

## VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 46/2002 vp

### Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 7 päivänä tammikuuta 2003 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen autoverolain muuttamisesta (HE 271/2002 vp).

##### *Eduskunta-aloitteet*

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavat aloitteet:

- LA 58/1999 vp — Raimo Vistbacka /ps: Laki autoverolain 51 §:n muuttamisesta (läh. 1.6.1999)
- LA 19/2000 vp — Esa Lahtela /sd ym.: Laki autoverolain 51 §:n muuttamisesta (läh. 29.3.2000)
- LA 83/2000 vp — Marja-Liisa Tykkyläinen /sd ym.: Laki autoverolain 51 §:n muuttamisesta (läh. 7.9.2000)
- LA 148/2000 vp — Tuija Nurmi /kok ym.: Laki autoverolain 6 §:n muuttamisesta (läh. 29.11.2000)
- LA 10/2002 vp — Timo Kalli /kesk ym.: Laki autoverolain 24 §:n muuttamisesta (läh. 27.2.2002)

— LA 179/2002 vp — Petri Salo /kok ym.: Laki autoverolain 3 §:n muuttamisesta (läh. 23.1.2003)

— TPA 14/2000 vp — Tuija Nurmi /kok: Autoveron alentaminen (läh. 21.3.2000)

— TPA 181/2000 vp — Klaus Bremer /r ym.: Auto- ja liikenneverotuksen kokonaisuudistusta valmisteleavan työryhmän asettaminen (läh. 31.5.2000)

— TPA 210/2000 vp — Jukka Gustafsson /sd: Käytettyjen autojen verotuksen alentaminen (läh. 13.9.2000)

— TPA 186/2002 vp — Antti Rantakangas /kesk: Käytettyjen tuontiautojen yhdenvertainen verotus (läh. 23.1.2003)

##### *Lausunnot*

Eduskunnan päätöksen mukaisesti liikennevaliokunta on antanut asiasta lausunnon (LiVL 21/2002 vp), joka on tämän mietinnön liitteenä.

##### *Jaostovalmistelu*

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

### *Asiantuntijat*

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- valtiovarainministeri Sauli Niinistö, ylijohtaja Lasse Arvela, vanhempi hallitussihteeri Heikki Kuitunen ja neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- lainsäädäntöneuvos Arja Manner, oikeusministeriö
- apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- esittelijäneuvos Marina Äimä, korkein hallinto-oikeus
- erikoistutkija Jan Nybondas, Kilpailuvirasto
- johtaja Reijo Virtanen, tulliveropäällikkö Marko Koski ja tullisihteeri Karolina Lehto, Tullihallitus
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry

- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- toimitusjohtaja Mikael Teerilahti, Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy, Autodata
- professori Esko Linnakangas, Lapin yliopisto
- tutkija Santtu Turunen, Helsingin yliopisto.

Kirjallisen lausunnon ovat toimittaneet

- Invalidiliitto ry
- Veronmaksajain Keskusliitto
- MP-Kauppiat ry
- Muunneltujen moottoripyörien yhdistys MMAF ry
- Suomen Motoristit ry
- Teknisen Kaupan Liitto.

Lisäksi valtiovarainministeriö on toimittanut 5.2.2003 yksityiskohtaiset perustelut.

## HALLITUKSEN ESITYS JA EDUSKUNTA-ALOITTEET

### *Hallituksen esitys*

Esityksessä ehdotetaan autoverolakiin tehtäväksi Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen antaman ratkaisun edellyttämät muutokset käytettynä maahan tuotavien ajoneuvojen veron määräämisessä. Samalla tehtäisiin eräitä muutoksia uusien ajoneuvojen verotukseen.

Sekä uusien että käytettynä maahan tuotavien henkilöautojen verotus perustuisi vastaavan auton yleiseen kuluttajahintaan Suomessa. Muut autoveron alaiset ajoneuvot verotettaisiin edelleen tuontihintaan perustuvalla veromallilla, kuitenkin korjattuna yhteisöoikeuden edellyttämällä muutoksilla.

Uusista henkilöautoista kannettavaa autoveroa alennettaisiin nykyiseen verrattuna keskimäärin noin kuudenneksellä, jolloin autoveron osuus auton verollisesta kuluttajahinnasta alenisi keskimäärin noin 25 prosenttiin. Eri hintaluokkiin kuuluvien ajoneuvojen keskinäiseen verokohteluun ei tehtäisi olennaisia muutoksia. Bensiini- ja diesikäyttöisten autojen keskinäinen verokohtelu säilytettäisiin niin ikään ennallaan. Käytettynä maahan tuotavista ajoneuvois-

ta kannettavan veron suuruus alenisi tuomioistuimen ratkaisussa edellytetyllä tavalla. Tämän lisäksi myös käytettyjen henkilöautojen veroa alennettaisiin vastaavalla tavalla kuin uusienkin henkilöautojen veroa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu. Eräiltä osin lakia sovellettaisiin jo 1 päivästä tammikuuta 2003 alkaen siten, että lain voimaantulon jälkeen verotusta voitaisiin oikaista tästä lukien uuden lain mukaiseksi. Käytettyjen ajoneuvojen verotusta oikaistaisiin 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen tämän lain mukaiseksi.

### *Lakialoitteet*

Lakialoitteessa LA 58/1999 vp ehdotetaan arvonlisäveroa muutettavaksi autoveron palautusta koskevalta osin siten, että lain 51 §:n 1 ja 2 momenttiin lisätään 50 §:ssä oleva peruste "erityisistä syistä". Tällöin veronpalautuksen voisi saada ns. pätkätöitä tekevä vammainen myös ollessaan työsuhteiden välillä työvoimatoimistossa aktiivisena työnhakijana.

Lakialoitteessa LA 19/2000 vp ehdotetaan autoverolain 51 §:ää muutettavaksi siten, että invalideetin perusteella myönnettäviä veronhuojenuksen enimmäismääriä korotettaisiin Tilastokeskuksen koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden tuontihintaindeksin nousua vastaavasti.

Lakialoitteessa LA 83/2000 vp ehdotetaan autoverolain 51 §:ää muutettavaksi siten, että työhön tai opiskeluun liittyvää tarveharkintaa ei sovellettaisi invalideihin, joiden haitta-aste on vähintään 60 prosenttia.

Lakialoitteessa LA 148/2000 vp ehdotetaan autoverolain 6 §:n muuttamista siten, että autovero porrastettaisiin auton ympäristölle aiheuttamien haittojen, kuten pakokaasupäästöjen perusteella siten kuin tarkemmin asetuksella säädetään.

