

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Esityksen mukaan ajoneuvo, joka on Suomeen tuotaessa ollut rekisteröitynä tai käytössä muualla kuin Suomessa vähintään kuusi kuukautta, verotettaisiin käytetyn ajoneuvon verotusta koskevien säännösten mukaisesti. Mainittuun ikärajaan saakka verotus perustuisi vastaavan uuden ajoneuvon veroon, jolloin kuitenkin vähintään kolme kuukautta rekisteröitynä tai käytössä olleelle ajoneuvolle myönnettäisiin verosta alennusta ajoneuvon ikään ja hintakehitykseen perustuvan järjestelmän mukaisesti.

Ajoneuvon käyttöä maan rajan ylittävissä

työtehtävissä ehdotetaan helpotettavaksi siten, että muualla kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö työtehtävissä Suomessa olisi tietyin edellytyksin mahdollista myös silloin, kun ajoneuvon kuljettajalla on Suomessa vakinainen asuinpaikka.

Mahdollisuutta yksityishenkilön omaa käyttöönsä varten hankkiman ajoneuvon käyttöön enintään kolmen kuukauden ajan ennen autoverotuksen toimittamista jatkettaisiin vuoden 2005 loppuun.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

**PERUSTELUT**

**1. Nykyinen tilanne ja ehdotetut muutokset**

**1.1. Alle kuuden kuukauden ikäisten ajoneuvojen verotus**

Autoverolakia (1482/1994) on muutettu lailla 266/2003. Lain 10 §:n mukaan ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä tai käytössä. Ajoneuvo, jota ei ole pidettävä käytettynä, katsotaan uudeksi ajoneuvoksi. Säännökset tarkoittavat käytännössä sitä, että muualla kuin Suomessa rekisteriin merkitty ajoneuvo verotetaan käytettynä ajoneuvona riippumatta siitä, kuinka paljon ajoneuvoa on tosiasiallisesti käytetty liikenteeseen. Myös rekisteröimättömänä liikenteessä käytetty ajoneuvo katsotaan käytetyksi riippumatta käytön määrästä tai laadusta.

Lain 6 §:n mukaan uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun käytettynä verotettavan henkilöauton tai muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettun auton vero on 28 prosenttia auton verotusarvosta vähennettynä 650 eurolla tai 450 eurolla riippuen siitä, onko auton käyttövoimana dieselöljy tai muu käyttövoima. Verotusarvona on 10 a §:n mukaan lain myö-

hemmissä pykälissä tarkemmin mainittavalla tavalla määriteltävä yleinen vähittäismyyntiarvo. Vuoden 2002 jälkeen valmistettujen uusien ja käytettyjen henkilöautojen verotus perustuu siten samoihin säännöksiin. Erona on lähinnä se, että uusien ajoneuvojen verotus perustuu vastaavan uuden ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntiarvoon, kun taas käytetyn ajoneuvon verotusarvo muodostetaan käytettyjen ajoneuvojen markkina-arvon perusteella. Pakettiautojen verotus poikkeaa tästä jonkin verran ja käytettyjen pakettiautojen verotus perustuu kaavamaiseen ikähyvitysjärjestelmään.

Autoverolain 10 §:ää ei toistaiseksi sovelleta. Lain muutoksen voimaantulosäännöksen 7 momentin mukaan, sellaisena kuin se on laissa 1159/2003, ennen 1 päivää tammikuuta 2005 verotettavasta ajoneuvosta, jota on käytetty liikenteessä tai joka on ollut rekisterissä enintään kuusi kuukautta, kannetaan veroa kuten vastaavasta uudesta ajoneuvosta lain 10 §:n säännösten estämättä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, ettei alle kuuden kuukauden ikäisen ajoneuvon verotuksessa oteta huomioon ajoneuvon arvon alentumista, kun taas kuuden kuukauden täytyttyä verotus perustuu

vastaavien käytettyjen ajoneuvojen arvoon.

Euroopan yhteisön oikeuteen ei sisälly säännöksiä siitä, minkä ikäisenä ajoneuvo tulisi katsoa verotuksessa uudeksi tai käytetyksi. Kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä (77/388/ETY) on kuitenkin jäsenvaltioiden välisen kaupan verotuksen siirtymäjärjestelmää varten määritelty se, milloin ajoneuvoa on pidettävä arvonlisäverotuksessa uutena tai käytettynä. Direktiivin 28 a artiklan 2 kohdan mukaan uutena kulkuneuvona ei pidetä maantiekulkuneuvoa, jonka luovutus suoritetaan myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisestä käyttöönottopäivästä ja jolla on kuljettu enemmän kuin 6 000 kilometriä. Näiden molempien ehtojen on täyttyvä samanaikaisesti. Määrittely ratkaisee sen, missä jäsenvaltiossa ajoneuvosta kannetaan arvonlisäveroa. Uudeksi katsottava ajoneuvo verotetaan määränpäävaltiossa, kun taas käytetyn ajoneuvon arvonlisävero kannetaan siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo hankitaan. Vaikka arvonlisäverodirektiivin määritelmällä ei ole välitöntä yhteisöoikeudellista merkitystä arvonlisäverotuksen ulkopuolella, säännös kuitenkin osoittaa, että verojärjestelmän toimivuuden kannalta käytetyn ja uuden ajoneuvon riittävän selkeä ja toisistaan erottava määrittely on tarpeellinen. Arvonlisäverotuksessa on myös katsottu, että uusille moottorikäyttöisille maantiekulkuneuvoille on ollut aiheutta asettaa jonkin verran korkeampi ikä kuin muille kulkuneuvoille, joihin sovelletaan kolmen kuukauden käyttöikää. Asiassa lienee otettu huomioon tosiasialliset olosuhteet eri ajoneuvojen markkinoilla.

