käytöstä Suomessa ja muista palautuksen edellytyksistä. Jotta tullilla olisi mahdollisuus tarkistaa ajoneuvo, palautuksen hakijan olisi käynnistettävä hakemusmenettely jo ennen ajoneuvon vientiä. Tämä on myös palautuksen hakijan edun mukaista esimerkiksi niissä tilanteissa, joissa hakija vetoaa ajoneuvon hyvään kuntoon sen yleistä vähittäismyyntiarvoa määritettäessä. Toisaalta tulli voisi maksaa veron palautuksen vasta sen jälkeen kun ajoneuvo on viety maasta, koska palautuksen yhtenä edellytyksenä olisi ajoneuvon merkitseminen ulkomaiseen ajoneuvorekisteriin.

Tarkoitus on, ettei palautettavalle määrälle makseta korkoa. Kysymyksessä ei ole autoverolain 65 §:ssä tarkoitettu muutoksenhaun johdosta takaisin maksettava vero.

Palautusta määrättäessä otettaisiin huomioon ajoneuvon verotuksesta mahdollisesti tehdyt vireillä olevat tai jo päättyneet muutoksenhaut. Samoin verotuspäätöstä koskevan muutoksenhaun käsittelyssä otettaisiin huomioon ehdotetun säännöksen nojalla palautetun veron määrä. Muutoksenhaun ja palautuksen perusteella veroa ei voitaisi palauttaa enempää kuin sitä on aikanaan kannettu.

Pykälän 5 momentin mukaan, jos ajoneuvo, josta on palautettu veroa, rekisteröidään tai otetaan uudelleen käyttöön Suomessa, ajoneuvo verotettaisiin käytetyn tuontiajoneuvon verotusta koskevien säännösten mukaisesti ottamatta huomioon ajoneuvon aikaisempaa verotusta Suomessa. Verovelvollinen olisi tällöin se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi.

35 §. Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin rekisteröityä asiameistä koskeva sanonnallinen tarkennus.

35 b §. Yleisperusteluihin viitaten lakiin lisättäisiin uusi 35 b §, jossa säädettäisiin myytäväksi tarkoitettujen esittelyajoneuvojen lyhytaikaisesta verottomasta käytöstä ennen niiden rekisteröintiä ja verotusta. Esittelyajoneuvojen veroton käyttö sallittaisiin enintään kuudeksi kuukaudeksi ajoneuvoa kohden. Tarkoitus on, ettei ajoneuvon toistuva tuonti

väliaikaiseen verottomaan käyttöön olisi mahdollista. Lyhytaikaisella koeajo- tai myyntitarkoituksessa tapahtuvalla käyttövaatimuksella tarkoitettaisiin sitä, että ajoneuvo voitaisiin luovuttaa kullekin asiakkaalle enintään kolmeksi vuorokaudeksi. Tästä, samoin kuin muista verottoman käytön edellytyksistä olisi pidettävä kirjanpitoa.

Veroton käyttöoikeus koskisi yksinomaan liiketoiminnassa myytäviksi tarkoitettuja ajoneuvoja. Siten veroton käyttöoikeus ei koskisi niitä ajoneuvoja, joita osaksikin käytetään esimerkiksi autoliikkeen työntekijöiden työsuhdeautoina tai muuna käyttöomaisuutena.

Ehdotettu säännös koskisi sekä uusia että käytettyinä maahan tuotavia ajoneuvoja.

Oikeus verottomaan käyttöön edellyttäisi, että ajoneuvosta annetaan ennen käytön aloittamista tulliviranomaiselle ilmoitus. Tulliviranomainen antaisi tarkemmat määräykset ilmoituksesta ja siihen liittyvästä menettelystä. Määräyksessä voitaisiin ottaa joustavasti huomioon alalla tapahtuvat muutokset, esittelyajoneuvojen määrä ja tietotekniset mahdollisuudet menettelyyn liittyvän hallinnollisen työn vähentämiseksi. Tullin vahvistama ilmoitus olisi pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana, jollei tulliviranomainen toisin määrää.

Pykälän 3 momentin mukaan verottoman käytön edellytyksenä olisi, että ajoneuvon käyttö perustuu ajoneuvolaissa tarkoitettuun siirtolupaun, jos kysymyksessä on ajoneuvo, jolla ei ole voimassa olevaa rekisteröintiä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa. Ajoneuvon liikennekäyttöön sovellettaisiin muutoinkin, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään. Ajoneuvolain 66 f §:n mukaan rekisteröimättömän ajoneuvon käyttö edellyttäisi siirtoluvan lisäksi siihen liittyvien siirtomerkkien käyttöä, jotka myöntäisi rekisteröinnin suorittaja, kuten katsastustoimipaikka, tai tulliviranomainen. Siirtolupa olisi pidettävä mukana ajoneuvossa ajon aikana. Siirtoluvalla käytettäviä ajoneuvoja varten olisi myös oltava voimassa oleva liikennevaikutus.

37 §. Pykälässä säädetään verovelvollisen velvollisuudesta antaa autoveroilmoitus ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin Suomessa tai otetaan täällä käyttöön. Ilmoituksen

sisältöä koskevista vaatimuksista poistettaisiin viittaukset hankinta-arvoon.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin asetuk-senantovaltuus tarpeettomana.

39 §. Pykälässä säädettäisiin 4 §:n 2 momentissa tarkoitettua verosta vastuussa olevaa rekisteröityä asiamiestä koskevista edellytyksistä. Edellytykset olisivat pääosin vastaavat, joita voimassa olevassa laissa edellytetään rekisteröidyltä verovelvolliselta. Rekisteröinti voitaisiin edelleen myöntää säännöllistä liiketoimintaa harjoittavalle ajoneuvojen maahantuojalle tai valmistajalle. Maahantuoja voi harjoittaa myös ajoneuvojen jälleennyntiä.

Rekisteröidyn asiamiehen edellytyksiin liittäisiin vaatimus asiantuntevuudesta. Vastavaa edellytys koskee myös ajoneuvolain 65 a §:ssä tarkoitettua ennakoilmoittajaa, joka ilmoittaa ajoneuvoja koskevia tietoja ajoneuvoliikennerekisteriin ennen ensirekisteröintiä. Asiantuntevuus on myös tullin asiakasstrategian mukainen edellytys.

40 §. Pykälässä säädetään rekisteröityä asiamiestä koskevasta jaksoverotuksesta tilanteessa, jossa asiamies vastaisi autoveron suorittamisesta ehdotetun 4 §:n 2 momentin nojalla. Verotusjaksolta olisi annettava veroilmoitus kaikista niistä ajoneuvoista, jotka jakson aikana on rekisteröity tai otettu käyttöön.

Sisällöllisesti jaksoverotus vastaisi pitkälti nykyisen rekisteröidyn verovelvollisen jaksoverotusta. Toisin kuin voimassa olevassa laissa, ajoneuvon omistusoikeuden siirtymisen maahantuojalta ei kuitenkaan olisi verotettava tapahtuma eikä sillä olisi vaikutusta veron suorittamisen jaksotukseen. Tämän muutoksen lisäksi pykälään tehtäisiin eräitä lähinnä sanonnallisia tarkistuksia.

41 §. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin rekisteröity asiamies -termin käyttöönotosta johtuva täsmennys.

43 §. Pykälässä säädetään mahdollisuudesta saada vireille saatettu autoverotus peruutetuksi ennen rekisteröintiä tai käyttöönottoa. Nykyisin muu kuin rekisteröity verovelvollinen, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen, voi peruuttaa ilmoituksen ennen kuin ajoneuvo on merkitty ensi kertaa rekisteriin Suomessa tai otettu täällä käyttöön. Jos verotus on jo toimitettu, se peruutetaan il-

moituksen johdosta, jos veroa ei ole vielä maksettu. Tällöin verovelvolliselta peritään sama maksu, joka olisi tullut suoritettavaksi ennakkotiedosta sen estämiseksi, ettei peruutusta käytetä maksuttomasti ennakkotiedon hakemisen korvikkeena. Rekisteröidylle verovelvolliselle vero voidaan hakemuksesta palauttaa ajoneuvosta myös veron maksamisen jälkeen, edellyttäen, ettei ajoneuvoa ole rekisteröity eikä otettu käyttöön Suomessa eikä luovutettu Suomessa kuluttajalle. Jos ajoneuvo tämän jälkeen ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava verotettavaksi, siitä suoritettavaa veroa korotetaan 30 prosentilla.

Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että sama peruutus oikeus koskisi sekä verovelvollista että rekisteröityä asiamiestä. Verotuksen peruuttaminen olisi mahdollista aina siihen saakka, kun ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön. Peruuttaminen olisi siten mahdollista myös siinä tapauksessa, että verotus on jo ehditty toimittaa ja vero maksaa.

Jos verotus peruutetaan, veroviranomainen peruuttaisi myös mahdollisesti antamansa luvan ajoneuvon rekisteröintiä varten.

Niissä tapauksissa, joissa verotus on jo toimitettu, verovelvolliselta tai rekisteröidyltä asiamieheltä perittäisiin sama maksu kuin ennakkoratkaisusta. Tätä voidaan perustella samoilla perusteilla kuin nykyistä säännöstä, joka koskee muuta kuin rekisteröityä verovelvollista.

44 §. Pykälässä säädetään oikaisusta niissä tapauksissa, joissa ajoneuvosta tehty veroilmoitus ja käyttöönoton tai ensimmäisen rekisteröinnin aikainen asema verotuksen suhteen eivät vastaa toisiaan. Lähinnä kysymys on niistä tapauksista, joissa ajoneuvoa on tällä välin muutettu siten, että se on käyttöönoton tai rekisteröinnin ajankohtana oikeutettu pykälässä mainittujen lainkohtien mukaan lievempään verokohteluun kuin ajoneuvosta jo on suoritettu veroa. Tällöin verotus voidaan oikaista verovelvollisen hakemuksesta vastaamaan niitä perusteita, joiden mukaan vero kannettaisiin, jos ajoneuvo verotettaisiin vasta rekisteröinnin tai käyttöönoton ajankohtana. Pykälään tehtäisiin 23 §:n kumoamisesta johtuva täsmennys. Oikaisua voisi hakea se verovelvollinen tai rekisteröity asiamies, joka on antanut ajoneuvosta veroilmoituksen.

46 §. Pykälässä säädetään ilmoittamisvelvollisuudesta ja veron maksuunpanosta tilanteessa, jossa verovapaaseen tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta muutetaan siten, etteivät verottomuuden tai alennetun veron edellytykset enää täyty. Pykälän 1 momentista poistettaisiin vanhentunut viittaus 6 §:n 1 momenttiin, samoin kuin muihin lievempää veroa koskeviin säännöksiin. Alennettua veroa koskevan ilmauksen voidaan katsoa tarkoittavan kaikkia tilanteita, joissa autoveroa on alennettu laissa olevan säännöksen perusteella.

Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin pakettiautojen veron alentamista koskevasta muutoksesta aiheutuvat täsmennykset. Jos 8 §:ssä ehdotettuun alennettuun veroon oikeutettuun pakettiautoon lisättäisiin yhden penkkirivin taakse penkkejä tai niiden kiinnittämiseen tarkoitettuja laitteita sallittuja pyörätuolin kiinnittämiseen tarkoitettuja laitteita lukuunottamatta, siitä tulisi tehdä ilmoitus Ajoneuvohallintokeskukselle 47 §:ssä tarkoitettua veron maksuunpanoa varten. Lain 48 §:n mukaan ajoneuvosta olisi maksettava veroa se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä vähennettynä ajoneuvosta jo suoritettua veron määrällä.

Pykälän 3 momentti säilyisi nykyisellään.

47 §. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin 46 §:ään ehdotetuista muutoksista johtuvat tarkistukset. Lisäksi momenttiin tehtäisiin verovelvollisuutta koskevien säännösten uudelleenjärjestelystä johtuva muutos.

51 a §. Pykälästä poistettaisiin tarpeettomana säännös, joka koskee autoverolle kannettavaa arvonlisäveroa.

54 §. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan 34 d §:ssä tarkoitettu vientipalautus kuuluisi tullilaitoksen tehtäviin. Niin ikään mainitun pykälän 5 momentissa tarkoitettua uudelleen verotuksen toimituksiin tullilaitos. Ajoneuvon uudelleen verotukseen ei tällöin sovellettaisi yleistä uudelleen verotusta koskevaa 30 §:n 1 momenttia, johon perustuva verotus kuuluu Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäviin.

59 a §. Pykälässä säädettäisiin virhemaksusta, joka voitaisiin määrätä hallinnollisena seuraamuksena tilanteessa, jossa ei voida

määrätä 59 §:ssä säädettyä veronkorotusta. Autoverolaissa säädetään esimerkiksi uusien ajoneuvojen maahantuojien velvollisuudesta ilmoittaa tullille tietoja ajoneuvojen kaupallisten nimikkeiden vahvistamista varten. Kun laiminlyönti ei suoranaisesti kohdistu yksittäisen ajoneuvon verotukseen, veronkorotusta ei voida määrätä. Laiminlyönnillä voi kuitenkin olla vaikutusta laajemmin verotukseen ja sen sujuvuuteen, minkä vuoksi toimijalle tulisi voida määrätä varsinaisesta verotuspäätöksestä erillinen virhemaksu. Kaupallisen toiminnan lisäksi virhemaksua voitaisiin käyttää myös muissa tilanteissa, joissa autoverolain säännöksiä rikotaan, mutta joissa autoveroa ei voida kantaa.

Virhemaksu voitaisiin määrätä paitsi verovelvolliselle, myös muulle taholle, jolle on asetettu ilmoittamisvelvollisuus tai muu velvollisuus. Virhemaksu olisi vähintään 100 euroa ja enintään 2 000 euroa. Virhemaksun suuruus määräytyisi laiminlyönnin moitittavuuden ja teon tahallisuuden mukaan. Virhemaksua määrättäessä otettaisiin huomioon menettelyn moitittavuuden lisäksi teon toistuvuus ja muut niihin rinnastettavat seikat. Maksua määrättäessä huomioon otettaisiin myös se, onko laiminlyönti tehty liiketoiminnassa ja kuinka laajat laiminlyönnin vaikutukset ovat esimerkiksi muille toimijoille.

Virhemaksu voitaisiin 2 momentin mukaan määrätä myös ajoneuvon kolmen vuoden kuluessa siitä kun ajoneuvo on verotettu tai 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus on laiminlyöty.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin virhemaksuun sovellettavasta menettelystä. Säännös on tarpeen, koska virhemaksu ei ole luonteeltaan veroa eikä siihen sellaisenaan voida soveltaa autoveroa koskevia menettelysäännöksiä.

61 §. Veron eräpäivää koskevan pykälän 2 momenttiin tehtäisiin rekisteröidyn asiamiehen osalta tarvittavat tarkennukset.

63 §. Pykälän 2 momentissa säädetään ajoneuvon käyttökiellosta tilanteessa, jossa autoveroa ei ole suoritettu eräpäivänä. Ajoneuvo on käyttökiellossa siinäkin tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Samaa säännöstä ehdotetaan sovellettavaksi tilanteessa, jossa verosta vastuussa oleva rekiste-

röity asiamies on jättänyt veron maksamatta, joten momentin viittaussäännöstä tarkistettaisiin. Vaikka verosaatavaa ei tällöin voitaisi kohdistaa ajoneuvon omistajaan tai käyttäjään, ajoneuvo olisi käyttökiellossa kunnes verosta vastuussa oleva tai joku muu on suorittanut veron.

Pykälän 3 momentissa säädetään muun muassa ajoneuvon myymisestä huutokaupalla, jos veroa ei muutoin saada perityksi. Lainkohdassa säädetään selkeyden vuoksi, ettei huutokauppaostajaa pidetä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuna luovutuksen saajana, joten ostaja ei tule verovelvolliseksi ajoneuvon omistusoikeuden siirtymisen takia. Muussa tapauksessa ajoneuvoja ei ostettaisi huutokaupasta esimerkiksi varaosakäyttöön. Momenttiin tehtäisiin 4 §:ään ehdotetuista muutoksista johtuva tarkennus.

74 a § ja sen edellä oleva väliotsikko. Voimassa olevaan pykälään sisältyy muutoksenhakuun liittyvä yleissäännös, jonka nojalla myös muuhun kuin 4 §:ssä tarkoitettuun verovelvolliseen sovelletaan verovelvollisen oikeussuojakeinoja. Tarvetta autoverolain oikeussuojakeinojen käyttöön voi olla muullakin kuin sillä, joka on autoverolain 4 §:n mukaan verovelvollisena. Tämä voi tulla kysymykseen esimerkiksi väliaikaista maahantuontia koskevaa määräaikaan koskevan päätöksen yhteydessä ja muissa vastaavissa tilanteissa, joissa ei määrätä veroa maksettavaksi.

