

## VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 26/2008 vp

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

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 11 päivänä marraskuuta 2008 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laeiksi autoverolain, arvonlisäverolain ja ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta (HE 192/2008 vp).

##### *Jaostovalmistelu*

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

##### *Asiantuntijat*

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- ylijohtaja Lasse Arvela, lainsäädäntöneuvos Merja Sandell ja lainsäädäntöneuvos Suvi Anttila, valtiovarainministeriö
- tulliveropäällikkö Marko Koski, Tullihallitus
- johtava asiantuntija Markku Kärkkäinen, Ajoneuvohallintokeskus AKE
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry

- toimitusjohtaja Tero Vauraste, First Rent A Car Finland Oy/Hertz International Franchise edustaen Suomen Autovuokraamojen Liitto ry:n, Suomen Taksiliitto ry:n, Suomen Autokoululiitto ry:n ja LeasePlan Finland Oy:n sekä ALD Automotiven työryhmää
- johtava asiantuntija Reima Letto, Finanssialan Keskusliitto
- professori Esko Linnakangas, Helsingin yliopisto
- toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto
- kuljetusasiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- johtaja Heikki Ojanperä, Teknisen Kaupan Liitto ry.

Kirjalliset lausunnot ovat toimittaneet

- Autoliitto ry
- Suomen Yrittäjät ry
- MP-Kauppiat ry.

Ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus ovat ilmoittaneet, ettei niillä ole huomauttamista asiaan.

#### HALLITUKSEN ESITYS

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

Autoverolakia muutettaisiin siten, että pakettiautojen autovero muutettaisiin yleiseen kuluttajahintaan perustuvaksi henkilöautojen ja moottoripyörien autoveron tavoin. Samalla

pakettiautojen vero porrastettaisiin auton hiilidioksidipäästöjen perusteella samalla tavalla kuin henkilöautojen. Ajoneuvojen luokittelu henkilö- tai pakettiautoluokkaan menettäisi autoverotuksessa lähtökohtaisesti merkityksensä. Alennettuun veroon oikeutettujen pakettiautojen tavaratilan vähimmäiskokoa koskevista vaatimuksista luovuttaisiin. Kookkaampien tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen kuljetuskyky kuitenkin otettaisiin huomioon hiilidioksidipäästöihin perustuvan veron määrää vähentävänä tekijänä. Niistä pakettiautoista, joista ei ole päästötietoa, veroa kannettaisiin auton kokonaisuuden ja käyttövoiman perusteella määräytyvän laskennallisen päästötiedon perusteella. Ehdotettavia muutoksia sovellettaisiin sekä uusiin että käytettyinä ensiverotettaviin pakettiautoihin. Käytettyinä verotettavien pakettiautojen verotukseen sovellettavista erityissäännöksistä luovuttaisiin.

Moottoripyörien verotusta ehdotetaan muutettavaksi siten, että luovuttaisiin soveltamasta ennen vuotta 2003 valmistettuihin käytettyinä ensiverotettaviin moottoripyöriin niin sanottuja mallikohtaisia veroprosentteja. Kaikki käytetyt moottoripyörät verotettaisiin siten iskuilavuuden perusteella samojen veroprosenttien mukaan kuin uudet moottoripyörät.

Autoverolakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös vientipalautuksesta, joka mahdollistaisi tie-

tyin edellytyksin ajoneuvon arvossa jäljellä olevan autoveron palautuksen, kun käytetty ajoneuvo viedään maasta pysyvästi toisessa maassa tahtuvaa käyttöä varten.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia siten, että luovuttaisiin kantamasta autoverolle arvonlisäveron suuruista veroa. Arvonlisäverolaista kumottaisiin vastaavasti kyseisen veron vähennysoikeutta koskevat säännökset. Lisäksi autoverolain säännöksiä verotettavasta tapahtumasta ja verovelvollisuudesta muutettaisiin siten, ettei autoveroa enää pääsääntöisesti tarvitsisi lukea ajoneuvon myynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen. Muutosten seurauksena ajoneuvojen verotus ei kuitenkaan kevenisi, koska autoveroa korotettaisiin autoverolle suoritettua arvonlisäveroa vastaavalla määrällä. Muutos koskisi kaikkia autoveron alaisia ajoneuvoja.

Esitykseen sisältyy lisäksi eräitä muita autoverolain muutoksia.

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

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

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Yleisperustelut*

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä eräin vähäisin tarkennuksin.

Hallituksen esitys sisältää laajan asiakokonaisuuden, jossa on kolme erillistä ja merkittävää aihealuetta:

- *pakettiautojen veroperusteiden rakenteellinen muutos*, jossa verotus perustuisi ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntiarvoon nykyisen maahantuojaan hankinta-arvon sijasta. Lisäksi pakettiautojen veroprosentti määräytyisi hiilidioksidipäästöjen perusteella samaan tapaan kuin henkilöautoilla.

Tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen kuljetuskyky otettaisiin kuitenkin huomioon päästöperusteista verotusta kohtuullistavana tekijänä.

- *autoveron ja arvonlisäveron suhteen selkiinnyttäminen* niin, että autovero muutettaisiin autokaupassa arvonlisäverottomaksi läpikulkueraksi ja autoverolle kannettavasta arvonlisäveron suuruudesta verosta, ns. elv:stä luovuttaisiin. Samalla nykyisiä autoveroprosentteja korotettaisiin vastaavalla määrällä eli 1,22-kertaisiksi, jolloin

- verorasitus ja verotulot kokonaisuutena säilyisivät lähes ennallaan, sekä
- *autoveron vientipalautusjärjestelmän käytönotto*, jolloin edellä olevien muutosten voimaantulon jälkeen verotetuissa ajoneuvoissa jäljellä oleva autovero voitaisiin palauttaa eräin rajoituksin, kun tällainen ajoneuvo viedään maasta pysyvästi ulkomaille käytettäväksi.