Koska ajoneuvojen hankinnan verotusta ei ole yhtenäistetty, keskeisimmäksi yhteisöoikeudelliseksi näkökulmaksi muodostuu EY:n perustamissopimuksen 90 artiklassa säädetyn syrjintäkiellon huomioon ottaminen. Syrjintäkielto edellyttää, että sisämarkkinoilla muusta jäsenvaltiosta tulevaan tuotteeseen ei kohdisteta ankarampaa verotusta kuin vastaavaan kotimaiseen tuotteeseen. Ajoneuvojen kohdalla samanlaiset käytetyt ajoneuvot on Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä katsottu syrjintäkieltoartiklassa tarkoitetuiksi toisiaan vastaaviksi tuotteiksi. Tätä vastaavuutta arvioitaessa on oikeuskäytännössä pidetty ratkaisevana sitä,

että samalla kun tuotteet ovat muutoin luonteeltaan samanlaisia, ne tyydyttävät samaa kuluttajan tarvetta. Yhteisöjen tuomioistuimessa ei ole ollut esillä kysymystä, jonka yhteydessä olisi erityisesti käsitelty ajoneuvon iän vaikutusta tuotteen vastaavuuden arviointiin. Oikeuskäytäntöä ei ole myöskään siitä, mitkä ajoneuvot tulisi katsoa uusiksi ja mitkä käytetyiksi. Yleisperiaatteena kuitenkin on, ettei muusta jäsenvaltiosta tulevaa ajoneuvoa voi syrjintäkieltoa rikkomatta verottaa ajoneuvon hankinnan verotuksessa enempää kuin mitä veroa sisältyy samanlaisen maassa jo olevan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon.

Yhteisöjen tuomioistuin on useissa autoverotusta koskevissa ratkaisuissaan katsonut, että ajoneuvon arvo, josta vero lasketaan, voidaan määrittää käytettävissä olevien tilastollisten lähteiden perusteella, kunhan nämä vain kuvaavat ajoneuvojen arvoa mahdollisimman oikein. Omat olosuhteensa ja tietolähdemahdollisuutensa huomioon ottaen kunkin jäsenvaltion tulee järjestää autoverotuksensa siten, ettei järjestelmä ole syrjivä. Tämä ei edellytä välttämättä tietyt kriteerit täyttävien ajoneuvojen kohtelua verotuksessa joko uusina tai käytettyinä ajoneuvoina, vaan ainoastaan verotuksen järjestämistä siten, että syrjintää ei esiinny.

Suomen automarkkinoille on tyypillistä, että rekisteröityjen ja liikenteessä käytettyjen suhteellisen uusien ajoneuvojen markkinat muodostuvat lähinnä autoliikkeiden esittelykäytössä olevista ajoneuvoista. Tällainen muutaman kuukauden ikäisenä ja yleensä vain vähän käytettynä myytävä ajoneuvo tavallisesti myydään vaihtoehtona käyttämättömälle uudelle ajoneuville. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneessa oikeuskäytännössä on katsottu, että tuotteet, kuten autot, ovat samanlaisia EY:n perustamissopimuksen 90 artiklassa tarkoitettulla tavalla, jos ne joutuvat kilpailutilanteeseen ominaisuuksiensa perusteella kuluttajan näkökulmasta. Näillä perusteilla voitaisiin mahdollisesti katsoa, että vähän liikenteeseen käytetty, kuluttajalle ensimmäistä kertaa myytävä ajoneuvo vastaa paremminkin uutta kuin käytettyä ajoneuvoa, kun arvioidaan, mihin ryhmään perustamissopimuksen 90 artiklan mukainen veroperusteiden syrjimättömyyden vertailu olisi tehtävä.

vä. Riippumatta siitä, mihin kohtaan uutena ja käytettynä verotettavan ajoneuvon välinen ikäraja asetetaan, on mahdollista, että ikärajan jommalla kummalla puolella esiintyy tapauksia, joita voitaisiin mahdollisesti arvioida myös syrjintäkiellon näkökulmasta.

Yhtenä keinona syrjivyyden välttämiseksi uutena ja käytettynä verotettavan ajoneuvon välinen ikäraja voitaisiin asettaa siten, että sitä nuoremmat ajoneuvot ovat mahdollisimman suuressa määrin niitä, jotka myydään ensimmäistä kertaa kuluttajille joko käyttämättöminä tai vähän käytettyinä. Vastaavasti käytettyinä voitaisiin mahdollisesti pitää sen ikäisiä ajoneuvoja, joilla on markkinoilla kysyntää ja tarjontaa sen jälkeen, kun ajoneuvot ovat jo olleet ainakin yhdellä kuluttajan asemassa olevalla omistajalla varsinaisessa liikennekäytössä. Riippuu maakohtaisten markkinoiden arvioinnista, mihin tämä mahdollisimman neutraali ikäraja tulisi asettaa. Edellä selostetussa arvonlisäverodirektiivissä sovelletaan kuuden kuukauden ikärajaa uuden ja käytetyn ajoneuvon välillä, kun taas esimerkiksi Irlannin autoverotuksessa rajana on kolme kuukautta. Jotta rajaus olisi myös käytännössä onnistunut, olisi toivottavaa, että iältään lähellä tuota rajaa olevien ajoneuvojen markkinat olisivat mahdollisimmat pienet.