Pykälän soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi. Verovelvollisen hyväksi säädettyjä oikeussuojakeinoja ehdotetaan sovellettavaksi myös 4 §:n 2 momentin nojalla autoveron suorittamisesta vastuulliseen. Vastaavasti ehdotetaan, että jälkiverotus, veronkorotus, virhemaksu ja veronoikaisu veronsaajan hyväksi voitaisiin kohdistaa verosta vastuulliseen. Verosta vastuussa olevaan sovellettaisiin tällöin samoja säännöksiä kuin verovelvolliseen. Tästä säädettäisiin 1 momentissa. Tarkoitus on, että niissä tapauksissa, joissa verosta vastuullinen rekisteröity asiamies on suorittanut ajoneuvosta veron, oikeussuojakeinoja voisi käyttää vain rekisteröity asiamies, ei esimerkiksi se kuluttaja, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään. Vaikka kuluttaja näissä tapauksissa maksaa autoveron osuuden jälleenmyyjälle tai rekisteröidylle

asiamiehelle, veroviranomaisiin nähden vastuu veron suorittamisesta on asiamiehellä. Tällöin tarve myös oikeussuojakeinojen käyttämiseen olisi asiamiehellä. Kuluttajalla ei näissä tapauksissa olisi vastuuta veron suorittamisesta, eikä myöskään jälkiverotusta, veron oikaisua tai veron perintätoimenpiteitä voitaisi kohdistaa kuluttajaan. Niissä tapauksissa, joissa veroa tai jälkiveroa ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä, kuluttajalle syntyisi verovelvollisuus 4 §:n 4 momentissa mainituin rajoituksin. Kuluttajalla olisi tällöin myös oikeus käyttää verovelvollisen oikeussuojakeinoja.

Lisäksi 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että eräitä muitakin pykäläiä sovellettaessa verosta vastuussa olevaan sovellettaisiin samoja säännöksiä kuin verovelvolliseen. Tämä koskisi 74 b §:n säännöstä verovelvollisen velvollisuudesta osallistua asian selvittämiseen ilmoitusvelvollisuuden täyttämisen jälkeen, 74 c §:n säännöstä päätöksen perustelemisesta, 78 §:n säännöstä tulli- tai veroasiamiehen pyynnöstä tehtävästä päätösvelvollisuudesta sekä 81 §:n säännöstä verovelvollisen velvollisuuksista asiakirjojen antamisesta verotarkastuksen yhteydessä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi yleissäännöksen, jonka mukaan verovelvollisen oikeussuojakeinoja sovellettaisiin myös muuhun kuin 4 tai 5 §:ssä tarkoitettuun verovelvolliseen.

Ehdotetun pykälän yleisluonteisuuden vuoksi ehdotetaan, että väliotsikko Erinäiset säännökset siirrettäisiin sen edelle.

82 §. Säännös liittyy verovelvollisuuden siirtämiseen hankinta-arvoon perustuvassa verotuksessa. Se kumottaisiin tarpeettomana.

88 §. Pykälään tehtäisiin 4 §:ään ehdotetuista muutoksista johtuvat tarkistukset.

91 §. Lain 1 §:ään ehdotettuun muutokseen viitaten pykälä kumottaisiin tarpeettomana.

1.2 Arvonlisäverolaki

1 §. Pykälän 5 momentti, jossa on viittaus autoverosta kannettavaan arvonlisäveroon, kumottaisiin.

73 §. Pykälän 1 momentin mukaan myynnistä suoritettavan arvonlisäveron peruste on vastike ilman veron osuutta. Autoverolakiin

ehdotettujen muutosten takia autoverolaissa tarkoitettun rekisteröidyn asiamiehen ajoneuvoliikennerekisteriin merkityn ajoneuvon omistajan sijasta suorittama ja tältä sopimusperusteisesti veloittama autovero olisi arvonlisäverotukseen vaikuttamaton läpikulkuerä. Siten autoveron määrä ei olisi osa ajoneuvosta perittyä vastiketta eikä se sisältyisi arvonlisäveron perusteeseen. Selkeyden vuoksi tästä otettaisiin pykälään nimenomainen säännös. Säännös lisättäisiin uudeksi 2 momentiksi, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyisivät 3 ja 4 momentiksi.

Käytännössä jälleenmyyjä voisi hoitaa autoveron perimisen loppuostajalta rekisteröidyn asiamiehen eli maahantuojan nimissä. Ajoneuvon myyntihinta ja autoveron määrä olisi merkittävä laskuun erikseen tai ne olisi veloittettava eri laskuilla. Puheena oleva autovero olisi käsiteltävä myös kirjanpidossa läpikulkueränä.

102 §. Voimassa olevan pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan arvonlisäverovelvollinen saa vähentää verollista liiketoimintaa varten autoverosta autoverolain mukaan suoritettua arvonlisäveron. Autoverolakiin ehdotettujen muutosten takia autoverolle ei enää suoritettaisi arvonlisäveron suuruista veroa autoverotuksen yhteydessä. Kohta kumottaisiin.

102 b §. Autoverosta kannettua arvonlisäveron suuruisen veron vähennysoikeuteen liittyvänä pykälä kumottaisiin.

141 §. Pykälässä säädetään lain 10 luvussa tarkoitettujen vähennysten kohdistamisesta. Pykälän 5 kohta koskee autoverolaissa tarkoitettua arvonlisäveron vähentämistä. Se kumottaisiin.

1.3 Ajoneuvolaki

60 §. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan ajoneuvon, josta on tehty autoverolain 35 b §:n 1 momentissa tarkoitettu koe- tai esittelykäyttöä koskeva ilmoitus, olisi oltava hyväksytty enintään kolme kuukautta aikaisemmin suoritettussa rekisteröintikatsastuksessa ennen ajoneuvon ensirekisteröintiä.

Nykyisin suurin osa autoliikkeiden koe- tai esittelykäyttöön käytettävistä ajoneuvoista ensirekisteröidään heti käytön alettua nor-

maalisti ennakkoilmoitusmenettelyn kautta. Ajoneuvolain 65 §:n mukaan vain uusi tai keskeneräinen ajoneuvo on mahdollista ennakkoilmoittaa. Autoverolakiin ehdotetun 35 b §:n mukaan ajoneuvoa voitaisiin käyttää jopa kuuden kuukauden ajan ennen ensirekisteröintiä. Näille ajoneuvoille olisi tärkeää saada rekisteriin tieto ajoneuvojen todellisesta käyttöönottopäivästä. Käyttöönottopäivä on ajoneuvoliikennerekisteriin ja rekisteröintitodistukselle merkittävä määrämuotoinen tieto, jolla on useita erilaisia käyttötarkoituksia ja vaikutuksia. Käyttöönottopäivän mukaan määräytyy muun muassa määräaikaikatsastuksen ajankohta ja sillä on vaikutuksia liikennevakuutusten hinnoitteluun. Eriyksen tärkeä merkitys oikealla käyttöönottopäivällä on kuluttajien välisessä autokaupassa.

Ensirekisteröintipäivästä poikkeavan käyttöönottopäivän merkitseminen rekisteriin on mahdollista ainoastaan rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Rekisteröintikatsastusvelvollisuus koskee nykyisin kaikkia käytettynä maahan tuotuja ajoneuvoja. Ehdotetun säännöksen avulla varmistettaisiin se, että Suomessa käyttöönotettua ajoneuvoa kohdeltaisiin ajoneuvolaissa vastaavasti kuin ulkomailla käyttöönotettua ajoneuvoa. Rekisteröintikatsastukseen ei sisältyisi kuntotarkistusta. Ajoneuvon käyttöönottopäivämäärä tarkistettaisiin lähtökohtaisesti tullille tehdystä autoverolain 35 b §:ssä tarkoitettua ilmoituksesta. Ennakkoilmoitusasiakkaat vastaisivat siitä, että esittelyajoneuvot, jotka on ennakkoilmoitettu, rekisteröintikatsastetaan.

2 Voimaantulo

Ehdotetut lait ehdotetaan tuleviksi voimaan samanaikaisesti mahdollisimman pian. Autoverolain vientipalautusta koskeva 34 d § ehdotetaan kuitenkin tulevaksi voimaan vasta vuoden 2010 alusta.

Autoverolakiin ehdotettuja muutoksia sovellettaisiin ajoneuvoihin, joiden veron määräytymispäivä on ensimmäisen kerran lain voimaantulon jälkeen. Ajoneuvo, jonka veron määräytymispäivä on ennen ehdotetun lain voimaantuloa, verotettaisiin siten ennen lain voimaantuloa voimassa olleen autoverolain mukaisesti. Veron määräytymispäivällä

tarkoitettaisiin sitä ajankohtaa, jonka mukaan veron perusteet määräytyvät, käytännössä veroilmoituksen antamisen ajankohtaa taikka ajoneuvon rekisteröinnin tai käyttöönoton ajankohtaa.

Ehdotettua lakia sovellettaisiin vain lain voimaantulon jälkeen ensi kertaa verotettaviin ajoneuvoihin. Ajoneuvon, joka on jo verotettu nykyisen lain nojalla, sovellettaisiin nykyisiä säännöksiä ehdotetun lain voimaantulon jälkeenkin ajoneuvon koko käyttöänsä. Jos esimerkiksi ennen ehdotetun lain voimaantuloa verotetun ajoneuvon rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta muutetaan ehdotetun lain voimaantulon jälkeen, sen uudelleenverotukseen sovellettaisiin nykyisiä säännöksiä. Siten esimerkiksi nykyisen lain mukaan alennetulla verokannalla verotetun pakettiauton veron alennuksen edellytyksiin sovellettaisiin nykyisen lain mukaisia säännöksiä myös sellaisen muutosrakentelun yhteydessä, joka tapahtuu ehdotetun lain voimaantulon jälkeen. Ennen ehdotetun muutoksen voimaantuloa ensiverotettuun pakettiautoon ei olisi esimerkiksi mahdollista asentaa lisää istuinpaikkoja nykyisin autoverolain 23 ja 24 §:ssä säädettyjen vaatimusten vastaisesti ilman nykyisen lain mukaisia veroseuraamuksia. Toisaalta tällainen ennen ehdotetun muutoksen voimaantuloa verotettu pakettiauto, johon nykyisen lain mukaan olisi sallittua lisätä tilapäisistuinta, ei tulisi uudelleen verotettavaksi ehdotetun lain perusteella istuinten lisäämisen perusteella.

Tarkoitus on, että myös vientipalautusta koskevaa 34 d §:ää sovellettaisiin sen voimaantuloa niihin ajoneuvoihin, jotka on ensimmäistä kertaa verotettu ehdotetun lain veroperusteiden mukaisesti. Palautusta voitaisiin siten myöntää vain sellaiselle ajoneuvolle, jonka ensiverotus on toimitettu ehdotettujen muutosten voimaantulon jälkeen.

Jotta ehdotetun lain voimaantuloa voitaisiin varmistaa menettelyn toimivuus, ehdotetaan, että ennen lain voimaantuloa rekisteröidyksi verovelvolliseksi hyväksytty verovelvollinen katsotaan lain voimaantulon jälkeen rekisteröidyksi asiamieheksi ilman erillistä menettelyä. Myös muihin lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä ennen sen voimaantuloa.

Nykyisiä autoverolle autoverolain nojalla suoritettavaa arvonlisäveron suuruista veroa koskevia säännöksiä sovellettaisiin nykyisen autoverolain nojalla kannettuun veroon. Muilta osin nykyisiä arvonlisäverolain säännöksiä sovellettaisiin sellaisten ajoneuvojen

myyntiin, joista suoritetaan autoveroa nykyisen autoverolain säännösten mukaisesti.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 5 a, 6 a, 10 a, 11 a, 12, 13, 18—20, 23, 24, 82 ja 91 § sekä 74 b §:n edellä oleva väliotsikko, sellaisina kuin niistä ovat 5 a ja 6 a § laissa 1292/2007, 10 a § laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 a § mainitussa laissa 266/2003, 12 § laissa 340/2003, 13 § laissa 413/1997 ja mainitussa laissa 266/2003, 20 § laissa 925/2001 sekä 23 § osaksi mainitussa laissa 1450/2006,

muutetaan 1 §, 2 luvun otsikko, 4, 5, 6, 7, 8, 11 ja 17 §, 21 §:n 2 momentti, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37, 39 ja 40 §, 41 §:n 1 momentti, 43, 44 ja 46 §, 47 §:n 1 momentti, 51 a §, 54 §:n 1 momentti, 61 §:n 2 momentti, 63 §:n 2 ja 3 momentti, 74 a ja 88 § sekä liite,

sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 1097/2002, 4 § osaksi laissa 1160/1998, 5 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 6 § ja liite mainitussa laissa 1292/2007, 7 § ja 61 §:n 2 momentti mainitussa laissa 1450/2006, 8 § mainituissa laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 ja 51 a § mainitussa laissa 266/2003, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 47 §:n 1 momentti, 54 §:n 1 momentti ja 74 a § mainitussa laissa 413/1997, 37 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 40 ja 46 § osaksi mainitussa laissa 413/1997, 43 § osaksi viimeksi mainitussa laissa ja mainitussa laissa 1450/2006 ja 63 §:n 2 momentti mainitussa laissa 1097/2002, sekä

lisätään 10 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 266/2003, uusi 3 momentti, 11 c §:ään, sellaisena kuin se on viimeksi mainitussa laissa, uusi 4 ja 5 momentti, lakiin uusi 34 d, 35 b ja 59 a §, ja 74 a §:n edelle uusi väliotsikko seuraavasti:

1 §

Henkilöautosta (M₁-luokka), pakettiautosta (N₁-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M₂-luokka) jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L₃- ja L₄-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin (*rekisteri*) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin sovelletaan, mitä ajoneuvo-laissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään.

2 luku

Verovelvollisuus ja vastuu verosta

4 §

Velvollinen suorittamaan autoveroa on se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi.

Jos ajoneuvon tuo maahan tai valmistaa 39 §:ssä tarkoitettu rekisteröity asiamies, vastaa tämä autoverosta 1 momentissa tarkoitettua verovelvollisen sijasta. Vastuu verosta voidaan kuitenkin siirtää noudattaen 3 momentin säännöksiä, jolloin siirron saaja on vastuussa verosta. Siirron saajaan sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään verovelvollisesta.

Verovastuun siirtämisestä on tehtävä kirjallinen sopimus. Siirtäjän on ilmoitettava siirrosta veroviranomaiselle. Jos ilmoitus laininlyödään, ajoneuvon luovuttaja ja luovutuksen saaja tai luovuttajat ja luovutuksen saajat vastaavat verosta yhdessä. Ajoneuvon luovutuksella tarkoitetaan sen omistusoikeuden tai muun hallintaoikeuden luovutusta.

Jos veroa ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä, verovelvollinen on se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi, paitsi jos hän osoittaa maksaneensa autoveron määrän rekisteröidylle asiamiehelle tai tämän edustajalle.

Ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ilman rekisteröintiä tai josta ei voida osoittaa 1—3 momentissa tarkoitettua verovelvollista tai verosta vastuussa olevaa, verovelvollinen on käyttöönottaja. Jos käyttöönottajaa ei voida osoittaa tai veroa ei saada tältä perityksi, käytössä olevan ajoneuvon omistaja on verovelvollinen.

5 §

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

Jos ajoneuvosta kannetaan veroa 3 §:n nojalla ajoneuvon oltua ammattimaista ajoneuvojen korjaustoimintaa harjoittavan yrityksen korjattavana ja ajoneuvon osia on siinä yhteydessä vaihdettu verotukseen vaikuttavalla tavalla, ajoneuvon omistaja on verovelvollinen, jos korjaussopimuksessa on sovittu, että omistaja vastaa verosta. Jos korjaussopimuksen osapuolena olevaa omistajaa ei voida osoittaa, vero peritään siltä, joka muutti ajoneuvoa uudelleen verotukseen johtavalla tavalla. Jos tätäkään ei voida osoittaa tai jos veroa ei saada edellä mainituilta perityksi, vero peritään siltä, jonka omistusaikana tällainen muutos tuli veroviranomaisen tietoon.