Lakialoitteessa LA 10/2002 vp ehdotetaan muutettavaksi autoverolain 24 §:n 2 momentissa tarkoitettua pakettiauton tavaratilasäännöstä niin, että pakettiauto voidaan katsoa yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitetuksi, vaikka siinä on kiinteiden istuimien sekä tilapäiseen käyttöön tarkoitettujen istuimen lisäksi hyväksyttävät laitteet pyörätuolin kiinnittämiseksi sekä yksi tilapäiseen käyttöön tarkoitettu istuin kolme kuutiometriä ylittävältä tavaratilan kultakin täydeltä kuutiometriltä, ja näin varustetun pakettiauton vähintään kolmen kuutiometrin kokoisessa tavaratilassa kuljetetaan pyörätuolia vakinaisesti käytävää henkilöä.

Lakialoitteessa LA 179/2002 vp ehdotetaan autoverolain muuttamista siten, että silloin, kun ajoneuvon käyttöön otosta on kulunut 25 vuotta tai enemmän, verotetaan ajoneuvo uudestaan,

jos 65 prosenttia tai enemmän osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan uudelleen, kuitenkin yli 25 vuoden ikäisen ajoneuvon itsekantavassa korirakenteessa voidaan korihakko vaihtaa ilman uudelleen verottamista.

### *Toimenpideoitteet*

Toimenpideoitteessa TPA 14/2000 vp ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin autoveron alentamiseksi.

Toimenpideoitteessa TPA 181/2000 vp ehdotetaan, että hallitus viipymättä asettaa poliittisen työryhmän, jonka tehtävänä on valmistella ehdotus auto- ja liikenneverotuksen kokonaisuudistukseksi. Selvityksen tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennepoliittisiin, ympäristöpoliittisiin, liikennetaloudellisiin sekä liikenneturvallisuuteen liittyviin näkökohtiin. Selvityksen tekemiselle tulee määrätä takaraja.

Toimenpideoitteessa TPA 210/2000 vp ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin käytettyjen katalysaattoriautojen hintojen alentamiseksi todellisuutta vastaavaksi ja helpottamalla käytettyjen katalysaattoriautojen tuontia.

Toimenpideoitteessa TPA 186/2002 vp ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin autoliikkeen kautta käytetyn tuontiauton hankkineiden saattamiseksi tasavertaiseen asemaan suoraan ulkomailta auton hankkineiden kanssa velvoittamalla autoliike siirtämään veronpalautus todelliselle veron maksajalle eli auton ostajalle.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Yleisperustelut*

Valiokunta ehdottaa, että hallituksen esitys hyväksytään muutettuna.

Keskeisimmät muutosehdotukset koskevat lain yleistä kirjoitustapaa ja sääntelyn tarkkuustasoa. Valiokunta ehdottaa, että ns. mallinnettua arvonmääritystä koskevia säännöksiä ei oteta

lakiin, vaan että niitä käytetään apuna hallinnollisessa työssä. Yksin tämä muutos poistaa olennaisella tavalla sitä vaikeaselkoisuutta, josta esitystä on arvosteltu varsin arvovaltaiselta taholta myös julkisuudessa. Samalla se antaa mahdollisuuden säätää veron määräytymisperusteista helpommin ymmärrettävällä tavalla.

Muut keskeiset muutosehdotukset koskevat seuraavia yksittäisiä säännöksiä:

- Veron määrä ehdotetaan laskettavaksi kuluttajahintapohjaisessa järjestelmässä verollisista hinnoista. Muutoksella ei ole kuitenkaan vaikutusta verotasoon.
- Moottoripyörät ehdotetaan otettavaksi kuluttajahintapohjaisen verotuksen piiriin.
- Uusien moottoripyörien ja ns. city-pakettiautojen verotaso ehdotetaan alennettavaksi samalla tavoin kuin uusien henkilöautojen.
- Ennen vuotta 2003 valmistettuja, käytettyinä verotettavia ajoneuvoja koskeva veronalennus (6 b §:n kaavassa kerroin 0,85) ehdotetaan poistettavaksi.
- Käytettyjen autojen määrittelyä ehdotetaan uudistettavaksi siten, että nykyinen kuuden kuukauden raja poistuu 1.1.2004 lukien.
- Ns. homeverosäännös ehdotetaan poistettavaksi.
- Uusien henkilöautojen yleisessä kuluttajahinnassa olevasta 9 prosentin pakollisesta jakelukustannusten osuudesta ehdotetaan luovuttavan.
- Uudenlainen, verotustietoja koskeva oikaisumahdollisuus ehdotetaan poistettavaksi.
- Erityisestä arviointilautakunnasta ehdotetaan luovuttavan.

Esitetyistä muutoksista huolimatta hallituksen esityksen keskeiset linjaukset ja eurooppaoikeudelliset tarkennukset säilyvät pääosin. Tämä tarkoittaa erityisesti siirtymistä uusien ja vuoden 2002 jälkeen valmistettujen, sittemmin käytettyinä tuotujen henkilöautojen osalta nykyisestä tuontihinnasta perustuvasta verotuksesta yleiseen kuluttajahintaan perustuvaan verotukseen sekä arvon määrittelyä yleisen hintatason perusteella. Yleisen kuluttajahinnan sijasta valiokunta ehdottaa käytettäväksi käsitettä yleinen vähittäismyyntiarvo. Sillä tarkoitetaan asiallisesti samaa kuin yleisellä kuluttajahinnalla, mutta se viittaa suoremmin yleiseen arvoon yksittäisen hinnan sijasta.

Hankinta-arvoperusteisen verotuksen piiriin jäävät moottoripyöriä lukuun ottamatta samat

ajoneuvot kuin hallituksen esityksessä. Lakia on tarkoitus soveltaa hallituksen esityksen tapaan takautuvasti 1.1.2003 lukien. Myös verotaso on tarkoitus säilyttää edellä kuvattuja poikkeuksia lukuun ottamatta hallituksen esityksen mukaisena.

#### *Eurooppa-oikeuden näkökulma*

Hallituksen esityksessä ja siihen jälkikäteen annetuissa yksityiskohtaisissa perusteluissa on selvitetty laajasti Eurooppa-oikeuden asettamat vaatimukset käytettyjen autojen verotukselle. Säännösten on oltava sellaiset, että ne takaavat syrjimättömän lopputuloksen kaikissa tapauksissa. Tämä lähtökohta on hyväksytty niin hallituksen esityksessä kuin valiokunnan asiantuntijakuulemisessa.

*Mallinnettu arvo arvostuksen lähtökohtana.* Valiokunnan kuulemat Eurooppa-oikeuden asiantuntijat, kilpailuviranomaiset ja korkeimman hallinto-oikeuden edustaja ovat katsoneet, että syrjimättömyyden kannalta ratkaisevaa on lopputulos, ei menetelmä. Säännösten yhteensopivuutta Eurooppa-oikeuden kanssa arvioidaan siis lopputuloksen, ei säännösten kirjaimen kautta. Riittävänä ei ole pidetty myöskään sitä, että verotus on keskimäärin syrjimätöntä, vaan EY-tuomioistuimen asettama vaatimus tarkoittaa ankarimmillaan sitä, ettei verotus saa johtaa yhdesäkään tapauksessa syrjivään lopputulokseen. Lakiin sisällytettävien säännösten tulee siis olla sellaisia, että tämä lopputulos voidaan taata lain tasolla.

