

## Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Pakettiautojen alentamattoman veron veroprosenttia ehdotetaan tarkistettavaksi, ja alennetun veron ehtoihin ehdotetaan eräitä vähäisiä muutoksia. Käytettyjen autojen verotusarvon määrittelyä koskevia säännöksiä ehdotetaan täydennettäväksi. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännökset rajan ylittävässä työskentelyssä käytettävien työsuhteautojen verottomuudesta.

Lisäksi ehdotetaan, että tullin verotusarvotilastossa vahvistamien muutosten voimaantuloaikaa muutetaan siten, että muutokset tu-

levat voimaan niiden julkaisupäivänä. Veroilmoituksen peruuttamista koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että veroilmoituksen peruuttamisen johdosta verovelvolliselta ei perittäisi erillistä maksua, jos verotuspäätöstä ei ole tehty. Lisäksi ehdotetaan eräitä pienempiä muutoksia veron maksamiseen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan ensi tilassa Veron eräpäivää koskeva pykälä tulisi kuitenkin voimaan erikseen asetuksella säädettävänä ajankohtana.

## SISÄLLYSLUETTELO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....</b>                    | <b>1</b>  |
| <b>SISÄLLYSLUETTELO .....</b>                                   | <b>2</b>  |
| <b>YLEISPERUSTELUT .....</b>                                    | <b>3</b>  |
| <b>1. Nykytila ja ehdotetut muutokset.....</b>                  | <b>3</b>  |
| <b>1.1. Pakettiautojen verotus.....</b>                         | <b>3</b>  |
| <b>1.2. Käytettyjen autojen verotusarvo.....</b>                | <b>3</b>  |
| <b>1.3. Työsuhdeautot rajan ylittävässä työskentelyssä.....</b> | <b>7</b>  |
| <b>1.4. Menettelyä koskevat ehdotukset.....</b>                 | <b>11</b> |
| <b>1.4.1. Verotusarvotilaston voimaantulo .....</b>             | <b>11</b> |
| <b>1.4.2. Verotuksen peruuttaminen .....</b>                    | <b>11</b> |
| <b>1.4.3. Autoveron eräpäivä .....</b>                          | <b>12</b> |
| <b>2. Esityksen vaikutukset.....</b>                            | <b>13</b> |
| <b>3. Asian valmistelu .....</b>                                | <b>13</b> |
| <b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....</b>                       | <b>13</b> |
| <b>1. Lakiehdotuksen perustelut.....</b>                        | <b>13</b> |
| <b>2. Voimaantulo.....</b>                                      | <b>17</b> |
| <b>LAKIEHDOTUS.....</b>   | <b>18</b> |
| <b>autoverolain muuttamisesta.....</b>                          | <b>18</b> |
| <b>LIITE.....</b>   | <b>21</b> |
| <b>RINNAKKAISTEKSTI.....</b>                                    | <b>21</b> |
| <b>autoverolain muuttamisesta.....</b>                          | <b>21</b> |

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

#### 1.1. Pakettiautojen verotus

Autoverolain mukaan pakettiautojen verotus perustuu ajoneuvon hankinta-arvoon, kun taas henkilöautojen verotus perustuu ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntiarvoon. Pakettiauton vero voi olla joko alentamaton tai tiettyin ajoneuvon tavarankuljetuskykyä kuvaavien ehdoin alennettu. Alennettu vero on suunnilleen puolet siitä, mikä määrä veroa samasta autosta menisi alentamattomien perusteiden mukaan. Ennen henkilöautojen ja pakettiautojen veron eriyttämistä hankinta- ja vähittäismyyntiarvoon perustuviksi pakettiautojen alentamaton vero määrättiin aivan samojen perusteiden mukaan. Jos näin ollen saman hintaisten paketti- ja henkilöautojen hinnassa olevan tuontiarvon osuus olisi ollut sama, autoverokin olisi alentamattomana ollut saman suurinen.

Kun autoverotusta vuonna 2003 uudistettiin, tarkoituksena oli, että pakettiauton alentamaton vero edelleenkin olisi ollut suunnilleen sama kuin mihin olisi päädytty jos verottomalta hinnaltaan sama ajoneuvo olisi verotettu kuluttajahintaperusteisessa verotuksessa henkilöautoihin sovellettavilla veroperusteilla. On kuitenkin osoittautunut, että pakettiautojen hinnoissa on keskimäärin jonkin verran suhteellisesti suurempi osuus verotusarvoon vaikuttavaa tuontiarvoa kuin henkilöautojen hinnoissa voidaan arvioida olevan. Tästä syystä tuontiarvopohjaista pakettiautojen alentamatonta veroa voidaan pitää periaatteessa jonkin verran liian korkeana tavoitteeseen nähden. Asiaan vaikuttaa myös muun muassa tullin henkilöautojen verotuksessa soveltama tavanomaisten alennusten laskentakäytäntö, joka alentaa vertailussa käytettävää veromäärää.

Suuntaa antavan laskelman mukaan voidaan arvioida, että jos tuontiarvon osuudeksi verollisesta kuluttajahinnasta arvioidaan hieman yli 40 prosenttia ja verottoman hinnan osuus kuluttajahinnasta olisi 66 prosenttia, suunnilleen samaan lopputulokseen kuin henkilöautoihin sovellettavalla kuluttajahintaperusteisella verolla päädyttäisiin, jos alen-

tamattoman veron veroprosenttina olisi noin 72 nykyisen 85 prosentin sijaan. Arvioon on päädytty ottaen huomioon verotuksessa sovelletut kiinteät vähennykset ja tullin kuluttajahintaperusteisessa verotuksessa soveltama tavanomaisten alennusten määrä. Alentamattoman veron prosentti ehdotetaan tarkistettavaksi tätä laskelmaa vastaavasti nykyisestä 85 prosentista 72 prosentiksi. Pakettiautojen verotuksessa sovellettava kiinteä vähennys-tekijä olisi edelleen 770 euroa kuten nykyisinkin.

Jos verottoman hinnan sisäinen jakauma tuontiarvoon ja pakettiauton veroon vaikuttamattomaan kotimaiseen katteista ja muista vastaavista tekijöistä koostuvaan osuuteen muuttuu siten, että tuontiarvon suhteellinen osuus muodostuu edellä sanottua alemmaksi, myös autoveron osuus kokonaishinnasta muodostuu pienemmäksi. Vastaavasti veron suhteellinen osuus kasvaa, jos tuontiarvon osuus on suuri. Voidaan arvioida, että henkilöautojen kohdalla saattaa olla tapauksia, joissa tuontiarvon suhteellinen osuus on pienempi kuin mikä se on pakettiautojen verottomasta hinnasta. Voimassa olevien tielikennesäännösten mukaan monet yleensä henkilöautoiksi luokiteltavat autot voidaan luokitella vaihtoehtoisesti myös pakettiautoina, joskin osassa tapauksia tämä edellyttää istuinpaikkojen vähentämistä. Jotta pakettiautojen ehdotettua alentamattoman veron prosenttia ei käytettäisi keinotekoisesti hyväksi luokittelemalla tosiasiallisesti henkilökuljetukseen tarkoitettu auto ainoastaan verotusta varten pakettiautoksi, ehdotetaan, että jos korilta ja muilta pääasiallisilta ominaisuuksiltaan vastaavia ajoneuvoja on verotettu kuluttajahintaperusteisessa verotuksessa, ajoneuvo verotetaan kuluttajahintaperusteisesti, vaikka ajoneuvo tarjottaisiin verotettavaksi luokiteltuna pakettiautoksi. Sääntö koskisi esimerkiksi farmarimallisella korilla varustettuja autoja, joita lähinnä voitaisiin ottaa käyttöön vaihtoehtoisesti joko tavara- tai henkilökuljetustarkoituksiin.

#### 1.2. Käytettyjen autojen verotusarvo

Autoverolain 10 §:n mukaan ajoneuvoa pi-

detään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä ja käytössä. Säännös merkitsee käytännössä sitä, että yhdenkin päivän rekisterissä ja käytössä olleen ajoneuvon verotusarvo tulisi määrittää käytetyn ajoneuvon verotusarvoa koskevien säännösten mukaan. Autoverolain voimaantulosäännöksen mukaan tätä säännöstä sovelletaan kuitenkin vasta vuoden 2007 alusta.

Autoverolain voimaantulosäännöksen 7 momentin (1278/2004) mukaan lain 10 §:n estämättä ennen 1 päivää tammikuuta 2007 verotettava ajoneuvo verotetaan käytettyä ajoneuvoa koskevien säännösten mukaan, jos se on ollut ennen Suomeen tuontia rekisteröitynä tai käytössä liikenteeseen vähintään kuusi kuukautta.

Voimaantulosäännökseen lisätyn 8 momentin mukaan ajoneuvosta, jota ei ole 7 momentin mukaan pidettävä käytettynä, kannetaan samanlaisen tai vastaavan uuden ajoneuvon vero. Jos ajoneuvo kuitenkin on ollut rekisteröitynä tai liikenteessä vähintään kolme kuukautta, kannettavaa veroa alennetaan ajoneuvon iän perusteella määrällä, joka vastaa enintään yhden vuoden ikäisten samanlaisten tai vastaavien ajoneuvojen markkinoilta luotettavasti havaittujen arvon muutoksien vastaavaa keskimääräistä arvon alennusta. Erityisistä syistä voidaan ottaa huomioon enintään 18 kuukauden aikana tapahtuva arvon alennus. Jos tietoja mainitusta arvon alenemisesta ei ole käytävissä, veroa alennetaan ajoneuvon iän perusteella 0,8 prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta.

Vuoden 2006 loppuun asti on voimassa edellä selostettu kaavamainen järjestelmä, jossa alle kolmen kuukauden ikäiset ajoneuvot rinnastetaan uusiin, eikä niille myönnetä alennusta. Tämän jälkeen sovelletaan ensisijaisesti mallikohtaisiin markkinahavaintoihin perustuvaa alennusta, tai, jos havaintoja ei ole, sovellettaisiin 0,8 prosentin suuruista kuukausialennusta laskettuna edellisen kuukauden lopun jäännösarvosta. Käytännössä tämä tarkoittaa esimerkiksi kolmen kuukauden ikäiselle ajoneuvolle noin 2,38 prosentin suuruista alennusta vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Mainittua sääntöä sovelletaan vain enintään kuuden kuukauden ikäisiin ajoneuvoihin.