Voidaan arvioida, että Suomessa muiden kuin autokaupan esittelyautoina olleiden muutaman kuukauden ikäisten ajoneuvojen markkinat ovat varsin pienet. Autoverolaissa edellytetyn yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvan verotusarvon määrittäminen hyvin pieniltä markkinoilta on vaikeaa, jos arvonmäärityksen perusteeksi joidenkin mallien kohdalla on vain muutamia tai ei lainkaan hintahavaintoja. Tämä asettaa näiden ajoneuvojen arvonmääritykselle vaatimuksia, jotka poikkeavat toisaalta uusien ajoneuvojen verotusarvon määrittämisestä ja toisaalta myös vanhempien käytettyjen ajoneuvojen laajempaan havaintoaineistoon perustuvasta verotusarvon määrittämisestä.

Koska muutaman kuukauden ikäisten ajoneuvojen arvonmääritystä ja siten myös niiden verotusta ei voida perustaa riittävän laajaan ja luotettavasti käytettävissä olevaan tietopohjaan, ehdotetaan, että aina kuuden kuukauden ikäisiksi asti autovero määrättäisiin

samanlaisen tai vastaavan uuden auton veron perusteella. Käytetyn ajoneuvon veroa kuitenkin ehdotetaan alennettavaksi niiden ajoneuvojen osalta, jotka ovat olleet rekisteröitynä tai käytössä vähintään kolme kuukautta. Tätä uudempien ajoneuvojen vero olisi sama kuin täysin uudella ajoneuvolla. Verosta tehtävä alennus myönnettäisiin kaavamaisen järjestelmän mukaan, joka kuitenkin laadittaisiin siten, että alennus noudattaisi mallikohdittaisen yleisen markkina-arvon kehitystä silloin, kun käytettävissä on tietoa tämän määrittämiseksi.

Edellä olevan perusteella ehdotetaan autoverolain 10 §:ää muutettavaksi. Lakiin ehdotetaan otettavaksi ikään perustuva veron alenemisprosentti, jota sovellettaisiin silloin, kun mallikohtaista tietoa ei ole käytettävissä. Veron alenemisen oletukseksi ehdotetaan 0,8 prosenttia kunkin edellisen kuukauden jäännösarvosta. Tämä vastaa sekä autoverolain 6 §:ään sisältyvää kiinteän vähennyksen että autoverolain 8 §:ään sisältyvää paketti-autojen veron alenemisprosenttia. Lakiin sisältyvä alenemaprocentti korvattaisiin markkinahavainnoista laskettavalla keskimääräistä arvon alentumista kuvaavalla prosentilla, kun luotettavana pidettävää mallikohtaista tietoa arvon muutoksesta ajoneuvomarkkinoilla on käytettävissä. Näin saatava mallikohtainen veronalennus voisi olla tiedoista riippuen yhtä hyvin suurempi tai pienempi kuin laissa mainittu prosentti. Ehdotettu oletusarvo ei siten ole tarkoitettu myöskään alennuksen vähimmäistasoksi, jota noudatettaisiin riippumatta markkina-arvoja koskevista tiedoista. Yhteisöoikeudellisesti on oleellista, että ehdotettu järjestelmä joka tapauksessa mukautuu käytettävissä olevaan tietopohjaan. Samalla kun järjestelmä mukautuu markkina-arvoista saatuihin tietoihin, verotuksen lähtökohtana kuitenkin käytettäisiin uusien autojen verotuksessa sovellettavaa yleistä vähittäismyyntiarvoa siten kuin autoverolain verotusarvoa koskevissa säännöksissä säädetään.

Jotta kysymyksessä olevien vain lyhyen aikaa käytössä olleiden ajoneuvojen markkina-arvoja koskevat tiedot vastaisivat mahdollisimman hyvin juuri tämän ikäluokan keskimääräistä arvon muutosta, ehdotetaan, että laskennassa otettaisiin huomioon ensimmäisen ikävuoden aikana tapahtuva arvon ale-

neminen. Muun muassa yhteisöjen tuomioistuimien on katsonut, että ensimmäisen vuoden aikana tapahtuva arvon aleneminen olisi nopeampaa kuin vanhemmilla ikäluokilla. Tullihallitukselle ehdotetaan kuitenkin annettavaksi mahdollisuus käyttää erityisistä syistä pitempää, enintään yhden vuoden ja kuuden kuukauden laskenta-aikaa. Tämä voi olla tarpeen, jos luotettavana pidettävää hintakuvaa ei yhden vuoden ajalta olisi saatavilla. Ajoneuvojen arvoja koskevia tietoja arvioitaisiin samoin perustein, joita sovelletaan autoverolaissa tarkoitettuja verotusarvoja määrätessä. Tietopohjan riittäessä Tullihallitus vahvistaisi ja julkaisisi mallikohtaisia veronalennusprosentteja, joita sovellettaisiin vahvistamisen jälkeen verotettaviin ajoneuvoihin. Käytännössä mallikohtaisten prosenttien käyttöön ottoon ei oleteta olevan laajalti mahdollisuuksia ainakaan alkuvaiheessa tietopohjan ja markkinoiden vähäisyyden takia.

Ehdotettua veromallia sovellettaisiin ajoneuvoihin, jotka ovat olleet rekisterissä tai käytössä vähintään kolme ja enintään kuusi kuukautta. Veron alennus laskettaisiin ajoneuvon iän perusteella, jolloin alennukseen vaikuttaisi myös ajoneuvon käyttö ennen kolmen kuukauden ikärajan täyttymistä. Jos verotettavana oleva ajoneuvo ei ole ollut rekisterissä tai käytössä vähintään kolme kuukautta veroilmoituksen antamisen ajankohtana, alennusta ei myönnettäisi. Jos ajoneuvon ikä on enemmän kuin kuusi kuukautta, verotukseen sovellettaisiin tavanomaisia käytetyn ajoneuvon verotusta koskevia säännöksiä. Ehdotettu kolmen kuukauden vähimmäisaika on sama kuin Irlannin autoverotuksessa käytössä oleva vastaava ikäraja, johon ei ainakaan tähän mennessä ole kohdistettu yhteisöoikeudellista arvostelua.