Henkilöautojen arvostus perustuu hallituksen esityksessä jo lähtökohtaisesti mallinnettuun arvoon, eikä auton todelliseen arvoon. Mallinnuksen pohjana käytetään vain liiketoiminnassa myytyjen autojen tietoja. Ne tulitisiin hankkimaan käytännössä yhdeltä yksityiseltä yritykseltä, joka myy keräämiään tietoja maksua vastaan. Kuluttajien välillä tapahtuva käytettyjen autojen kauppa jäisi kokonaan lähtötietojen ulkopuolelle.

Useat valiokunnan kuulemat asiantuntijat ovat katsoneet, että ehdotettu menettely johtaa tai voi johtaa systemaattisesti liian korkeaan

arvostustasoon, jolloin myös veron määrä muodostuu liialliseksi ja siten syrjiväksi. Koska arvostus perustuisi lain velvoittavaan sääntelyyn, seurauksena olisi se, että laki muodostuisi itsessään syrjiväksi. Se jouduttaisiin sivuuttamaan esimerkiksi tuomioistuimen ratkaisun myötä suoraan sovellettavan Eurooppa-oikeuden hyväksi. Verotus jouduttaisiin toimittamaan silloin ilman kotimaista säädöspohjaa pelkän hallinnollisen menettelyn varassa vastoin perustuslain velvoitteita.

Mallinnetun arvon käyttö arvostuksen lähtökohtana on valiokunnan mielestä ongelmallinen paitsi perustuslain kannalta myös mahdollisten kasautuvien veronpalautusvaateiden vuoksi. Jos lain rakenteellinen syrjivyyden todetaan esimerkiksi vasta muutaman vuoden kuluttua lain voimaantulosta, virheellisiä verotuspäätöksiä ehtii syntyä paljon. Muodostuva veronpalautusten määrä voi olla huomattava, minkä lisäksi voimassa oleva 9 prosentin palautuskorko kasvattaa palautettavaa määrää merkittävästi. Ehdotettu sääntelytapa on siten riski myös fiskaalisesti.

Hallituksen esityksessä lähdetään siitä, etteivät siinä ehdotetut säännökset voi johtaa syrjintään. Valiokunta pitää edellä esitettyä kritiikkiä kuitenkin siinä määrin merkittävänä, että se ehdottaa luopumista mallinnetun arvon käytöstä arvostuksen lähtökohtana laissa.

Muutosehdotus on enemmän rakenteellinen kuin käytännöllinen: myös valiokunnan ehdottamien säännösten ydinajatus on se, että arvostus tapahtuu yhtenäisen, yleisen hintatason perusteella. Käsitteenä käytetty yleinen vähittäismyyntiarvo määritellään pitkälti samaan tapaan kuin yleinen kuluttajahinta lakiehdotuksessa, mutta sitä ei sidottaisi lähtökohtaisesti eikä säädöstasolla lainkaan tilastollisiin tekijöihin tai menetelmiin. Näin vältetään lain rakenteeseen muutoin mahdollisesti jäävät eurooppaoikeudelliset jännitteet.

Yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitettaisiin yleistä myyntihintaa kuluttajalle verotusajankohtana. Jos tätä arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritettäisiin yleisen pyyntihinnan perusteella. Tästä hinnasta vähennettäisiin kuitenkin tavanomaisia alennuksia

vastaava erä. Koska hintakäsite pohjautuu yleiseen hintatasoon, ratkaisevaa ei siis olisi juuri kulloinkin verotettavan ajoneuvon konkreettinen hinta. Yleistä hintatasoa eivät riittäisi kuvaamaan myöskään satunnaiset ostoerät, auto-liikkeiden sisäänostohinnat, ostotarjoukset tai muut vastaavat pienen otannan avulla saadut tai paikalliset hintatiedot. Tämä on uuteen kuluttajahintapohjaiseen verotukseen siirtymisen olennaisimpia kysymyksiä niin verovelvollisten yhdenmukaisen kohtelun kuin verotuottokertymän kannalta.

Käytännön työssä voidaan ja tuleekin käyttää apuna parasta saatavilla olevaa aineistoa yleisen hintatason osoittamiseksi. Tietoa voidaan analysoida ja käsitellä myös sillä tavoin kuin hallituksen esityksessä on kuvattu. Oleellista on kuitenkin, että käytettävä tieto on apu lopullisen päätöksen teossa, ei vääjäämätön lopputulos itsessään. Näin käytetty tieto on myös osoitettavissa ja perusteltavissa avoimesti asiakkaille tarpeen tullen. Tulli voi kehittää vapaasti myös omaa tietokantaansa, samoin muut autoalan toimijat, jotta arvonmäärittelyn pohjatieto on mahdollisimman edustavaa.

*Käytetyn ajoneuvon määrittely.* Hallituksen esityksessä on säilytetty käytetyn ajoneuvon määrittely käytännössä nykyisellään, vain erään yhteisöoikeudellisin tarkennuksin muokattuna. Ajoneuvoa pidettäisiin siten edelleen käytettynä vain, jos se on ollut rekisteröitynä tai käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

Säännöksen säilyttämistä on perusteltu varsin seikkaperäisesti hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa. Niissä on katsottu, ettei säännös ole Eurooppa-oikeuden vastainen, koska ajoneuvon arvon alentuminen otetaan huomioon alusta asti, kun verotus kohdistuu yli kuusi kuukautta vanhaan ajoneuvoon. Myös eräät valiokunnan kuulemat asiantuntijat ovat olleet sitä mieltä, että säännös voidaan pysyttää edelleen laissa. Toisaalta säännöstä on vaadittu poistettavaksi tuontia rajoittavana. Myös komissio on kiinnittänyt siihen huomiota.

Alle kuuden kuukauden ikäisten ajoneuvojen verotuksen erityissääntely on liittynyt erityises-

ti hankinta-arvopohjaiseen verotukseen ja sillä keinotteluun. Säännöksen oikeuspoliittinen perusta muuttuu tässä suhteessa, kun valtaosa verotettavista ajoneuvoista on jatkossa kuluttajahintapohjaisen verotuksen piirissä. Tähän nähden ja säännöksen poistamista puoltaneiden kannanottojen vuoksi valiokunta ehdottaa, että säännöksestä luovutaan lyhyen siirtymäajan jälkeen 1.1.2004 lukien. Muutosehdotus ei vaikuta arvonnäköalajärjestelmien tulkintaan. Maahan tuotavaa ajoneuvoa pidetään siten arvonnäköalaverotuksessa edelleen käytettynä vasta kuuden kuukauden määräajan jälkeen.