Autoverolain voimaantulosäännösten muuttamiseen johtaneen hallituksen esityksen perustelujen mukaan edellä selostettu kaavamainen alennusjärjestelmä oli tarpeen alennuksen laskemiseksi siitä syystä, ettei muutaman kuukauden ikäisten ajoneuvojen arvonmäärittystä voida perustaa riittävän laajaan ja luotettavasti käytettävissä olevaan tietopohjaan, koska Suomessa tämän ikäisten autojen markkinat ovat varsin pienet. Tämän vuoksi katsottiin, että tavanomaisen käytettyjen ajoneuvojen markkinahavaintoihin perustuvan verotuksen sijasta alennukset voitaisiin laskea vastaavan uuden ajoneuvon veron perusteella. Tämä on yleensä käytävissä, ellei kysymyksessä ole malli jota vastaavaa ei Suomen markkinoilla ole.

Vähittäismyyntiarvoon perustuvassa verotuksessa käytettyjen ja uusien ajoneuvojen verotusarvon määrittely eroaa lähinnä siten, että käytetyn ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo vahvistetaan autoverolain 11 b §:n mukaan sen perusteella, mikä hinta ajoneuvosta olisi saatavilla myytäessä se verollisena. Uuden auton yleinen vähittäismyyntiarvo perustuu ajoneuvojen myyjien 11 g §:n mukaisesti tulliviranomaiselle ilmoittamaan hintaan ja muihin tietoihin. Uusienkin ajoneuvojen hintoja seurataan jatkuvasti veroilmoituksissa saatavien tietojen avulla ja tarvittaessa verotusarvo voidaan vahvistaa uudelleen, jos alkuperäinen ilmoitus ja hintojen kehitys markkinoilla eivät tosiasiallisesti vastaisi toisiaan.

Suomessa myytäneen vuosittain 400 000? 500 000 käytettyä autoa, joista noin puolet myytäneen autokaupan kautta ja loput suoraan yksityishenkilöiden välisin kaupoin. Ensimmäisen omistajan jälkeen ajoneuvojen omistuksen vaihdokset ovat tavallisimpia muilla kuin vain vähän käytetyillä tai lähes uusilla autoilla. Esimerkiksi autokaupan sisään ostamista käytetyistä autoista saatavissa olevien tilastotietojen mukaan elokuussa 2006 koko maassa oli kolme prosenttia vuoden 2006 vuosimallia, kun esimerkiksi vuosimallia 2005 olevien autojen osuus oli jo seitsemän prosenttia ja vuosimallin 2002 osuus 13,6 prosenttia. Vuosimallien 1995—2005 osuus kaikista sisään ostetuista autoista oli noin 85 prosenttia. Tietoja yksityishenkilöiden myymien autojen ikärakenteesta ei ole

käytettävissä, mutta on todennäköistä, että tämäkin kauppa painottuu voimakkaasti muihin kuin aivan uudehkoihin autoihin. Yksityisten välisistä kauppahinnoista ei myöskään yleensä ole saatavissa tietoja.

Tullin verotustilastojen mukaan vuonna 2005 verotettiin alle 12 kuukauden ikäisiä muita kuin aivan uusia ajoneuvoja 1 205. Tämä sisältää myös muuttoajoneuvot, joita ilman luku on 286, josta 232 verotusta koski henkilöautoja ja 54 moottoripyöriä. Vähintään 12 kuukauden ikäisiä, mutta alle 24 kuukauden ikäisiä ajoneuvoja verotettiin vuonna 2005 yhteensä 1 349. Ilman muuttoajoneuvoja verotuksia tehtiin 734 kappaletta, joista autoja koski 597 ja moottoripyöriä 137. Erityisesti muuttoautojen osuus painottuu 6–13 kuukauden ikäisiin ajoneuvoihin. Vuonna 2005 verotettiin kaikkiaan 218 410 ajoneuvoa, joista 41 415 oli käytettyjä.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on vaikiintuneessa oikeuskäytännössään katsonut, että syrjivyyden kannalta ratkaisevaa on, ettei muusta jäsenmaasta tuotavavasta ajoneuvosta kanneta enempää veroa kuin vastaavan kotimaassa jo käytössä olevan ajoneuvon arvoon katsotaan sisältyvän. Vertailua varten on näin ollen selvitettävä ajoneuvojen yleistä vähittäismyyntiarvoa eri ikäisinä. Tuomioistuin on esimerkiksi ratkaisussa C-393/98 Gomes Valente käsitellyt kysymystä siitä, miten vertailuarvo voidaan EU-oikeuden kannalta tyydyttävästi määrittää. Ratkaisun kohdissa 24–25 katsottiin, että jäsenvaltio voi vahvistaa käytetylle ajoneuvolle arvon sellaisten arvioperusteisten asteikkojen mukaisesti, jotka on vahvistettu lailla, asetuksella tai hallinnollisella määräyksellä ja jotka on laskettu soveltaen sellaisia kriteerejä kuin ajoneuvon ikä, ajokilometrimäärä, yleinen kunto, käyttövoima, merkki ja malli, ja näin määritetty arvo olisi pääsääntöisesti hyvin lähellä ajoneuvon todellista arvoa. Näiden asteikkojen laadinnassa jäsenvaltion viranomaiset voisivat tukeutua autoalan lehtiin, joista ilmenevät käytettyjen ajoneuvojen keskihinnat kansallisilla markkinoilla, tai luetteloon autoalalla viitteenä käytettävistä keskimääräisistä käytävistä hinnoista.

Lisäksi tuomioistuin viittaa edellä mainitussa ratkaisussa ja ratkaisussa C-101/2000 Siilin siihen, että maahan tuodun käytetyn

ajoneuvon omistajan tulisi voida riitauttaa arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltamisen hänen ajoneuvoonsa osoittaakseen, että laskentamenetelmän soveltaminen johtaa siihen, että kannettava vero on suurempi kuin kyseisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä.

Komissio on 19 päivänä joulukuuta 2002 tekemässään virallisessa huomautuksessa kiinnittänyt huomiota muun muassa alle kuuden kuukauden ikäisten käytettyjen ajoneuvojen verotukseen. Komissio on täydentänyt virallista huomautustaan 19 päivänä joulukuuta 2005 ja antanut 4 päivänä heinäkuuta 2006 asiasta perustellun lausunnon. Komission pääasialliset perustelut ovat, että ajoneuvon arvo alenee jo nuorempana kuin kolmen kuukauden ikäisenä ja että laissa oleva 0,8 prosentin sääntö on komission mielestä virheellinen. Suomen hallitus on vastauksissaan katsonut, että voimassa oleva järjestelmä on yhteisöoikeuden mukainen.

Käsitellessään hallituksen eduskunnalle 29 päivänä lokakuuta 2004 antamaa esitystä laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 212/2004 vp) eduskunta piti tärkeänä hankkia kokemuksia vuoden 2006 loppuun asti sovellettavasta järjestelmästä, jotta voitaisiin arvioida pysyvän säätelyn muutostarpeita ja mahdollisuuksia (VaVM 35/2004). Uudehkojen ajoneuvojen yleisen vähittäismyyntiarvon määrittämisen voidaan arvioida edelleenkin olevan Suomessa markkinoiden pienuudesta johtuen vaikeaa tai monissa tapauksissa mahdotontakin. Saatujen kokemusten perusteella voidaan katsoa, että jonkinlainen kaavamainen järjestelmä verotusarvon määrittämiseksi on välttämätön silloin, kun automarkkinoilta saatavien tietojen varassa ei ole mahdollista muodostaa samanlaisen tai vastaavan ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaa verotusarvoa. Erityistä tarvetta säätää uuden tai käytetyn ajoneuvon välisestä ikärajusta ei voida katsoa olevan olemassa, koska tietopohja voi puuttua tälläsestä rajauksesta riippumatta. Tietopohjan puutteellisuus ei myöskään välttämättä rajoitu vain alle kuuden kuukauden ikäisiin ajoneuvoihin, vaikkakin käytettyjen ajoneuvojen markkinat ovat yleensä pienimmillään hyvin vähän käytettyjen ajoneuvojen kohdalla.

Ottaen huomioon myös EU-oikeudelliset näkökohdat ehdotetaan yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvassa verotuksessa erotettavien käytettyjen ajoneuvojen verotusarvoa koskevia säännöksiä täydennettäväksi. Pääsääntönä olisi edelleen 11 b §:ssä tarkoitettu markkinoilta saatavien hintatietojen mukaan määritettävään yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva verotusarvo, josta säädetään autoverolain 11 b §:n 1 momentissa. Jos tällaista arvoa ei ole käytettävissä tai sitä ei voida markkinatietojen vähäisyyden tai puuttumisen johdosta riittävällä tilastollisella luotettavuudella muodostaa, ehdotetaan että toissijaisesti sovellettaisiin mallikohtaista tai kaikille malleille yhteistä kaavamaisa arvon alenemisen laskentasääntöä. Lähtökohdaksi olisi samanlaisen tai lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon arvo, jota alennetaan ajoneuvon iän mukaisesti. Jos mallikohtainen arvon aleneman prosentti on voitu muodostaa, sitä sovellettaisiin ensiksi ja vain silloin kun sitä ei ole käytettävissä, arvon alenema laskettaisiin lakiin otettavan yleisen oletusprosentin mukaan.

Yleiseksi prosentiksi ehdotetaan yhtä prosenttia, mikä tarkoittaisi nykyisen 0,8 prosentin kuukausialennuksen korottamista. Yhden prosentin suuruinen jäännösarvosta laskettava alenema tarkoittaa ensimmäisen vuoden lopussa hieman alle 11,4 prosentin suuruista arvon alenemaa ja toisen ikävuoden lopussa hieman yli 21,4 prosentin suuruista arvon alenemaa. Eräissä autoalan lehdessä julkaistussa artikkelissa on käsitelty arvon alenemista muun muassa kaksivuotiailla autoilla. Mukana olleiden yli 40 automallin keskimääräinen arvon alenema kahden vuoden ikäisenä oli noin 20,5 prosenttia, eli lähes yksi prosenttiyksikköä pienempi, kuin mitä nyt ehdotettu aleneman oletusprosentti tarkoittaa. On kuitenkin korostettava, ettei tämäkään tieto ole riittävän luotettava, jotta sen perusteella voitaisiin määrittää keskimääräinen arvon aleneman prosentti, eikä se siten myöskään osoita tähän asti sovellettua 0,8 prosentin keskimääräistä alemmaa virheelliseksi. Mallikohtaisesti alenema vaihteli välillä 9? 30 prosenttia uuden ajoneuvon hinnasta, mikä käytännössä tarkoittaisi, että tullilla olisi mahdollisuus soveltaa mallikohtaisesti sekä suurempia että pienempiä aleneman prosent-

teja kuin ehdotettu yksi prosenttia. Tarkoituksena on siis, että mallikohtaisesti voidaan vahvistaa myös pienempi arvon alenemisen prosentti kuin laissa säädetty oletus, jos markkinoilta saatava tieto antaa siihen aiheita.