Ehdotettua veromallia sovellettaisiin kaikkien autoverolaissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksessa, joten se koskisi henkilöautojen ja moottoripyörien ohella myös pakettiautoja. Kun alennus myönnettäisiin verosta, veromallia voidaan soveltaa riippumatta siitä, perustuuko ajoneuvon verotus yleiseen kuluttajahintaan vaiko hankinta-arvoon. Hankinta-arvoon perustuvan pakettiautojen verotuksen osalta tämä edellyttää kuitenkin autoverolain 11 a §:n täsmentämistä.

## 1.2. Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttö työtehtäviin

Autoverolain 1 §:n mukaan ajoneuvosta on suoritettava autovero ennen sen rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Autoveron alaisia ovat kaikki lajiltaan verollisiksi säädetty ajoneuvot, joita käytetään Suomen alueella liikenteeseen, jollei tästä ole säädetty laissa nimenomaista poikkeusta. Käytännössä tärkein tällainen poikkeus sisältyy autoverolain 2 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuva henkilö voi omaa tarvettaan varten tuoda maahan ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon täällä tapahtuvaa väliaikaista käyttöä varten ilman, että siitä olisi suoritettava Suomessa autoveroa. Autoverolain 34 ja 34 a §:n mukaan ulkomailla vakinaisesti asuvalla on lisäksi oikeus käyttää ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa verottomasti Suomessa matkoihin työpaikan ja ulkomailla sijaitsevan asuinpaikkansa välillä taikka ulkomaisen yrityksen yritystoiminnan tarpeisiin. Siten esimerkiksi Ruotsissa vakinaisesti asuva, mutta Suomessa työssä käyvä työntekijä saa käyttää Ruotsissa rekisteröityä ajoneuvoa verottomasti Suomessa työmatkoihin ja työtehtävien hoitamiseen, edellyttäen, että tällainen henkilö poistuu ajoneuvolla säännöllisesti Suomesta muualla sijaitsevaan asuinpaikkaansa.

Autoverolain säännösten lähtökohtana on, että ajoneuvo rekisteröidään ja verotetaan siinä maassa, jossa on ajoneuvon käyttäjän vakinainen asuinpaikka ja jossa ajoneuvo voidaan tällöin katsoa pääasiallisesti käytettävän. Henkilön vakinainen asuinpaikka määritellään autoverolain 33 §:ssä paikaksi, jossa henkilö asuu vähintään 185 päivää kalenterivuodessa arvioituna henkilökohtaisten, ammatillisten ja muiden siteidensä perusteella. Pykälässä on lisäksi määritelty, mitä on pidettävä vakinaisena asuinpaikkana tilanteessa, jossa henkilöllä on siteitä kahteen tai useampaan jäsenvaltioon. Henkilön vakinaista asuinpaikkaa koskevat säännökset vastaavat yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapauksista annetussa neuvoston direktiivissä (83/182/ETY) olevia vastaavia säännöksiä.

Autoverolain 35 §:ssä säädetään niistä tapauksista, joissa myös Suomessa vakinaisesti asuva henkilö voi käyttää täällä verottamattomaa ajoneuvoa. Säännöksessä luetellaan ne luonteeltaan lyhytaikaiset ja tilapäiset tilanteet, joissa on katsottu käytännön tarpeita silmällä pitäen tarkoituksenmukaiseksi sallia ajoneuvon vähäinen käyttö liikenteeseen ilman veroseuraamusta silloinkin, kun ajoneuvon kuljettajalla on Suomessa vakinainen asuinpaikka. Pykälän mukaan verotonta on muun muassa ulkomaisen ajoneuvon käyttö liikenteeseen silloin, kun se liittyy ajoneuvon tuontiin huoltoa, korjausta tai muuta käsittelyä varten sekä ajoneuvon tutkimus-, kokeilu-, esittely- tai kilpailukäyttö. Pykälässä säädetyn tilapäisen käytön valvontajärjestelmä perustuu viranomaiselle tehtävään etukäteisilmoitukseen, sillä verottoman käytön edellytykseksi on säädetty ilmoitus- tai lupamenettely ennen ajoneuvon käyttöä liikenteeseen. Tämä on välttämätön edellytys, jotta Suomessa vakinaisesti asuvien henkilöiden verottomasti maassa käytettävät ajoneuvot voidaan yksilöidä ja siten erottaa verotettavista ajoneuvoista.

Euroopan komissio nosti kesäkuussa 2003 Suomea vastaan EY:n perustamissopimuksen 226 artiklassa tarkoitettua kanteen (asia C-232/03, Komissio vastaan Suomi), jossa se katsoo Suomen laiminlyöneen perustamissopimuksen 39 artiklaan sisältyvän työvoiman vapaata liikkuvuutta koskevan periaatteen vaatiessaan ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröintiä ja verotusta silloin, kun Suomessa vakinaisesti asuva työntekijä käyttää ulkomaisen työnantajan omistamaa ajoneuvoa Suomessa. Komissio toteaa, ettei tällaisen rajatyöntekijän ole edes lyhytaikaisesti mahdollista ajaa työnantajansa ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa. Niinikään komission mukaan Suomi estää rajatyöntekijää hyötymästä työnantajan tarjoamasta työsuhteautoedusta vain siitä syystä, että työntekijä asuu vakinaisesti Suomessa.