6 §

Henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 8 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy henkilöauton tai vuoden 2008 alun jälkeen ensi kertaa käyttöön otetun pakettiauton yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on merkitty tai pitäisi merkitä rekisteriin auton teknisiin tietoihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettua tietoa hiilidioksidipäästöstä ei ole, veroprosentti määräytyy verotaulukon 1 mukaan auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön perusteella. Jos auton tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammina) osamäärä on 0,15 tai tätä suurempi, laskennallista hiilidioksidipäästöä korotetaan kertomalla se luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästön määrä pyöristetään täysiin grammoihin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua laskennallisen hiilidioksidipäästön sijasta veroprosentti määräytyy verotettavana olevan auton yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, jos verovelvollinen tai rekisteröity asiamies ensiverotuksen yhteydessä esittää siitä selvityksen ja jos se on:

1) henkilöauton osalta vahvistettu EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä määriteltynä moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetussa komission direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja pakettiauton osalta määritelty neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N₁-luokan ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/3/EY tai sitä korvaavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti; taikka

2) määritelty verotusajankohtana voimassa olevassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

7 §

Linja-autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, suoritettava vero on 31,7 prosenttia auton verotusarvosta.

Moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan seuraava prosenttimäärä ajoneuvon verotusarvosta:

Kokoluokka	Vero- prosentti
enintään 130 cm ³	9,8
131—255 cm ³	12,2
256—355 cm ³	15,9
356—505 cm ³	19,5
506—755 cm ³	22,0
756 cm ³ tai enemmän	24,4
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12,2

8 §

Edellä 6 §:n ja verotaulukon 1 mukaan määräytyvästä veroprosentista vähennetään liitteen verotaulukon 2 mukainen määrä, jos kysymyksessä on N₁-luokkaan kuuluva pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitettuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka täyttää toisen seuraavista edellytyksistä:

1) kokonaismassan ja oman massan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680 mutta alle 1 000 kilogrammaa ja tehon (kilowatteina) ja kokonaismassan (kilogrammoina) osamäärä on enintään 0,05

2) kantavuus on vähintään 1 000 kilogrammaa ja tehon ja kokonaismassan osamäärä on enintään 0,06.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, pakettiauto, jossa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käyttävää henkilöä, voidaan varustaa pyörätuolin kiinnittämiseen tarkoitetuilla hyväksyttävillä laitteilla.

Pakettiauton oma massa määräytyy siinä varustuksessa, jossa ajoneuvo on ensiverotuksen ajankohtana.

Veroa kannetaan kuitenkin vähintään 12,2 prosenttia verotusarvosta.

10 §

Uutena maahantuotu ajoneuvo, jonka käyttö perustuu 35 b §:ään, katsotaan tätä lakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi.

11 §

Ajoneuvon verotusarvo on sen yleinen verollinen vähittäismyyntiarvo.

11 c §

Ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa ei voida määrittää yksinomaan verotettavana olevasta ajoneuvosta maksetun hankintahinnan taikka siitä saadun myyntihinnan tai lunastuskorvauksen perusteella.

Uutena maahantuodun ajoneuvon 35 b §:n mukaista käyttöä ja sen aikana kertynyttä ajokilometrimäärää ei oteta huomioon määritettäessä ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa.

17 §

Jos verotusarvoon vaikuttavaan toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että maksettavan veron määrä väheneisi, voidaan arvion mukaan vahvistaa, mistä määrästä vero on maksettava.

21 §

M₁-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

31 §

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

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 sitä 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, palautettava määrä 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 ajoneuvon 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 käyttöönotosta 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.

35 §

Muissa kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaisesta maahantuonnista ja käytöstä on heti ilmoitettava veroviranomaiselle. Edellä 1 momentin 2 ja 9 kohdassa tarkoitettu käytöstä ei tehdä ilmoitusta, 5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvoa maasta vietäessä rajanylityspaikan tulliviranomaiselle ja 7 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta. Veroviranomainen voi määrätä 1 momentissa tarkoitetun käytön muista ehdoista ja rajoituksista tai antaa rekisteröidylle asiamiehelle yksittäistapauksessa oikeuden erityisestä syystä muuhunkin kuin tässä pykälässä tarkoitettuun tilapäiseen käyttöön verotta.

35 b §

Suomessa myytäväksi tarkoitettua ajoneuvoa voidaan käyttää väliaikaisesti veroa suorittamatta enintään kuuden kuukauden ajan ajoneuvojen maahantuontia, valmistusta tai myyntiä harjoittavan yrityksen liiketoiminnassa lyhytaikaiseen, asiakasta kohden enintään kolmen vuorokauden pituiseen myyntitarkoituksessa tapahtuvaan koeajoon tai esittelyyn, jos ajoneuvosta on annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön aloittamista tulliviranomaiselle ilmoitus siten kuin tulliviranomainen määrää. Tullin vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä, jollei tulliviranomainen toisin määrää.

Ajoneuvon käytöstä on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy selville 1 momentissa säädetty väliaikaisen verottoman käytön edellytykset.

Ajoneuvon käyttö 1 momentissa säädetyllä tavalla edellyttää, että ajoneuvolle on myönnetty ajoneuvolaissa tarkoitettu siirtolupa. Siirtolupaa ei kuitenkaan vaadita ajoneuvolle, jolla on voimassa oleva rekisteröinti Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa.

37 §

Ennen kuin ajoneuvo merkitään rekisteriin Suomessa tai otetaan täällä käyttöön, verovelvollisen tulee tehdä veroviranomaiselle ilmoitus (*autoveroilmoitus*). Ilmoitukseen tu-

lee sisältyä ajoneuvon verotusarvon määräämistä varten tiedot ajoneuvon varusteista, ajoneuvon yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

39 §

Tullihallitus voi hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maahantuojan tai Suomessa toimivan valmistajan rekisteröidyksi asiamieheksi. Rekisteröidyn asiamiehen tulee olla luotettava ja asiantunteva, ja sen on voitava antaa tässä laissa tarkoitetut ilmoitukset konekielisessä muodossa siten kuin Tullihallitus määrää. Rekisteröidyn asiamiehen on asetettava Tullihallitukselle tämän vaatima vakuus.

Jos asiamiehen ei enää voida katsoa täyttävän 1 momentissa säädettyjä edellytyksiä, Tullihallitus voi peruuttaa asiamiehen rekisteröinnin.

40 §

Ajoneuvo, jonka rekisteröity asiamies ilmoittaa rekisteriin, saadaan rekisteröidä ilman 38 §:ssä tarkoitettua veroviranomaisen lupaa. Ajoneuvon saa merkitä rekisteriin myös ennen kuin rekisteröity asiamies on antanut autoveroilmoituksen.

Rekisteröity asiamies ilmoittaa ajoneuvot verotettaviksi jaksolta, jonka pituuden Tullihallitus määrää. Tullihallitus määrää myös autoveroilmoituksen antamisen ajankohdasta.

Kultakin jaksolta on ilmoitettava verotettaviksi ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään tai otetaan käyttöön.

41 §

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

43 §

Verovelvollinen tai rekisteröity asiamies, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen, voi peruuttaa ilmoituksen ennen kuin ajoneuvo on merkitty ensi kertaa rekisteriin Suomessa tai otettu täällä käyttöön. Jos verotus on jo toimitettu, se peruutetaan ilmoituk-

sen johdosta. Samalla veroviranomainen peruuttaa luvan rekisteröintiä varten.

Jos verotus peruutetaan verotuksen toimitamisen jälkeen siten kuin 1 momentissa säädetään, verovelvolliselta tai rekisteröidyltä asiamieheltä peritään sama maksu kuin ennakkoratkaisusta.

44 §

Jos ajoneuvo, josta on tehty veroilmoitus tai josta vero on suoritettu, merkitään ajoneuvoa ensimmäistä kertaa rekisteröitäessä rekisteriin 8, 21, 22, 22 a tai 28 §:ssä tarkoitettu peruste lievemmin verotettavana tai verottomana ajoneuvona, verotus oikaistaan vastaamaan niitä perusteita, joiden mukaan vero kannettaisiin, jos ajoneuvo verotettaisiin rekisteröinnin tai käyttöönoton ajankohtana. Verotus oikaistaan sen hakemuksesta, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen.

46 §

Jos tämän lain nojalla verosta vapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo tai sen käyttötarkoitus ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä, ajoneuvon omistaja, jonka omistusaikana ajoneuvon rakenteen tai käyttötarkoituksen muutos on tehty, on velvollinen tekemään tästä ilmoituksen yhden kuukauden kuluessa Ajoneuvohallintokeskukselle. Ilmoitus on tehtävä myös 28 ja 51 §:ssä tarkoitetuista ajoneuvoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna rakenteen muuttamisena pidetään myös pakettiauton varustamista muilla kuin 8 §:ssä tarkoitetuilla istuimilla tai niiden kiinnittämiseen tarkoitetuilla laitteilla.

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

47 §

Jos ajoneuvo, josta tämän lain mukaan ei ole suoritettava veroa tai josta vero on suoritettava alennettuna, ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava rekisteriin muuna kuin tämän lain nojalla verosta vapaana tai alennetun verokannan mukaan verotettuna ajoneuvona, Ajo-

neuvohallintokeskuksen on maksuunpantava autovero 5 §:n 1 momentissa tarkoitetun verovelvollisen maksettavaksi.

51 a §

Edellä 51 §:ssä tarkoitettuja veronpalautuksen enimmäismääriä korotetaan määrällä, jolla ajoneuvon erityisesti invalideetin vuoksi ajoneuvon valmistamisen jälkeen asennetut varusteet ovat vaikuttaneet autoveroon.

54 §

Ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa toimitettava autoverotus on tullilaitoksen tehtävänä. Tullilaitos huolehtii veron maksuunpanosta myös 22, 22 a, 27 ja 36 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa sekä 34 d §:ssä tarkoitettua veron palauttamisesta ja mahdollisesta uudelleen verotuksesta. Tullihallitus määrää tullilaitoksen sisäisestä toimivallan ja tehtävien jaosta.

59 a §

Jos 59 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettu menettely koskee autoverotusta, jossa veroa ei määrätä maksettavaksi tai jossa veron määrä on vähäinen eikä veronkorotusta ole määrätty taikka jos tässä laissa tai sen nojalla annetussa asetuksessa tai näihin säännöksiin perustuvassa veroviranomaisen päätöksessä tai määräyksessä tarkoitettu ilmoittamisvelvollisuus tai muu velvollisuus on laiminlyöty, voidaan määrätä *virhemaksua* vähintään 100 euroa ja enintään 2 000 euroa. Virhemaksun suuruutta määrättäessä otetaan huomioon menettelyn moitittavuus, toistuvuus ja muut näihin rinnastettavat seikat.

Virhemaksu voidaan määrätä myös erikseen kolmen vuoden kuluessa siitä, kun ajoneuvo on verotettu tai 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus on laiminlyöty.

Virhemaksua koskevan päätöksen perustelemiseen sekä virhemaksun kantoon, huojentamiseen ja muutoksenhakuun sovelletaan, mitä autoverosta säädetään.

61 §

Jos autoveroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käyttötar-

koituksen tai omistuksen muutoksen johdosta, eräpäivä on 30 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä. Rekisteröidylle asiamiehelle eräpäivä on kuitenkin 25 päivää sen jakson päättymisestä, jonka aikana verotuspäätös on tehty.

63 §

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle tai verosta vastuussa olevalle. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Käyttö sallitaan sitten, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Käyttö on kielletty, vaikka veroa ei säädettyjen määräaikojen kulumisen johdosta enää voitaisi periä.

Ajoneuvo voidaan määrätä tarvittaessa otettavaksi veroviranomaisen haltuun, kunnes verotus on toimitettu ja maksuunpantu vero suoritettu tai kunnes 36 §:n 2 momentissa mainittu määräaika päättyy. Veroviranomaisten haltuun otettu ajoneuvo voidaan myydä huutokaupalla, jolloin menetellään siten kuin tullilaissa (1466/1994) säädetään tullihuutokaupasta, tai ajoneuvo voidaan hävittää. Autovero suoritetaan valtiolle huutokauppakustannusten ja tullin jälkeen. Ajoneuvo voidaan rekisteröidä vasta, kun autovero on kokonaan suoritettu. Huutokauppaostajaa ei pidetä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuna luovutuksen saajana.

Erinäiset säännökset

74 a §

Mitä tässä laissa säädetään veronoikaisusta, jälkiverotuksesta ja veronkorotuksesta, virhemaksusta sekä verovelvollisen oikeussuojakeinoista, sovelletaan myös siihen, joka on 4 §:n 2 momentin nojalla vastuussa verosta. Häneen sovelletaan myös, mitä verovelvollisesta säädetään 74 b, 74 c, 78 ja 81 §:ssä.

Mitä tässä laissa säädetään verovelvollisen oikeussuojakeinoista, sovelletaan myös muu-

hun kuin siihen, joka on 4 tai 5 §:n nojalla verovelvollisena.

88 §

Tulliviranomainen voi antaa tiedon vero-
vastuun siirrosta tai ajoneuvoa koskevasta
veroviranomaisen luvasta rekisteröintiä var-
ten muullekin kuin verovelvolliselle tai ve-
rosta vastuussa olevalle, jos tieto on tarpeen
ajoneuvon rekisteröintiä varten.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 . Lain 34 d § tulee kuitenkin voimaan 1
päivänä tammikuuta 2010.

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joiden en-
simmäinen veron määräytymispäivä on lain
voimaantulon jälkeen.

Ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron
määräytymispäivä on ollut ennen tämän lain
voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voi-
maan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä
lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpi-
teisiin.

Ennen lain voimaantuloa rekisteröidyksi
verovelvolliseksi hyväksytyt verovelvollinen
katsotaan lain voimaantulon jälkeen rekiste-
röidyksi asiamieheksi ilman erillistä menette-
lyä.

VEROTAULUKKO 1

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
enintään 591	enintään 994	enintään 60	12,2	881-889	1284-1292	93	16,2
592-600	995-1003	61	12,3	890-898	1293-1301	94	16,3
601-609	1004-1012	62	12,4	899-907	1302-1310	95	16,5
610-618	1013-1021	63	12,6	908-916	1311-1319	96	16,6
619-627	1022-1030	64	12,7	917-925	1320-1328	97	16,7
628-636	1031-1039	65	12,8	926-934	1329-1337	98	16,8
637-645	1040-1048	66	12,9	935-943	1338-1346	99	17,0
646-654	1049-1057	67	13,1	944-952	1347-1355	100	17,1
655-663	1058-1066	68	13,2	953-961	1356-1364	101	17,2
664-672	1067-1075	69	13,3	962-970	1365-1373	102	17,3
673-681	1076-1084	70	13,4	971-979	1374-1382	103	17,4
682-690	1085-1093	71	13,5	980-988	1383-1391	104	17,6
691-699	1094-1102	72	13,7	989-997	1392-1400	105	17,7
700-708	1103-1111	73	13,8	998-1006	1401-1409	106	17,8
709-717	1112-1120	74	13,9	1007-1015	1410-1418	107	17,9
718-726	1121-1129	75	14,0	1016-1024	1419-1427	108	18,1
727-735	1130-1138	76	14,2	1025-1033	1428-1436	109	18,2
736-744	1139-1147	77	14,3	1034-1042	1437-1445	110	18,3
745-753	1148-1156	78	14,4	1043-1051	1446-1454	111	18,4
754-762	1157-1165	79	14,5	1052-1060	1455-1463	112	18,5
763-772	1166-1174	80	14,6	1061-1069	1464-1472	113	18,7
773-781	1175-1183	81	14,8	1070-1078	1473-1481	114	18,8
782-790	1184-1192	82	14,9	1079-1087	1482-1490	115	18,9
791-799	1193-1202	83	15,0	1088-1096	1491-1499	116	19,0
800-808	1203-1211	84	15,1	1097-1105	1500-1508	117	19,2
809-817	1212-1220	85	15,3	1106-1114	1509-1517	118	19,3
818-826	1221-1229	86	15,4	1115-1123	1518-1526	119	19,4
827-835	1230-1238	87	15,5	1124-1132	1527-1535	120	19,5
836-844	1239-1247	88	15,6	1133-1141	1536-1544	121	19,6
845-853	1248-1256	89	15,7	1142-1150	1545-1553	122	19,8
854-862	1257-1265	90	15,9	1151-1159	1554-1562	123	19,9
863-871	1266-1274	91	16,0	1160-1168	1563-1571	124	20,0
872-880	1275-1283	92	16,1	1169-1177	1572-1580	125	20,1