Ehdotettu järjestely tarkoittaa sitä, että käytetyn ajoneuvon arvo määritettäisiin kaikissa tapauksissa niin tarkasti markkina-arvojen perusteella kuin se suinkin on mahdollista. Mallikohtaista kaavamaisa laskentaa ei käytettäisi, jos 11 b §:n 1 momentin mukainen arvo voidaan kyseisen ikäiselle ajoneuvolle määrittää. Yleistä prosenttia ei myöskään käytettäisi, jos mallikohtainen arvon aleneman prosentti on voitu määrittää. Järjestely mukautuisi siten käytettävissä olevaan markkinatietoon. Myös verovelvollisella on mahdollisuus esittää näyttöä ajoneuvojen hinnoista ja saada sitä kautta vahvistetuksi autolleen esimerkiksi mallikohtainen perusoleuksesta poikkeava arvon aleneman prosentti. Tällainen järjestelmä, jossa lähtökohdaksi on yleinen markkina-arvo, jota käytetään heti kun siitä on riittävä näyttö, on katsottava rakenteeltaan yhteisön lainsäädännön ja edellä selostetun tähänastisen oikeuskäytännön mukaiseksi. On pelkästään näyttökysymys, mitä kolmesta mahdollisuudesta kussakin yksittäistapauksessa käytetään. Oikeus-sääntönä on, että käytetään aina lähinnä markkinatietoutta olevaa menetelmää sen mukaisesti, mihin tietopohja kussakin yksittäistapauksessa riittää. Jos esimerkiksi voidaan pitävästi osoittaa, että jossakin tapauksessa oletuksena käytettävä arvon aleneman prosentti olisi virheellinen, tämän näytön perusteella tulisi määritettäväksi joko tästä poikkeava mallikohtainen arvon aleneman keskimääräinen prosentti tai, jos näyttö antaa siihen aiheita, yleinen vähittäismyyntiarvoon perustuva verotusarvo sen malliselle ja ikäiselle ajoneuvolle kuin kulloinkin on kysymyksessä. Viranomaisen tehtävänä on omaloitteisesti soveltaa kulloinkin parhaiten markkinatietoja vastaavaa tietopohjaa verotusarvon määrittämiseen riippumatta siitä, minkä ikäisestä autosta on kysymys.

Toisin kuin vuoden 2006 loppuun asti voimassa olevan lainsäädännön mukaan, toissijaisia kaavamaisia menetelmiä voitaisiin tarvittaessa soveltaa riippumatta ajoneuvon iäs-

tä, siis myös yli kuuden kuukauden ikäisten ajoneuvojen arvoa määrättäessä. Mallikohdainen arvon aleneman prosentti voitaisiin vahvistaa kulloinkin saatavilla olevan näytön mukaan vain jollekin käytettyjen ajoneuvojen ikävälille, tai prosentti voisi vaihdella eri ikäisille ajoneuvoille kulloinkin käytettävissä olevan näytön mukaan.

Samalla kun lakiin ehdotettavaa oletusprosenttia tarkistetaan, olisi johdonmukaista soveltaa samaa oletusta myös siihen, minkä verran vähittäismyyntiarvoon perustuvassa verotuksessa myönnetään eri ikäisille ajoneuvoille kiinteää vähennystä. Myös pakettiautojen ja muiden hankinta-arvoon perustuvien ajoneuvojen verotuksessa sovellettava kaavamainen arvon aleneman prosentti ehdotetaan tarkistettavaksi samalle tasolle.

### 1.3. Työsuhdeautot rajan ylittävässä työskentelyssä

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 lailla 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 tai 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 tilanteissa, jossa henkilöllä on siteitä kahteen tai useampaan jäsenvaltioon.

Autoverolain 34 b, 35 ja 35 a §:ssä säädetään niistä tapauksista, joissa myös Suomessa vakinaisesti asuva henkilö voi käyttää täällä verottamatonta ajoneuvoa. Säännöksessä luetaan 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.

Autoverolain 34 b §:n mukaan 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. Ajoneuvon käyttöä asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin ei pidetä työtehtävien hoitamisenä. Ennen kuin ajoneuvoa ryhdytään ensimmäisen kerran käyttämään liikenteeseen Suomessa 1 momentissa tarkoitulla 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.

Autoverolain 35 §:n 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 tarkoitetun kanteen (asia C-232/03 *komissio v. Suomi*), jossa se katsoi Suomen laiminlyöneen perustamissopimuksen 39 artiklaan sisältyvän työvoiman vapautta liikkuvuutta koskevan periaatteen vaatiansaan ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröintiä ja verotusta silloin, kun Suomessa vakinaisesti asuva rajatyöntekijä käyttää ulkomaisen työnantajan omistamaa ajoneuvoa Suomessa. Komissio toteaa, ettei tällaisen rajatyöntekijän ole edes lyhytaikaisesti mahdollista ajaa työnantajansa ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa. Niin ikään komission mukaan Suomi estää rajatyöntekijää hyötymästä työnantajan tarjoamasta työsuhdeautoedusta vain siitä syystä, että työntekijä asuu vakinaisesti Suomessa.

Kanteeseen annetussa Suomen vastineessa todetaan, ettei yhteisön tasolla ole yhdenmukaistettuja säännöksiä siitä, missä jäsenvaltiossa ajoneuvot tulee rekisteröidä ja verottaa, joten tämä kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yleisesti sovelletun käytännön mukaan ajoneuvo rekisteröidään ja verotetaan siinä jäsenvaltiossa, jossa sitä pääasiallisesti käytetään eli jossa on ajoneuvon käyttäjän vakinaisen asuinpaikka. Verotusoikeuden jakautuminen jäsenvaltioiden kesken kuljettajan vakinaisen asuinpaikan mukaan on tunnustettu myös yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä (muun muassa asia C-451/99 *Cura Anlagen*). Vakinaisen asuinmaan verotusperiaate sisältyy myös direktiiviin 83/182/ETY, jossa säädetään verovapaudesta

niissä tilanteissa, joissa ajoneuvoa käytetään tilapäisesti muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa sen käyttäjä asuu vakinaisesti.

Suomen vastineessa erotellaan työnantajan tarjoamat ajoneuvot yksinomaan työtehtäviin käytettäviin yritysajoneuvoihin ja varsinaisiin työsuhdeajoneuvoihin. Työsuhdeajoneuvot ovat yleisesti sovelletun käytännön mukaan työntekijöiden vapaassa käytössä, joten ne ovat käyttötavaltaan pitkälti rinnastettavissa itse hankittuihin 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 keinokeinoisiin järjestelyihin verotuksen toimittamiseksi siinä maassa, jossa verotaso on alhaisin. Työsuhdeajoneuvojen verotus ei siten ole ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa.

Yritysajoneuvojen osalta vastineessa sitä vastoin todettiin Suomen muuttavan autoverolakia siten, että oikeutettaisiin ulkomaisen työnantajan ulkomailla rekisteröimän ajoneuvon tilapäinen veroton käyttö toisesta EU-maasta Suomeen suuntautuvissa 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.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi asiassa tuomion 23 päivänä helmikuuta 2006. Tuomioistuin hylkäsi komission kanteen osittain ja vahvisti sen periaatteen, että jäsenvaltiot saavat käyttää vapaasti verotusvaltaansa ajoneuvojen osalta, kunhan ne tätä toimivaltansa käyttäessään noudattavat yhteisön oikeutta. Tuomion mukaan jäsenvaltio voi kantaa autoveron työsuhdeajoneuvoista ja velvoittaa tässä yhteydessä rekisteröimään työsuhdeajoneuvon, jonka toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut yhtiö on antanut ensimmäisessä jäsenvaltiossa asuvan työntekijän käyttöön, kun tätä ajoneuvoa on tarkoitus käyttää vakinaisesti lähinnä ensimmäisen jäsenvaltion alueella tai kun sitä tosiasiaassa käytetään vakinaisesti lähinnä siellä.

Tuomioistuin kuitenkin hyväksyi komissi-



on kanteen osittain, ja katsoi, ettei Suomi ole noudattanut Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 39 artiklan mukaisia velvoitteitaan,

koska se on estänyt Suomessa asuvia rajatyöntekijöitä, jotka ovat työsuhteessa toisessa jäsenvaltiossa, hyötymästä *yrittysajoneuvoista*, jotka heidän toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet työnantajansa ovat antaneet heidän käyttöönsä ja jotka on rekisteröity tässä toisessa jäsenvaltiossa, vain siitä syystä, että kyseiset rajatyöntekijät asuvat Suomessa, jonne heidän työnantajiansa omistamat ajoneuvot on tuotu,

ja koska se on estänyt kyseisiä rajatyöntekijöitä hyötymästä ammatillisissa ja yksityisissä tarkoituksissa *työsuhdeajoneuvoista*, jotka heidän toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet työnantajansa ovat antaneet heidän käyttöönsä ja jotka on rekisteröity tässä toisessa jäsenvaltiossa, vain siitä syystä, että kyseiset rajatyöntekijät asuvat Suomessa, jonne heidän työnantajiansa omistamat ajoneuvot on tuotu, vaikka näitä ajoneuvoja ei ole tarkoitettu käyttäjä vakinaisesti lähinnä Suomessa eikä niitä tosiasiallisesti myöskään käytetä lähiinnä siellä vakinaisesti.

Yrittysajoneuvojen osalta on huomattava, että tuomio annettiin komission perustellun lausunnon ajankohtana voimassa olleen lain-säädännön perusteella eikä tuomiossa siten ole otettu huomioon autoverolakiin joulukuussa 2004 lisättyä yrittysajoneuvoja koskevaa 34 b §:ää, jossa sallitaan ulkomaille sijoittautuneen työnantajan ajoneuvon käyttö työtehtäviin Suomessa.