Kanteeseen annetussa Suomen vastineessa todetaan, ettei yhteisön tasolla ole yhdenmukaistettu säännöksiä siitä, missä jäsenvaltiossa ajoneuvot tulee rekisteröidä ja verottaa, joten tämä kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yleisesti sovelletun käytännön mukaan ajoneuvo rekisteröidään ja verotetaan siinä jä-

senvaltiossa, jossa sitä pääasiallisesti käytetään eli jossa on ajoneuvon käyttäjän vakinainen asuinpaikka. Verotusoikeuden jakautuminen jäsenvaltioiden kesken kuljettajan vakinaisen asuinpaikan mukaan on tunnustettu myös yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä (asia C-451/99, Cura Anlagen). Vakinaisen asuinmaan verotusperiaate sisältyy myös direktiiviin 83/182/ETY, jossa säädetään verovapaudesta niissä tilanteissa, joissa ajoneuvoa käytetään väliaikaisesti muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa sen käyttäjä asuu vakinaisesti.

Suomen vastineessa erotellaan työnantajan tarjoamat ajoneuvot yksinomaan työtehtäviin käytettäviin yritysajoneuvoihin ja varsinaisiin työsuhteajoneuvoihin. Työsuhteajoneuvot ovat yleisesti sovelletun käytännön mukaan työntekijöiden vapaassa käytössä, joten ne ovat käyttötavaltaan pitkälti rinnastettavissa työntekijöiden itse hankkimiin ajoneuvoihin. Autoverotuksessa ei ole perusteltua kohdella eri tavalla Suomessa asuvien työntekijöiden vakinaisessa käytössä olevia ajoneuvoja siitä riippuen, onko työntekijällä ulkomainen työnantaja vai ei. Poikkeukset vakinaisen asuinmaan periaatteesta voisivat johtaa keinotekoisiiin järjestelyihin verotuksen toimittamiseksi siinä maassa, jossa verotaso on alhaisin. Työsuhteajoneuvojen verotus ei siten ole ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa.

Yritysajoneuvojen osalta vastineessa sitä vastoin todetaan, että Suomessa tutkitaan mahdollisuutta muuttaa lainsäädäntöä siten, että oikeutettaisiin ulkomaisen työnantajan ulkomailla rekisteröimän ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö toisesta EU-maasta Suomeen suuntautuviissa työtehtävissä myös Suomessa vakinaisesti asuvan henkilön kuljettamana. Tällöin tulee kuitenkin voida yksilöidä verottamattomat ajoneuvot. Siltä osin kuin ajoneuvon käyttö on pysyvämpää tai pääasiallisesti tapahtuu Suomessa, rekisteröinnin ja verotuksen tulee kuitenkin tapahtua edelleen Suomessa.

Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan, että autoverolakiin lisättäisiin uusi 34 b §, jolla täydennettäisiin verotonta väliaikaista käyttöä koskevia säännöksiä siten, että Suomessa vakinaisesti asuva henkilö voisi käyttää ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa

väliaikaisesti työtehtäviensä hoitamiseen. Veroton käyttö koskisi Suomessa asuvaa henkilöä, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa. Pelkkä työsuhte ulkomaiseen työnantajaan ei olisi tässä mielessä riittävää. Edellytyksenä olisi tosiasiallisen säännöllisen työskentelypaikan sijainti muualla kuin Suomessa. Veroton käyttö rajoitettaisiin yksinomaan työntekijän työtehtävien hoitamiseen. Ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa ei siten edelleenkään voisi käyttää verotta matkoihin ulkomailla sijaitsevan työpaikan ja Suomessa sijaitsevan asuinpaikan välillä eikä myöskään muihin työntekijän omiin ajoihin Suomessa. Kunkin työtehtävän päätyttyä ajoneuvo tulisi viedä takaisin rekisteröintivaltioon. Pitempää kuin kerrallaan enintään kolmen vuorokauden yhtäjaksoista ajoneuvon käyttöä Suomessa ei kuitenkaan katsottaisi väliaikaiseksi käytöksi.

Työtehtävien hoitamiseen käytettävän ajoneuvon tulisi olla työntekijän ulkomaisen työnantajan omistuksessa tai hallinnassa. Tarvittaessa työntekijän tulisi voida osoittaa oikeutensa käyttää tällaista ajoneuvoa.

Lisäksi vaatimuksena olisi, että työtehtävien hoitamiseen käytettävä ajoneuvo on rekisteröity työpaikan sijaintivaltioon vakinaisesti. Veroton käyttö Suomessa ei siten olisi mahdollista ajoneuvolla, joka on merkitty ulkomailla rekisteriin väliaikaisesti ja jonka käyttö siellä perustuu siirtolupa- tai muuhun vastaavaan järjestelyyn.

Ennen ajoneuvon ensimmäistä käyttökertaa Suomessa liikenteeseen siitä tulisi tehdä ilmoitus tulliviranomaiselle. Tämä olisi tarpeen valvonnallisista syistä verottoman ajoneuvon yksilöimiseksi ja erottamiseksi niistä ajoneuvoista, jotka tulee verottaa Suomessa tapahtuvan käytön perusteella. Tullihallitus voisi määrätä ilmoituksen tarkemmasta sisällöstä ja muodosta. Tulliviranomaisen vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus olisi oltava valvonnallisista syistä ajoneuvossa mukana, kun ajoneuvoa käytetään Suomessa.

### 1.3. Kolmen kuukauden ajolupa

Mainitulla autoverolain muutoksella 266/2003 siirryttiin määrittelemään sekä uusien että käytettynä maahan tuotavien ajoneuvojen verotusarvo ajoneuvon yleisen vä-

hittäisyyntiarvon perusteella aikaisemmin sovelletun tuontiarvon sijasta. Verotusarvon määrittelyssä edellytettiin otettavaksi huomiioon ajoneuvon varusteet ja muut yksilölliset ominaisuudet, mikä sekin merkitsi siirtymistä aikaisempaa huomattavasti yksilöllisempään ja työläämpään veromalliin. Samalla oli tehtävä runsaasti oikaisuja myös aikaisempiin verotuspäätöksiin.