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1178-1186	1581-1589	126	20,3	1503-1511	1906-1914	162	24,6
1187-1195	1590-1598	127	20,4	1512-1520	1915-1923	163	24,8
1196-1204	1599-1607	128	20,5	1521-1529	1924-1932	164	24,9
1205-1213	1608-1616	129	20,6	1530-1538	1933-1941	165	25,0
1214-1222	1617-1625	130	20,7	1539-1547	1942-1950	166	25,1
1223-1231	1626-1634	131	20,9	1548-1556	1951-1959	167	25,3
1232-1240	1635-1643	132	21,0	1557-1565	1960-1968	168	25,4
1241-1249	1644-1652	133	21,1	1566-1574	1969-1977	169	25,5
1250-1258	1653-1661	134	21,2	1575-1583	1978-1986	170	25,6
1259-1267	1662-1670	135	21,4	1584-1592	1987-1995	171	25,7
1268-1276	1671-1679	136	21,5	1593-1601	1996-2004	172	25,9
1277-1285	1680-1688	137	21,6	1602-1610	2005-2013	173	26,0
1286-1295	1689-1697	138	21,7	1611-1619	2014-2022	174	26,1
1296-1304	1698-1706	139	21,8	1620-1628	2023-2031	175	26,2
1305-1313	1707-1715	140	22,0	1629-1637	2032-2040	176	26,4
1314-1322	1716-1725	141	22,1	1638-1646	2041-2049	177	26,5
1323-1331	1726-1734	142	22,2	1647-1655	2050-2058	178	26,6
1332-1340	1735-1743	143	22,3	1656-1664	2059-2067	179	26,7
1341-1349	1744-1752	144	22,4	1665-1673	2068-2076	180	26,8
1350-1358	1753-1761	145	22,6	1674-1682	2077-2085	181	27,0
1359-1367	1762-1770	146	22,7	1683-1691	2086-2094	182	27,1
1368-1376	1771-1779	147	22,8	1692-1700	2095-2103	183	27,2
1377-1385	1780-1788	148	22,9	1701-1709	2104-2112	184	27,3
1386-1394	1789-1797	149	23,1	1710-1718	2113-2121	185	27,5
1395-1403	1798-1806	150	23,2	1719-1727	2122-2130	186	27,6
1404-1412	1807-1815	151	23,3	1728-1736	2131-2139	187	27,7
1413-1421	1816-1824	152	23,4	1737-1745	2140-2148	188	27,8
1422-1430	1825-1833	153	23,5	1746-1754	2149-2157	189	27,9
1431-1439	1834-1842	154	23,7	1755-1763	2158-2166	190	28,1
1440-1448	1843-1851	155	23,8	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1449-1457	1852-1860	156	23,9	1773-1781	2176-2184	192	28,3
1458-1466	1861-1869	157	24,0	1782-1790	2185-2193	193	28,4
1467-1475	1870-1878	158	24,2	1791-1799	2194-2202	194	28,5
1476-1484	1879-1887	159	24,3	1800-1808	2203-2211	195	28,7
1485-1493	1888-1896	160	24,4	1809-1818	2212-2220	196	28,8
1494-1502	1897-1905	161	24,5	1819-1827	2221-2229	197	28,9

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1828-1836	2230-2238	198	29,0	2152-2160	2555-2563	234	33,4
1837-1845	2239-2247	199	29,2	2161-2169	2564-2572	235	33,6
1846-1854	2248-2257	200	29,3	2170-2178	2573-2581	236	33,7
1855-1863	2258-2266	201	29,4	2179-2187	2582-2590	237	33,8
1864-1872	2267-2275	202	29,5	2188-2196	2591-2599	238	33,9
1873-1881	2276-2284	203	29,6	2197-2205	2600-2608	239	34,0
1882-1890	2285-2293	204	29,8	2206-2214	2609-2617	240	34,2
1891-1899	2294-2302	205	29,9	2215-2223	2618-2626	241	34,3
1900-1908	2303-2311	206	30,0	2224-2232	2627-2635	242	34,4
1909-1917	2312-2320	207	30,1	2233-2241	2636-2644	243	34,5
1918-1926	2321-2329	208	30,3	2242-2250	2645-2653	244	34,6
1927-1935	2330-2338	209	30,4	2251-2259	2654-2662	245	34,8
1936-1944	2339-2347	210	30,5	2260-2268	2663-2671	246	34,9
1945-1953	2348-2356	211	30,6	2269-2277	2672-2680	247	35,0
1954-1962	2357-2365	212	30,7	2278-2286	2681-2689	248	35,1
1963-1971	2366-2374	213	30,9	2287-2295	2690-2698	249	35,3
1972-1980	2375-2383	214	31,0	2296-2304	2699-2707	250	35,4
1981-1989	2384-2392	215	31,1	2305-2313	2708-2716	251	35,5
1990-1998	2393-2401	216	31,2	2314-2322	2717-2725	252	35,6
1999-2007	2402-2410	217	31,4	2323-2331	2726-2734	253	35,7
2008-2016	2411-2419	218	31,5	2332-2340	2735-2743	254	35,9
2017-2025	2420-2428	219	31,6	2341-2350	2744-2752	255	36,0
2026-2034	2429-2437	220	31,7	2351-2359	2753-2761	256	36,1
2035-2043	2438-2446	221	31,8	2360-2368	2762-2770	257	36,2
2044-2052	2447-2455	222	32,0	2369-2377	2771-2780	258	36,4
2053-2061	2456-2464	223	32,1	2378-2386	2781-2789	259	36,5
2062-2070	2465-2473	224	32,2	2387-2395	2790-2798	260	36,6
2071-2079	2474-2482	225	32,3	2396-2404	2799-2807	261	36,7
2080-2088	2483-2491	226	32,5	2405-2413	2808-2816	262	36,8
2089-2097	2492-2500	227	32,6	2414-2422	2817-2825	263	37,0
2098-2106	2501-2509	228	32,7	2423-2431	2826-2834	264	37,1
2107-2115	2510-2518	229	32,8	2432-2440	2835-2843	265	37,2
2116-2124	2519-2527	230	32,9	2441-2449	2844-2852	266	37,3
2125-2133	2528-2536	231	33,1	2450-2458	2853-2861	267	37,5
2134-2142	2537-2545	232	33,2	2459-2467	2862-2870	268	37,6
2143-2151	2546-2554	233	33,3	2468-2476	2871-2879	269	37,7

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2477-2485	2880-2888	270	37,8	2801-2809	3204-3212	306	42,2
2486-2494	2889-2897	271	37,9	2810-2818	3213-3221	307	42,3
2495-2503	2898-2906	272	38,1	2819-2827	3222-3230	308	42,5
2504-2512	2907-2915	273	38,2	2828-2836	3231-3239	309	42,6
2513-2521	2916-2924	274	38,3	2837-2845	3240-3248	310	42,7
2522-2530	2925-2933	275	38,4	2846-2854	3249-3257	311	42,8
2531-2539	2934-2942	276	38,6	2855-2863	3258-3266	312	42,9
2540-2548	2943-2951	277	38,7	2864-2873	3267-3275	313	43,1
2549-2557	2952-2960	278	38,8	2874-2882	3276-3284	314	43,2
2558-2566	2961-2969	279	38,9	2883-2891	3285-3293	315	43,3
2567-2575	2970-2978	280	39,0	2892-2900	3294-3302	316	43,4
2576-2584	2979-2987	281	39,2	2901-2909	3303-3312	317	43,6
2585-2593	2988-2996	282	39,3	2910-2918	3313-3321	318	43,7
2594-2602	2997-3005	283	39,4	2919-2927	3322-3330	319	43,8
2603-2611	3006-3014	284	39,5	2928-2936	3331-3339	320	43,9
2612-2620	3015-3023	285	39,7	2937-2945	3340-3348	321	44,0
2621-2629	3024-3032	286	39,8	2946-2954	3349-3357	322	44,2
2630-2638	3033-3041	287	39,9	2955-2963	3358-3366	323	44,3
2639-2647	3042-3050	288	40,0	2964-2972	3367-3375	324	44,4
2648-2656	3051-3059	289	40,1	2973-2981	3376-3384	325	44,5
2657-2665	3060-3068	290	40,3	2982-2990	3385-3393	326	44,7
2666-2674	3069-3077	291	40,4	2991-2999	3394-3402	327	44,8
2675-2683	3078-3086	292	40,5	3000-3008	3403-3411	328	44,9
2684-2692	3087-3095	293	40,6	3009-3017	3412-3420	329	45,0
2693-2701	3096-3104	294	40,7	3018-3026	3421-3429	330	45,1
2702-2710	3105-3113	295	40,9	3027-3035	3430-3438	331	45,3
2711-2719	3114-3122	296	41,0	3036-3044	3439-3447	332	45,4
2720-2728	3123-3131	297	41,1	3045-3053	3448-3456	333	45,5
2729-2737	3132-3140	298	41,2	3054-3062	3457-3465	334	45,6
2738-2746	3141-3149	299	41,4	3063-3071	3466-3474	335	45,8
2747-2755	3150-3158	300	41,5	3072-3080	3475-3483	336	45,9
2756-2764	3159-3167	301	41,6	3081-3089	3484-3492	337	46,0
2765-2773	3168-3176	302	41,7	3090-3098	3493-3501	338	46,1
2774-2782	3177-3185	303	41,8	3099-3107	3502-3510	339	46,2
2783-2791	3186-3194	304	42,0	3108-3116	3511-3519	340	46,4
2792-2800	3195-3203	305	42,1	3117-3125	3520-3528	341	46,5

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
3126-3134	3529-3537	342	46,6	3216-3224	3619-3627	352	47,8
3135-3143	3538-3546	343	46,7	3225-3233	3628-3636	353	47,9
3144-3152	3547-3555	344	46,8	3234-3242	3637-3645	354	48,1
3153-3161	3556-3564	345	47,0	3243-3251	3646-3654	355	48,2
3162-3170	3565-3573	346	47,1	3252-3260	3655-3663	356	48,3
3171-3179	3574-3582	347	47,2	3261-3269	3664-3672	357	48,4
3180-3188	3583-3591	348	47,3	3270-3278	3673-3681	358	48,6
3189-3197	3592-3600	349	47,5	3279-3287	3682-3690	359	48,7
3198-3206	3601-3609	350	47,6	3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 tai enemmän	48,8
3207-3215	3610-3618	351	47,7				

VEROTAULUKKO 2

Auton kokonaismassa (kg)	Veroprosentista tehtävä vähennys (prosenttiyksikköä)
2501-2550	6,8
2551-2600	8,5
2601-2650	9,8
2651-2700	10,8
2701-2750	11,7
2751-2800	12,4
2801-2850	13,1
2851-2900	13,7
2901-2950	14,2
2951-3000	14,8
3001-3050	15,3
3051-3100	15,7
3101-3150	16,1
3151-3200	16,6
3201-3250	16,9
3251-3300	17,3
3301-3350	17,7
3351-3400	18,0
3401-3450	18,4
3451-3500	18,7

2.

Laki**arvonlisäverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 30 päivänä joulukuuta 1993 annetun arvonlisäverolain (1501/1993) 1 §:n 5 momentti, 102 §:n 1 momentin 4 kohta, 102 b § ja 141 §:n 5 kohta,

sellaisina kuin ne ovat, 1 §:n 5 momentti, 102 b § ja 141 §:n 5 kohta laissa 1483/1994 sekä 102 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 1767/1995, ja

lisätään 73 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 1767/1995 ja laissa 1312/2007, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi, seuraavasti:

73 §

Autoverolain 39 §:ssä tarkoitetun rekisteröidyn asiamiehen mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla ajoneuvoliikennerekisteriin merkityn ajoneuvon omistajan sijasta ajoneuvosta suorittama ja tältä veloittama autovero ei ole osa asiamiehen jälleenmyyjältä eikä jälleenmyyjän rekisteriin merkityltä ajoneuvon omistajalta ajoneuvon myynnistä veloittamaa vastiketta.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä sovelletaan sellaisten ajoneuvojen myyntiin, joista suoritettavaan autoveroon sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita autoverolain (1482/1994) säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita autoverolle suoritettavaa arvonlisäveron suuruista veroa koskevia säännöksiä sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden autoverolain säännösten mukaisesti suoritettuun arvonlisäveron suuruiseen veroon.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

3.

Laki**ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain (1090/2002) 60 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 233/2007, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 ja 4 momentti siirtyvät 4 ja 5 momentiksi, seuraavasti:

60 §

Rekisteröintikatsastus

röintiä suoritettussa rekisteröintikatsastuksessa, jos ajoneuvosta on tehty autoverolain 35 b §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvon on oltava hyväksytty aikaisintaan kolme kuukautta ennen ensirekiste-

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

Helsingissä 7 päivänä marraskuuta 2008

Tasavallan Presidentti**TARJA HALONEN**

Valtiovarainministeri *Jyrki Katainen*

1.

Laki**autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 5 a, 6 a, 10 a, 11 a, 12, 13, 18—20, 23, 24, 82 ja 91 § sekä 74 b §:n edellä oleva väliotsikko,

sellaisina kuin niistä ovat 5 a ja 6 a § laissa 1292/2007, 10 a § laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 a § mainitussa laissa 266/2003, 12 § laissa 340/2003, 13 § laissa 413/1997 ja mainitussa laissa 266/2003, 20 § laissa 925/2001 sekä 23 § osaksi mainitussa laissa 1450/2006,

muutetaan 1 §, 2 luvun otsikko, 4, 5, 6, 7, 8, 11 ja 17 §, 21 §:n 2 momentti, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37, 39 ja 40 §, 41 §:n 1 momentti, 43, 44 ja 46 §, 47 §:n 1 momentti, 51 a §, 54 §:n 1 momentti, 61 §:n 2 momentti, 63 §:n 2 ja 3 momentti, 74 a ja 88 § sekä liite,

sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 1097/2002, 4 § osaksi laissa 1160/1998, 5 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 6 § ja liite mainitussa laissa 1292/2007, 7 § ja 61 §:n 2 momentti mainitussa laissa 1450/2006, 8 § mainituissa laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 ja 51 a § mainitussa laissa 266/2003, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 47 §:n 1 momentti, 54 §:n 1 momentti ja 74 a § mainitussa laissa 413/1997, 37 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 40 ja 46 § osaksi mainitussa laissa 413/1997, 43 § osaksi viimeksi mainitussa laissa ja mainitussa laissa 1450/2006 ja 63 §:n 2 momentti mainitussa laissa 1097/2002, sekä

lisätään 10 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 266/2003, uusi 3 momentti, 11 c §:ään, sellaisena kuin se on viimeksi mainitussa laissa, uusi 4 ja 5 momentti, lakiin uusi 34 d, 35 b ja 59 a §, ja 74 a §:n edelle uusi väliotsikko seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

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

Siihen, millaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa on pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna auton, moottoripyöränä tai muuna L-luokan ajoneuvona ja mihin moottorikäyttöisten ajoneuvojen luokkaan ajoneuvo on luettava, sovelletaan niitä perusteita, joista säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) tai sen nojalla.

1 §

Henkilöautosta (M₁-luokka), pakettiautosta (N₁-luokka) ja sellaisesta *linja-autosta* (M₂-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L₃- ja L₄-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin (**rekisteri**) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja ajoneuvojen teknisiiin ominaisuuksiin sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään.

2 luku

Verovelvollisuus

4 §

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

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

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

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

Jos ajoneuvosta kannetaan veroa 3 §:n nojalla ajoneuvon oltua ammattimaista ajoneuvojen korjaustoimintaa harjoittavan yrityksen korjattavana ja ajoneuvon osia on siinä yhteydessä vaihdettu verotukseen vaikuttavalla tavalla, verovelvollisena on ajoneuvon omistaja, jos korjaussopimuksessa on sovittu, että omistaja vastaa verosta. Jos korjaussopimuk-

2 luku

Verovelvollisuus ja vastuu verosta

4 §

Velvollinen suorittamaan autoveroa on se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi.

Jos ajoneuvon tuo maahan tai valmistaa 39 §:ssä tarkoitettu rekisteröity asiamies, vastaa tämä autoverosta 1 momentissa tarkoitettun verovelvollisen sijasta. Vastuu verosta voidaan kuitenkin siirtää noudattaen 3 momentin säännöksiä, jolloin siirron saaja on vastuussa verosta. Siirron saajaan sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään verovelvollisesta.

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

Jos veroa ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä, verovelvollinen on se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi, paitsi jos hän osoittaa maksaneensa autoveron määrän rekisteröidylle asiamiehelle tai tämän edustajalle.

Ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ilman rekisteröintiä tai josta ei voida osoittaa 1–3 momentissa tarkoitettua verovelvollista tai verosta vastuussa olevaa, verovelvollinen on käyttöönnottaja. Jos käyttöönnottajaa ei voida osoittaa tai veroa ei saada tältä perityksi, käytössä olevan ajoneuvon omistaja on verovelvollinen.

sen osapuolena olevaa omistajaa ei voida osoittaa, vero voidaan periä siltä, joka muutti ajoneuvoa uudelleen verotukseen johtavalla tavalla. Jos tätäkään ei voida osoittaa tai jos veroa ei saada edellä mainituilta perityksi, vero pannaan maksuun sille, jonka omistusaikana tällainen muutos on tullut veroviranomaisen tietoon.