Tuomioistuimien ei myöskään tarkemmin määrittele, mitä tarkoitetaan työsuuhdeajoneuvon käyttämisellä vakinaisesti lähinnä tietyn jäsenvaltion alueella. Näin ollen tuomioistuimien ei myöskään määrittele, mitä tarkoitetaan tällaisen käytön vastakohtalla eli ei-vakinaisella käytöllä, joka olisi vapautettava rekisteröinti- ja verovelvollisuudesta tuomiossa tarkoitettujen kaltaisissa tilanteissa eli rajatyöntekijöiden käyttäessä työnantajansa tarjoamaa ajoneuvoa asuinvaltiossaan.

Myöskään rajatyöntekijän käsitettä ei tarkemmin määritellä tuomiossa. Komission valvontamenettelyn aikana esittämien sekä komission kanssa käytyjen keskustelujen perusteella tällä kuitenkin on tarkoitettu henki-

löä, joka asuu yhdessä jäsenvaltiossa ja käyttää naapurijäsenvaltiossa ja joka myös käyttää ajoneuvoa molemmissa jäsenvaltioissa. Komissio on pitänyt rajatyöntekijän vapaan liikkuvuuden kannalta ongelmana sitä, ettei rajatyöntekijä voi palkkaetuna ottaa vastaan työnantajan omistamaa muussa jäsenvaltiossa kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa, jolla hän voisi kulkea Suomessa olevan asuntonsa ja toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevan työpaikkansa väliä, eikä käyttää tällaista työsuuhdeautoa myöskään yksityisajoihin Suomen alueella.

Suomea koskevan ratkaisun lisäksi yhteisöjen tuomioistuimien on antanut ulkomaisten yrittys- ja työsuuhdeajoneuvojen rekisteröinti- ja verotuskysymyksestä ratkaisunsa myös asiassa C-464/02 *komissio v. Tanska*. Myös tässä tuomiossa todetaan, että asuinvaltio voi periä ulkomailta työskentelevän henkilön ulkomailta rekisteröidystä ajoneuvosta veroa, jos sitä on tarkoitus käyttää asuinvaltiossa vakinaisesti tai jos sitä tosiasiallisesti käytetään siellä vakinaisesti, kun taas tilanteissa, joissa sanottu vaatimus ei täyty, veroa ei saa kantaa. Kyseisessä ratkaisussa tuomioistuimien totesi myös, ettei ajoneuvon verokohtelun kannalta ratkaisevaa voi olla se, onko työntekijän työskentely ulkomaisen työnantajan palveluksessa hänen päätoimensa vai ei, jos kysymyksessä on perustamissopimuksen 39 artiklassa tarkoitettu työntekijä. Työntekijänä pidetään henkilöä, joka tietyn ajan vastiketta vastaan tarjoaa palvelujaan toiselle henkilölle tämän johdon ja valvonnan alaisena. Työsuuhteen on oltava oikea ja aito. Työntekijänä ei voida pitää henkilöä, jos työtä on pidettävä pelkästään vähäisenä tai avustavana.

Yhdistetyissä asioissa C-151/04 ja C-152/04 *Nadin, Nadin-LUX ja Durre* tuomioistuimien puolestaan vahvisti, että perustamissopimuksen 43 tai 49 artikloissa tarkoitettujen olosuhteiden vallitessa itsenäisiin ammatinharjoittajiin tulee soveltaa samoja periaatteita kuin toisen palveluksessa oleviin työntekijöihin.

Edellä mainittujen tuomioistuinratkaisujen perusteella voidaan katsoa, että Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 39 artiklassa tarkoitettujen työvoiman vapaata liikkuvuutta edellyttävän määräyksen estämättä asuinvaltio voi verottaa ulkomailta rekisteröityjä ajo-

neuvoja työkäytön yhteydessä silloin, kun tällaista ajoneuvoa tosiasiallisesti käytetään asuinvaltiossa pääasiallisesti tai vakinaisesti. Tilanteissa, joissa ajoneuvoa pääasiallisesti käytetään toisessa jäsenvaltiossa, asuinvaltio ei voi rekisteröidä ja verottaa ajoneuvoa. Ratkaisut on rajoitettu koskemaan vain sellaista tilannetta, jossa työntekijän käytössä olevan ajoneuvon käyttöoikeus perustuu työsuhteeseen. Ratkaisuilla ei ole vaikutusta muihin ajoneuvojen käyttötilanteisiin. Siten työntekijän itse hankkima ajoneuvo voidaan verottaa ja rekisteröidä edelleen työntekijän asuinvaltiossa, vaikka työntekijä käyttäisi ajoneuvoaan määrällisesti kotimaataan enemmän ulkomailla esimerkiksi työtehtävien hoitamiseen. Ratkaisut on niin ikään rajoitettu vain sellaisiin tilanteisiin, joissa rajatyöntekijä tosiasiallisesti käyttää ajoneuvoa säännöllisesti kahdessa eri jäsenvaltiossa. Tällöin joudutaan ratkaisemaan, kummassa valtiossa ajoneuvoa pääasiallisesti käytetään ja kummassa käyttö voidaan katsoa väliaikaiseksi. Ratkaisuilla ei siten ole vaikutusta asuinvaltion verotusoikeuteen esimerkiksi tilanteissa, jossa ulkomaalla olevan työnantajan tarjoamaa työsuhdeautoa pääasiallisesti käytetään asuinvaltion alueella työ- tai yksityisajoihin.

Autoverolain säännöksiä verottomasta tilapäisestä käytöstä ehdotetaan täydennettäväksi siten, että Suomessa vakinaisesti asuva rajatyöntekijä voisi käyttää ulkomailla rekisteröityä työsuhdeajoneuvoa verotta, jos kysymyksessä oleva työntekijä käyttää ajoneuvoa pääasiallisesti lähinnä muualla kuin Suomessa eli kun ajoneuvon käyttö Suomessa on vähäisempää kuin ulkomailla. Verottomuus ei siten koskisi sellaista työsuhdeajoneuvoa, jota käytetään ammatillisiin tai yksityisiin tarkoituksiin yksinomaan tai pääasiallisesti lähinnä Suomessa. Ulkomaisen työnantajan omistaman ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö Suomessa yksinomaan työtehtävien hoitamiseen olisi edelleen mahdollista autoverolain 34 b §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyessä.

Ajoneuvon käyttö määrää ehdotetaan laskettavaksi aikaperusteisesti käyttöpäivien mukaan. Ajoneuvolla eri valtioiden alueella ajettuja kilometrimääriä ei ehdoteta otettavaksi huomioon niiden selvittämistä edellyttävän

hallinnollisen työn välttämiseksi. Käyttöpäiväksi Suomessa tai ulkomailla luettaisiin sellainen päivä, jonka kuluessa ajoneuvoa käytetään Suomessa tai vastaavasti ulkomailla. Tarkoituksena on, että käyttöpäiväksi luettaisiin myös päivä, jona ajoneuvo on työntekijän käytettävissä, vaikkei sillä tosiasiallisesti ajettaisikaan. Tämä vaatimus täyttyisi lähtökohtaisesti jo silloin, kun työntekijä ja ajoneuvo ovat samanaikaisesti samassa valtiossa. Ajoneuvon käyttötarkoituksella ei olisi merkitystä, joten sekä ammatillinen että yksityinen käyttö otettaisiin huomioon. Päivä, jonka kuluessa ajoneuvoa on käytetty sekä Suomessa että ulkomailla, luettaisiin ulkomaanpäiväksi. Siten esimerkiksi matkat työsuhdeajoneuvolla kodin ja ulkomailla sijaitsevan työpaikan välillä kerryttäisivät ulkomaanpäiviä työntekijän eduksi.

Ajoneuvon käyttöoikeuden tulisi perustua työsuhteeseen ulkomailla sijaitsevan työnantajan kanssa ja olla osa työsuhteesta tällaisen työnantajan kanssa. Verottomuuden ulkopuolelle tulisi rajata sellaiset tilanteet, joissa on ryhdytty järjestelyihin pelkästään verottoman ajoneuvon käytön mahdollistamiseksi. Työsuhteen tulisi tällöin olla aito, vaikkakaan työn ei edellytettäisi olevan päätoiminen. Ulkomailla sijoittautuneella työnantajalla edellytettäisiin olevan kiinteä toimipaikka ulkomailla. Kiinteällä toimipaikalla tarkoitettaisiin tuloverolain 13 a §:ssä säädettyin tavoin paikkaa, jossa elinkeinon pysyvää harjoittamista varten on ryhdytty erityisiin järjestelyihin, kuten paikkaa, jossa sijaitsee liikkeen johto, sivuliike, toimisto, teollisuuslaitos, tuotantolaitos, työpaja tai myymälä taikka muu pysyvä osto- tai myyntipaikka.

Ajoneuvon tulisi olla työntekijän ulkomaisen työnantajan omistuksessa tai hallinnassa ja vakinaisesti rekisteröity siinä valtiossa, jossa työnantajan kiinteä toimipaikka sijaitsee.

Edellä sanotun perusteella verovapaus rajoittuisi käytännössä tilanteisiin, joissa ajoneuvoa käyttävällä työntekijällä ei käytännössä ole mahdollisuutta vaikuttaa siihen, mihin maahan ajoneuvo rekisteröidään.

Työntekijöiden lisäksi ehdotettava väliaikainen verovapaus koskisi Suomessa vakinaisesti asuvaa itsenäistä ammatinharjoittajaa, joka on sijoittautunut toiseen valtioon

tarjotakseen siellä palvelujaan kiinteästä toimipaikasta ja joka käyttää sanotussa valtiossa rekisteröityä ajoneuvoaan ulkomailla enemmän kuin Suomessa.

Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisut edellyttävät verovapautta vain sellaisen rajatyöntekijän työsuhdeajoneuvon osalta, jonka työnantaja sijaitsee toisessa jäsenvaltiossa. Autoverolaissa yhteisön ulkopuolisia valtioita on kuitenkin lähtökohtaisesti kohdeltu samalla tavalla kuin EU:n jäsenvaltioita. Myös nyt ehdotettava verovapaus koskisi kaikkia ulkomaita yhtäläisin perustein.

Veroton käyttö edellyttäisi tulliviranomaisen myöntämää lupaa. Tämä olisi tarpeen valvonnan sijasta syistä verottoman ajoneuvon yksilöimiseksi ja erottamiseksi niistä ajoneuvoista, jotka tulee verottaa Suomessa tapahtuvan käytön perusteella. Lupa olisi pidettävä mukana ajoneuvossa, kun sitä käytetään Suomessa liikenteeseen. Lupa voitaisiin myöntää enintään vuodeksi kerrallaan. Tullihallitus voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitä selvitystä hakemuksen tueksi on esitettävä ja muusta hakemusmenettelystä. Luvan myöntämisen jälkeen tapahtuneista olosuhteiden muutoksista, joilla on vaikutusta pykälässä säädettyjen edellytysten täyttymiseen, olisi ilmoitettava tulliviranomaiselle. Lupa voitaisiin tällöin peruuttaa. Hakemuksen yhteydessä annetuista vääristä tiedoista tai luvan myöntämisen jälkeen tapahtuneista muutoksista ilmoittamatta jättämisestä voisi seurata autoveron maksuunpano sen mukaan kuin autoverolain 57 §:ssä säädetään jälkiverotuksesta.