*Syrjimättömyyttä koskeva yleissäännös.* Koska hallituksen esitys on valmisteltu yksinomaan virkатыönä valtiovarainministeriössä, valiokunta keskittyy asiantuntijakuulemisessaan Eurooppa-oikeuden, perustuslain ja kilpailuoikeuden asettamiin lainsäädäntövaatimuksiin siinä määrin kuin se oli käytettävissä olleeseen aikaan ja esityksen laajuuteen nähden mahdollista. Tässä kuulemisessa tuotiin esiin usealta taholta nimenomaisen, syrjimättömyysperiaatteen toteavan yleissäännöksen tarve.

Suomalaiseen lainsäädäntötapaan ei ole kuulunut tähän mennessä sisällyttää lakiin yleisluonteisia toteavia periaatelausemia, jotka ovat voimassa joka tapauksessa. Yleinen pyrkimys on ja on ollut se, että säännökset kirjoitetaan sisältönsä puolesta yleisperiaatteiden mukaisiksi.

Valiokunta on pitänyt perusteltuna noudattaa tätä perinteistä lainsäädäntötapaa mm. sen vuoksi, että se helpottaa omalta osaltaan säädösten yhtenäistä tulkintaa. Sen vuoksi erillistä syrjinnän kieltävää yleisperiaatetta ei ole sisällytetty esitykseen. Koska vanhojen käytettyjen autojen verotus joudutaan joissakin tapauksissa perustamaan tietoihin, jotka ovat puutteellisia, niitä koskevissa yksittäisissä säännöksissä on todettu, ettei vertailuvero-osuuden ylittävää määrää kanneta.

*Näyttötaakkaa koskeva säännös.* Valiokunnassa on ollut esillä myös erillisen näyttötaakkaa koskevan säännöksen sisällyttäminen lakiin. Hallituksen esityksessä olevaa säätämistapaa

"jos voidaan osoittaa" on pidetty epäselvänä erityisesti sen suhteen, kenen tulee osoittaa vaadittava näyttö. Sen on katsottu viittaavan myös siihen, että todistustaakka voidaan kaataa verovelvolliselle.

Valiokunta ei ehdota erityistä näyttötaakan jakoa koskevan säännöksen sisällyttämistä lakiin. Tämä johtuu ensinnäkin siitä, että todistustaakan asettaminen jollekulle negatiivisen seikan eli ei-syrjivyyden osoittamiseksi ei ole mielekäs. Toisaalta, koska arvostuksen lähtökohtana on todellinen arvo eli yleinen kuluttajahinta, kysymys muuttuu lähinnä käyvän hinnan määrittelyä koskevaksi näytön arvioinniksi, jossa viranomaisen on velvollinen perustelemaan ratkaisunsa lähtötiedot omalta osaltaan. Myös vanhoja cif-hintoja koskevat tiedot tulevat asianosaisen käyttöön yleisen asianosaisjulkisuuden nojalla siltä osin kuin se on tarpeen hänen verotuskysymyksensä ratkaisemiseksi. Näiden tilanteiden varalle ei tarvita valiokunnan mielestä erityistä näyttövelvollisuutta koskevaa säännöstä, vaan kysymys voidaan ratkaista yleisten hallinto-oikeudellisten periaatteiden mukaan.

#### *Perustuslain näkökulma*

*Sääntelyn yksityiskohtaisuus.* Perustuslaissa asetettu velvoite säätää verosta lailla on ollut edellä käsiteltyjen näkökohtien lisäksi esillä myös kysymyksenä sääntelyn yksityiskohtaisuudesta. Hallituksen esityksessä noudatettu sääntelytarkkuus tekee lakiehdotuksesta vaikeaselkoisen tavallisen kansalaisen kannalta.

Säännösten vaikeaselkoisuus on ymmärrettävää silloin, kun kohteena oleva ilmiö on itsessään monimutkainen ja vaatii erityisosaamista. Tyypillinen esimerkki tällaisesta on johdannaisinstrumenttien verotus. Nyt on kuitenkin kysymys lähtökohdiltaan yksinkertaisesta jokamiehen kulutushyödykkeen verotuksesta, joka koskettaa useimpia kansalaisia tavalla tai toisella. Sen vuoksi sääntelynkin pitää olla mahdollisimman ymmärrettävää yleisten oikeusturvanäkökohtien vuoksi. Yksityiskohtaisuuden vastapainoksi onkin asetettu hallituksen esityksen turha vaikeaselkoisuus.

Yksityiskohtaista sääntelyä on pidetty hallituksen esityksessä perustuslain edellyttämänä. Ehdotetut säännökset koskevat kaikilta osin aineellisia kysymyksiä, jolloin niistä on myös säädettävä lailla. Valiokunta pitää tätä perusteltuna, kun sääntelyn lähtökohtana on mallinnettu arvostustapa. Koska verotuksen lopputulos on sidottu mallinnuksella saatavaan tietoon, on mallinnuksen osatekijätkin säädettävä lailla. Kun mallinnuksesta luovutaan laissa olevana verotuksen perusteena, tilanne muuttuu. Ratkaisevaksi jää silloin, ovatko uuteen sääntelyyn sisältyvät veron määräytymisperusteet riittävän täsmälliset.

Valiokunnan ehdottama yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva verotus tarkoittaa käytännössä yleisen käyvän arvon käyttöä. Käypää arvoa ei voida koskaan mallintaa eteenpäin. Parhaatkin mallinnetut lopputulokset kuvaavat toteutunutta historiatietoa ja odotusarvoa eteenpäin silloin, kun olosuhteet säilyvät samoina. Olosuhteiden muuttuessa mallinnettu arvo poikkeaa väistämättä todellisuudesta.

Käypää arvoa ei voi siis kuvata millään lain-säännöksellä sanaparia tarkemmin, koska käypä arvo elää markkinoiden mukaan. Se on siis käsitteenä tarkka, vaikkakaan ei aina vaivatta löydettävissä. Valiokunta katsoo tämän vuoksi, että myös veron määräytymisperuste on määriteltävä lailla.

Valiokunta katsoo lisäksi, että lailla säätämisen vaatimus on eri asia kuin mahdollisimman yksityiskohtainen sääntely. Yksityiskohtainenkin voi olla perustuslain vastainen, jos keskeisimmät verotuksen elementit verovelvollisuus ja veron määräytymisperusteet puuttuvat tai ovat liian epäselviä, jotta kansalainen voi periaatteessa itse tarkistaa veron oikean määrän. Valiokunta ehdottaa myös tästä syystä luopumista mallinnukselle ja tilastollisiin tietoihin perustuvasta säätämistavasta. Samalla päästäisiin lähemmäksi sellaista sääntelytasoa, joka on asiallisessa suhteessa asian laatuun ja muuhun verolainsäädäntöön.