5 §

Se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron, on velvollinen suorittamaan myös autoverosta arvonlisäveroa sen määräisenä kuin arvonlisäverolaissa (1501/1993) säädetään. Jos ajoneuvo on otettu ensimmäisen kerran käyttöön ennen arvonlisäverolain voimaantuloa, arvonlisävero kannetaan seuraavasti:

Ajoneuvon käyttöönotto- ajankohta	Vero- prosentti
ennen 1.1.1967	11,20
1967—1976	12,40
1977—31.5.1983	16,28
1.6.1983—31.5.1989	19,05
1.6.1989—30.11.1989	19,76
1.12.1989—31.12.1990	20,48
1.1.1991—30.9.1991	21,21
30.9.1991 jälkeen	22,00

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

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

5 a §

Henkilöautosta, jonka oma massa on alle 4 500 kilogrammaa, suoritettava vero on lain liitteenä olevan verotaulukon mukainen prosenttiosuus auton verotusarvosta. Veroprosentti määräytyy niiden auton yhdistettyä kulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella, jotka on merkitty tai pitäisi merkitä ajoneuvoliikennerekisteriin auton teknisiin tietoihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettua tietoa hiilidioksidipäästöistä ei ole, veroprosentti määräytyy auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa

5 §

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

Jos ajoneuvosta kannetaan veroa 3 §:n nojalla ajoneuvon oltua ammattimaista ajoneuvojen korjaustoimintaa harjoittavan yrityksen korjattavana ja ajoneuvon osia on siinä yhteydessä vaihdettu verotukseen vaikuttavalla tavalla, ajoneuvon omistaja on verovelvollinen, jos korjaussopimuksessa on sovittu, että omistaja vastaa verosta. Jos korjaussopimuksen osapuolena olevaa omistajaa ei voida osoittaa, vero peritään siltä, joka muutti ajoneuvoa uudelleen verotukseen johtavalla tavalla. Jos tätäkään ei voida osoittaa tai jos veroa ei saada edellä mainituilta perityksi, vero peritään siltä, jonka omistusaikana tällainen muutos tuli veroviranomaisen tietoon.

5 a §

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

vastaavien laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella verotaulukon mukaisesti. Jos auton tehon (kilowatteina) ja kokonaisuksen (kilogramminoina) osamäärä on 0,15 tai suurempi, laskennallisia hiilidioksidipäästöjä korotetaan kertomalla ne luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästöjen määrä pyöristetään täysiin grammoihin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen laskennallisten hiilidioksidipäästöjen sijasta veroprosentti määräytyy verotettavana olevan henkilöauton yhdistettyä kulutusta vastaavien hiilidioksidipäästöjen perusteella, jos verovelvollinen ensiverotuksen yhteydessä esittää niistä selvityksen ja jos ne on:

1) vahvistettu EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä määriteltynä moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetussa komission direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti; tai

2) määritelty verotusajankohtana voimassa olevassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

6 §

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun, käytettynä verotettavan linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, vero on 26 prosenttia auton verotusarvosta.

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun, käytettynä verotettavan moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

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

6 §

Henkilöautosta ja pakettiautosta suoritettava vero on liitteen verotaulukon 1 mukainen prosenttimäärä auton verotusarvosta, jollei 8 §:ssä toisin säädetä. Veroprosentti määräytyy henkilöauton tai vuoden 2008 alun jälkeen ensi kertaa käyttöönotetun pakettiauton yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, joka on merkitty tai pitäisi merkitä rekisteriin auton teknisiin tietoihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettua tietoa hiilidioksidipäästöstä ei ole, veroprosentti määräytyy verotaulukon 1 mukaan auton kokonaisuksen ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön perusteella. Jos auton tehon (kilowatteina) ja kokonaisuksen (kilogramminoina) osamäärä on 0,15 tai tätä suurempi, laskennallista hiilidioksidipäästöä korotetaan kertomalla se luvulla 1,5. Hiilidioksidipäästön määrä pyöristetään täysiin grammoihin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen laskennallisten hiilidioksidipäästöjen sijasta veropro-

sentti määräytyy verotettavana olevan auton yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella, jos verovelvollinen tai rekisteröity asiamies ensiverotuksen yhteydessä esittää siitä selvityksen ja jos se on:

1) henkilöauton osalta vahvistettu EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä määriteltynä moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutuksesta annetun neuvoston direktiivin 80/1268/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetussa komission direktiivissä 93/116/EY tai sitä korvaavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja pakettiauton osalta määritelty neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N₁-luokan ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/3/EY tai sitä korvaavassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti; taikka

2) määritelty verotusajankohtana voimassa olevassa yhteisön lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

6 a §

Ennen vuotta 2003 valmistetun, käytettynä verotettavan linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus lasketaan niiden yleisten veroperusteiden mukaan, joista säädetään siinä autoveroa koskevassa laissa, joka oli voimassa, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvomallin yleisiin vähittäismyyntiarvoihin sisältyvien veron osuuksien perusteella huomioon ottaen samaa automerkkiä koskevat verotustiedot ja hinnoittelu.

Tullihallitus vahvistaa veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Taulukon mukaista veron osuutta sovelletaan verotuksiin, jotka tulevat vireille sen jälkeen, kun 14 päivää on kulumut taulukon julkaisemisesta. Taulukon mukaista veron osuutta voidaan kuitenkin soveltaa sen julkaisemispäivästä lukien, jos taulukon mukainen veron osuus on pienempi

(kumotaan)

6 a §

Voimassa oleva laki

kuin 3 momentin mukaan laskettavan veron osuus.

Jos veron osuutta ei ole julkaistu taulukossa tai taulukon julkaisemisesta on kulunut vähemmän kuin 14 päivää, veron osuus on:

1) linja-auton, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, osalta 26 prosenttia auton verotusarvosta;

2) moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon osalta iskuilavuuden tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

Kokoluokka	Vero- prosentti
enintään 130 cm ³	9
131—255 cm ³	12
256—355 cm ³	15
356—505 cm ³	19
506—755 cm ³	21
756 cm ³ tai enemmän	23
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12

Jos 3 momentin mukaan kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta.

7 §

Uutena verotettavan pakettiauton ja muun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon vero on 72 prosenttia 11 §:n mukaan määritellystä verotusarvosta, josta on vähennetty 770 euroa, jollei 5 luvusta muuta johdu.

7 §

Linja-autosta, jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, suoritettava vero on 31,7 prosenttia auton verotusarvosta.

Moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskuilavuuden tai käyttövoiman mukaan seuraava prosenttimäärä ajoneuvon verotusarvosta:

Kokoluokka	Vero- prosentti
enintään 130 cm ³	9,8
131—255 cm ³	12,2
256—355 cm ³	15,9
356—505 cm ³	19,5
506—755 cm ³	22,0
756 cm ³ tai enemmän	24,4
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12,2

8 §

Käytettynä verotettavan pakettiauton ja

8 §

Edellä 6 §:n ja verotaulukon 1 mukaan

muun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon vero on vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna verotettavan ajoneuvon iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta.

Verotusarvosta kannetaan kuitenkin enintään se osuus veroa, joka sisältyi yleisten autoveroperusteiden mukaan verotettujen samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuuden määrittämiseen sovelletaan 6 a §:n mukaista menettelyä siten, että 6 a §:n 3 momentissa tarkoitettuna verona pidetään alennetulla verokannalla verotettavan pakettiauton, huoltoauton ja M₁-luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilogrammaa, osalta 16 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta ja muun kuin alennetulla verokannalla verotettavan pakettiauton osalta 25 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta.

Pakettiauton alennetun veron edellytyksiin sovelletaan 23 ja 24 §:ää riippumatta ajoneuvon valmistusajankohdasta.

määräytyvästä veroprosentista vähennetään liitteen verotaulukon 2 mukainen määrä, jos kysymyksessä on N₁-luokkaan kuuluva pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaisuudessa on yli 2 500 kilogrammaa ja joka täyttää toisen seuraavista edellytyksistä:

1) kokonaisuusmassan ja oman massan välinen erotus (**kantavuus**) on vähintään 680 mutta alle 1 000 kilogrammaa ja tehon (kilowatteina) ja kokonaisuusmassan (kilogrammoina) osamäärä on enintään 0,05

2) kantavuus on vähintään 1 000 kilogrammaa ja tehon ja kokonaisuusmassan osamäärä on enintään 0,06.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, pakettiauto, jossa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käytävää henkilöä, voidaan varustaa pyörätuolin kiinnittämiseen tarkoitetuilla hyväksyttävillä laitteilla.

Pakettiauton oma massa määräytyy siinä varustuksessa, jossa ajoneuvo on ensiverotuksen ajankohtana.

Veroa kannetaan kuitenkin vähintään 12,2 prosenttia verotusarvosta.

10 §

10 §

Uutena maahantuotu ajoneuvo, jonka käyttö perustuu 35 b §:ään, katsotaan tätä lakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi.

10 a §

Henkilöauton (M₁), jonka oma massa on alle 4 500 kilogrammaa, linja-auton (M₂), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa sekä moottoripyörän (L_{3e} ja L_{4e}) ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon verotusarvo on 11 b ja 11 c §:ssä tarkoitettu yleinen vähittäismyyntiarvo (yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva verotus). Samojen perusteiden mukaisesti määritetään muiden ajoneuvoryhmien yleinen vähittäismyyntiarvo sovellettaessa 8 §:n 2 momenttia.

Uuden pakettiauton (N₁), huoltoauton, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa, ja M₁-luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilogrammaa sekä

10 a §

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

muun kuin 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verotusarvo on 11 §:ssä tarkoitettu hankinta-arvo verovelvolliselle (hankinta-arvoon perustuva verotus). Jos käytetty pakettiauto tai muu käytetty ajoneuvo verotetaan 8 §:n 1 momentin perusteella, vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvo määritetään kuitenkin 11 a §:n mukaisesti.

Jos maassa aikaisemmin verotettu ajoneuvo on verotettava uudelleen tai siitä on kannettava lisää veroa, verotus perustetaan hankinta-arvoon tai yleiseen vähittäismyyntiarvoon sen mukaan, miten ajoneuvo on ensimmäisen kerran Suomessa verotettu. Lain 3 §:n nojalla uudelleen verotettava ajoneuvo verotetaan kuitenkin siten kuin 9 §:n 1 momentissa säädetään.

Pakettiautoksi luokiteltu auto, jota korillaan ja muilta pääasiallisilta ominaisuuksiltaan vastaavia ajoneuvoja on verotettu henkilöautoksi luokiteltuina 1 momentissa tarkoitetussa verotuksessa, verotetaan 1 momentin mukaisesti, vaikka ajoneuvoon voitaisiin sen lajin perusteella soveltaa 2 momenttia.

11 §

Maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on:

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

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

Hankinta-arvoon luetaan ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Hankinta-arvoon ei lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvoon lisättyjen enintään 80 euron arvoisten varusteiden arvoa. Ajoneuvon rekisteröintimaksua ja maksua rekisterikilvistä ei myöskään lueta hankinta-

11 §

Ajoneuvon verotusarvo on sen yleinen verollinen vähittäismyyntiarvo.

arvoon.

Jos tässä laissa säädetään ajoneuvon hankinta-arvon määrittämiseen liittyvästä vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvon määrittämisestä toisin kuin tullikoodeksissa tai sen soveltamisasetuksessa, noudatetaan tässä laissa olevia säännöksiä.

Myös maassa valmistetun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verotusarvoon sovelletaan, mitä tässä pykälässä säädetään.

11 a §

Edellä 8 §:n 1 momenttia sovellettaessa vastaavan uuden pakettiauton ja muun vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvo on alennetulla verokannalla verotettavan 23 §:n 1 momentissa tarkoitetun pakettiauton, huoltoauton, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa ja M₁-luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilogrammaa, osalta 46 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta ja muun ajoneuvon osalta 33 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta.

(kumotaan)

11 a §

11 c §

11 c §

Ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa ei voida määrittää yksinomaan verotettavana olevasta ajoneuvosta maksetun hankintahinnan taikka siitä saadun myyntihinnan tai lunastuskorvauksen perusteella.

Uutena maahantuodun ajoneuvon 35 b §:n mukaista käyttöä ja sen aikana kertynyttä ajokilometrimäärää ei oteta huomioon määritettäessä ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa.

12 §

Verovelvollisen ajoneuvosta arvonlisäverolain mukaisesti suorittamaa arvonlisäveroa ei lueta 11 §:ssä tarkoitettuun hankinta-arvoon.

(kumotaan)

12 §

13 §

Edellä 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verotusarvoon ei lueta ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn

(kumotaan)

13 §

muutostyön ja varustelun arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi taikka pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla, jos voidaan osoittaa, että ajoneuvon valmistaja on luovuttanut ajoneuvon ilman tällaista muutostyötä tai varustelua.

Jos ajoneuvoa, josta on kannettu veroa, on ennen käyttöönottoa tai rekisteröintiä muutettu siten, että siitä olisi rekisteröinnin ajankohtana suoritettava veroa kannettua veroa enemmän, ajoneuvosta lisää kannettava vero määrätään käyttäen verotusarvon perusteena sitä verotusarvoa, jonka mukaan ajoneuvoa on ensiksi verotettu. Samoin menetellään sovellettaessa 48 §:ää. Veroa määrättäessä otetaan vähennyksenä huomioon ajoneuvosta jo maksettu vero.

17 §

Milloin ajoneuvon hankinta-arvo on sovittu tai määrätty ilmeisesti alemmaksi kuin vastaavan ajoneuvon tavanomainen hankinta-arvo tai muuhun verotusarvoon vaikuttavaan toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että maksettavan veron määrä vähenisi, voidaan arvion mukaan vahvistaa, mistä määrästä vero on maksettava.

Verotusarvoon lisättävät kustannukset voidaan arvioida, jos verovelvollinen ei esitä niistä luotettavaa selvitystä.

18 §

Myös silloin, kun verovelvollisuus on siirretty, sovelletaan, mitä verotusarvon määrittämisestä säädetään. Verotusarvo on kuitenkin vähintään sen suuruinen kuin mitä se olisi ollut verovelvollisuuden siirtäjälle määrättyinä.

19 §

Määrättäessä verotusarvoa silloin, kun ajoneuvo on luovutettu Suomessa verovelvollisuutta siirtämättä, noudatetaan mitä edellä säädetään, kuitenkin siten, että vero ei ole alempi kuin se olisi ollut ajoneuvon luovuttajalle tai, jos luovuttajia on useampia kuin yk-

17 §

Jos verotusarvoon vaikuttavaan toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että maksettavan veron määrä vähenisi, voidaan arvion mukaan vahvistaa, mistä määrästä vero on maksettava.

18 §

(kumotaan)

19 §

(kumotaan)

si, sille näistä, jonka kohdalla vero olisi ollut korkein.

20 §

Ulkomaan valuutassa ilmaistut rahamäärät muunnetaan euroiksi käyttämällä autoveroilmoituksen antamisajankohtaa välittömästi edeltäneen kalenterikuukauden toiseksi viimeisen keskiviikon myyntikurssia tai muuta tullihallituksen vahvistamaa muuntokurssia, jota autoveroilmoituksen antamispäivänä sovelletaan maahan tuodun tavaran tullausarvoa määritettäessä. Jos autoveroilmoitusta ei ole tehty, käytetään sitä kurssia, jota olisi sovellettu ajankohtana, jona ilmoitus olisi viimeistään pitänyt tehdä.

(kumotaan)

20 §

21 §

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

21 §

M₁-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

23 §

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

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

2) avoimen tavaratilan 3 momentin mukaisesti määrättävä pituus on vähintään 1,75 metriä tai avoimen tavaratilan pinta-ala on vähintään 2,25 neliometriä; tai

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

Pakettiauton tavaratilan tilavuus määrä-

(kumotaan)

23 §

Voimassa oleva laki

tään seuraavasti:

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

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

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

Avoimella tavaratilalla varustetun paketti-auton tavaratilan pituus mitataan tavaratilan ylälaitojen tasolta 1,20 metrin levyiseltä alalta tavaratilan etuseinämästä takaseinämään. Jos tavaratila pyöräkoteloita huomioon ottamatta on tätä alemmaa näin saatua mitta lyhyempi, tämä lyhyempi mitta katsotaan tavaratilan pituudeksi.