#### **1.4. Menettelyä koskevat ehdotukset**

##### *1.4.1. Verotusarvotilaston voimaantulo*

Liiketoiminnan muodossa myytävien uusien ajoneuvojen verotuksesta säädetään autoverolain 11 g §:ssä. Säännöksen mukaan ajoneuvon maahantuojan tai valmistajan on ennen veroilmoituksen jättämistä ilmoitettava tulliviranomaiselle se hinta, jolla ajoneuvoa yleisesti ilmoitetaan myytäväksi Suomessa. Lisäksi on ilmoitettava muut tiedot, jotka tulliviranomainen määrää. Lainkohdan mukaan ajoneuvomallin hinta ilmoitetaan sen kaupallisen nimikkeen tarkkuudella, jolla ajoneuvo

yksilöidään ja jolla sitä yleisesti markkinoidaan.

Autoverolaissa säädetään, että verovelvollisen on jokaisen uutta ajoneuvoa koskevan veroilmoituksen yhteydessä ilmoitettava tullille verotettavan ajoneuvon hinta Suomessa. Uusien ajoneuvojen verotuksessa käytetään apuna kaupallista nimikettä, jossa ajoneuvon verotusarvo vahvistetaan maahantuojan tai valmistajan tekemän ilmoituksen perusteella jo ennen veroilmoituksen jättämistä. Verovelvollinen ilmoittaa veroilmoituksessa myyntihinnan sijasta ajoneuvomallille vahvistetun verotusarvon. Jos ajoneuvon hinta muuttuu, maahantuojan tai valmistajan tulee ilmoittaa hinnan muutoksesta tullille.

Autoverolaissa säädetään, että tulliviranomainen vahvistaa ilmoitusten perusteella uusien ajoneuvojen verotusarvot ja ylläpitää niistä tilastoa. Muutokset tilastoon tulevat voimaan viiden päivän kuluttua niiden julkaisemisesta. Tämä tarkoittaa sitä, että verotuksen toimittaminen kulloinkin voimassa olevan hinnastohinnan mukaan edellyttäisi hinnastomuutoksen julkaisemisesta viisi päivää ennen hinnan- tai hinnastomuutoksen varsinaista voimaantuloa.

Autokaupan ja ajoneuvomarkkinoiden kannalta edellä kuvattu menettely on kuitenkin ongelmallinen. Nykyisen autoverolain mukaan hinnanmuutos tulee julkaista useita päiviä ennen sen voimaantuloa. Säännöksellä saattaa olla vaikutuksia ajoneuvojen kauppaan, jos esimerkiksi hintaa alennettaessa tieto tulevasta hinnanalennuksesta julkaistaan ennen sen voimaantuloa.

Autoverolain 11 g §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että tullille tulee ilmoittaa myös ajoneuvon hinnan muutoksista. Lisäksi esitetään, että verotusarvotilaston muutokset tulevat voimaan niiden julkaisupäivänä. Muutoksen jälkeen tullin vahvistamia verotusarvoja voitaisiin soveltaa verotuksessa heti tiedon julkaisemisesta lähtien. Muutoksella pyritään poistamaan edellä kuvattuja ongelmia.

##### *1.4.2. Verotuksen peruuttaminen*

Autoverolain 43 §:n 1 momentin mukaan 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.

Lainkohdan 2 momentin (413/1997) mukaan, jos verotus peruutetaan siten kuin 1 momentissa säädetään, verovelvolliselta peritään sama maksu kuin ennakkoratkaisusta.

Tullilaitoksen suoritteiden maksullisuudesta säädetään valtiovarainministeriön asetuksella. Vuonna 2006 ennakkoratkaisusta perittävä maksu on 350 euroa, kun kysymys on kaupallisesta toiminnasta ja 110 euroa, kun hakijana on yksityishenkilö eikä kysymys ole kaupallisesta toiminnasta (VvMA 1212/2004).

Veroilmoituksen ja verotuksen peruuttamista koskevaa lainkohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että veroilmoituksen peruuttamisesta ei peritä maksua, jos se tehdään ennen verotuspäätöksen tekemistä.

#### 1.4.3. Autoveron eräpäivä

Autoverolain 61 §:n 1 momentin mukaan veron eräpäivä on 10 päivää laskun päivä määrästä. Verotuspäätös on annettava hallintolain (434/2003) 54 §:n mukaan viipymättä tiedoksi verovelvolliselle ilman, että tiedoksiantoa kytetään verojen maksamiseen.

Apulaisoikeuskansleri on päätöksessään 30 päivänä syyskuuta 2005, dnro 811/1/03, ottanut kantaa autoverotuspäätösten tiedoksiantoon. Päätöksen mukaan autoverotuspäätös on hallintolain 54 §:n mukaan annettava viipymättä tiedoksi verovelvolliselle kytkemättä tiedoksiantamiseen verojen maksamista. Tullihallituksen ohjeen mukaan autoverotuspäätös annetaan käteisasiakkaalle pääsääntöisesti tiedoksi 1. luokan kirjeenä. Kymmenen päivän maksuaika on koettu lyhyeksi varsinkin silloin, kun päätös saapuu asiakkaalle kirjeenä 1-2 päivän kuluttua päätöksen tekemisestä. Tällöin asiakkaan hyväkseen saama tosiasiallinen maksuaika on laissa säädettyä lyhyempi.

Eräpäiväsäännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että veron eräpäivä on 15 päivää päätöksen päivämäärästä.

Julkisen hallinnon tuottavuusvaatimukset

ja verotuksen massamenettelyn luonne vaativat, että päätökset voidaan lähettää verovelvolliselle kirjeenä tai muulla hallinnollisesti tehokkaalla tavalla. Autoveron maksuajan pidentäminen 15 päivään muilla kuin rekisteröidyillä verovelvollisilla vähentäisi tullin postituskustannuksia ja mahdollistaisi 2. luokan kirjeiden ja e-kirjeiden käyttämisen päätösten tiedoksiantoon. Lisäksi asiakkaalle jäisi päätöksen saatuaan kohtuullinen aika varautua veron maksamiseen.

Lisäksi ehdotetaan, että autoverolain 35 a §:ää muutetaan edellä kuvattua vastavaksi siten, että lainkohdan mukaisen ajoluvan voimassaolo päättyy jatkossakin ajoneuvoa koskevan verotuspäätöksen eräpäivänä.

Autoverolain 40 §:n 2 momentin mukaan rekisteröidyn verovelvollisen verotettavaksi ilmoittamista ajoneuvoista määrätään autovero jaksolta, jonka pituuden tullihallitus määrää. Tullihallitus on vahvistanut jaksojen pituudeksi kunkin kuun 1., 10., 11. ja 20. ja 21.- kuun viimeisen päivän.

Voimassa olevat säännökset mahdollistavat sen, että rekisteröidylle verovelvolliselle kullakin jaksolta määrätyillä veroilla on yksi yhteinen eräpäivä riippumatta siitä, minä päivänä jakson kuluessa ajoneuvo kohtainen veroilmoitus on annettu ja verotuspäätös tehty.

Rekisteröidylle verovelvolliselle verotuspäätös annetaan tiedoksi sähköisellä päätösanomalla, mutta päätösanoma ei sisällä veron maksamiseen tarvittavia tietoja. Päätöksellä määrätyt verot laskutetaan niin, että kaikki yhden verotusjakson aikana tehdyillä päätöksillä määrätyt verot kootaan yhteen ja laskutetaan tämän jälkeen jaksolaskulla. Myös jaksolasku eräännyy maksettavaksi 10 päivän kuluttua laskun päivästä.

Tullin laskutus- ja maksuntarkkailujärjestelmän kannalta verojen kantaminen yhdellä laskulla tarkoittaa sitä, että maksuntarkkailujärjestelmä tulkitsee laskun olevan maksamatta, kunnes koko jaksolaskulla laskutettu määrä on maksettu. Tämä tarkoittaa myös, että rekisteröity verovelvollinen ei voi maksaa yksittäisen ajoneuvon veroa erikseen. Lisäksi maksuntarkkailujärjestelmässä joudutaan ylläpitämään erilaisia käsittelysääntöjä tulli- ja autoveroasiakkaille, mistä aiheutuu manuaalisyötä ja virheriskiä.

Autoverotuksessa ehdotetaan siirryttäväksi

verotuspäätöskohtaisiin laskuihin myös rekisteröityjen verovelvollisten osalta. Muutos voidaan pääosin toteuttaa hallinnollisin toimenpitein, mutta se edellyttää rekisteröityjen autoverovelvollisten eräpäivälaskennan muuttamista.

Ehdotuksen mukaan jokainen rekisteröidylle verovelvolliselle sähköisesti lähetettävä autoverotuspäätös olisi samalla myös lasku ja sisältäisi veron maksamiseen tarvittavat tiedot. Tämän lisäksi tulli lähettää rekisteröidylle verovelvolliselle yhteenvedon kaikista verotusjakson aikana tehdyistä verotuspäätöksistä, mutta yhteenveto ei ole juridisesti laskuvaan asiakastarpeen vuoksi tuotettu lisäpalvelu.

Rekisteröityjen verovelvollisten osalta ehdotetaan säädettäväksi, että rekisteröidylle verovelvolliselle maksettavaksi määrätyn veron eräpäivä on 25 päivää verotusjakson päättymispäivästä. Kun auto veroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksen johdosta, eräpäivä olisi 25 päivää sen jakson päättymisestä, jonka aikana verotuspäätös on tehty.

Ehdotettu muutos ei tosiasiaa muuta rekisteröityjen verovelvollisten hyväkseen saamaa maksuaikaa, vaan kyseessä on lähinnä tietoteknisistä syistä johtuva muutostarve.