*Viranomaisen harkintavalta.* Valiokunnan esittämät muutosehdotukset merkitsevät sääntelyn väljentämistä alkuperäiseen ehdotukseen

verrattuna. Tämä nostaa esiin myös kysymyksen viranomaisen harkintavallan käytöstä. Verotuksen lakisidonnaisuus edellyttää muun ohessa, että myös viranomaisen harkintavalta on sidottua eli perustuu lakiin. Lain on oltava mm. juuri siksi riittävän täsmällinen, jotta tämä on mahdollista myös käytännössä.

Valiokunta katsoo, että vaikka sen ehdottama sääntely on alkuperäistä ehdotusta avoimempi, se antaa sitovat puitteet myös viranomaisen harkintavallan käytölle. Esimerkiksi auton arvonnäilyksen tulee tapahtua edellä kuvatuin tavoin yhtenäiseen tasoon, jonka yleisyys voidaan osoittaa ja perustella avoimesti. Poikkeaminen näin saadusta tiedosta ei ole lainmukaista, ellei siihen ole osoitettavissa selvää syytä. Ratkaisun teko tapahtuu siten sitovaa laillisuusharkintaa käyttäen myös yksittäistapauksissa. Jotta kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun vaatimus täyttyy, on tärkeää, että käytännössä huolehditaan yhtenäisen tietopohjan saatavuudesta.

*Kaksivaiheinen verotus.* Lakiehdotuksen 56 a §:ssä on ehdotettu uudenlaisen oikaisumenettelyn käyttöönottoa. Verotus voitaisiin toimittaa ehdotuksen mukaan uudelleen, jos sen perusteena olleet hinta- tai ikähyvitystiedot osoittautuisivat jälkikäteen virheellisiksi. Oikaisu voitaisiin tehdä kuuden kuukauden kuluessa ensimmäisen verotuksen toimittamisesta joko verovelvollisen tai veronsaajan hyväksi. Oikaisu olisi mahdollinen, vaikka voimassa olevat veronoikaisun tai jälkiverotuksen edellytykset eivät täytyisi.

Mahdollisuutta tällaiseen kaksivaiheiseen verotukseen on pidetty hallituksen esityksessä kulluttajahintaan pohjautuvan veromallin kannalta välttämättömänä, jotta verotus voidaan toimittaa verotushetkellä vallitsevien arvojen mukaisesti. Muun ajankohdan arvojen käyttö johtaisi virheelliseen lopputulokseen erityisesti laskevien hintojen aikana ja olisi altis hintojen manipuloinnille. Oikaisumenettelyllä voitaisiin siis varmistaa mahdollisimman oikeamääräinen verotus kaikissa tapauksissa. Menettely antaisi myös hallinnollista joustovaraa ruuhkatilanteissa ilman, että valtion verotulot kärsisivät.

Ehdotettuun menettelyyn on suhtauduttu valiokunnan asiantuntijakuulemisessa varauksellisesti ja sen perustuslainmukaisuus on asetettu kyseenalaiseksi. Epätyydyttävänä on pidetty sitä, että veron määrä jää auki puoleksi vuodeksi, vaikka verovelvollinen on täyttänyt kaikin osin omat velvoitteensa ja verotus on toimitettu kertaalleen voimassa olevien verotusperusteiden mukaan.

Valiokunta ei ole voinut pyytää käsittelyajan lyhyden vuoksi asiasta perustuslakivaliokunnan lausuntoa. Ehdotetun oikaisumenettelyn perustuslainmukaisuus vaatisi valiokunnan mielestä kuitenkin tarkempaa selvittelyä. Valiokunta ehdottaa sen vuoksi, että sääntelystä luovuttaisiin tässä yhteydessä. Valiokunta toteaa lisäksi, että nykyiset veronkierroksia koskevat säännökset antavat mahdollisuuden oikaista verotusta esimerkiksi silloin, kun vero on määrätty liian suureksi. Jotta lain voimaantuloon liittyvää hallinnollista painetta voitaisiin helpottaa, valiokunta ehdottaa lisäksi, että tulliviranomainen voisi myöntää voimaantulosäännöksessä tarkemmin säädetyin tavoin oikeuden käyttää ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan veroja maksamatta.

#### *Fiskaalinen näkökulma*

Edellä on jo mainittu mallinnettuun järjestelmään liittyvät fiskaaliset riskit, joita valiokunta pitää merkittävänä. Valiokunta on pohtinut lisäksi yleisemmin kysymystä lain fiskaalisesta tehokkuudesta ja erityisesti siinä yksityiskohtaisen sääntelyn vaikutuksista verotuottoihin. Valiokunnan mielestä käytännön kannalta on tärkeintä, että laki on ymmärrettävä ja helposti täytäntöön pantava ja valvottava. Hyvin yksityiskohtaiset säännökset saattavat osoittautua käytännössä liian raskaiksi ja niiden tosiasiallinen verotuottoja turvaava vaikutus siten kuvitteelliseksi. Tämä puoltaa osaltaan yksinkertaista ja selkeää sääntelyä.

*Veronkierto.* Yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva veromalli on tuontihintamallia alttiimpi hintojen manipuloinnille, kuten hallituksen esityksessä on todettu. Uhkat liittyvät erityi-

sesti uusien ajoneuvojen tuontiin eli autoverotuksen pääosaan, ja niiden taloudelliset vaikutukset saattavat olla suuret. Autoverotukseen liittyy valiokunnan saaman selvityksen mukaan usein muutakin menettelyä, jolla pyritään vähentämään maksuun pantavan veron määrää. Eräänä esimerkkinä tästä on mainittu matkamittarin lukeman muuntelu.

Avoim sääntely jättää omalta osaltaan helposti lisätilaa väärinkäytöksille. Lain tarkoitus on kuitenkin kohdella kaikkia verovelvollisia samalla tavoin. Avoimeen sääntelyyn kuuluu sen vuoksi olennaisena osana tehokas ja myös käytännössä toimiva veronkiertosäännöstö. Vain sillä tavoin voidaan turvata verovelvollisten yhdenvertainen kohtelu riittävän tehokkaasti.

Voimassa olevassa autoverolaissa on säännökset veronkiertotilanteita varten lain 17 §:ssä ja 77 §:ssä. Säännöksiä ei ole sovellettu juurikaan käytännössä. Valiokunnan käsityksen mukaan niiden merkitystä tulee kuitenkin arvioida uudistuksen myötä uudessa valossa. On tärkeää, että säännöksillä voidaan puuttua epäterveeseen verokilpailuun esimerkiksi silloin, kun kauppahinta, muu vastike tai suoritusajankohta on sopimuksessa määrätty tai muuhun toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että suoritettavasta verosta vapauduttaisiin. Säännöksellä voitaisiin puuttua myös monivaiheisiin järjestelyihin, joiden yksinomainen pyrkimys on vaikuttaa hintatasoon veroa alentavasti.