Kysymys on siis periaatteellisesti merkittävistä linjauksista, joista aiheutuu laajoja tarkistustarpeita autoverolain säännöksiin. Lopputuloksena on kuitenkin nykyistä yksinkertaisempi, läpinäkyvämpi ja hallittavampi säännöskokonaisuus. Sellaisena se palvelee nykysäännöstöä paremmin niin verovelvollisten kuin viranomaisten tarpeita. Lisäksi se ottaa huomioon myös yhteisöoikeuden asettamat vaateet.

Muutokset edellyttävät tietoteknisiä ja muita muutostöitä autoalalla ja tullissa. Tämä on tarkoitus ottaa huomioon lain voimaantuloaikaa vahvistettaessa. Tarkoitus on, että muutokset tulisivat voimaan vientipalautusjärjestelmää lukuun ottamatta mahdollisimman pian ensi keväänä, aikaisintaan kuitenkin maaliskuun alusta. Vientipalautusjärjestelmä tulisi voimaan vuoden 2010 alusta.

Uusia säännöksiä on tarkoitus soveltaa lain voimaantulon jälkeen ensiverotettaviin ajoneuvoihin. Sitä ennen verotettuihin ajoneuvoihin sovellettaisiin sen sijaan nykyisiä säännöksiä koko niiden käyttöiän. Vientipalautuksen piiriin tulisivat puolestaan vuoden 2009 muutoksen voimaantulon jälkeen ensiverotettavat ajoneuvot, koska veroperusteet ovat vasta siitä alkaen yhteneväiset koko ajoneuvokannalle. Tätä aiemmin verotettujen ajoneuvojen vero on yksilöllinen ja työläs selvittää. Se tulisi kuitenkin tietää, koska vientipalautus ei saa olla vientihetkellä jäljellä olevaa veroa suurempi. Muutoin sitä pidettäisiin kiellettynä vientitukena.

Esityksen yhtenä keskeisenä tavoitteena on yhdenmukaistaa henkilö- ja pakettiautojen veroperusteita ja luopua nykyoloissa epätarkoituksenmukaisiksi osoittautuneista pakettiautojen tavaratilän verotuksellisista mittavaatimuksista. Lisäksi verotusta halutaan kehittää hallitusohjel-

man mukaisesti edelleen niin, että se tukee liikenteen päästövähennystavoitteita sekä energian säästöä ja energiatehokkuutta. Pakettiautojen hankintaa pyritään ohjaamaan sen vuoksi kuljetustarpeeseen nähden tarkoituksenmukaisiin ja mahdollisimman vähän polttoainetta kuluttaviin malleihin.

Muiden keskeisten muutosten taustalla on yhteisöoikeuden asettamat tavoitteet ja vaateet. Samalla vähennettäisiin myös vireillä olevista rikkomusmenettelyistä aiheutuvaa epävarmuutta. Autoveron ja arvonlisäveron väliseen suhteeseen liittyvät muutokset koskisivat kaikkia autoveron alaisia ajoneuvoja. Samoin vientipalautus koskisi soveltamisalaa koskevin rajauksin kaikkia maasta toiseen valtioon pysyvästi siirrettäviä ajoneuvoja.

#### *Valiokunnan yleisarvio*

Valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja johdonmukaisena jatkona vuosi sitten aloitetulle ympäristöohjaukseen perustuvalla verojärjestelmän rakennemuutokselle. CO<sub>2</sub>-perusteinen ympäristöohjaus kattaisi tämän jälkeen kaikki autoverotuksen piirissä olevat ajoneuvot moottoripyöriä ja kevyitä linja-autoja koskevin poikkeuksin.

Veron perusidea säilyisi edelleen yksinkertaisena ja ymmärrettävänä: jokainen päästögramma vaikuttaa verotasoon — mitä pienemmät päästöt, sitä matalampi vero ja päinvastoin. Samoin veroprosentti olisi edelleen helposti todettavissa suoraan verotaulukosta. Tämä koskisi yhtä lailla tavarankuljetukseen tarkoitetuille pakettiautoille säädettävää huojennusta.

Esitys on saanut yleisesti hyväksyvän vastaanoton myös valiokunnan asiantuntijakuulemisessa. Siihen on todettu liittyvän kuitenkin eräitä ongelmakohtia, joista pääosa kohdistuu autoveron ja arvonlisäveron suhteen muutokseen. Vaikka autoverosta tulee arvonlisäveroton läpikulkuera autokaupassa, yritysten oman liiketoiminnan käyttöön hankituista ajoneuvoista maksetulle — ja nyt elv:n verran nousevalle — autoverolle kertyy arvonlisäveroa, kun ajoneuvo myydään. Autovero sisältyy vastaavasti

auton vuokraus- tms. käytöstä perittävään arvonlisäverolliseen hintaan.

Eräät asiantuntijat ovat pitäneet esitystä tältä osin epäneutraalina. Se aiheuttaa lisäksi lisäkustannuksia erityisesti niille aloille, jotka käyttävät autoja tällaisessa tuotannollisessa toiminnassa. Näitä ovat mm. leasing-, autokoulu- ja vuokraustoiminta sekä henkilökuljetus siltä osin kuin nykyinen taksialennus ei kata verotason nousua. Muutos johtaisi asiantuntijoiden mukaan myös epäneutraaliin verotukseen leasingin ja muun ajoneuvojen hankintaan käytettävän rahoituksen välillä. Se nostaisi lisäksi kuluttajahintoja ja hidastaisi ajoneuvojen uusinvestoin-  
teja.