## 2. Esityksen vaikutukset

Pakettiautojen täyden veron veroprosentin alentaminen periaatteessa alentaa hieman näistä autoista kannettavaa veroa, mutta saataisi toisaalta vastaavasti lisätä täydellä ve-

rolla olevien pakettiautojen kysyntää. Samoin käytettyjen autojen veron muutokset vaikuttaisivat vastaavalla tavalla sekä veron määrään että mahdollisesti kysyntään. Työsuhdeautoa koskevat ehdotukset lisääisivät jonkin verran ajoneuvojen verottomia käyttömahdollisuuksia. Vaikutus olisi veron tuottoa alentava ja valvontaan tarvittavaa työmäärää lisäävä.

Eräpäiväsääntelyä koskeva muutosesitys on rekisteröityjen verovelvollisten osalta lähinnä teknisluonteinen. Muutos vähentää tullin manuaalioimintaa ja virheriskiä tullin laskutus- ja maksuntarkkailujärjestelmässä. Laskutus- ja maksuntarkkailujärjestelmässä voidaan muutoksen jälkeen käyttää autoverotapahtumille samantyyppisiä maksujen käsitteilytoimintoja kuin tulliverotapahtumille. Muutos ei merkitse muutoin kuin maksuajan pidentämistä koskevilta osin asiallista muutosta nykyiseen, sillä käteisasiakkaat saavat tilisiirtokortin veronmaksua varten jo nykyisin verotuspäätöksen yhteydessä ja rekisteröidyt verovelvolliset saavat jatkossakin yhteenvedon verotusjaksolta maksuunpannuista veroista.

Eräpäivää koskevilla muutoksilla ei ole vaikutusta verokertymän määrään eikä jaksoitukseen.

Esitys ei aiheuta juurikaan muutoksia autoverotuksen organisaatioon, tarvittaviin voimavaroihin tai autoveron tuottoon.

## 3. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Tullihallituksen kanssa.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

**6 §.** Pykälä koskee veron määriä. Sen 1 momentin 1 kohdassa säädetään vähittäismyyntiarvon mukaisen veron veroperusteista, eli veroprosentista ja kiinteästä vähennyksestä. Pykälän 2 momentissa on säännös siitä, miten kiinteää vähennystekijää alennetaan auton iän mukaan. Esityksessä ehdotetaan, että 1 momentin 1 kohtaa sovellettaessa käytettynä verotettavan auton verosta vähennet-

tävää määrää alennetaan auton iän perusteella nykyisen 0,8 prosentin sijasta yhdellä prosentilla kuukaudta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Ehdotus liittyy jäljempänä selostettavaan 11 b §:n muutokseen.

**7 §.** Pykälässä säädetään uutena verotettavan pakettiauton ja muun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon alentamattomasta verosta. Yleisperusteluihin viitaten veroprosentiksi ehdotetaan 72 prosenttia

11 §:n mukaan määritetystä verotusarvosta. Kuten tähänkin asti kiinteä vähennystekijä olisi 770 euroa. Alennettuun veroon sovellettaisiin 5 luvun säännöksiä.

**8 §.** Pykälä koskee hankinta-arvoon perustuvassa verotuksessa sovellettavaa käytettyjen ajoneuvojen veroa, joka perustuu siihen, että vastaavan uuden ajoneuvon veroa alennetaan kaavamaisen laskutavan mukaisesti. Liittyen 11 b §:n muutokseen ehdotetaan, että alenema olisi tässäkin yksi prosenttia kuukautta kohden veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Voimassa olevan lain mukaan alenema on 0,8 prosenttia.

**10 a §.** Pykälässä määritellään, mitkä ajoneuvot verotetaan niiden yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella ja mitkä taas hankinta-arvoon perustuvan verotusarvon mukaisesti. Pääsääntönä on, että henkilöautot verotetaan vähittäismyyntiarvon perusteella ja pakettiautot hankinta-arvon perusteella. Tieliikennesäännökset ja niiden soveltamisohjeet ovat vuoden 2004 aikana muuttuneet siten, että samalla korimallilla varustettu auto voidaan useissa tapauksissa luokitella joko henkilö- tai pakettiautona. Pakettiautoksi luokittelu voi kuitenkin edellyttää istuinpaikkojen vähentämistä siitä, mikä on henkilöautoissa tavanomaista. Esimerkiksi tavanomainen farmarimallinen auto voidaan istuimista riippuen luokitella kumpaan ryhmään tahansa. Lain 10 a §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi momentti, jonka mukaan pakettiauto, jota koriltaan ja muilta pääasiallisilta ominaisuuksiltaan vastaavia ajoneuvoja on verotettu 1 momentissa tarkoitettussa verotuksessa, verotetaan 1 momentin mukaisesti, vaikka ajoneuvon voitaisiin sen lajin perusteella soveltaa 2 momenttia. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi farmarimallisesta henkilöautosta istuimia vähentämällä pakettiautoksi muunnettu verotettaisiin vähittäismyyntiarvoon perustuvassa verotuksessa, vaikka pakettiautoihin yleensä sovelletaan hankinta-arvoon perustuvaa verotusta. Edellytyksenä on, että koriltaan samanlaisia autoja on verotettu vähittäismyyntiarvoon perustuen. Tarkoitus on vähentää muutoin ehkä joissakin tapauksissa syntyvää mahdollisuutta etsiä näistä verotusvaihtoehdoista edullisempaa. Mahdollisuus voisi periaatteessa perustua siihen, että hen-

kilöautojen hankinta-arvon osuus kuluttajahinnasta on pienempi kuin pakettiautojen hinnassa oleva hankinta-arvon osuus.

Säännöstä sovellettaisiin vain silloin, kun samaa autoa on verotettu henkilöautona ja verotettaisiin täyden veron pakettiautona. Jos esimerkiksi pakettiautosta rakennettaisiin pikkubussi, vero kannettaisiin 7 §:n mukaisena hankinta-arvoon perustuvana verona, kuten tähänkin asti.

**11 b §.** Pykälässä ovat keskeiset verotusarvona käytettävän yleisen vähittäismyyntiarvon määrittämistä koskevat säännökset. Yleisperusteluihin viitaten pykälän uuteen 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi toissijainen sääntö, jota sovellettaisiin ajoneuvon arvon alenemisen laskemiseen silloin, kun markkinatiedot tietyn automallin vähittäismyyntiarvosta ovat niin vähäisiä, ettei yleistä vähittäismyyntiarvoa voida tilastollisin menetelmin muodostaa. Ehdotettu laskentasääntö on tarkoitettu toissijaiseksi, eikä sitä sovellettaisi, jos pykälän 1 momentin mukainen arvo on käytettävissä. Arvon aleneminen olisi oletuksena yksi prosentti kuukaudessa laskettuna kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Tästä voitaisiin poiketa, jos mallikohtaisesti on tilastollisen aineiston perusteella syytä poiketa oletuksena olevasta arvon alenemasta. Tämä tarkoittaa oletuksena olevan aleneman toissijaisuutta myös mallikohtaisesti havaittuihin alenemiin nähden.

Ajoneuvon ikä laskettaisiin 11 b §:ää sovellettaessa täysin kuukausin sen ajan perusteella, jonka ajoneuvo on ollut rekisterissä ja käytössä. Tämä tarkoittaa, että 30 päivän jälkeen ajoneuvo katsottaisiin yhden kuukauden ikäiseksi ja niin edelleen. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole ryhtyä selvittämään, onko ajoneuvolla ajettu päivittäin kunhan sillä riittävän todennäköisesti on ikäisekseen tavanomainen käyttömäärä. Jos kuitenkin verotettavaksi tuodaan vaikkapa puolen vuoden ikäinen ajoneuvo, jonka ajokilometrimäärä näyttäisi olevan olennaisesti tuon ikäiselle autolle tyypillistä usean tuhannen kilometrin määrää pienempi, verotuksessa olisi tutkittava mahdollisuutta katsoa esimerkiksi auton ikä vähäisen käytön perusteella rekisterissä oloikaa pienemmäksi. Tarkoituksena on estää tällä tavoin luonteeltaan keinotekoiset vain

veron välttämiseksi tehdyt järjestelyt. Toisena vaihtoehtona voisi olla ottaa verotusarvossa huomioon, jos ajoneuvolla on ajettu sen ikään nähden poikkeuksellinen ajomäärä.

**11 g §.** Pykälässä säädetään liiketoiminnan muodossa myytävien uusien ajoneuvojen verotuksesta. Säännöksen 1 momentissa maahantuoja tai valmistaja veloitetaan ilmoittamaan tulliviranomaiselle ajoneuvon hinta ja muut tullin määräämät tiedot. Säännöksen 2 momentin mukaan tulliviranomainen vahvistaa ilmoitusten perusteella uusien ajoneuvojen verotusarvot ja ylläpitää niistä tilastoa. Pykälän 1 ja 2 momenttiin ei ehdoteta muutoksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että maahantuoja ja valmistajan tulee ilmoittaa 1 momentissa säädetyllä tavalla myös hinnan muutoksista. Tulliviranomainen vahvistaa tietojen perusteella muutokset verotusarvoilastoon. Lainkohdassa säädettäisiin myös, että muutokset tulevat voimaan niiden julkaisupäivänä.

**23 §.** Lainkohta koskee tavaratilan mittojen ja ajoneuvon massojen perusteella laskettavia ehtoja, jotka täyttävät pakettiautot verotetaan 7 §:ssä säädetyn veron sijasta 35 prosentin suuruisella alennetulla verolla. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa on avoimella lavalla varustetun pakettiauton lavan vähimmäispituudeksi säädetty 1,85 metriä. Esityksessä ehdotetaan, että vaatimusta lievennettäisiin 10 senttimetrillä, jolloin alennettuun veroon oikeutetun avolavaisen pakettiauton lavan pituuden pitäisi olla vähintään 1,75 metriä. Lisäksi ehdotetaan, että vaihtoehtona tälle lavan vähimmäispituudelle voisi olla lava, jonka pinta-ala on vähintään 2,25 m<sup>2</sup>. Jos lavan leveys vastaa autoverolain 23 §:n 3 momentin mukaista 1,20 metriä, vähimmäispinta-ala edellyttäisi 1,875 metrin pituutta. Kuitenkin 1,75 metrin lavapituus olisi tässäkin tapauksessa riittävä, koska molempien sääntöjen ei edellytetä toteutuvan samanaikaisesti, vaan ne on tarkoitettu vaihtoehtoiksi. Esimerkiksi 1,40 metrin levyisellä lavalla pinta-alavaatimus täytyisi, jos lavan pituus olisi vähintään noin 1,6 metriä. Tarkoitus on, että lavan vähimmäismittoihin sovellettaisiin joko pituus- tai pinta-alavaatimusta.