#### *Asian käsittely valiokunnassa*

Hallituksen esitys oli tarkoitus antaa valtiovaraministeriön 19.9.2002 julkaiseman tiedonannon mukaan muutaman viikon kuluessa siitä niin, että se olisi käsitellä eduskunnan syysistuntokaudella. Esitys annettiin lopulta 30.12.2002 ilman yksityiskohtaisia perusteluita. Ne saatiin 5.2.2003 eli viikkoa ennen valiokunnan mietinnön valmistumista. Asian käsittely valiokunnassa ja mm. koko asiantuntijakuuleminen tapahtui siten esityksen yleisperustelujen varassa.

Lyhyt käsittelyaika on merkinnyt myös sitä, ettei valiokunta ole voinut pyytää esityksestä perustuslakivaliokunnan lausuntoa. Se olisi voinut

olla hyödyksi aiemmin edellä mainittujen seikkojen lisäksi mm. sen selvittämiseksi, miten Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy:n asemaa käytännössä lakisäateisenä tiedontuottajana tulisi arvioida perustuslain valossa. Tulkinanvaraiset säännökset jäävät nyt pois valiokunnan ehdotuksesta.

Valiokunta pitää lain voimaansaattamista käsittelyajan lyhydestä ja esitykseen väistämättä jäävistä puutteellisuuksista huolimatta tärkeänä. Tällä kannalla ovat olleet myös Tullihallitus sekä eri autoalan edustajat. Valiokunta esittää sen vuoksi, että esitys hyväksytään muutettuna.

*Jatkovalmistelu.* Osa ajoneuvokannasta jää edelleen tuontihintaan perustuvan verojärjestelmän piiriin, tärkeimpänä ryhmänä pakettiautot, joihin liittyvät kysymykset ovat olleet niin laaja-vaikutteisia, ettei niitä ole voitu käsitellä tässä yhteydessä. Myös eräiden erityisryhmiin kuuluvien ajoneuvojen, kuten muutto-, museo- ja harrasteautojen, tilataksien sekä invalidiautojen verotus vaatii jatkoselvittelyä. Valiokunnan saamista lausunnoissa on kiinnitetty huomiota myös esimerkiksi moottoripyörien luokittelun vanhentuneisuuteen. Lisäksi ajoneuvolain kokonaisuudistuksen vaikutuksia autoverolain säännöksiin ei ole otettu vielä täysin huomioon.

Valiokunta esittää mm. näistä syistä, että autoverotusta koskeva jatkovalmistelu käynnistettäisiin mahdollisimman nopeasti niin, että hallituksen esitys voidaan näiltä osin antaa eduskunnalle vielä tämän vuoden aikana. Jatkovalmistelun tulee tapahtua alusta alkaen riittävän laajapohjaisen asiantuntemuksen turvin. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Eurooppa-oikeudellisten kysymysten tarkasteluun.

Hallituksen esitystä ei ole perusteltu erityisillä ympäristötekijöillä. Siinä on todettu yleisesti mm., että hiilidioksidipäästöjen määrä on suorassa suhteessa autojen polttoainekulutukseen ja että typenoksidi- ja hiilivety-päästöjen määrään vaikuttaa eniten ajoneuvotekniikan kehittyneisyys. Ratkaisevaa näiden päästöjen vähentämisen kannalta on siis se, missä tahdissa ajoneuvokanta uudistuu.

Valiokunta ei ole myöskään ehdottanut erityisiä säännöksiä ympäristöohjauvuuden lisäämiseksi, vaikka joillakin yksittäisillä ehdotuksilla saattaa olla ajoneuvokantaa uusiva vaikutus. Valiokunta on pitänyt aiemmissa kannanotoissaan ajoneuvokannan nuorentumista sinänsä suotavana niin ympäristö- kuin turvallisuusyistä (VaVM 4/2001 vp).

EU:n komission 9.9.2002 julkaisema autoverostrategia (Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille henkilöautojen verotuksesta Euroopan unionissa — vaihtoehdot kansallisella ja yhteisön tasolla (KOM(2002)431 lopullinen), lähtee siitä, että autovero on este sisämarkkinoiden toiminnalle. Komissio suosittelee, että autoveron tasoa alennetaan asteittain niin, että vero voitaisiin jopa poistaa viiden, kymmenen vuoden siirtymäajalla. Komissio ehdottaa, että jäsenvaltiot keräisivät tuloja mm. vuotuisilla käyttöveroilla ja jossakin määrin polttoaineveroilla. Yleisenä suosituksena on painopisteen siirto verotuksessa ympäristötaivoitteiden suuntaan ja verotuksen kytkentä nykyistä suoraviivaisemmin CO<sub>2</sub>-päästöihin.

Autoverotusta on tarpeen pohtia myös teknistä sisältöä laajemmin komission esittämien suositusten valossa. Valiokunta pitää tätä tarkastelua niin periaatteellisena ja laajavaikutteisena, että se on syytä irrottaa omaksi hankkeekseen edellä tarkoitettusta nopeatahtisemmasta teknisluonteisesta laintarkistuksesta.

Valiokunta ehdottaa edellä olevan perusteella lausumaa, jossa kiinnitetään huomiota jatkovalmistelun tarpeellisuuteen, sisältöön ja kiireellisuuteen.

Valiokunta ehdottaa lisäksi lausumaa, jolla pyritään turvaamaan Tullille riittävät voimavarat autoverotuksen toimeenpanoa varten.

### ***Yksityiskohtaiset perustelut***

3 §. Säännös vastaa sisällöllisesti hallituksen esitystä. Sitä on tarkennettu kuitenkin niin, että se koskee kaikkia ajoneuvoja yhtä lailla eli niin uutena kuin käytettynä Suomeen maahantuotuja autoja. Lisäksi säännöksessä olevaa asetuksenantovaltuutta on tarkennettu niin, että siitä ilme-

nee, mitä seikkoja liikenne- ja viestintäministeriön on otettava asetusta antaessaan huomioon.

5 §. Säännös vastaa sisällöllisesti hallituksen esitystä. Siinä olevaan taulukkoon on korjattu aikaisempien arvonlisäverolakien/liikevaihtoverolakien maahantuonnista kannettavaa veroa koskevat prosentit valtiovarainministeriön esittämällä tavalla.

6 §. Valiokunta ehdottaa, että säännöksen piiriin otetaan henkilöautojen sekä niihin rinnastettavien ajoneuvojen lisäksi myös moottoripyörät ja muut verolliset L-luokan ajoneuvot. Vero ehdotetaan laskettavaksi verollisista hinnoista läpinäkyvyyden lisäämiseksi. Muunto verottomista arvoista verollisiin on tehty niin, ettei sillä ole vaikutusta verotasoon.