Osa verorakenteen muutoksista aiheutuvista ongelmista on kyetty ratkaisemaan esityksessä varsin tyydyttävällä tavalla. Tämä koskee tavarankuljetukseen tarkoitettuja kookkaita pakettiautoja sekä autoliikkeiden esittelyautoja;

Pakettiautojen veroa esitetään alennettavaksi auton kokonaisuudessaan perusteella määräytyväällä vähennyksellä perusverotaulukosta. Alennettu autovero koskisi suurinta osaa pakettiautoista. Vähennyksen laskentatapa ja suuruus on mitoitettu lisäksi niin, ettei verotaso kokonaisuudessaan nousisi merkittävästi nykyisestä, joskin yksittäisten merkkien ja mallien verotusmuutokset voivat olla suuria. Veromalli suosii joka tapauksessa vähän polttoainetta kuluttavia pakettiautoja kaikissa kokoluokissa. Autoliikkeiden esittelyautoille esitetään puolestaan kuuden kuukauden pituista väliaikaista verotonta käyttöoikeutta.

Muut asiantuntijakuulemisessa esitetyt huomautukset koskevat mm. vientipalautusjärjestelmän soveltamisalaa, moottoripyörien veroluokkia ja verotasoja sekä eräitä verovelvollisen oikeusasemaan liittyviä kysymyksiä.

Valiokunta käsittelee seuraavassa näitä asiantuntijakuulemisessa esille nousseita näkökohtia. Esitys ei anna aiheutta edellä olevaa tarkempaan arviointiin muulta osin.

#### *Verovelvollisuus ja oikeussuoja*

Esitys sisältää merkittäviä muutoksia autoverolain verotettavaa tapahtumaa ja verovelvollisuutta koskeviin säännöksiin. Verotettava

tapahtuma kytkettäisiin ajoneuvon rekisteröintiin ja autoverovelvolliseksi säädettäisiin se, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään. Tällä tarkoitetaan sitä, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi<sup>1</sup>.

Jos ajoneuvon maahantuojana on tullin rekisteröity asiamies, se hoitaisi autoverotuksen omistajan sijasta suoraan lain nojalla ja vastaisi veron suorittamisesta. Asiamieheen sovellettaisiin tällöin myös veronoikaisua, jälkiverotusta ym. koskevia menettelysäännöksiä samoin kuin lain verovelvolliselle takaamia oikeussuojasäännöksiä.

Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että muutoksista aiheutuu ongelmia käytettyjen autojen kaupallisessa tuonnissa, koska kauppias ei voi ilmoittaa ennen verotusta käytetyn auton verotusarvoa eikä autoveron suuruutta. Tämän takia verotusarvona tulisi käyttää auton toteutunutta kauppahintaa. Puutteena on pidetty myös sitä, ettei kuluttajan asemassa oleva verovelvollinen voi tietää, kuka on rekisteröity asiamies, vaikka sillä voi olla huomattava vaikutus hänen asemaansa. Kuulemisessa on huomautettu lisäksi siitä, että ajoneuvon omistajaksi merkittävän ostajan oikeussuojakeinojen kavennukset ovat perustuslain vastaisia.

Valiokunta toteaa ensinnäkin, etteivät laajennettu verovastuu ja siihen liittyvät oikeussuojakeinot kavenna verovelvollisen oikeuksia. Niissä tapauksissa, kuten yksityistuonnissa, joissa omistaja vastaa veron suorittamisesta, omistajalla on verovelvollisen oikeussuojakeinot. Jos verosta vastaa rekisteröity asiamies, omistajalla ei ole vastuuta veron suorittamisesta. Verosaatavan perintään voitaisiin käyttää silloin myös rekisteröidyn asiamiehen Tullille asettamaa vakuutta.

Verovelvollisuus syntyy rekisteriin merkitylle omistajalle vain niissä harvinaisissa tapauksissa, joissa veron määrää ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä. Tällöinkin omistaja vapautuu verovelvollisuudestaan, jos hän osoittaa maksaneensa autoveron määrän asia-

<sup>1</sup> Yksityiskohtaisiin perusteluihin viitaten osamaksukaupassa verovelvollinen olisi haltija.

miehelle tai tämän edustajana toimivalle auto-kaupalle.

Jos verovelvollisuus kaikesta huolimatta kuitenkin syntyy ajoneuvon omistajalle, hänelle lähetetään verotuspäätös ja hänellä myös on valitusoikeus.

Koska esityksessä on tarkoitettu, että valitusoikeus olisi verovelvollisella vain tässä tilanteessa, valiokunta ehdottaa tätä koskevaa täsmennystä 74 a §:ään. Muutosehdotusta on perusteltu tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Valiokunta katsoo lisäksi, etteivät muut huomautukset anna aihetta muutoksiin;

Käytettyjen tuontiajoneuvojen verotusarvo määritetään ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella samalla tavalla kuin uusien ajoneuvojen. Yhdenmukainen menettely on perusteltua EY-oikeudellisen syrjimättömyysvaatimuksen takia. Verotusarvon määrittäminen on varmuudella tiedettävissä nykyisinkin vasta verotusajankohtana. Tämän ei kuitenkaan ole katsottu vaikeuttavan käytettyjen ajoneuvojen kauppaa. Parhaimmillaan Tulli voi vahvistaa verotusarvon ja veron määrän heti, kun ajoneuvo ilmoitetaan verotettavaksi. Harvinaisempien mallien verotus saattaa vaatia jonkin verran enemmän aikaa.

Ajoneuvon omistajaksi merkittävä ostaja saa tiedon rekisteröidystä asiamiehestä. Tätä koskeva tieto lisätään ajoneuvon kauppasopimukseen. Tieto on myös saatavissa Tullilta.

#### *Autovero ja sille kannettava arvonlisävero*

Asiantuntijakuulemisessa on esitetty edellä yleisessä osassa kuvatun neutraalisuusongelman ratkaisuksi muutosta arvonlisäverolakiin. Sen mukaan arvonlisäverovelvollisen yrityksen käyttöomaisuuteen kuuluvan ajoneuvon arvossa jäljellä oleva autovero ei sisältyisi ajoneuvon edelleenmyynnistä suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen.