Pykälän 4 momentissa olevaa säännöstä, joka koskee pakettiauton mittaamisen yksi-

tyiskohtia, ehdotetaan täydennettäväksi siten, että umpinainen tavaratila voidaan mitata siinä varustuksessa, jonka mukaisena valmistaja on ajoneuvon toimittanut ennen kun ajoneuvoon asennetaan kuormatilan suojia, lämpö- tai muita vastaavia eristeitä. Myös oven sarana tai muu vastaava kooltaan vähäinen rakenne, joka leikkaa mitattavaa tavaratilaa, voitaisiin jättää huomiotta, jos sen ei voida katsoa vaikuttavan tavaratilan käytettävyyteen.

**34 c §.** Yleisperusteluihin viitaten lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 34 c §, joka täydentäisi laissa jo olevia ajoneuvon väliaikaisesta verotonta käyttöä koskevia säännöksiä rajan ylittävässä työsuhdeautojen käytössä. Ehdotuksen mukaan Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työnantajalla on kiinteä toimipaikka muussa valtiossa kuin Suomessa, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta. Niin ikään Suomessa vakinaisesti asuva ammatinharjoittaja, joka on sijoittautunut ulkomaille tai tarjoaa siellä palvelujaan, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä ajoneuvoaan Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvon käyttö katsotaan väliaikaiseksi Suomessa, jos 1 momentissa tarkoitettu henkilö käyttää ajoneuvoa päivien mukaan laskettuna vähemmän Suomessa kuin ulkomailla kunkin 12 kuukauden pituisen ajanjakson aikana. Jos ajoneuvoa saman päivän aikana käytetään sekä Suomessa että ulkomailla, ajoneuvoa katsottaisiin käytettävän ulkomailla.

Uuden väliaikaisen verottoman käytön vaatimasta menettelystä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa. Tulliviranomainen antaisi hakemuksesta luvan 12 kuukauden pituiseksi jaksoksi kerrallaan ajoneuvon verottomaan käyttöön. Luvassa vahvistetaan ehdot, joiden mukaista ajoneuvon käyttöä pidetään tässä pykälässä säädetyin tavoin väliaikaisesti verottomana. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä hakemuksen tueksi vaadittavasta selvityksestä ja hakemusmenettelystä. Verottomaan käyttöön oikeuttava lupa on pidettävä mukana ajoneuvossa käytettäessä sitä liikenteessä. Jos ajoneuvon käyttö

ei enää täytä verottomuuden edellytyksiä, siitä on ilmoitettava tulliviranomaiselle, joka voi peruuttaa luvan. Ilmoittamatta jättämiseen sovelletaan, mitä 57 §:ssä säädetään jälkiverotuksesta.

**35 a §.** Lainkohta koskee ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttömahdollisuutta silloin, kun verotuksen toimittaminen on kesken. Nykyisin tullin niin sanottu kolmen kuukauden ajoluvan voimassaolo päättyy 10 päivän kuluttua verotuspäätöksen tekemisestä. Tämä vastaa nykyistä veron eräpäivää koskevaa säätelyä. Eräpäiväsäännöksiä on kuitenkin ehdotettu muutettavaksi siten kuin 61 §:n yhteydessä selvitetään. Ajoluvan voimassaolon päättymistä koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että luvan voimassaolo päättyisi verotuspäätöksen eräpäivänä. Tämä vastaisi samaa periaatetta kuin nykyisinkin, vaikkakin eräpäivä hieman myöhentyisi 61 §:ään ehdotetun muutoksen johdosta.

**43 §.** Pykälässä säädetään verovelvollisen oikeudesta peruuttaa veroilmoitus tai verotus. Muu kuin rekisteröity verovelvollinen voi peruuttaa verotuksen, jos ajoneuvoa ei ole merkitty rekisteriin tai otettu käyttöön Suomessa. Verotuksen toimittamisen jälkeen verotus voidaan peruuttaa, jos veroa ei ole vielä maksettu. Pykälän 1 momenttia ei esitetä muutettavaksi.

Pykälän 2 momentissa säädetään verotuksen peruuttamisesta perittävistä maksusta. Lainkohtaa esitetään muutettavaksi siten, että peruutusmaksua ei peritä, jos veroilmoitus peruutetaan ennen verotuspäätöksen tekemistä. Kyseessä on lähinnä tekninen muutos, jolla laki saatetaan vastaamaan voimassa olevaa vakiintunutta verotuskäytäntöä.

Nykyistä autoverolain 43 §:ää voidaan tulkita siten, että ennakkoratkaisusta perittävä maksu peritään verovelvolliselta aina, kun verotus tai veroilmoitus peruutetaan veroilmoituksen antamisen jälkeen. Vakiintuneessa verotuskäytännössä on kuitenkin katsottu, että maksun periminen verovelvolliselta ei ole säännöksen tarkoitus silloin, kun verotuspäätöstä ei ole vielä tehty.

Peruuttamisesta tulee periä maksu tilanteissa, joissa peruutus tapahtuu verotuspäätöksen tekemisen jälkeen. Maksulla katetaan aiheuttoman työn kustannuksia. Verotuspäätöksen yhteydessä verovelvollinen saa myös tiedon

ajoneuvon verotusarvosta ja veron määrästä, joista autoverolain mukaan ei voida hakea ennakkoratkaisua. Veroilmoitus voidaan kuitenkin peruuttaa myös ennen verotuspäätöksen tekemistä. Tällöin veroilmoituksen käsittelyä ei välttämättä ole aloitettu eikä ilmoituksen käsittelyyn ole käytetty merkittävästi resursseja.

Peruutusmaksu tulee kuitenkin periä aina autoverolain 35 a §:ssä (1126/2005) tarkoitetuissa tilanteissa, jos ajoneuvolle on myönnetty 35 a §:n 1 momentissa tarkoitettu väliaikaisen verottoman käytön lupa ja veroilmoitus peruutetaan. Peruutusmaksulla estetään edellä mainitun ajoluvan väärinkäyttö silloin, kun ajoneuvoa ei ole tarkoitus verottaa lainkaan Suomessa. Esityksessä ei ole tarkoitus puuttua autoverolain 35 a §:n 2 momentin säännöksiin.

**61 §.** Pykälässä säädetään autoveron eräpäivästä. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että muun kuin rekisteröidyn verovelvollisen kohdalla veron eräpäivä olisi 15 päivää päätöksen päivästä ja rekisteröityjen verovelvollisten kohdalla 25 päivää jakson päättymisestä.

Rekisteröidylle autoverovelvolliselle lähetettäisiin jaksolaskun sijaan jaksoerittely, josta kävisi ilmi nykyisen jaksolaskun tapaan verotusjakson kullakin autoverotuspäätöksellä maksuunpantu vero, jaksolla maksuunpantujen verojen yhteismäärä, eräpäivä ja maksuyhteystiedot. Rekisteröidyllä verovelvollisella olisi siis halutessaan mahdollisuus maksaa yksittäinen autoverotuspäätös erikseen tai kaikki jakson päätökset yhdellä kertaa jaksoerittelyn mukana olevalla koontilaskulla.

Rekisteröityjen verovelvollisten samaa ilmoitusjaksoa koskevilla päätöksillä on nykyisin keskenään sama eräpäivä. Vallitsevan käytännön säilyttämiseksi ehdotetaan, että rekisteröityjen verovelvollisten kohdalla maksettavaksi määrätyn veron eräpäivä laskettaisiin verotusjakson päättymispäivästä.

Pykälän 2 momentissa säädetään veron eräpäivästä, kun autoveroa määrätään oikeuksena, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen taikka omistuksen muutoksen johdosta. Lainkohdassa säädettäisiin, että eräpäivä on muille kuin rekisteröidylle verovelvollisille 30 päivää verotuspäätöksen päivämäärästä ja rekisteröidylle



verovelvolliselle 25 päivää se jakson päättymisestä, jonka aikana verotuspäätös on tehty.

## **2. Voimaantulo**

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan ensi tilassa.

Veron eräpäivää koskevat 61 §:n muutok-

set on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti ja viimeistään, kun uusi autoverotusjärjestelmä otetaan käyttöön. Muutokset tulisivat voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus

## Laki

### autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 6 §:n 2 momentti, 7 §, 8 §:n 1 ja 2 momentti, 11 g §:n 3 momentti, 23 §:n 1 momentin 2 kohta ja 4 momentti, 35 a §:n 1 momentti, 43 §:n 2 momentti ja 61 §, sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 2 momentti, 7 §, 8 §:n 1 ja 2 momentti ja 11 g §:n 3 momentti laissa 266/2003, 35 a §:n 1 momentti laissa 1126/2005, 43 §:n 2 momentti ja 61 §:n 1 momentti laissa 413/1997, sekä  
*lisätään* 10 a §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 266/2003, uusi 4 momentti, 11 b §:ään, sellaisena kuin se on viimeksi mainitussa laissa, uusi 3 momentti ja lakiin uusi 34 c § seuraavasti:

#### 6 §

Edellä 1 momentin 1 kohtaa sovellettaessa käytettynä verotettavan auton verosta vähennettävää määrää alennetaan auton iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta.

#### 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.

#### 8 §

Käytettynä verotettavan pakettiauton ja 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 alennettulla verokannalla verotettavan pakettiauton, huoltoauton ja M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilo-

grammaa, osalta 16 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta ja muun kuin alennetulla verokannalla verotettavan pakettiauton osalta 25 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta.

#### 10 a §

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

#### 11 b §

Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää 1 momentissa tarkoitettulla tavalla, vähittäismyyntiarvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvoa ajoneuvon iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Malikohtaisesti voidaan soveltaa myös tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletuksena olevasta arvon alenemasta ja jos käytettävissä olevan tiedon perusteella ei kuitenkaan voida asianmukaisesti määrit-

tää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa. Ajoneuvon ikä määrätään tätä pykälää sovellettaessa täysin kuukausin sen ajan perusteella, jonka ajoneuvo on ollut sekä rekisterissä että käytössä.

#### 11 g §

Edellä 1 momentissa säädetty koskee myös hinnan muutoksen ilmoittamista. Tulliviranomainen vahvistaa näiden tietojen perusteella muutokset verotusarvotilastoon. Muutokset tulevat voimaan niiden julkaisupäivänä.

#### 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:

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

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

kään oteta huomioon ajoneuvoa mitattaessa. Umpinaisella tavaratilalla varustettu pakettiauto mitataan siinä varustuksessa, jonka mukaisena valmistaja on ajo neuvon toimittanut ennen ajoneuvon asennettavia kuormatilan suoja, 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.