Moottoripyörien veroprosentit on määritetty Tullihallitukselta saadun selvityksen perusteella siten, että vuoden 2002 verotustietojen perusteella laskettuja keskimääräisiä veron osuuksia on alennettu yhdellä kuudesosalla. Näin veronalennus vastaa henkilöautoille ehdotettua alennusta.

Valiokunta ehdottaa, että kiinteät vähennykset säilytetään edelleen veron laskennassa. Vero määrättäisiin siten veroprosentin ja kiinteiden vähennysten avulla, kuten hallituksen esityksessä. Tämä ratkaisumalli säilyttää autoveron progressiiviset piirteet ja tukee edullisten, vähän kulluttavien autojen hankintaa.

Säännöstä sovellettaisiin käytettynä verotettavien ajoneuvojen osalta vuoden 2002 jälkeen valmistettuihin ajoneuvoihin siirtymäsäännöksessä olevin tarkennuksin.

6 a §. Säännös vastaa hallituksen esityksen 6 b §:ää, jossa oleva kaava on kuitenkin korvattu suorasanaisella määrittelyllä. Tällä on pyritty lisäämään säännöksen luettavuutta ja ymmärrettävyyttä. Lisäksi kaavassa olevasta kertoimesta 0,85 ehdotetaan luovuttavaksi. Kerroin ei ole tarpeen syrjimättömyyden turvaamiseksi eikä tarkoituksenmukainen ympäristösyistä, koska se on omiaan edistämään käytettyjen autojen tuontia. Valiokunta on pitänyt edellä yleisperus-

teluissa kuvatuin tavoin suotavana sitä, että Suomen autokanta nuorentuisi.

Säännös koskee ennen vuotta 2003 valmistettujen käytettynä verotettavien ajoneuvojen veron määrää. Sitä sovellettaisiin henkilöautoihin, moottoripyöriin sekä vastaavin perustein verotettaviin ajoneuvoihin. Säännöstä sovellettaisiin lisäksi pakettiautojen ja muiden vastaavilla säännöillä verotettavien ajoneuvojen verotuksessa 8 §:n 2 momentin nojalla. Säännös toimisi näiden ajoneuvojen osalta eräänlaisena vertailulaskelmana siten, että veroa ei voitaisi kantaa enempää kuin tässä säädetään.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan käytetyn ajoneuvon tarkka valmistusajankohta on usein vaikea tai mahdoton selvittää. Sen sijaan ensimmäinen käyttöönottoajankohta ulkomailla on useimmin tiedossa, koska tieto sisältyy yleensä rekisteröintiasiakirjoihin. Saattaa olla myös niin, että veroprosentin määrittämisessä joudutaan käyttämään useamman ajoneuvomallin verotustietoja tai hintatietoja. Tämän johdosta vanhat veroperusteet tulisi voida selvittää hallituksen esityksen mukaista väljemmin eikä niitä tulisi sitoa tiukasti ajoneuvon valmistusajankohtaan.

Tullin autoverotiedostoissa on vuodesta 1995 lähtien tietoja uusista ajoneuvoista kannettujen verojen määristä. Tämä ei kuitenkaan yksin riitä, jotta säännöksessä tarkoitettu veron osuus voitaisiin määrittää, vaan lisäksi tarvitaan kyseisen ajoneuvon hinta aikanaan uutena. Vasta tämän jälkeen voidaan laskea veron suhteellinen osuus aikanaan uuden ajoneuvon hinnasta. Tämä uuden ajoneuvon arvoon sisältyvä veron suhteellinen osuus olisi sama kuin käytettynä verotettavasta ajoneuvosta kannettavan veron suhteellinen osuus sen omasta vähittäismyyntiarvosta.

Pykälässä tarkoitettujen veron osuuksien selvittäminen on työlästä ja aikaa vievää. Veroprosentin selvittäminen usein muuttuneiden autoverotusta koskevien säädösten johdosta sekä vanhojen hintatietojen ja hankinta-arvotietojen huonon saatavuuden takia on yksityishenkilölle vaivalloista tai lähes mahdotonta. Valiokunta ehdottaa sen vuoksi, että veron osuudet koottaisiin taulukoksi. Tulli vahvistaisi kunkin ajo-

neuvomallin prosentit taulukossa heti, kun edellä kerrottu selvitystyö tuottaa tulosta. Taulukko julkaistaisiin ja se tulisi voimaan 14 päivän kuluksena sen julkaisemisesta. Taulukkoa tulisi täydentämään sitä mukaa kuin verojen osuudet saadaan selville.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vuoden 2002 verotustietojen perusteella määritetyt keskimääräiset veron osuudet. Näitä sovellettaisiin siinä tilanteessa, ettei kyseisen ajoneuvon osalta ole vielä julkaistu veron osuutta taulukossa. Verotusta oikaistaisiin viranomaisaloitteisesti, jos myöhemmin ilmenisi, että veron osuus oli sovellettua prosenttia alhaisempi. Ajoneuvo voi olla myös niin harvinainen, ettei sellaista ole vielä tuotu uutena Suomeen. Tällöin muiden automerkkien osalta kerättyjen tietojen käyttö ei olisi ainakaan kaikissa tapauksissa perusteltua. 3 momentissa säädettyä keskimääräistä prosenttia sovellettaisiin myös silloin, kun taulukon julkaisemisesta olisi kulunut vähemmän kuin 14 päivää ja taulukon mukainen veroprosentti olisi suurempi kuin 3 momentin mukainen prosentti.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan otettavaksi EY-tuomioistuimen päätöksen mukainen syrjintäkieltosäännös.

7 §. Säännös vastaa hallituksen esityksen 7 a §:ää. Siinä säädettäisiin mm. sellaisen uuden N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvon verosta, joka ei täytä autoverolain 23 ja 24 §:ssä säädettyjä alennetun veron edellytyksiä. Näitä ajoneuvoja ovat esimerkiksi ns. city-pakettiautot. Valiokunta esittää, että myös niiden verotasoa alennetaan saman verran kuin uusien henkilöautojen ja moottoripyörien veroa eli noin kuudenneksen. Säännökseen esitetään lisäksi sanonnallisia täsmennyksiä niin, että siitä näkyisi selvemmin, mitä ajoneuvoja se koskee.

Hallituksen esityksessä oleva 7 § on yleissäännös, jossa määritellään, miten ikävähennys määräytyy. Valiokunta ehdottaa, että tällainen yleissäännös poistetaan ja että ikävähennyksestä säädetään suoraan niissä pykälissä, joita se koskee.

7 a—7 c §. Säännökset esitetään poistettavaksi. 7 a § on otettu huomioon valiokunnan ehdotuksen 8 §:ssä, 7 b § ehdotuksen 9 §:ssä ja 7 c § ehdotuksen 6 a ja 8 §:ssä.