Valiokunta puoltaa hallituksen esityksessä omaksuttua ratkaisua. Autovero muuttuu rekisteröintiveroksi, joka on kertaluonteinen ja jota ei ole sidottu ajoneuvon käyttöaikaan. Se ei ole siten ajoneuvon käytettävissäolo- tai käyttö-

vero. Kysymys ei ole ostajan nimissä ja lukuun kertyneiden kustannusten korvauksesta, eikä sitä voida jättää arvonlisäveron perusteen ulkopuolelle.

Eri asia on, että käyttöomaisuuteen kuuluvan ajoneuvon myyntihinnassa jäljellä oleva autoveron määrä — ja siten myös sille suoritettavaksi tulevan arvonlisäveron määrä — alenee ajoneuvon arvon alentumisen myötä.

Arvonlisäverodirektiivissä säädetään, mistä arvosta arvonlisäveroa on suoritettava. Arvonlisäveron peruste on direktiivin ja arvonlisäverolain mukaan palvelusta tai tavarasta ostajalta perittävä vastike. Käyttöomaisuudeksi hankittavista ajoneuvoista suoritettu autovero on arvonlisäverovelvollisen toimijan oma kustannus, ja se sisältyy osaltaan niihin vastikkeisiin, joita toimija perii asiakkailta. Se tulee siten sisällyttää myös suoritettavan arvonlisäveron perusteeseen.

Koska esityksen yhtenä tarkoituksena on muuttaa verojärjestelmän rakennetta varmuudella yhteisöoikeuden ja komission esittämien tavoitteiden mukaiseksi, valiokunta katsoo, ettei lakiin tulisi sisällyttää ehdotetunkaltaista säännöstä.

Ehdotettu ratkaisu olisi lisäksi epäneutraali muun tyyppisessä liiketoiminnassa käytettävien ajoneuvojen verokohteluun nähden. — Oma kysymyksensä on, missä määrin on perusteltua rinnastaa jakelutienä arvonlisäverovelvollisen yrityksen käyttöomaisuuteen kuuluvan ajoneuvon myynti ajoneuvojen tavanomaiseen kuluttajamyyntiin autokaupasta. Kysymys ei ole välttämättä jakelutieneutraliteetista. Neutraliteettitavoitteella ei voida kuitenkaan puolustaa arvonlisäverodirektiivin vastaista autoveron vähennysoikeutta leasing- ja vuokraus- ym. toiminnan arvonlisäverotuksessa.

Valiokunta ei pidä myöskään esitettyjä ympäristönäkökohtia esteenä esitykselle; Suomen Ympäristökeskuksen teettämän selvityksen mukaan autokannan uudistaminen on ympäristön kannalta myönteistä, jos kysymyksessä on vanhan ajoneuvon vaihtaminen uuteen. Sen sijaan uudehkojen ajoneuvojen tiheällä vaihtamisella ei vastaavia ympäristöetuja saavuteta, vaan

ympäristön kannalta on parempi pitää tällainen ajoneuvo mahdollisimman pitkään käytössä.

*Esittelyajoneuvojen väliaikainen verovapaus*

Autoliikkeiden esittelykäytössä olevien autojen verotus on tarkoitus lykätä siihen ajankohtaan, jona autot myydään ja rekisteröidään asiakkaan nimiin. Esitykseen sisältyy sen vuoksi uusi säännös, jonka mukaan myytäväksi tarkoitettua ajoneuvoa voidaan käyttää tietyin edellytyksin väliaikaisesti veroa suorittamatta. Uudet esittelyautot verotettaisiin aikanaan uusina ajoneuvoina väliaikaisesta käytöstä huolimatta.

Väliaikainen veroton käyttö voi kestää enintään kuusi kuukautta. Autoala on esittänyt, että aika pidennettäisiin yhdeksään kuukauteen. Lisäksi tällaisen ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ennen myyntiä on pidetty tarpeettomana. Epäkohtana ja kustannuksia lisäävänä on pidetty lisäksi sitä, ettei autokaupan esittelyautoja voida enää käyttää myyntihenkilöstön työsuhteautoina.

Valiokunta puoltaa esittelykäyttöä koskevan ajan pidennystä. Muutosta perusteltu tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa. Muut huomautukset eivät sen sijaan anna aihetta muutokseen;

Rekisteröintikatsastus on välttämätön, jotta rekisteriin saadaan tieto ajoneuvon todellisesta käyttöönottopäivästä ennen rekisteröintiä. Tämä on mahdollista vain rekisteröintikatsastuksessa. Tieto vaikuttaa mm. liikennevakuutusten hinnoitteluun, ja sillä on merkitystä myös kuluttajien välisessä autokaupassa. Menettely on pakollinen nykyisin käytettynä maahan tuoduille ajoneuvoille. Ehdotus on perusteltu siten myös samanlaisen kohtelun takaamiseksi. Asiaan liittyvät käytännön järjestelyt voidaan hoitaa auto- ja katsastusalan kesken hallinnollisesti mahdollisimman kevyellä menettelyllä.

Esittelyautojen väliaikainen veroton käyttö perustuu siihen, että autot on tarkoitus myydä lyhyen ajan sisällä kuluttajille. Ne poikkeavat tässä suhteessa työsuhteautoista, jotka kuuluvat yrityksen pidempiaikaiseen käyttöomaisuuteen. Myöskään muiden yritysten kannalta ei ole perusteltua, että autokaupan työsuhteautot rinnas-

tettaisiin esittelyajoneuvoihin, jolloin ne olisivat verotuksellisesti eriarvoisessa asemassa auto- ja ajoneuvoverotuksessa, koska verotonta käyttöä koskevalta ajalta ei peritä myöskään vuotuisia käyttöveroja.