#### 34 c §

Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työnantajalla on kiinteä toimipaikka muussa valtiossa kuin Suomessa, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta. Niin ikään Suomessa vakinaisesti asuva ammatinharjoittaja, joka on sijoittautunut ulkomaille tai tarjoaa siellä palvelujaan, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä ajoneuvoaan Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta.

Käyttö katsotaan väliaikaiseksi Suomessa, jos 1 momentissa tarkoitettu henkilö käyttää ajoneuvoa päivien mukaan laskettuna vähemmän Suomessa kuin ulkomailla kunkin 12 kuukauden pituisen ajanjakson aikana. Jos ajoneuvoa saman päivän aikana käytetään sekä Suomessa että ulkomailla, ajoneuvoa katsotaan käytettävän ulko mailla.

Tulliviranomainen antaa hakemuksesta luvan 12 kuukauden pituiseksi jaksoksi ajoneuvon verottomaan käyttöön. Luvassa vahvistetaan ehdot, joiden mukaista ajoneuvon käyttöä pidetään tässä pykälässä säädettyin tavoin väliaikaisesti verottomana. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä hakemuksen tueksi vaadittavasta selvityksestä ja hakemusmenettelystä. Verottomaan käyttöön oikeuttava lupa on pidettävä mukana ajoneuvossa käytettäessä sitä liikenteessä. Jos ajoneuvon käyttö ei enää täytä verottomuuden edellytyksiä, siitä on ilmoitettava tulliviranomaiselle, joka voi peruuttaa luvan. Ilmoit-

tamatta jättämiseen sovelletaan, mitä 57 §:ssä säädetään jälkiverotuksesta.

#### 35 a §

Henkilön omaa käyttöä varten hankittua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan 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 ajoneuvon verotuspäätöksen eräpäivänä. Luvan voimassaolo päättyy myös, jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan taikka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa luvan myöntämisestä.

#### 43 §

Jos verotus peruutetaan verotuksen toimitamisen jälkeen siten kuin 1 momentissa säädetään, verovelvolliselta peritään sama mak-

su kuin ennakkoratkaisusta.

#### 61 §

Edellä 41 §:n mukaan määrätyn veron eräpäivä on 15 päivää päätöksen päivämäärästä. Edellä 40 §:n mukaan määrätyn veron eräpäivä on 25 päivää jakson päättymisestä.

Milloin autoveroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen 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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 61 § tulee kuitenkin voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Lakia sovelletaan verotuksiin, jotka toimitetaan lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

Helsingissä 19 päivänä lokakuuta 2006

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Valtiovarainministeri *Eero Heinäluoma*

*Liite  
Rinnakkaisteksti*

## **Laki**

### **autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 6 §:n 2 momentti, 7 §, 8 §:n 1 ja 2 momentti, 11 g §:n 3 momentti, 23 §:n 1 momentin 2 kohta ja 4 momentti, 35 a §:n 1 momentti, 43 §:n 2 momentti ja 61 §, sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 2 momentti, 7 §, 8 §:n 1 ja 2 momentti ja 11 g §:n 3 momentti laissa 266/2003, 35 a §:n 1 momentti laissa 1126/2005, 43 §:n 2 momentti ja 61 §:n 1 momentti laissa 413/1997, sekä *lisätään* 10 a §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 266/2003, uusi 4 momentti, 11 b §:ään, sellaisena kuin se on viimeksi mainitussa laissa, uusi 3 momentti ja lakiin uusi 34 c § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

#### 6 §

#### 6 §

Edellä 1 momentin 1 kohtaa sovellettaessa käytettynä verotettavan auton verosta vähennettävää määrää alennetaan auton iän perusteella 0,8 prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta.

Edellä 1 momentin 1 kohtaa sovellettaessa käytettynä verotettavan auton verosta vähennettävää määrää alennetaan auton iän perusteella *yhdellä* prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta.

#### 7 §

Uutena verotettavan pakettiauton ja muun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon vero on 85 prosenttia 11 §:n mukaan määritetystä verotusarvosta, josta on vähennetty 770 euroa, jollei 5 luvusta muuta johdu.

#### 7 §

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

#### 8 §

Käytettynä verotettavan pakettiauton ja muun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon vero on vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna verotettavan ajoneuvon iän perusteella 0,8 prosentilla kuukautta kohden veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta.

Verotusarvosta kannetaan kuitenkin enintään se osuus veroa, joka sisältyi yleisten autoveroperusteiden mukaan verotettujen

#### 8 §

Käytettynä verotettavan pakettiauton ja 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

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 M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilogrammaa, osalta 16 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta ja muun kuin alennetulla verokannalla verotettavan pakettiauton osalta 30 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta.

---

 10 a §
 

---



---

 11 b §
 

---

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 M<sub>1</sub>-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.

---

 10 a §
 

---

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

---

 11 b §
 

---

*Jos käytetyn ajoneuvon verotusarvoa ei vähäisten markkinatietojen vuoksi voida määrittää 1 momentissa tarkoitettulla tavalla, vähittäismyyntiarvo voidaan toissijaisesti määrittää vastaavan uuden ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvo ajoneuvon iän perusteella yhdellä prosentilla kuukautta kohden kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Mallikohtaisesti voidaan soveltaa myös tästä poikkeavaa arvonalenemisen laskennallista määrää, jos markkinatietoja koskevan tilastollisen aineiston perusteella on perusteita poiketa oletuksena olevasta arvosta alenemasta ja jos käytettävissä olevan tiedon perusteella ei kuitenkaan voida asianmukaisesti määrittää verotettavaa ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa. Ajoneuvon ikä määrätään tätä pykälää sovellettaessa täy-*

## 11 g §

Verovelvollisen on jokaisen uutta ajoneuvoa koskevan veroilmoituksen yhteydessä ilmoitettava verotettavan ajoneuvon hinta Suomessa. Tulliviranomainen vahvistaa näiden tietojen perusteella muutokset verotusarvotilastoon. Muutokset tulevat voimaan viiden päivän kuluttua niiden julkaisemisesta.

## 23 §

Yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettua 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:

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

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 massaansa. Mitä tässä säädetään, ei kuitenkaan koske rakennetta tai varustetta, jonka asentamisen johdosta olisi toimittava ajoneuvon uusi katsastus. Avoimella tavaratilalla varustetun auton tavaratilaan rakenteiden suojaamiseksi asennettua, mahdollisimman tiiviisti tavaratilan seinämiä ja pohjaa noudattelevaa suojusta tai avoimen tavaratilan muuta kuin jäykästä materiaalista valmistettua katetta taikka avoimeen tavaratilaan asennettua pienehköä lukittavaa

## 11 g §

*Edellä 1 momentissa säädetty koskee myös hinnan muutoksen ilmoittamista. Tulliviranomainen vahvistaa näiden tietojen perusteella muutokset verotusarvotilastoon. Muutokset tulevat voimaan niiden julkaisupäivänä.*

## 23 §

Yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettua 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:

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

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 massaansa. Mitä tässä säädetään, ei kuitenkaan koske rakennetta tai varustetta, jonka asentamisen johdosta olisi toimittava ajoneuvon uusi katsastus. Avoimella tavaratilalla varustetun auton tavaratilaan rakenteiden suojaamiseksi asennettua, mahdollisimman tiiviisti tavaratilan seinämiä ja pohjaa noudattelevaa suojusta tai avoimen tavaratilan muuta kuin jäykästä materiaalista valmistettua katetta taikka avoimeen tavaratilaan asennettua pienehköä lukittavaa

työkalukotelo ei myöskään oteta huomioon ajoneuvoa mitattaessa.

työkalukotelo ei myöskään oteta huomioon ajoneuvoa mitattaessa. *Umpinaisella tavaratilalla varustettu pakettiauto mitataan siinä varustuksessa, jonka mukaisena valmistaja on ajoneuvon toimittanut ennen ajoneuvoon 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 tavaratilaa, voidaan jättää huomiotta, jos sen ei voida katsoa vaikuttavan tavaratilan käytettävyyteen.*

#### 34 c §

*Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työnantajalla on kiinteä toimipaikka muussa valtiossa kuin Suomessa, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta. Niin ikään Suomessa vakinaisesti asuva ammatinharjoittaja, joka on sijoittautunut ulkomaille tai tarjoaa siellä palvelujaan, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä ajoneuvoaan Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta.*

*Käyttö katsotaan väliaikaiseksi Suomessa, jos 1 momentissa tarkoitettu henkilö käyttää ajoneuvoa päivien mukaan laskettuna vähemmän Suomessa kuin ulkomailla kunkin 12 kuukauden pituisen ajanjakson aikana. Jos ajoneuvoa saman päivän aikana käytetään sekä Suomessa että ulkomailla, ajoneuvoa katsotaan käytettävän ulkomailla.*

*Tulliviranomainen antaa hakemuksesta luvan 12 kuukauden pituiseksi jaksoksi ajoneuvon verottomaan käyttöön. Luvassa vahvistetaan ehdot, joiden mukaista ajoneuvon käyttöä pidetään tässä pykälässä säädetyin tavoin väliaikaisesti verottomana. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä hakemuksen tueksi vaadittavasta selvityksestä ja hakemusmenettelystä. Verottomaan käyttöön oikeuttava lupa on pidettävä mukana ajoneuvossa käytettäessä sitä liikenteessä. Jos ajoneuvon käyttö ei enää*



## 35 a §

Henkilön omaa käyttöä varten hankittua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan 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. Luvan voimassaolo päättyy myös, jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan tai kuka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa luvan myöntämisestä.

## 43 §

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

## 61 §

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

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

## 35 a §

Henkilön omaa käyttöä varten hankittua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan 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 ajoneuvon verotuspäätöksen eräpäivänä. Luvan voimassaolo päättyy myös, jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan taikka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa luvan myöntämisestä.

## 43 §

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

## 61 §

Edellä 41 §:n mukaan määrätyn veron eräpäivä on 15 päivää päätöksen päivämäärästä. Edellä 40 §:n mukaan määrätyn veron eräpäivä on 25 päivää jakson päättymisestä.

Milloin autoveroa määrätään oikaisuna, jälkiverotuksena tai ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen 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.

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-  
ta 20 . Lain 61 § tulee kuitenkin voimaan  
valtioneuvoston asetuksella säädettävänä  
ajankohtana.*

*Lakia sovelletaan verotuksiin, jotka toimi-  
tetaan lain voimaantulopäivänä tai sen jäl-  
keen.*

---