Toteutettujen muutosten odotettiin yksityishenkilöiden maahan tuomien käytettyjen ajoneuvojen kasvaneiden tuontimäärien ja oikaisuvaatimusten ohella merkitsevän autoverotuksen ruuhkautumista ja käsittelyaikojen pitkittymistä. Tästä asiakkaille aiheutuviin ongelmien lieventämiseksi eduskuntakäsittelyssä lain voimaantulosäännöksen 9 momentiksi lisättiin säännös, jonka perusteella yksityishenkilön omaa käyttöä varten maahantuomaa ajoneuvoa voidaan Tullin luvalla käyttää väliaikaisesti veroja suorittamatta liikenteeseen tietyin edellytyksin ennen autoverotuspäätöksen vahvistamista. Tämä merkitsi poikkeusta siihen autoverotuksessa ennen kaikkea valvonnallisilla syillä perusteltuun lähtökohtaan, että vero on suoritettava tällaisesta ajoneuvosta ennen sen ottamista käyttöön tai rekisteröimistä. Väliaikainen ajolupamenettely rajattiin koskemaan vuotta 2003.

Uudistuksista seurannut autoverotuksen ruuhkautuminen ei kuitenkaan purkautunut eivätkä käsittelyajat vakiintuneet kohtuulliselle tasolle vuoden 2003 loppuun mennessä, joten ajolupamenettelyä jatkettiin vuoden 2004 loppuun.

Käsittelyajat ovat vielä kuluvanakin vuonna pysyneet pitkinä johtuen ajoneuvojen arvonmäärityksestä ja tuontimääristä. Tullille autoverotustehtäviin myönnettyillä lisävoimavaroilla käsittelyaikoja on saatu lyhennämään, mutta lisävoimavaroista huolimatta käsittelyajat voivat edelleen olla erityisesti vaikeasti selvitettävissä tapauksissa suhteellisen pitkiä. Autoverotuspäätöksen keskimääräinen käsittelyaika on vuonna 2004 ollut enimmillään 25 kalenteripäivää, kun verotus edellisen autoverolain säännösten mukaan tehtynä kesti muutamia päiviä. Käsittelyaika on jatkuvasti onnistuttu lyhentämään. Vuoden 2004 aikana tehdyistä päätöksistä laskettu keskimääräinen käsittelyaika on elo-

kuuhun mennessä ollut 18 kalenteripäivää.

Vuonna 2004 on elokuun loppuun mennessä tehty yli 30 000 käytettyä ajoneuvoa koskevaa verotuspäätöstä. Näistä puolella eli noin 15 000 ajoneuvolla on ollut väliaikainen ajolupa. Syyskuussa verotuspäätöstä odotti noin 2 000 veroilmoitusta, mikä vastaa keskimäärin 14 kalenteripäivän päätösmäärää. Tulli arvioi, että vuoden loppuun mennessä käytettyjä ajoneuvoja verotetaan yli 45 000 kappaletta ja ettei tuonnissa tapahdu merkittäviä muutoksia vuonna 2005.

Tullin verotusruuhan ja nykyisen yksilöllisemmän ja työläemmän veromallin takia menettelyn jatkamiselle on edelleen perusteita. Näillä perusteilla ehdotetaan, että ajolupamenettelyä jatkettaisiin vuodeksi 2005.

Nykyisin ajolupa voidaan myöntää enintään kolmeksi kuukaudeksi luettuna ajoneuvon maahan tuonnista. Verotuksen vaatima aika on kuitenkin enemmän yhteydessä siihen, milloin asia saatetaan viranomaisessa viireille ja lupa myönnetään, kuin varsinaisesti ajoneuvon maahantuonnin ajankohtaan. Maahan tuonnin ajankohta voi lisäksi olla joissakin tapauksissa vaikeasti selvitettävissä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että kolmen kuukauden määräaika luettaisiin siitä ajankohdasta, jona lupa myönnetään. Säännökseen sisältyvä 10 päivän määräaika rekisteröintikatsastuksen aloittamiselle luettaisiin niin ikään alkavaksi ajoluvan myöntämisestä. Säännöstä täsmennettäisiin samalla siten, että ajolupamenettely voisi koskea myös Suomessa verottomasti ostettua ajoneuvoa.

## 2. Esityksen vaikutukset

Käytetyn ajoneuvon verotuksessa noudatettavaa ikärajaa koskeviin säännöksiin ehdotettavat muutokset alentaisivat jonkin verran sitä autoveron määrää, joka kannetaan enintään kuuden kuukauden ikäisistä ajoneuvoista. Vaikutusta autoveron tuottoon ei kuitenkaan voida tarkemmin arvioida.

Ehdotettavalla työtehtäviin käytettävien ajoneuvojen väliaikaista verotonta käyttöä koskevalla säännöksellä laajennettaisiin mahdollisuuksia käyttää ajoneuvoa rajat ylittävissä liikenteessä työtehtävien hoitamiseen

kuljettajan asuinmaasta riippumatta. Esityksellä ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia autoveron tuottoon.

Väliaikaisella ajolupamenettelyllä vähennettäisiin yksityisille verovelvollisille autoverotuspäätösten odottamisesta syntyviä haittoja. Lupien myöntämisestä aiheutuu Tullille jonkin verran hallinnollista työtä, mutta toisaalta lupamenettely helpottaa varsinaisten autoveropäätösten käsittelyä. Esityksellä ei ole tältä osin vaikutusta autoveron tuottoon.

Esitys ei aiheuta muutoksia autoverotuksen organisaatioon eikä tarvittaviin voimavaroihin.