Asiantuntijakuulemisessa on ehdotettu lisäksi harkittavaksi, pitäisikö lakiin lisätä esittelyajoneuvon vientiä koskeva sanktiosäännös autoverolain 35 a §:n tapaan. Esittelyautoja ei voitaisi siten palauttaa ulkomaille seuraamuksitta.

Valiokunta ei pidä muutosta tarpeellisena ainakaan tässä vaiheessa. Autoverolain 35 a §:stä poiketen kysymys on kaupallisessa toiminnassa käytettävistä esittelyajoneuvoista. Jos jokin esittelyajoneuvo ei mene kaupaksi Suomessa, sen poisvienti on tarkoituksenmukaista sallia ilman seuraamuksia. Samaan lopputulokseen pääsemiseksi ajoneuvon verottaminen ja kannetun veron palauttaminen vientipalautuksena ei ole hallinnollisesti perusteltua. Esittelyajoneuvojen käyttöä seurataan ja lakia muutetaan tarvittaessa myöhemmin.

*Taksien autoveropalautus*

Asiantuntijakuulemisessa on ehdotettu, että autoveron taksipalautus nostettaisiin nykyisestä 9 600 eurosta 13 000 euroon. Tätä perustellaan sillä, että useista takseista jäisi muutoksen jälkeen maksettavaksi elv:n määrällä korotettua autoveroa. Tämä lisäisi taksiyrittäjän pääomakustannuksia esimerkiksi yleisimmässä taksi-autoluokassa yli yhdeksän prosenttia.

Lisäksi on ehdotettu, että esteetön taksi olisi täysin veroton invataksien tapaan ja että taksipalautuksen kuoleentumisaika lyhennettäisiin nykyisestä neljästä (verottomat invataksit) tai kolmesta vuodesta (muut taksit) kahteen tai 2,5 vuoteen.

Valiokunta ei pidä taksipalautuksen enimmäismäärän korotusta perusteltuna ainakaan yleisesti kaikkien taksien osalta. Auton hankintakustannusten osuus taksien kustannustekijöistä on varsin pieni, ja nykyinen taksipalautus riittää yleensä kattamaan taksien autoveron. Lisäksi edun suhteellinen merkitys kasvoi muille kuin suuripäästöisille ajoneuvoille vuodenvaihte-

sa, kun taksipalautusta ei pienennetty verotason laskusta huolimatta.

Taksiryrittäjät voivat vaikuttaa myös auton valinnalla suoritettavan veron määrään. Vähäpäästöisiä malleja on myös tilavissa autoissa, eikä auton kuljetuskyvystä tai muista ominaisuuksista tarvitse siten välttämättä tinkiä verotuksen vuoksi. Ratkaisu tukee näin ympäristöperusteisen autoveron ohjausvaikutusta takseihin.

Valiokunta pitää kuitenkin aiheellisenä selvittää taksipalautuksen enimmäismäärän porrastusta esimerkiksi henkilökuljetuskyvyn eli istuinpaikkojen perusteella. Muutos voi olla perusteltu mm. tilatakselle. Tällä tavoin voitaisiin ottaa huomioon mm. haja-asutusalueiden oppilas-, vanhus- ym. erityiskyytien asettamat erityistarpeet ja riittävä liikenneturvallisuus. Asiaa koskeva esitys on perusteltua tuoda eduskuntaan pikimmiten seuraavan autoverotusta koskevan lainmuutoksen yhteydessä.

Muut ehdotukset eivät anna sen sijaan aihetta enempiin toimenpiteisiin.

#### *Eräiden pakettiautojen verovapaus*

Asian käsittelyn yhteydessä on ehdotettu myös sitä, että autovero palautettaisiin luvanvaraista tavaraliikennettä harjoittaville kuljetusyrityksille.

Valiokunta pitää ehdotusta kuitenkin ongelmallisena pakettiautojen ja niitä käyttävien yritysten yhdenvertaisen kohtelun vuoksi. Tavaraliikenneluvan saaneen kuljetusryrittäjän käytössä olevia pakettiautoja kohdeltaisiin verotuksessa eri tavalla kuin muita kuljetuksiin käytettäviä pakettiautoja. Kuitenkin yritystoiminnassa käytettävistä pakettiautoista vain osaa käytetään luvanvaraisessa tavaraliikenteessä. Ehdotus on näin kilpailuneutraaliteetin lisäksi ongelmallinen myös yhteisön valtioneuvoston kannalta.

Vertailu taksiryittäjiin ei ole perusteltu sen vuoksi, että — toisin kuin tavaraliikennelupia — taksilupia myönnetään rajoitetusti tarveharkinnan perusteella. Veroedun edellyttämää valvontaa ei olisi siten mahdollista perustaa ainakaan liikennelupiin. Käytössä ei ole myöskään muuta helppoa keinoa.

#### *Moottoripyörien veron alentaminen*

Moottoripyörät eivät ole vielä CO<sub>2</sub>-perusteisen ympäristöohjauksen piirissä, koska moottoripyörille ei ole toistaiseksi yhteismitallista päästöjen mittaamenetelmää. Käytössä on osin tästä syystä paljon vanhoja ja päästöiltään epäedullisia moottoripyöriä. Jotta kysyntä kohdistuisi nykyistä enemmän uusiin ja huomattavasti kehittyneempiin moottoripyöriin, asiantuntijakuulemisessa on ehdotettu verotasoja alennettavaksi kuudenneksella, kuten henkilöautoilla tämän vuoden alusta.

Valiokunta katsoo kuitenkin, ettei uusien moottoripyörien kysyntää voida lisätä pelkästään verotasoja alentamalla. Alennus olisi myönnettävä myös käytetyille moottoripyörille, eikä suhteellinen hintaero siten kapenisi. Käytettyjä moottoripyöriä suosinut ikähyvitysjärjestelmä poistettiin lisäksi vuoden 2003 autoverouudistuksessa, jolloin siirryttiin verottamaan uudet ja käytetyt moottoripyörät pääosin yhdenmukaisen veroperusteiden mukaisesti. Verotasoja alennettiin samassa yhteydessä.