Pakettiauton tavaratilan tilavuutta määrätessä ei oteta huomioon ajoneuvoon valmistamisen jälkeen lisättyjä kuorman kiinnitystä tai säilytystä taikka työvälineiden käyttöä varten tarkoitettuja rakenteita ja varusteita. Rakenteiden ja varusteiden tulee olla siten asennettuja, että ajoneuvo voidaan mitata ja sitä käyttää myös ilman näitä varusteita. Samalla edellytyksellä ajoneuvon varuste, lisärakenne tai autoon asennettu työväline voidaan jättää lukematta ajoneuvon omaan mas-

saan. Mitä tässä säädetään, ei kuitenkaan koske rakennetta tai varustetta, jonka asentamisen johdosta olisi toimitettava ajoneuvon uusi katsastus. Avoimella tavaratilalla varustetun auton tavaratilaan rakenteiden suojaamiseksi asennettua, mahdollisimman tiiviisti tavaratilan seinämiä ja pohjaa noudattelevaa suojusta tai avoimen tavaratilan muuta kuin jäykästä materiaalista valmistettua katetta taikka avoimeen tavaratilaan asennettua pienenkööä lukittavaa työkalukoteloä ei myöskään oteta huomioon ajoneuvoa mitattaessa. Umpinaisella tavaratilalla varustettu paketti-auto mitataan siinä varustuksessa, jonka mukaisena valmistaja on ajoneuvon toimittanut ennen ajoneuvon asennettavia kuormatilan suojia, lämpö- tai muita vastaavia eristeitä. Valmistajan asentamat kuormatilan suojat, lämpö- tai muut vastaavat eristeet voidaan jättää ottamatta mittauksessa huomioon, jos vastaava auto on tilattavissa myös ilman näitä varusteita. Myös oven sarana tai muu vastaava kooltaan vähäinen rakenne, joka leikkaa mitattavaa tavaratilaä, voidaan jättää huomiotta, jos sen ei voida katsoa vaikuttavan tavaratilan käytettävyyteen.

24 §

Pakettiauto voidaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, jos:

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

2) tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja istuimia on enintään kolme; ja

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

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, pakettiauto voidaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, vaikka siinä on 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen

(kumotaan)

24 §

Voimassa oleva laki

kiinteiden istuimien lisäksi hyväksyttävät laitteet pyörätuolin kiinnittämiseksi ja näin varustetun pakettiauton tavaratilassa kuljetaan pyörätuolia vakinaisesti käyttävää henkilöä. Arvioitaessa, voidaanko tavaratilaltaan vähintään seitsemän kuutiometrin kokoinen pakettiauto 1 momentin mukaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, mainitut laitteet rinnastetaan tilapäiseen käyttöön tarkoitettuihin istuimiin.

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

31 §

Väliaikaisesti 2 §:n 2 momentin nojalla maahan tuotua ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata tai muutoin luovuttaa eikä antaa käytettäväksi Suomessa vakinaisesti asuvalle henkilölle, ellei ajoneuvosta ole suoritettu autoveroa tai ellei verovelvollisuutta ole siirretty siten kuin 4 §:ssä säädetään.

31 §

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

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 sitä 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, palautettava määrä alennetaan sillä osuudella veron alennuksesta, joka kannettaisiin, jos ajoneuvo luovutettaisiin palautuksen hakemisen

ajankohtana muuhun kuin alennettuun veeroon 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 käyttöönotosta 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 vientä 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.

35 §

Muissa kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaisesta maahantuonnista ja käytöstä on heti ilmoitettava veroviranomaiselle. Edellä 1 momentin 2 ja 9 kohdassa tarkoitettu käytöstä ei tehdä ilmoitusta, 5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvoa maasta viettäessä rajanylityspaikan tulliviranomaiselle ja 7 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta. Veroviranomainen voi määrätä 1 momentissa tarkoitetun käytön muista ehdoista ja rajoituksista tai antaa rekisteröidylle verovelvolliselle yksittäistapauksissa oikeuden erityisistä syistä muuhunkin kuin tässä

35 §

Muissa kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaisesta maahantuonnista ja käytöstä on heti ilmoitettava veroviranomaiselle. Edellä 1 momentin 2 ja 9 kohdassa tarkoitettu käytöstä ei tehdä ilmoitusta, 5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvoa maasta viettäessä rajanylityspaikan tulliviranomaiselle ja 7 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta. Veroviranomainen voi määrätä 1 momentissa tarkoitetun käytön muista ehdoista ja rajoituksista tai antaa rekisteröidylle *asiamiehelle* yksittäistapauksessa oikeuden erityisestä syystä muuhunkin kuin tässä py-

pykälässä mainittuun tilapäiseen käyttöön verotta.

kälässä *tarkoitettuun* tilapäiseen käyttöön verotta.

35 b §

Suomessa myytäväksi tarkoitettua ajoneuvoa voidaan käyttää väliaikaisesti veroa suorittamatta enintään kuuden kuukauden ajan ajoneuvojen maahantuontia, valmistusta tai myyntiä harjoittavan yrityksen liiketoiminnassa lyhytaikaiseen, asiakasta kohden enintään kolmen vuorokauden pituiseen myyntitarkoituksessa tapahtuvaan koeajoon tai esitelyyn, jos ajoneuvosta on annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön aloittamista tulliviranomaiselle ilmoitus siten kuin tulliviranomainen määrää. Tullin vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä, jollei tulliviranomainen toisin määrää.

Ajoneuvon käytöstä on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy selville 1 momentissa säädettyt väliaikaisen verottoman käytön edellytykset.

Ajoneuvon käyttö 1 momentissa säädetyllä tavalla edellyttää, että ajoneuvolle on myönnetty ajoneuvolaissa tarkoitettu siirtolupa. Siirtolupaa ei kuitenkaan vaadita ajoneuvolle, jolla on voimassa oleva rekisteröinti Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa.

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 *ajoneuvosta verovelvolliselle aiheutuneista hankintakustannuksista*, ajoneuvon varusteista, ajoneuvon yksilöinnistä sekä muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

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

39 §

Tullihallitus voi hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maa-

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.

39 §

Tullihallitus voi hyväksyä säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maa-

hantuojan tai Suomessa toimivan valmistajan rekisteröidyksi verovelvolliseksi. Rekisteröidyn verovelvollisen tulee olla luotettava, ja sen on voitava antaa tässä laissa tarkoitetut ilmoitukset konekielisessä muodossa siten kuin tullihallitus määrää. Rekisteröidyn verovelvollisen on asetettava tullihallitukselle tämän vaatima vakuus.

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

40 §

Ajoneuvo, jonka rekisteröity verovelvollinen ilmoittaa rekisteriin, saadaan rekisteröidä liikenteeseen käytettäväksi ilman 38 §:ssä tarkoitettua veroviranomaisen lupaa. Ajoneuvon saa merkitä rekisteriin liikenteessä käytettäväksi myös ennen kuin rekisteröity verovelvollinen on antanut autoveroilmoituksen.

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

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

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

41 §

Muun kuin rekisteröidyn verovelvollisen

hantuojan tai Suomessa toimivan valmistajan rekisteröidyksi *asiamieheksi*. Rekisteröidyn *asiamiehen* tulee olla luotettava ja *asiantunteva*, ja sen on voitava antaa tässä laissa tarkoitetut ilmoitukset konekielisessä muodossa siten kuin *Tullihallitus* määrää. Rekisteröidyn *asiamiehen* on asetettava *Tullihallitukselle* tämän vaatima vakuus.

Jos *asiamiehen* ei enää voida katsoa täyttävän 1 momentissa säädettyjä edellytyksiä, *Tullihallitus* voi peruuttaa *asiamiehen* rekisteröinnin.

40 §

Ajoneuvo, jonka rekisteröity *asiamies* ilmoittaa rekisteriin, saadaan rekisteröidä ilman 38 §:ssä tarkoitettua veroviranomaisen lupaa. Ajoneuvon saa merkitä rekisteriin myös ennen kuin rekisteröity *asiamies* on antanut autoveroilmoituksen.

Rekisteröity asiamies ilmoittaa ajoneuvot verotettaviksi jaksolta, jonka pituuden Tullihallitus määrää. Tullihallitus määrää myös autoveroilmoituksen antamisen ajankohdasta.

Kultakin jaksolta on ilmoitettava verotettaviksi ne ajoneuvot, jotka jakson aikana rekisteröidään tai otetaan käyttöön.

41 §

Muun kuin rekisteröidyn *asiamiehen* tehtyä

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

autoveroilmoituksen veroviranomainen määrää veron ja antaa sitä koskevan verotuspäätöksen. Vero on maksettava 61 §:ssä säädettyssä ajassa.

43 §

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

Jos verotus peruutetaan verotuksen toimitamisen jälkeen siten kuin 1 momentissa säädetään, verovelvolliselta peritään sama maksu kuin ennakkoratkaisusta.

Jos rekisteröity verovelvollinen on suorittanut autoveron ajoneuvosta, jota ei ole rekisteröity tai otettu käyttöön Suomessa, vero voidaan hakemuksesta palauttaa tälle edellyttäen, että ajoneuvoa ei ole luovutettu Suomessa vakinaisesti asuvalle kuluttajalle. Jos ajoneuvo tämän jälkeen ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava verotettavaksi, vero kannetaan 30 prosentilla korotettuna.

44 §

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

46 §

Jos tämän lain nojalla verosta vapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo tai sen käyttötarkoitus ei enää täytä verottomuuden tai

43 §

Verovelvollinen tai rekisteröity asiamies, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen, voi peruuttaa ilmoituksen ennen kuin ajoneuvo on merkitty ensi kertaa rekisteriin Suomessa tai otettu täällä käyttöön. Jos verotus on jo toimitettu, se peruutetaan ilmoituksen johdosta. Samalla veroviranomainen peruuttaa luvan rekisteröintiä varten.

Jos verotus peruutetaan verotuksen toimitamisen jälkeen siten kuin 1 momentissa säädetään, verovelvolliselta *tai rekisteröidyltä asiamieheltä* peritään sama maksu kuin ennakkoratkaisusta.

44 §

Jos ajoneuvo, josta on tehty veroilmoitus tai josta vero on suoritettu, merkitään ajoneuvoa ensimmäistä kertaa rekisteröitäessä rekisteriin 8, 21, 22, 22 a tai 28 §:ssä tarkoitettu perusteiden lievemmin verotettavana tai verottomana ajoneuvona, verotus oikaistaan vastaamaan niitä perusteita, joiden mukaan vero kannettaisiin, jos ajoneuvo verotettaisiin rekisteröinnin tai käyttöönoton ajankohtana. *Verotus oikaistaan sen hakemuksesta, joka on antanut ajoneuvosta autoveroilmoituksen.*

46 §

Jos tämän lain nojalla verosta vapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo tai sen käyttötarkoitus ei enää täytä verottomuuden tai

alennetun veron edellytyksiä, ajoneuvon omistaja, jonka omistusaikana ajoneuvon rakenteen tai käyttötarkoituksen muutos on tehty, on velvollinen tekemään tästä ilmoituksen yhden kuukauden kuluessa ajoneuvohallintokeskukselle. *Ilmoitus on tehtävä myös kaikissa niissä tapauksissa, joissa ajoneuvoa on verotettu lievemmin kuin 6 §:n 1 momentissa, 21 §:ssä tai muualla tässä laissa säädetään, jos rakenteen tai käyttötarkoituksen muutoksen johdosta verottomuuden tai alemman veron edellytykset kokonaan tai osaksi lakkaavat olemasta.* Ilmoitus on tehtävä myös 28 ja 51 §:ssä tarkoitetuista ajoneuvoista.

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

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

47 §

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

51 a §

Edellä 51 §:ssä tarkoitettuja veronpalautuksen enimmäismääriä korotetaan määrällä, jolla ajoneuvon erityisesti invaliditeetin vuoksi ajoneuvon valmistamisen jälkeen asennetut varusteet ovat vaikuttaneet *yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan* autoveroon ja siitä 5 §:n nojalla kannettavaan arvonlisäveroon.

alennetun veron edellytyksiä, ajoneuvon omistaja, jonka omistusaikana ajoneuvon rakenteen tai käyttötarkoituksen muutos on tehty, on velvollinen tekemään tästä ilmoituksen yhden kuukauden kuluessa *Ajoneuvohallintokeskukselle*. Ilmoitus on tehtävä myös 28 ja 51 §:ssä tarkoitetuista ajoneuvoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna rakenteen muuttamisena pidetään myös *pakettiauton* varustamista muilla kuin 8 §:ssä tarkoitetuilla istuimilla tai niiden kiinnittämiseen tarkoitetuilla laitteilla.

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

47 §

Jos ajoneuvo, josta tämän lain mukaan ei ole suoritettava veroa tai josta vero on suoritettava alennettuna, ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava rekisteriin muuna kuin tämän lain nojalla verosta vapaana tai *alennetun* verokannan mukaan verotettuna ajoneuvona, *Ajoneuvohallintokeskuksen* on maksuunpantava autovero 5 §:n 1 momentissa tarkoitettun verovelvollisen maksettavaksi.

51 a §

Edellä 51 §:ssä tarkoitettuja veronpalautuksen enimmäismääriä korotetaan määrällä, jolla ajoneuvon erityisesti invaliditeetin vuoksi ajoneuvon valmistamisen jälkeen asennetut varusteet ovat vaikuttaneet autoveroon.

54 §

Ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa toimitettava autoverotus on tullilaitoksen tehtävänä. Tullilaitos huolehtii myös veron maksuunpanosta 22, 22 a, 27 ja 36 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa. Tullihallitus määrää tullilaitoksen sisäisestä toimivallan ja tehtävien jaosta.

54 §

Ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tai käyttöönottoa toimitettava autoverotus on tullilaitoksen tehtävänä. Tullilaitos huolehtii veron maksuunpanosta *myös* 22, 22 a, 27 ja 36 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa *sekä 34 d §:ssä tarkoitettusta veron palauttamisesta ja mahdollisesta uudelleen verotuksesta*. Tullihallitus määrää tullilaitoksen sisäisestä toimivallan ja tehtävien jaosta.

59 a §

*Jos 59 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettu menettely koskee autoverotusta, jossa veroa ei määrätä maksettavaksi tai jossa veron määrä on vähäinen eikä veronkorotusta ole määrätty taikka jos tässä laissa tai sen nojalla annetussa asetuksessa tai näihin säännöksiin perustuvassa veroviranomaisen päätöksessä tai määräyksessä tarkoitettu ilmoittamisvelvollisuus tai muu velvollisuus on laiminlyöty, voidaan määrätä **virhemaksua** vähintään 100 euroa ja enintään 2 000 euroa. Virhemaksun suuruutta määrittäessä otetaan huomioon menettelyn moitittavuus, toistuvuus ja muut näihin rinnastettavat seikat.*

Virhemaksu voidaan määrätä myös erikseen kolmen vuoden kuluessa siitä, kun ajoneuvo on verotettu tai 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus on laiminlyöty.

Virhemaksua koskevan päätöksen perustelemiseen sekä virhemaksun kantoon, huojentamiseen ja muutoksenhakuun sovelletaan, mitä autoverosta säädetään.

61 §

Milloin autoveroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käytötarkoituksen taikka omistuksen muutoksen johdosta, eräpäivä on muulle kuin rekisteröidylle verovelvolliselle 30 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä ja rekisteröidylle verovelvolliselle 25 päivää sen jakson päättymisestä, jonka aikana verotuspäätös on tehty.

61 §

*Jos autoveroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käytötarkoituksen tai omistuksen muutoksen johdosta, eräpäivä on 30 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä. Rekisteröidylle *asiamiehelle eräpäivä on kuitenkin 25 päivää* sen jakson päättymisestä, jonka aikana verotuspäätös on tehty.*

63 §

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Käyttö sallitaan sitten, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Käyttö on kielletty, vaikka veroa ei säädettyjen määräaikojen kulumisen johdosta enää voitaisi periä.

Ajoneuvo voidaan määrätä tarvittaessa otettavaksi veroviranomaisen haltuun, kunnes verotus on toimitettu ja maksuunpantu vero suoritettu tai kunnes 36 §:n 2 momentissa mainittu määräaika päättyy. Veroviranomaisen haltuun otettu ajoneuvo voidaan myydä huutokaupalla, jolloin menetellään siten kuin tullilaissa (1466/1994) säädetään tullihuutokaupasta, tai ajoneuvo voidaan hävittää. Autovero suoritetaan valtiolle huutokauppakustannusten ja tullin jälkeen. Ajoneuvo voidaan rekisteröidä vasta, kun autovero on kokonaan suoritettu. Huutokauppaostajaa ei pidetä 4 §:n 2 momentissa tarkoitettuna luovutuksen saajana.

74 a §

Mitä tässä laissa säädetään verovelvollisen oikeussuojakeinoista, sovelletaan myös muuhun kuin siihen, joka on 4 §:n säännösten mukaan verovelvollisena.