## 3. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

## 4. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Suomessa rekisteröimättömän ajoneuvon käyttö liikenteeseen edellyttää myös ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen (1598/1995) muuttamista ehdotetuissa väliaikaisen verottoman käytön tilanteissa. Tarve asetuksen muutokseen koskee sekä kolmen kuukauden ajolupaa että muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen väliaikaista käyttöä työtehtäviin Suomessa. Ajoneuvoa ei näissä tapauksissa vaadittaisi rekisteröitäväksi Suomessa. Asetuksen muutos valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä.

## 5. Voimaantulo

Ehdotetut muutokset ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005, jolloin päättyvät autoverolain voimaantulosäännökseen sisältyvän lain 10 §:ää koskeva siirtymäaika samoin kuin voimaantulosäännöksessä tarkoitettu kolmen kuukauden ajolupamahdollisuus.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 10 ja 11 a § sekä voimaantulosäännöksen 9 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 10 ja 11 a § laissa 266/2003 sekä voimaantulosäännöksen 9 momentti laissa 1159/2003, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 34 b § seuraavasti:

#### 10 §

Ajoneuvo verotetaan käytettyä ajoneuvoa koskevien säännösten mukaan, jos se on ollut ennen maahan tuontia muualla kuin Suomessa rekisteröitynä tai käytössä liikenteeseen vähintään kuusi kuukautta.

Ajoneuvosta, jota ei ole pidettävä 1 momentin mukaan käytettynä, kannetaan samanlaisen tai vastaavan uuden ajoneuvon vero. Sellaisesta ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä tai käytössä liikenteeseen vähintään kolme kuukautta, kannettavaa veroa kuitenkin alennetaan ajoneuvon iän perusteella määrällä, joka vastaa enintään yhden vuoden ikäisten samanlaisten tai vastaavien ajoneuvojen markkinoilta luotettavasti havaittujen arvon muutoksia vastaavaa keskimääräistä alennusta. Erityisestä syystä voidaan ottaa huomioon enintään 18 kuukauden ikäisten ajoneuvojen arvon muutos. Jos tietoa markkinoilta havaitusta mallikohtaisesta arvon alennuksesta ei ole käytettävissä tai jos tietoa ei voida havaintojen vähäisestä määrästä tai muusta vastaavasta syystä pitää riittävän edustavana, veroa alennetaan verotettavan ajoneuvon iän perusteella 0,8 prosentilla kuukautta kohden veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Tullihallitus vahvistaa käytettävissä olevien tilastollisesti edustavien markkinatietojen perusteella ajoneuvomallikohtaisia alennusprosentteja, joita sovelletaan veroperusteen vahvistamisen jälkeen verotettavaksi ilmoitettuihin ajoneuvoihin.

#### 11 a §

Edellä 8 §:n 1 momenttia ja 10 §:ää sovel-

lettaessa samanlaisen tai 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 M<sub>1</sub>-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.

#### 34 b §

Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa, voi väliaikaisesti veroa suorittamatta käyttää työpaikan sijaintivaltiossa pysyvästi rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen yksinomaan työtehtäviensä hoitamiseen. Käyttö voidaan katsoa väliaikaiseksi, jos ajoneuvo viedään takaisin rekisteröintivaltioon kunkin työtehtävän päätyttyä. Väliaikaisena käyttönä voidaan kuitenkin pitää kerrallaan enintään kolmen vuorokauden yhtäjaksoista ajoneuvon käyttöä Suomessa.

Ennen kuin ajoneuvoa ryhdytään ensimmäisen kerran käyttämään liikenteeseen Suomessa 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, siitä on ilmoitettava tulliviranomaiselle. Ilmoituksessa tulee olla muun ohella tiedot ajoneuvoa käyttävästä henkilöstä, työnantajasta ja paikasta, jossa työskentely muualla kuin Suomessa tapahtuu. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisäl-



löstä. Liikenteessä olevassa ajoneuvossa tulee olla mukana tulliviranomaisen vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus ajoneuvon käytöstä.

—————  
—————  
Henkilön omaa käyttöä varten hankittua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan vuoden 2005 loppuun käyttää väliaikaisesti veroja suorittamatta tulliviranomaisen myöntämällä luvalla enintään kolmen kuukauden ajan luvan myöntämisestä. Lupa voidaan myöntää myös ehdolla, että autoveroilmoitus annetaan viiden päivän kuluessa luvan myöntämisestä. Luvan voimassaolo päättyy 10 päivän kuluttua verotuspäätöksen tekemisestä tai, jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan taikka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa luvan myöntämisestä. Jos veroilmoitus tai

verotus peruutetaan 43 §:ssä tarkoitetulla tavalla, verovelvolliselta peritään ennakkoratkaisusta perittävän maksun lisäksi maksu, jonka suuruus on enintään yksi kymmenesosa siitä verosta, joka ajoneuvosta olisi tullut säännönmukaisesti suorittaa. Ajoneuvon käytöstä liikenteeseen noudatetaan, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään. Jos tullilaitos on vuonna 2004 antanut luvan, jossa ajoneuvon käyttöoikeus on rajoitettu kolmea kuukautta lyhyemmäksi ja käyttövuosi on koskenut vain vuotta 2004, tällaisella luvalla saa käyttää ajoneuvoa liikenteessä ilman erillistä luvan voimassaoloajan pidennystä myös vuoden 2005 aikana, kuitenkin yhteensä enintään kolmen kuukauden ajan.

—————  
Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2005.

Helsingissä 29 päivänä lokakuuta 2004

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Valtiovarainministeri *Antti Kalliomäki*

**Laki****autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 10 ja 11 a § sekä voimaantulosäännöksen 9 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 10 ja 11 a § laissa 266/2003 sekä voimaantulosäännöksen 9 momentti laissa 1159/2003, sekä *lisätään* lakiin uusi 34 b § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

## 10 §

Ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä ja käytössä.