Vertailu henkilöautoihin ei sekään ole riittävä peruste, koska vuodenvaihteen veronalennus liittyi nimenomaan ympäristöperusteisen veromallin käyttöönottoon. Moottoripyörien vero ei ole muutoinkaan sidoksissa henkilöautojen veroon, vaikka molempien ajoneuvoryhmien verotusarvona käytetään ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa. Valiokunta ei puolla näistä syistä moottoripyörien verotason alennusta.

Valiokunta pitää sen sijaan aiheellisena moottoripyörien iskuilavuuteen perustuvien kokoluokkien tarkistusta. Se voidaan tehdä vuonna 2009 annettavassa esityksessä, joka koskee eräiden ajoneuvojen teknisiä määritelmiä verolainsäädännössä. Muutoksella ei olisi vaikutusta verotuottoon.

#### *Huojennuspäätöksestä valittaminen*

Asiantuntijakuulemisessa on esitetty autoverolain 50 §:ssä säädetyn valituskiellon poistamista autoverotuksen huojennuspäätöksistä.

Valiokunta ei pidä pykälän muuttamista tässä yhteydessä tarkoituksenmukaisena. Valituskiellon asema on perusteltua selvittää erikseen,

yhdessä muiden vastaavien eri verolakeihin sisältyvien huojennussäännösten kanssa.

### ***Yksityiskohtaiset perustelut***

#### *Laki 1*

*4 §:n 1 ja 4 momentti.* Autoverovelvolliseksi säädettäisiin esityksen mukaan se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi. Säännöstä tulisi tarkentaa siten, että siinä otettaisiin huomioon myös osamaksukaupan tilanteet.

Osamaksukaupassa ajoneuvon myyjä tai rahoittaja pidättää vakuutena ajoneuvon omistusoikeuden itsellään, kunnes ostaja on suorittanut koko kauppahinnan. Kun kauppahinta on maksettu, ajoneuvon omistusoikeus siirtyy ostajalle. Jotta autoverovelvolliseksi saataisiin hallituksen esityksen tavoitteen mukaisesti ostaja, 4 §:n 1 momenttiin tulisi lisätä tarkennus, jonka mukaan osamaksukaupassa verovelvollisena on rekisteriin merkitty ajoneuvon haltija. Tällä tarkoitettaisiin osamaksukaupan ostajaa, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon ensimmäiseksi haltijaksi.

Tarkennus on tarpeen, koska ajoneuvon omistajaksi merkitään osamaksukaupassa myyjä, joka olisi siten myös autoverovelvollinen.

Pykälän 4 momentissa säädetään toissijaisesti verovastuusta. Säännöstä tulisi tarkentaa myös tältä osin vastaavasti. Jos siis veroa ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä, verovelvollinen olisi 1 momentissa tarkoitettu omistaja tai haltija säännöksessä tarkemmin mainitun poikkeuksen.

*35 b §:n 1 momentti.* Säännös koskee myytäväksi tarkoitettujen esittelyautojen verokohtelua. Tällaista ajoneuvoa voitaisiin käyttää tiettyin edellytyksin väliaikaisesti veroa suorittamatta myyntitarkoituksessa tapahtuvaan koeajoon tai esittelyyn enintään kuuden kuukauden ajan. Tätä aikaa on pidetty liian lyhyenä ainakin kalliiden autojen myynissä. Valiokunta esittää sen vuoksi väliaikaista verotonta käyttöä koskevan ajan pidentämistä yhdeksään kuukauteen.

*74 a §:n 1 momentti.* Säännös koskee verosta vastuussa olevan oikeusasemaa.

Verosta vastuussa olevaan sovelletaan mm. niitä oikeussuojakeinoja, jotka koskevat verovelvollista. Tämä on perusteltua, koska rekisteröidyllä asiamiehellä on ensisijainen ja suoraan lakiin perustuva vastuu veron suorittamisesta. Sen vuoksi myös mahdolliset veronoikaisu- ja jälkiverotustoimenpiteet koskisivat ensisijassa rekisteröityä asiamiestä. Ostajan vastuu realisoituu sitä vastoin harvoin, kuten yleisperusteluisissa on edellä todettu.

Tarkoitus on, ettei omistajaksi merkityllä verovelvollisella olisi valitusoikeutta niissä tapauksissa, joissa rekisteröity asiamies vastaa verosta hänen sijastaan. Omistajaan ei voitaisi kohdistaa tällöin myöskään veronoikaisua eikä jälkiverotusta. Valiokunta ehdottaa, että säännöstä tarkennetaan niin, että tämä tarkoitus ilmenee siitä ehdotettua selvemmin.

#### *Lakien voimaantulo*

Jotta lait voitaisiin saada voimaan heti, kun autoalan tietojärjestelmät ovat riittävän valmiita, niiden voimaantulosäännöksiä tulisi muuttaa ehdotettua joustavammiksi. Valiokunta esittää sen vuoksi, että lait tulisivat voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Autoverolain vientipalautusta koskeva 34 d § voidaan kuitenkin säätää tulevaksi voimaan vuoden 2010 alusta, kuten hallituksen esityksessä on ehdotettu.

#### *Päätösehdotus*

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

*että 1. lakiehdotus hyväksytään muutoin hallituksen esityksen mukaisena paitsi 4 §:n 1 ja 4 momentti, 35 b §:n 1 momentti ja voimaantulosäännös muutettuina (Valiokunnan muutos ehdotukset),*



että 2. lakiehdotus hyväksytään muutoin hallituksen esityksen mukaisena paitsi voimaantulosäännös muutettuna (*Valiokunnan muutosehdotus*) ja

että 3. lakiehdotus hyväksytään muutoin hallituksen esityksen mukaisena paitsi voimaantulosäännös muutettuna (*Valiokunnan muutosehdotus*).