Erinäiset säännökset

63 §

Jos veroa ei ole suoritettu eräpäivänä, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle *tai verosta vastuussa olevalle*. Veroviranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Käyttö sallitaan sitten, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut veron. Käyttö on kielletty, vaikka veroa ei säädettyjen määräaikojen kulumisen johdosta enää voitaisi periä.

Ajoneuvo voidaan määrätä tarvittaessa otettavaksi veroviranomaisen haltuun, kunnes verotus on toimitettu ja maksuunpantu vero suoritettu tai kunnes 36 §:n 2 momentissa mainittu määräaika päättyy. Veroviranomaisten haltuun otettu ajoneuvo voidaan myydä huutokaupalla, jolloin menetellään siten kuin tullilaissa (1466/1994) säädetään tullihuutokaupasta, tai ajoneuvo voidaan hävittää. Autovero suoritetaan valtiolle huutokauppakustannusten ja tullin jälkeen. Ajoneuvo voidaan rekisteröidä vasta, kun autovero on kokonaan suoritettu. Huutokauppaostajaa ei pidetä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuna luovutuksen saajana.

Erinäiset säännökset

74 a §

Mitä tässä laissa säädetään veronoikaisuista, jälkiverotuksesta ja veronkorotuksesta, virhemaksusta sekä verovelvollisen oikeussuojakeinoista, sovelletaan myös siihen, joka on 4 §:n 2 momentin nojalla vastuussa verosta. Häneen sovelletaan myös, mitä verovelvollisesta säädetään 74 b, 74 c, 78 ja 81 §:ssä.

Mitä tässä laissa säädetään verovelvollisen oikeussuojakeinoista, sovelletaan myös muuhun kuin siihen, joka on 4 tai 5 §:n nojalla verovelvollisena.

(kumotaan)

82 §
Veroviranomaisella on oikeus saada käyttöönsä verovelvollisuuden siirtäneeltä, tai jos siirtäjiä on useampia kuin yksi, kaikilta näiltä verotusarvon määrittämisessä tarvittavat tiedot ja asiakirjat.

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

88 §
Tullilaitos voi antaa tiedon verovelvollisuuden siirrosta tai ajoneuvoa koskevasta veroviranomaisen luvasta rekisteröintiä varten muullekin kuin verovelvolliselle, jos tieto on tarpeen ajoneuvon rekisteröintiä varten.

91 §
Tässä laissa tarkoitetaan ajoneuvon omalla massalla tieliikennelain nojalla annettujen säännösten mukaan määritettävää omamassaa ja kokonaismassalla tieliikennesäännösten mukaan määrättävää kokonaismassaa.

82 §
(kumotaan)

88 §
Tulliviranomainen voi antaa tiedon verovastuun siirrosta tai ajoneuvoa koskevasta veroviranomaisen luvasta rekisteröintiä varten muullekin kuin verovelvolliselle tai verosta vastuussa olevalle, jos tieto on tarpeen ajoneuvon rekisteröintiä varten.

91 §
(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 34 d § tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on lain voimaantulon jälkeen.

Ajoneuvoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on ollut ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Ennen lain voimaantuloa rekisteröidyksi verovelvolliseksi hyväksytyt verovelvolliset katsotaan lain voimaantulon jälkeen rekisteröidyksi asiamieheksi ilman erillistä menettelyä.

VEROTAULUKKO

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
enintään 591	enintään 994	enintään 60	10,0	890-898	1293-1301	94	13,4
592-600	995-1003	61	10,1	899-907	1302-1310	95	13,5
601-609	1004-1012	62	10,2	908-916	1311-1319	96	13,6
610-618	1013-1021	63	10,3	917-925	1320-1328	97	13,7
619-627	1022-1030	64	10,4	926-934	1329-1337	98	13,8
628-636	1031-1039	65	10,5	935-943	1338-1346	99	13,9
637-645	1040-1048	66	10,6	944-952	1347-1355	100	14,0
646-654	1049-1057	67	10,7	953-961	1356-1364	101	14,1
655-663	1058-1066	68	10,8	962-970	1365-1373	102	14,2
664-672	1067-1075	69	10,9	971-979	1374-1382	103	14,3
673-681	1076-1084	70	11,0	980-988	1383-1391	104	14,4
682-690	1085-1093	71	11,1	989-997	1392-1400	105	14,5
691-699	1094-1102	72	11,2	998-1006	1401-1409	106	14,6
700-708	1103-1111	73	11,3	1007-1015	1410-1418	107	14,7
709-717	1112-1120	74	11,4	1016-1024	1419-1427	108	14,8
718-726	1121-1129	75	11,5	1025-1033	1428-1436	109	14,9
727-735	1130-1138	76	11,6	1034-1042	1437-1445	110	15,0
736-744	1139-1147	77	11,7	1043-1051	1446-1454	111	15,1
745-753	1148-1156	78	11,8	1052-1060	1455-1463	112	15,2
754-762	1157-1165	79	11,9	1061-1069	1464-1472	113	15,3
763-772	1166-1174	80	12,0	1070-1078	1473-1481	114	15,4
773-781	1175-1183	81	12,1	1079-1087	1482-1490	115	15,5
782-790	1184-1192	82	12,2	1088-1096	1491-1499	116	15,6
791-799	1193-1202	83	12,3	1097-1105	1500-1508	117	15,7
800-808	1203-1211	84	12,4	1106-1114	1509-1517	118	15,8
809-817	1212-1220	85	12,5	1115-1123	1518-1526	119	15,9
818-826	1221-1229	86	12,6	1124-1132	1527-1535	120	16,0
827-835	1230-1238	87	12,7	1133-1141	1536-1544	121	16,1
836-844	1239-1247	88	12,8	1142-1150	1545-1553	122	16,2
845-853	1248-1256	89	12,9	1151-1159	1554-1562	123	16,3
854-862	1257-1265	90	13,0	1160-1168	1563-1571	124	16,4
863-871	1266-1274	91	13,1	1169-1177	1572-1580	125	16,5
872-880	1275-1283	92	13,2	1178-1186	1581-1589	126	16,6
881-889	1284-1292	93	13,3	1187-1195	1590-1598	127	16,7

Voimassa oleva laki

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1196-1204	1599-1607	128	16,8	1521-1529	1924-1932	164	20,4
1205-1213	1608-1616	129	16,9	1530-1538	1933-1941	165	20,5
1214-1222	1617-1625	130	17,0	1539-1547	1942-1950	166	20,6
1223-1231	1626-1634	131	17,1	1548-1556	1951-1959	167	20,7
1232-1240	1635-1643	132	17,2	1557-1565	1960-1968	168	20,8
1241-1249	1644-1652	133	17,3	1566-1574	1969-1977	169	20,9
1250-1258	1653-1661	134	17,4	1575-1583	1978-1986	170	21,0
1259-1267	1662-1670	135	17,5	1584-1592	1987-1995	171	21,1
1268-1276	1671-1679	136	17,6	1593-1601	1996-2004	172	21,2
1277-1285	1680-1688	137	17,7	1602-1610	2005-2013	173	21,3
1286-1295	1689-1697	138	17,8	1611-1619	2014-2022	174	21,4
1296-1304	1698-1706	139	17,9	1620-1628	2023-2031	175	21,5
1305-1313	1707-1715	140	18,0	1629-1637	2032-2040	176	21,6
1314-1322	1716-1725	141	18,1	1638-1646	2041-2049	177	21,7
1323-1331	1726-1734	142	18,2	1647-1655	2050-2058	178	21,8
1332-1340	1735-1743	143	18,3	1656-1664	2059-2067	179	21,9
1341-1349	1744-1752	144	18,4	1665-1673	2068-2076	180	22,0
1350-1358	1753-1761	145	18,5	1674-1682	2077-2085	181	22,1
1359-1367	1762-1770	146	18,6	1683-1691	2086-2094	182	22,2
1368-1376	1771-1779	147	18,7	1692-1700	2095-2103	183	22,3
1377-1385	1780-1788	148	18,8	1701-1709	2104-2112	184	22,4
1386-1394	1789-1797	149	18,9	1710-1718	2113-2121	185	22,5
1395-1403	1798-1806	150	19,0	1719-1727	2122-2130	186	22,6
1404-1412	1807-1815	151	19,1	1728-1736	2131-2139	187	22,7
1413-1421	1816-1824	152	19,2	1737-1745	2140-2148	188	22,8
1422-1430	1825-1833	153	19,3	1746-1754	2149-2157	189	22,9
1431-1439	1834-1842	154	19,4	1755-1763	2158-2166	190	23,0
1440-1448	1843-1851	155	19,5	1764-1772	2167-2175	191	23,1
1449-1457	1852-1860	156	19,6	1773-1781	2176-2184	192	23,2
1458-1466	1861-1869	157	19,7	1782-1790	2185-2193	193	23,3
1467-1475	1870-1878	158	19,8	1791-1799	2194-2202	194	23,4
1476-1484	1879-1887	159	19,9	1800-1808	2203-2211	195	23,5
1485-1493	1888-1896	160	20,0	1809-1818	2212-2220	196	23,6
1494-1502	1897-1905	161	20,1	1819-1827	2221-2229	197	23,7
1503-1511	1906-1914	162	20,2	1828-1836	2230-2238	198	23,8
1512-1520	1915-1923	163	20,3	1837-1845	2239-2247	199	23,9

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1846-1854	2248-2257	200	24,0	2170-2178	2573-2581	236	27,6
1855-1863	2258-2266	201	24,1	2179-2187	2582-2590	237	27,7
1864-1872	2267-2275	202	24,2	2188-2196	2591-2599	238	27,8
1873-1881	2276-2284	203	24,3	2197-2205	2600-2608	239	27,9
1882-1890	2285-2293	204	24,4	2206-2214	2609-2617	240	28,0
1891-1899	2294-2302	205	24,5	2215-2223	2618-2626	241	28,1
1900-1908	2303-2311	206	24,6	2224-2232	2627-2635	242	28,2
1909-1917	2312-2320	207	24,7	2233-2241	2636-2644	243	28,3
1918-1926	2321-2329	208	24,8	2242-2250	2645-2653	244	28,4
1927-1935	2330-2338	209	24,9	2251-2259	2654-2662	245	28,5
1936-1944	2339-2347	210	25,0	2260-2268	2663-2671	246	28,6
1945-1953	2348-2356	211	25,1	2269-2277	2672-2680	247	28,7
1954-1962	2357-2365	212	25,2	2278-2286	2681-2689	248	28,8
1963-1971	2366-2374	213	25,3	2287-2295	2690-2698	249	28,9
1972-1980	2375-2383	214	25,4	2296-2304	2699-2707	250	29,0
1981-1989	2384-2392	215	25,5	2305-2313	2708-2716	251	29,1
1990-1998	2393-2401	216	25,6	2314-2322	2717-2725	252	29,2
1999-2007	2402-2410	217	25,7	2323-2331	2726-2734	253	29,3
2008-2016	2411-2419	218	25,8	2332-2340	2735-2743	254	29,4
2017-2025	2420-2428	219	25,9	2341-2350	2744-2752	255	29,5
2026-2034	2429-2437	220	26,0	2351-2359	2753-2761	256	29,6
2035-2043	2438-2446	221	26,1	2360-2368	2762-2770	257	29,7
2044-2052	2447-2455	222	26,2	2369-2377	2771-2780	258	29,8
2053-2061	2456-2464	223	26,3	2378-2386	2781-2789	259	29,9
2062-2070	2465-2473	224	26,4	2387-2395	2790-2798	260	30,0
2071-2079	2474-2482	225	26,5	2396-2404	2799-2807	261	30,1
2080-2088	2483-2491	226	26,6	2405-2413	2808-2816	262	30,2
2089-2097	2492-2500	227	26,7	2414-2422	2817-2825	263	30,3
2098-2106	2501-2509	228	26,8	2423-2431	2826-2834	264	30,4
2107-2115	2510-2518	229	26,9	2432-2440	2835-2843	265	30,5
2116-2124	2519-2527	230	27,0	2441-2449	2844-2852	266	30,6
2125-2133	2528-2536	231	27,1	2450-2458	2853-2861	267	30,7
2134-2142	2537-2545	232	27,2	2459-2467	2862-2870	268	30,8
2143-2151	2546-2554	233	27,3	2468-2476	2871-2879	269	30,9
2152-2160	2555-2563	234	27,4	2477-2485	2880-2888	270	31,0
2161-2169	2564-2572	235	27,5	2486-2494	2889-2897	271	31,1

Voimassa oleva laki

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2495-2503	2898-2906	272	31,2	2819-2827	3222-3230	308	34,8
2504-2512	2907-2915	273	31,3	2828-2836	3231-3239	309	34,9
2513-2521	2916-2924	274	31,4	2837-2845	3240-3248	310	35,0
2522-2530	2925-2933	275	31,5	2846-2854	3249-3257	311	35,1
2531-2539	2934-2942	276	31,6	2855-2863	3258-3266	312	35,2
2540-2548	2943-2951	277	31,7	2864-2873	3267-3275	313	35,3
2549-2557	2952-2960	278	31,8	2874-2882	3276-3284	314	35,4
2558-2566	2961-2969	279	31,9	2883-2891	3285-3293	315	35,5
2567-2575	2970-2978	280	32,0	2892-2900	3294-3302	316	35,6
2576-2584	2979-2987	281	32,1	2901-2909	3303-3312	317	35,7
2585-2593	2988-2996	282	32,2	2910-2918	3313-3321	318	35,8
2594-2602	2997-3005	283	32,3	2919-2927	3322-3330	319	35,9
2603-2611	3006-3014	284	32,4	2928-2936	3331-3339	320	36,0
2612-2620	3015-3023	285	32,5	2937-2945	3340-3348	321	36,1
2621-2629	3024-3032	286	32,6	2946-2954	3349-3357	322	36,2
2630-2638	3033-3041	287	32,7	2955-2963	3358-3366	323	36,3
2639-2647	3042-3050	288	32,8	2964-2972	3367-3375	324	36,4
2648-2656	3051-3059	289	32,9	2973-2981	3376-3384	325	36,5
2657-2665	3060-3068	290	33,0	2982-2990	3385-3393	326	36,6
2666-2674	3069-3077	291	33,1	2991-2999	3394-3402	327	36,7
2675-2683	3078-3086	292	33,2	3000-3008	3403-3411	328	36,8
2684-2692	3087-3095	293	33,3	3009-3017	3412-3420	329	36,9
2693-2701	3096-3104	294	33,4	3018-3026	3421-3429	330	37,0
2702-2710	3105-3113	295	33,5	3027-3035	3430-3438	331	37,1
2711-2719	3114-3122	296	33,6	3036-3044	3439-3447	332	37,2
2720-2728	3123-3131	297	33,7	3045-3053	3448-3456	333	37,3
2729-2737	3132-3140	298	33,8	3054-3062	3457-3465	334	37,4
2738-2746	3141-3149	299	33,9	3063-3071	3466-3474	335	37,5
2747-2755	3150-3158	300	34,0	3072-3080	3475-3483	336	37,6
2756-2764	3159-3167	301	34,1	3081-3089	3484-3492	337	37,7
2765-2773	3168-3176	302	34,2	3090-3098	3493-3501	338	37,8
2774-2782	3177-3185	303	34,3	3099-3107	3502-3510	339	37,9
2783-2791	3186-3194	304	34,4	3108-3116	3511-3519	340	38,0
2792-2800	3195-3203	305	34,5	3117-3125	3520-3528	341	38,1
2801-2809	3204-3212	306	34,6	3126-3134	3529-3537	342	38,2
2810-2818	3213-3221	307	34,7	3135-3143	3538-3546	343	38,3

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
3144-3152	3547-3555	344	38,4	3225-3233	3628-3636	353	39,3
3153-3161	3556-3564	345	38,5	3234-3242	3637-3645	354	39,4
3162-3170	3565-3573	346	38,6	3243-3251	3646-3654	355	39,5
3171-3179	3574-3582	347	38,7	3252-3260	3655-3663	356	39,6
3180-3188	3583-3591	348	38,8	3261-3269	3664-3672	357	39,7
3189-3197	3592-3600	349	38,9	3270-3278	3673-3681	358	39,8
3198-3206	3601-3609	350	39,0	3279-3287	3682-3690	359	39,9
3207-3215	3610-3618	351	39,1	3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 tai enemmän	40,0
3216-3224	3619-3627	352	39,2				