Ajoneuvo, jota ei ole pidettävä 1 momentin mukaan käytettynä, katsotaan tätä lakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi.

## 10 §

*Ajoneuvo verotetaan käytettyä ajoneuvoa koskevien säännösten mukaan, jos se on ollut ennen maahan tuontia muualla kuin Suomessa rekisteröitynä tai käytössä liikenteeseen vähintään kuusi kuukautta.*

*Ajoneuvosta, jota ei ole pidettävä 1 momentin mukaan käytettynä, kannetaan samanlaisen tai vastaavan uuden ajoneuvon vero. Sellaisesta ajoneuvosta, joka on ollut rekisteröitynä tai käytössä liikenteeseen vähintään kolme kuukautta, kannettavaa veroa kuitenkin alennetaan ajoneuvon iän perusteella määrällä, joka vastaa enintään yhden vuoden ikäisten samanlaisten tai vastaavien ajoneuvojen markkinoilta luotettavasti havaittujen arvon muutoksia vastaavaa keskimääräistä alennusta. Erityisestä syystä voidaan ottaa huomioon enintään 18 kuukauden ikäisten ajoneuvojen arvon muutos. Jos tietoa markkinoilta havaitusta mallikohtaisesta arvon alennuksesta ei ole käytettävissä tai jos tietoa ei voida havaintojen vähäisestä määrästä tai muusta vastaavasta syystä pitää riittävän edustavana, veroa alennetaan verotettavan ajoneuvon iän perusteella 0,8 prosentilla kuukautta kohden veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Tullihallitus vahvistaa käytettävissä olevien tilastollisesti edustavien markkinatietojen perusteella ajoneuvomallikohtaisia alennusprosentteja, joita sovelletaan veroperusteen vahvistamisen jälkeen verotettavaksi ilmoitettuihin ajoneuvoihin.*

## 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 M<sub>1</sub>-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.

## 11 a §

Edellä 8 §:n 1 momenttia ja 10 §:ää sovellettaessa samanlaisen tai 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 M<sub>1</sub>-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.

## 34 b §

*Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työpaikka sijaitsee muussa valtiossa kuin Suomessa, voi väliaikaisesti veroa suorittamatta käyttää työpaikan sijaintivaltiossa pysyvästi rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen yksinomaan työtehtäviensä hoitamiseen. Käyttö voidaan katsoa väliaikaiseksi, jos ajoneuvo viedään takaisin rekisteröintivaltioon kunkin työtehtävän päätyttyä. Väliaikaisena käyttönä voidaan kuitenkin pitää kerrallaan enintään kolmen vuorokauden yhtäjaksoista ajoneuvon käyttöä Suomessa.*

*Ennen kuin ajoneuvoa ryhdytään ensimmäisen kerran käyttämään liikenteeseen Suomessa 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, siitä on ilmoitettava tulliviranomaiselle. Ilmoituksessa tulee olla muun ohella tiedot ajoneuvoa käyttävästä henkilöstä, työnantajasta ja paikasta, jossa työskentely muualla kuin Suomessa tapahtuu. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä. Liikenteessä olevassa ajoneuvossa tulee olla mukana tulliviranomaisen vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus ajoneuvon käytöstä.*

---

Henkilön omaa käyttöä varten maahan tuotua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan vuoden 2004 loppuun käyttää väliaikaisesti veroja suorittamatta tulliviranomaisen myöntämällä luvalla enin-

---

Henkilön omaa käyttöä varten hankittua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan vuoden 2005 loppuun käyttää väliaikaisesti veroja suorittamatta tulliviranomaisen myöntämällä luvalla enintään kol-

tään kolmen kuukauden ajan maahan tuonnista. Lupa voidaan myöntää myös ehdolla, että autoveroilmoitus annetaan viiden päivän kuluessa luvan myöntämisestä. Luvan voimassaolo päättyy 10 päivän kuluttua verotuspäätöksen tekemisestä tai, jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan taikka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa ajoneuvon maahan tuonnista. Jos veroilmoitus tai verotus peruutetaan 43 §:ssä tarkoitetulla tavalla, verovelvolliselta peritään ennakkoratkaisusta perittävän maksun lisäksi maksu, jonka suuruus on enintään yksi kymmenesosa siitä verosta, joka ajoneuvosta olisi tullut säännönmukaisesti suorittaa. Ajoneuvon käytöstä liikenteeseen noudatetaan, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään.

men kuukauden ajan *luvan myöntämisestä*. Lupa voidaan myöntää myös ehdolla, että autoveroilmoitus annetaan viiden päivän kuluessa luvan myöntämisestä. Luvan voimassaolo päättyy 10 päivän kuluttua verotuspäätöksen tekemisestä tai, jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan taikka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa *luvan myöntämisestä*. Jos veroilmoitus tai verotus peruutetaan 43 §:ssä tarkoitetulla tavalla, verovelvolliselta peritään ennakkoratkaisusta perittävän maksun lisäksi maksu, jonka suuruus on enintään yksi kymmenesosa siitä verosta, joka ajoneuvosta olisi tullut säännönmukaisesti suorittaa. Ajoneuvon käytöstä liikenteeseen noudatetaan, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään. *Jos tullilaitos on vuonna 2004 antanut luvan, jossa ajoneuvon käyttöoikeus on rajoitettu kolmea kuukautta lyhyemmäksi ja käyttövuosi on koskenut vain vuotta 2004, tällaisella luvalla saa käyttää ajoneuvoa liikenteessä ilman erillistä luvan voimassaoloajan pidennystä myös vuoden 2005 aikana, kuitenkin yhteensä enintään kolmen kuukauden ajan.*

---

*Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.*

---