## **Valiokunnan muutosehdotukset**

### **1. lakiehdotus**

#### 2 luku

#### **Verovelvollisuus ja vastuu verosta**

##### 4 §

Velvollinen suorittamaan autoveroa on se, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi. *Osamaksukaupassa verovelvollinen on kuitenkin ostaja, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon haltijaksi.*

(2 ja 3 mom. kuten HE)

Jos veroa ei saada perityksi rekisteröidyltä asiamieheltä, verovelvollinen on *1 momentissa tarkoitettu omistaja tai haltija*, paitsi jos hän osoittaa maksaneensa autoveron määrän rekisteröidylle asiamiehelle tai tämän edustajalle.

(5 mom. kuten HE)

##### 35 b §

Suomessa myytäväksi tarkoitettua ajoneuvoa voidaan käyttää väliaikaisesti veroa suorittamatta enintään *yhdeksän* kuukauden ajan ajoneuvon maahantuontia, valmistusta tai myyntiä harjoittavan yrityksen liiketoiminnassa lyhytaikaiseen, asiakasta kohden enintään kolmen vuorokauden pituiseen myyntitarkoituksessa tapahtuvaan koeajoon tai esittelyyn, jos ajoneuvosta on

annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön aloittamista tulliviranomaiselle ilmoitus siten kuin tulliviranomainen määrää. Tullin vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä, jollei tulliviranomainen toisin määrää.

(2 ja 3 mom. kuten HE)

#### *Erinäiset säännökset*

##### 74 a §

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

(2 mom. kuten HE)

Tämä laki tulee voimaan *valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana*. Lain 34 d § tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

(2—4 mom. kuten HE)

### **2. lakiehdotus**

Tämä laki tulee voimaan *valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana*.

(2. ja 3. mom. kuten HE)

### **3. lakiehdotus**

Tämä laki tulee voimaan *valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana*.

**VaVM 26/2008 vp — HE 192/2008 vp**

Helsingissä 2 päivänä joulukuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Hannes Manninen /kesk	Heikki A. Ollila /kok
vpj.	Kari Rajamäki /sd	Markku Rossi /kesk
jäs.	Christina Gestrin /r (osittain)	Minna Sirnö /vas (osittain)
	Pertti Hemmilä /kok (osittain)	Pia Viitanen /sd (osittain)
	Bjarne Kallis /kd	vjäs. Leena Harkimo /kok
	Kyösti Karjula /kesk	Matti Kauppila /vas (osittain)
	Jari Koskinen /kok (osittain)	Valto Koski /sd (osittain)
	Mikko Kuoppa /vas	Lauri Kähkönen /sd
	Reijo Laitinen /sd	Reijo Paajanen /kok (osittain)
	Mika Lintilä /kesk	Heli Paasio /sd
	Olli Nepponen /kok	Kimmo Sasi /kok
	Kirsi Ojansuu /vihr (osittain)	Tuula Väätäinen /sd.

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

## VASTALAUSE 1

**Perustelut**

Tähän asti verovelvollinen on saanut vähentää verollista liiketoimintaa varten autoverosta autoverolain mukaan suoritettua arvonlisäveron. Verojärjestelmän nyt muuttuessa ei tämä enää ole mahdollista. Muutos nostaa suurimpien tilataksien kustannuksia. Näitä käytetään erityisesti maaseudun koulukyyteihin, vanhusten palvelukuljetuksiin ja muihin sellaisiin tarkoituksiin. Tämä nostaa asiakkailta perittäviä hintoja.

Taksien autoveroa alennetaan voimassa olevan lain 28 §:n 1 momentin mukaan 9 600 eurolle. Tämän alennuksen nostaminen 11 000 euroon poistaisi edellä mainitun ongelman, ja valiokunta neuvottelikin siitä hallituksen kanssa. Kun hallitus ei antanut alennuksen korottamiselle suostumustaan, valiokunnan enemmistö tyytyi jättämään alennuksen ennalleen. Me katsomme, että valiokunnan olisi tullut hallituksen kannan mukaan kuultuaan tehdä tämä korjaus autovero-

lakiin. Hallituksen esityksen mukaan muutosten arvioidaan lisäävän valtion verotuloja vuonna 2009 kokonaisuudessaan vajaat 30 miljoonaa euroa. Vuoden 2010 alusta voimaantulevien vientipalautusten seurauksena verotulojen kasvu jäisi nykyiseen verrattuna noin 20 miljoonaa euroon. Taksien kohdalta alennuksen korottaminen 11 000 euroon ei olennaisesti pienentäisi valtion verotulojen kasvua lakimuutoksen johdosta.

**Ehdotus**

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että 2. ja 3. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisina ja*

*että 1. lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 28 §:n 1 momentti muutettuna seuraavasti:*

**Vastalauseen muutosehdotus****1.****Laki****autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 5 a, 6 a, 10 a, 11 a, 12, 13, 18—20, 23, 24, 82 ja 91 § sekä 74 b §:n edellä oleva väliotsikko,  
 sellaisina kuin niistä ovat 5 a ja 6 a § laissa 1292/2007, 10 a § laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 a § mainitussa laissa 266/2003, 12 § laissa 340/2003, 13 § laissa 413/1997 ja mainitussa laissa 266/2003, 20 § laissa 925/2001 sekä 23 § osaksi mainitussa laissa 1450/2006,  
*muutetaan* 1 §, 2 luvun otsikko, 4, 5, 6, 7, 8, 11 ja 17 §, 21 §:n 2 momentti, 28 §:n 1 momentti, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37, 39 ja 40 §, 41 §:n 1 momentti, 43, 44 ja 46 §, 47 §:n 1 momentti, 51 a §, 54 §:n 1 momentti, 61 §:n 2 momentti, 63 §:n 2 ja 3 momentti, 74 a ja 88 § sekä liite,  
 sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 1097/2002, 4 § osaksi laissa 1160/1998, 5 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 6 § ja liite mainitussa laissa 1292/2007, 7 § ja 61 §:n 2 momentti mainitussa