Liite

VEROTAULUKKO 1

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
enintään 591	enintään 994	enintään 60	12,2	890-898	1293-1301	94	16,3
592-600	995-1003	61	12,3	899-907	1302-1310	95	16,5
601-609	1004-1012	62	12,4	908-916	1311-1319	96	16,6
610-618	1013-1021	63	12,6	917-925	1320-1328	97	16,7
619-627	1022-1030	64	12,7	926-934	1329-1337	98	16,8
628-636	1031-1039	65	12,8	935-943	1338-1346	99	17,0
637-645	1040-1048	66	12,9	944-952	1347-1355	100	17,1
646-654	1049-1057	67	13,1	953-961	1356-1364	101	17,2
655-663	1058-1066	68	13,2	962-970	1365-1373	102	17,3
664-672	1067-1075	69	13,3	971-979	1374-1382	103	17,4
673-681	1076-1084	70	13,4	980-988	1383-1391	104	17,6
682-690	1085-1093	71	13,5	989-997	1392-1400	105	17,7
691-699	1094-1102	72	13,7	998-1006	1401-1409	106	17,8
700-708	1103-1111	73	13,8	1007-1015	1410-1418	107	17,9
709-717	1112-1120	74	13,9	1016-1024	1419-1427	108	18,1
718-726	1121-1129	75	14,0	1025-1033	1428-1436	109	18,2
727-735	1130-1138	76	14,2	1034-1042	1437-1445	110	18,3
736-744	1139-1147	77	14,3	1043-1051	1446-1454	111	18,4
745-753	1148-1156	78	14,4	1052-1060	1455-1463	112	18,5
754-762	1157-1165	79	14,5	1061-1069	1464-1472	113	18,7
763-772	1166-1174	80	14,6	1070-1078	1473-1481	114	18,8
773-781	1175-1183	81	14,8	1079-1087	1482-1490	115	18,9
782-790	1184-1192	82	14,9	1088-1096	1491-1499	116	19,0
791-799	1193-1202	83	15,0	1097-1105	1500-1508	117	19,2
800-808	1203-1211	84	15,1	1106-1114	1509-1517	118	19,3
809-817	1212-1220	85	15,3	1115-1123	1518-1526	119	19,4
818-826	1221-1229	86	15,4	1124-1132	1527-1535	120	19,5
827-835	1230-1238	87	15,5	1133-1141	1536-1544	121	19,6
836-844	1239-1247	88	15,6	1142-1150	1545-1553	122	19,8
845-853	1248-1256	89	15,7	1151-1159	1554-1562	123	19,9
854-862	1257-1265	90	15,9	1160-1168	1563-1571	124	20,0
863-871	1266-1274	91	16,0	1169-1177	1572-1580	125	20,1
872-880	1275-1283	92	16,1	1178-1186	1581-1589	126	20,3
881-889	1284-1292	93	16,2	1187-1195	1590-1598	127	20,4

HE 192/2008 vp
Ehdotus

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ -päästöt (g/km)	Vero-prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ -päästöt (g/km)	Vero-prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1196-1204	1599-1607	128	20,5	1521-1529	1924-1932	164	24,9
1205-1213	1608-1616	129	20,6	1530-1538	1933-1941	165	25,0
1214-1222	1617-1625	130	20,7	1539-1547	1942-1950	166	25,1
1223-1231	1626-1634	131	20,9	1548-1556	1951-1959	167	25,3
1232-1240	1635-1643	132	21,0	1557-1565	1960-1968	168	25,4
1241-1249	1644-1652	133	21,1	1566-1574	1969-1977	169	25,5
1250-1258	1653-1661	134	21,2	1575-1583	1978-1986	170	25,6
1259-1267	1662-1670	135	21,4	1584-1592	1987-1995	171	25,7
1268-1276	1671-1679	136	21,5	1593-1601	1996-2004	172	25,9
1277-1285	1680-1688	137	21,6	1602-1610	2005-2013	173	26,0
1286-1295	1689-1697	138	21,7	1611-1619	2014-2022	174	26,1
1296-1304	1698-1706	139	21,8	1620-1628	2023-2031	175	26,2
1305-1313	1707-1715	140	22,0	1629-1637	2032-2040	176	26,4
1314-1322	1716-1725	141	22,1	1638-1646	2041-2049	177	26,5
1323-1331	1726-1734	142	22,2	1647-1655	2050-2058	178	26,6
1332-1340	1735-1743	143	22,3	1656-1664	2059-2067	179	26,7
1341-1349	1744-1752	144	22,4	1665-1673	2068-2076	180	26,8
1350-1358	1753-1761	145	22,6	1674-1682	2077-2085	181	27,0
1359-1367	1762-1770	146	22,7	1683-1691	2086-2094	182	27,1
1368-1376	1771-1779	147	22,8	1692-1700	2095-2103	183	27,2
1377-1385	1780-1788	148	22,9	1701-1709	2104-2112	184	27,3
1386-1394	1789-1797	149	23,1	1710-1718	2113-2121	185	27,5
1395-1403	1798-1806	150	23,2	1719-1727	2122-2130	186	27,6
1404-1412	1807-1815	151	23,3	1728-1736	2131-2139	187	27,7
1413-1421	1816-1824	152	23,4	1737-1745	2140-2148	188	27,8
1422-1430	1825-1833	153	23,5	1746-1754	2149-2157	189	27,9
1431-1439	1834-1842	154	23,7	1755-1763	2158-2166	190	28,1
1440-1448	1843-1851	155	23,8	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1449-1457	1852-1860	156	23,9	1773-1781	2176-2184	192	28,3
1458-1466	1861-1869	157	24,0	1782-1790	2185-2193	193	28,4
1467-1475	1870-1878	158	24,2	1791-1799	2194-2202	194	28,5
1476-1484	1879-1887	159	24,3	1800-1808	2203-2211	195	28,7
1485-1493	1888-1896	160	24,4	1809-1818	2212-2220	196	28,8
1494-1502	1897-1905	161	24,5	1819-1827	2221-2229	197	28,9
1503-1511	1906-1914	162	24,6	1828-1836	2230-2238	198	29,0
1512-1520	1915-1923	163	24,8	1837-1845	2239-2247	199	29,2

HE 192/2008 vp
Ehdotus

85

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ -päästöt (g/km)	Vero-prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ -päästöt (g/km)	Vero-prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1846-1854	2248-2257	200	29,3	2170-2178	2573-2581	236	33,7
1855-1863	2258-2266	201	29,4	2179-2187	2582-2590	237	33,8
1864-1872	2267-2275	202	29,5	2188-2196	2591-2599	238	33,9
1873-1881	2276-2284	203	29,6	2197-2205	2600-2608	239	34,0
1882-1890	2285-2293	204	29,8	2206-2214	2609-2617	240	34,2
1891-1899	2294-2302	205	29,9	2215-2223	2618-2626	241	34,3
1900-1908	2303-2311	206	30,0	2224-2232	2627-2635	242	34,4
1909-1917	2312-2320	207	30,1	2233-2241	2636-2644	243	34,5
1918-1926	2321-2329	208	30,3	2242-2250	2645-2653	244	34,6
1927-1935	2330-2338	209	30,4	2251-2259	2654-2662	245	34,8
1936-1944	2339-2347	210	30,5	2260-2268	2663-2671	246	34,9
1945-1953	2348-2356	211	30,6	2269-2277	2672-2680	247	35,0
1954-1962	2357-2365	212	30,7	2278-2286	2681-2689	248	35,1
1963-1971	2366-2374	213	30,9	2287-2295	2690-2698	249	35,3
1972-1980	2375-2383	214	31,0	2296-2304	2699-2707	250	35,4
1981-1989	2384-2392	215	31,1	2305-2313	2708-2716	251	35,5
1990-1998	2393-2401	216	31,2	2314-2322	2717-2725	252	35,6
1999-2007	2402-2410	217	31,4	2323-2331	2726-2734	253	35,7
2008-2016	2411-2419	218	31,5	2332-2340	2735-2743	254	35,9
2017-2025	2420-2428	219	31,6	2341-2350	2744-2752	255	36,0
2026-2034	2429-2437	220	31,7	2351-2359	2753-2761	256	36,1
2035-2043	2438-2446	221	31,8	2360-2368	2762-2770	257	36,2
2044-2052	2447-2455	222	32,0	2369-2377	2771-2780	258	36,4
2053-2061	2456-2464	223	32,1	2378-2386	2781-2789	259	36,5
2062-2070	2465-2473	224	32,2	2387-2395	2790-2798	260	36,6
2071-2079	2474-2482	225	32,3	2396-2404	2799-2807	261	36,7
2080-2088	2483-2491	226	32,5	2405-2413	2808-2816	262	36,8
2089-2097	2492-2500	227	32,6	2414-2422	2817-2825	263	37,0
2098-2106	2501-2509	228	32,7	2423-2431	2826-2834	264	37,1
2107-2115	2510-2518	229	32,8	2432-2440	2835-2843	265	37,2
2116-2124	2519-2527	230	32,9	2441-2449	2844-2852	266	37,3
2125-2133	2528-2536	231	33,1	2450-2458	2853-2861	267	37,5
2134-2142	2537-2545	232	33,2	2459-2467	2862-2870	268	37,6
2143-2151	2546-2554	233	33,3	2468-2476	2871-2879	269	37,7
2152-2160	2555-2563	234	33,4	2477-2485	2880-2888	270	37,8
2161-2169	2564-2572	235	33,6	2486-2494	2889-2897	271	37,9

HE 192/2008 vp
Ehdotus

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2495-2503	2898-2906	272	38,1	2819-2827	3222-3230	308	42,5
2504-2512	2907-2915	273	38,2	2828-2836	3231-3239	309	42,6
2513-2521	2916-2924	274	38,3	2837-2845	3240-3248	310	42,7
2522-2530	2925-2933	275	38,4	2846-2854	3249-3257	311	42,8
2531-2539	2934-2942	276	38,6	2855-2863	3258-3266	312	42,9
2540-2548	2943-2951	277	38,7	2864-2873	3267-3275	313	43,1
2549-2557	2952-2960	278	38,8	2874-2882	3276-3284	314	43,2
2558-2566	2961-2969	279	38,9	2883-2891	3285-3293	315	43,3
2567-2575	2970-2978	280	39,0	2892-2900	3294-3302	316	43,4
2576-2584	2979-2987	281	39,2	2901-2909	3303-3312	317	43,6
2585-2593	2988-2996	282	39,3	2910-2918	3313-3321	318	43,7
2594-2602	2997-3005	283	39,4	2919-2927	3322-3330	319	43,8
2603-2611	3006-3014	284	39,5	2928-2936	3331-3339	320	43,9
2612-2620	3015-3023	285	39,7	2937-2945	3340-3348	321	44,0
2621-2629	3024-3032	286	39,8	2946-2954	3349-3357	322	44,2
2630-2638	3033-3041	287	39,9	2955-2963	3358-3366	323	44,3
2639-2647	3042-3050	288	40,0	2964-2972	3367-3375	324	44,4
2648-2656	3051-3059	289	40,1	2973-2981	3376-3384	325	44,5
2657-2665	3060-3068	290	40,3	2982-2990	3385-3393	326	44,7
2666-2674	3069-3077	291	40,4	2991-2999	3394-3402	327	44,8
2675-2683	3078-3086	292	40,5	3000-3008	3403-3411	328	44,9
2684-2692	3087-3095	293	40,6	3009-3017	3412-3420	329	45,0
2693-2701	3096-3104	294	40,7	3018-3026	3421-3429	330	45,1
2702-2710	3105-3113	295	40,9	3027-3035	3430-3438	331	45,3
2711-2719	3114-3122	296	41,0	3036-3044	3439-3447	332	45,4
2720-2728	3123-3131	297	41,1	3045-3053	3448-3456	333	45,5
2729-2737	3132-3140	298	41,2	3054-3062	3457-3465	334	45,6
2738-2746	3141-3149	299	41,4	3063-3071	3466-3474	335	45,8
2747-2755	3150-3158	300	41,5	3072-3080	3475-3483	336	45,9
2756-2764	3159-3167	301	41,6	3081-3089	3484-3492	337	46,0
2765-2773	3168-3176	302	41,7	3090-3098	3493-3501	338	46,1
2774-2782	3177-3185	303	41,8	3099-3107	3502-3510	339	46,2
2783-2791	3186-3194	304	42,0	3108-3116	3511-3519	340	46,4
2792-2800	3195-3203	305	42,1	3117-3125	3520-3528	341	46,5
2801-2809	3204-3212	306	42,2	3126-3134	3529-3537	342	46,6
2810-2818	3213-3221	307	42,3	3135-3143	3538-3546	343	46,7

HE 192/2008 vp
Ehdotus

87

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO ₂ - päästöt (g/km)	Vero- prosentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
3144-3152	3547-3555	344	46,8	3225-3233	3628-3636	353	47,9
3153-3161	3556-3564	345	47,0	3234-3242	3637-3645	354	48,1
3162-3170	3565-3573	346	47,1	3243-3251	3646-3654	355	48,2
3171-3179	3574-3582	347	47,2	3252-3260	3655-3663	356	48,3
3180-3188	3583-3591	348	47,3	3261-3269	3664-3672	357	48,4
3189-3197	3592-3600	349	47,5	3270-3278	3673-3681	358	48,6
3198-3206	3601-3609	350	47,6	3279-3287	3682-3690	359	48,7
3207-3215	3610-3618	351	47,7	3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 tai enemmän	48,8
3216-3224	3619-3627	352	47,8				

VEROTAULUKKO 2

<i>Auton kokonaismassa (kg)</i>	<i>Veroprozentista tehtävä vähennys (prosenttiyksikköä)</i>
2501-2550	6,8
2551-2600	8,5
2601-2650	9,8
2651-2700	10,8
2701-2750	11,7
2751-2800	12,4
2801-2850	13,1
2851-2900	13,7
2901-2950	14,2
2951-3000	14,8
3001-3050	15,3
3051-3100	15,7
3101-3150	16,1
3151-3200	16,6
3201-3250	16,9
3251-3300	17,3
3301-3350	17,7
3351-3400	18,0
3401-3450	18,4
3451-3500	18,7

2.

Laki**arvonlisäverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 30 päivänä joulukuuta 1993 annetun arvonlisäverolain (1501/1993) 1 §:n 5 momentti, 102 §:n 1 momentin 4 kohta, 102 b § ja 141 §:n 5 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 1 §:n 5 momentti, 102 b § ja 141 §:n 5 kohta laissa 1483/1994 sekä 102 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 1767/1995, ja
lisätään 73 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 1767/1995 ja laissa 1312/2007, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 §

1 §

Autoverolle suoritettavasta arvonlisäverosta säädetään erikseen autoverolaissa (1482/1994).

(5 mom. kumotaan)

73 §

73 §

Autoverolain 39 §:ssä tarkoitetun rekisteröidyn asiamiehen mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla ajoneuvoliikennerekisteriin merkityn ajoneuvon omistajan sijasta ajoneuvosta suorittama ja tältä veloittama autovero ei ole osa asiamiehen jälleenmyyjältä eikä jälleenmyyjän rekisteriin merkityltä ajoneuvon omistajalta ajoneuvon myynnistä veloittamaa vastiketta.

102 §

102 §

Verovelvollinen saa vähentää verollista lii-
ketoimintaa varten:

Verovelvollinen saa vähentää verollista lii-
ketoimintaa varten:

*4) autoverosta autoverolain mukaan suori-
tetun arvonlisäveron;*

(kumotaan)

102 b §

102 b §

*Autoverosta kannetun arvonlisäveron vä-
hennysoikeuden edellytyksenä on maksuun-*

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

panopäätös, josta käy selville suoritettavan veron määrä.

141 §

Edellä 10 luvussa tarkoitetut vähennykset kohdistetaan sille kalenterikuukaudelle, jonka aikana:

5) edellä 102 §:n 4 kohdassa tarkoitettu vero on maksettu.

141 §

Edellä 10 luvussa tarkoitetut vähennykset kohdistetaan sille kalenterikuukaudelle, jonka aikana:

(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä sovelletaan sellaisten ajoneuvojen myyntiin, joista suoritettavaan autoveroon sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita autoverolain (1482/1994) säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita autoverolle suoritettavaa arvonlisäveron suuruista veroa koskevia säännöksiä sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden autoverolain säännösten mukaisesti suoritettuun arvonlisäveron suuruiseen veroon.

3.

Laki**ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain (1090/2002) 60 §:ään, sellaisena
kuin se on laissa 233/2007, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 ja 4 momentti siirtyvät 4 ja
5 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

60 §

60 §

Rekisteröintikatsastus

Rekisteröintikatsastus

*Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa sääde-
tään, ajoneuvon on oltava hyväksytty aikai-
sintaan kolme kuukautta ennen ensirekiste-
röintiä suoritettussa rekisteröintikatsastukses-
sa, jos ajoneuvosta on tehty autoverolain
35 b §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus.*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .*