laissa 1450/2006, 8 § mainituissa laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 §, 28 §:n 1 momentti ja 51 a § mainituissa laissa 266/2003, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 47 §:n 1 momentti, 54 §:n 1 momentti ja 74 a § mainituissa laissa 413/1997, 37 § osaksi mainituissa laissa 266/2003, 40 ja 46 § osaksi mainituissa laissa 413/1997, 43 § osaksi viimeksi mainituissa laissa ja mainituissa laissa 1450/2006 ja 63 §:n 2 momentti mainituissa laissa 1097/2002, sekä

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

1, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 11 c, 17 ja 21 §  
(Kuten VaVM)

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 11 000 eurola autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskym-

meneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

— — — — —  
31, 34 d, 35, 35 b, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 47,  
51 a, 54, 59 a, 61, 63, 74 a ja 88 §

(Kuten VaVM)

Voimaantulo- ja soveltamissäännös  
(Kuten VaVM)

Helsingissä 2 päivänä joulukuuta 2008

Mikko Kuoppa /vas  
Minna Sirnö /vas  
Matti Kauppila /vas  
Heli Paasio /sd

Kari Rajamäki /sd  
Reijo Laitinen /sd  
Pia Viitanen /sd  
Lauri Kähkönen /sd

## VASTALAUSE 2

**Perustelut**

Hallituksen esityksessä (HE 192/2008 vp) esitetään muutettavaksi seuraavia asioita:

1. Autoverosta poistetaan elv/alv, mutta se siirretään osaksi autoveroa, jota korotetaan 22 prosentilla.

2. Pakettiautojen cif-verotusarvosta siirrytään yleiseen vähittäismyyntiarvoon, ja veroprosentti tulee CO<sub>2</sub>-perusteiseksi.

3. Autoveron vientipalautus otetaan käyttöön vuonna 2010.

Muutokset lisäävät valtion verotuloja noin 30 miljoonalla eurolla. Autoveron vientipalautus tulee vähentämään tätä summaa noin 10 miljoonalla eurolla. Verotulojen kasvu merkitsee joillekin ryhmille verotaakan kasvamista. Yksi näistä ryhmistä on taksiautoilijat.

Taksiautoja rekisteröidään vuosittain noin 3 000 kappaletta, ja autoverolain mukaan autos- ta saa veronpalautusta enintään 9 600 euroa.

Noin 60 % autoista on sellaisia, joiden vero ylittää mainitun summan, ja kun elv/alv sisällytetään autoveroon, merkitsee se sitä, että näiden autoilijoiden verorasitus tulee kasvamaan vajaalla 3 000 eurolla.

Tätä kasvavaa verorasitusta voitaisiin osittain kompensoida nostamalla taksiautojen veronpalautuksen enimmäismäärä 11 000 euroon. Tämän seurauksena verotulojen kasvu pienenis arvioidusta 30 miljoonasta eurosta 27,5 miljoonaa euroon.

Uuden autoveron yhtenä tarkoituksena on ohjata käyttäjiä siirtymään autoihin, joiden CO<sub>2</sub>-päästöt ovat nykyistä pienemmät. Nostamalla veronpalautuksen enimmäismäärää 1 600 eurol- la 11 000 euroon lievennettäisiin taksiautoilijoi- den kasvavaa verotaakkaa. Samalla veron oh- jausvaikutus pienempiin autoihin olisi edelleen vahva. Sen vaikutus verotuloihin on, kuten edel- lä on todettu, noin 2 500 000 euroa.

**Ehdotus**

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että 2. ja 3. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisina ja*

*että 1. lakiehdotus hyväksytään muu- toin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 28 §:n 1 momentti muutettuna seuraavasti:*

**Vastalauseen muutosehdotus****1.****Laki****autoverolain muuttamisesta**

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

muutetaan 1 §, 2 luvun otsikko, 4, 5, 6, 7, 8, 11 ja 17 §, 21 §:n 2 momentti, 28 §:n 1 momentti, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37, 39 ja 40 §, 41 §:n 1 momentti, 43, 44 ja 46 §, 47 §:n 1 momentti, 51 a §, 54 §:n 1 momentti, 61 §:n 2 momentti, 63 §:n 2 ja 3 momentti, 74 a ja 88 § sekä liite, sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 1097/2002, 4 § osaksi laissa 1160/1998, 5 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 6 § ja liite mainitussa laissa 1292/2007, 7 § ja 61 §:n 2 momentti mainitussa laissa 1450/2006, 8 § mainituissa laeissa 266/2003 ja 1450/2006, 11 §, 28 §:n 1 momentti ja 51 a § mainitussa laissa 266/2003, 31 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 47 §:n 1 momentti, 54 §:n 1 momentti ja 74 a § mainitussa laissa 413/1997, 37 § osaksi mainitussa laissa 266/2003, 40 ja 46 § osaksi mainitussa laissa 413/1997, 43 § osaksi viimeksi mainitussa laissa ja mainitussa laissa 1450/2006 ja 63 §:n 2 momentti mainitussa laissa 1097/2002, sekä

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

1, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 11 c, 17 ja 21 §  
(Kuten VaVM)

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 11 000 eurola autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskym-

meneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

— — — — —  
31, 34 d, 35, 35 b, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 47,  
51 a, 54, 59 a, 61, 63, 74 a ja 88 §  
(Kuten VaVM)

Voimaantulo- ja soveltamissäännös  
(Kuten VaVM)

Helsingissä 2 päivänä joulukuuta 2008

Bjarne Kallis /kd