8 §. Säännös vastaa hallituksen esityksen 7 a §:ää. Siinä säädetään käytettynä verotettavien pakettiautojen ja muiden 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen verosta. Säännöksen soveltamisalaan kuuluisivat siten käytettynä verotettavat alennetun veron pakettiautot, muut alennettuun veroon oikeutetut käytetyt ajoneuvot sekä käytettynä verotettavat 7 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen.

Säännöksestä on poistettu mahdollisuus ikävähennyksen mallikohtaiseen tarkistamiseen. Valiokunnan käsityksen mukaan verotuksen syrjimättömyys, johon mallinnetulla ikävähennyksellä ilmeisesti olisi pyritty, voidaan varmistaa tehokkaammin sillä, että pakettiautojen verotuksen yhteydessä tehdään säännönmukaisesti 6 a §:n mukainen selvitys kannettavan veron enimmäismäärästä. Koska 6 a § koskee sanamuotonsa mukaan muita ajoneuvoja kuin pakettiautoja, säädettäisiin tämän pykälän 2 momentissa ne veroprosentit (veron osuudet), joita sovellettaisiin 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa.

8 §:n 3 momentti koskee pakettiauton alennetun veron edellytyksiä, joihin sovelletaan autoverolain 23 ja 24 §:ää ajoneuvon valmistusajankohdasta riippumatta. Säännöksellä ratkaistaan siten yksinomaan se kysymys, onko ajoneuvo oikeutettu voimassa oleviin erityisalennuksiin. Se ei vaikuta sen sijaan käytetyn pakettiauton verokohteluun muulla tavoin. Siten, jos vastaavan Suomessa olevan pakettiauton vero on ollut aikanaan 0 prosenttia, on myös nyt käytettynä verotettavan samanlaisen pakettiauton vero 0 prosenttia. Säännös vastaa hallituksen esityksen 7 a §:n 2 momentissa olevaa sääntelyä.

Hallituksen esityksessä oleva 8 § koskee moottoripyörien verotusta. Siinä oleva lisäys, jonka mukaan käyttöön otetun ajoneuvon vero on aina vähintään vastaavan uuden ajoneuvon vero, esitetään poistettavaksi, ja muu moottori-

pyöriä koskeva sääntely sisällytettäväksi valiokunnan ehdotuksen 6 ja 6 a §:ään.

9 §. Säännös vastaa hallituksen esityksen 7 b §:ää, ja siihen on esitetty vain kielellisiä täsmennyksiä.

Hallituksen esityksessä oleva 9 § koskee niitä uutena verotettavia autoja ja moottoripyöriä, joiden valmistuskuukauden päättymisestä on kulunut autoveroilmoituksen antohetkellä enemmän kuin 12 tai 24 kuukautta. Säännöksen taustalla on ollut kuluttajansuojaan liittyvät näkökohdat, kuten hallituksen esityksen perusteluista ilmenee. Säännökseen on kohdistettu kuitenkin arvostelua valiokunnan asiantuntijakuulemisessa yhteisöoikeudellisin perustein. Valiokunta ehdottaa, että tästä ns. homeveropykälästä luovutaan kokonaan.

10 §. Säännöksessä olevasta käytetyn auton määritelmästä on poistettu kuuden kuukauden aikaraja yleisperusteluissa mainituista syistä. Voimaantulosäännöksen mukaan kuuden kuukauden raja olisi vielä voimassa siirtymäajan eli tämän vuoden loppuun. Jatkossa autoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisterissä ja käytössä. Tällä tarkoitetaan sellaista tosiasiallista käyttöä, joka vaikuttaa auton arvoon ja jonka jälkeen autoa ei voida pitää enää uutena.

Ehdotetulla muutoksella ei ole vaikutusta arvonlisäverotuksessa olevaan käytetyn ajoneuvon määrittelyyn.

10 a §. Pykälä on samanlainen avainsäännös kuin hallituksen esityksessä. Sen 1 momentissa säädetään siitä, mitkä ajoneuvot verotetaan yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvan mallin mukaisesti. Hallituksen esityksestä poiketen myös moottoripyörät esitetään verotettavaksi tämän mallin mukaisesti. Lisäksi momentissa on lueteltu hallituksen esitystä tarkemmin, mitä ajoneuvoryhmiä yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva malli koskee. Tällä on pyritty lisäämään säännösten luottavuutta siinä määrin kuin se on ollut mahdollista voimassa oleva ajoneuvoluokittelu ja autoverolain perusrakenne huomioon ottaen.

Säännöksen 2 momentissa säädetään hankinta-arvoperusteisesti verotettavista ajoneuvoryhmistä. Erona hallituksen esitykseen on, että ajoneuvoryhmät on selkeästi lueteltu momentissa.

Säännöksen 3 momentti vastaa asiallisesti hallituksen esitystä. Siihen on tehty sanonnallisia tarkennuksia käsitteeksi valitun yleisen vähittäismyyntiarvon vuoksi.

11 §. Säännös koskee uuden pakettiauton ja muun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettua uuden auton verotusarvon määrittämistä. Se on asiallisesti samansisältöinen kuin hallituksen esityksen 11 §, mutta siihen on tehty sanonnallisia tarkennuksia. Lisäksi hallituksen esityksen 4 momentti on siirretty pykälän loppuun.

11 a §. Pykälä liittyy käytetyn pakettiauton verotukseen. Vastaavan uuden pakettiauton verotusarvo täytyy selvittää pykälässä kuvatulla tavalla laskennallisesti, koska pakettiautot säilyvät hankinta-arvopohjaisessa verotuksessa. Uusien pakettiautojen todelliset verotusarvot (hankinta-arvot) säilyvät edelleen liikesalaisuuksina. Käytettyä pakettiautoa vastaavan uuden pakettiauton verotusarvona käytetään 46 prosenttia vastaavan uuden pakettiauton yleisestä vähittäismyyntiarvosta. Prosenttiluku on keskimääräinen. Se on laskettu todellisen, vuoden 2002 verotusaineiston perusteella ohjevähittäishinnoista.

11 b §. Säännöksessä määritellään verotusarvon lähtökohtana käytettävä yleinen vähittäismyyntiarvo. Yleinen vähittäismyyntiarvo on verotusarvona 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetuille ajoneuvoille. Olennaista on, että yleinen vähittäismyyntiarvo määräytyy markkinoiden kuluttajaportaan hintatietojen perusteella. Tukkuportaan tai vastaavan hintoja ei käytetä.

Yleinen vähittäismyyntiarvo määritellään toteutuneiden myyntihintojen perusteella. Jos niitä ei ole selvitystä, voidaan käyttää pyyntihinnoista johdettua arvoa. Pyyntihintojen, esim. hinnastojen ja lehti-ilmoitusten, käyttäminen arvioinnin apuna on käytännössä välttämätöntä, koska muuta tietoa ei juurikaan ole luotettavasti saatavilla.

Ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntiarvoon kuuluu hallituksen esityksen 11 e §:n 4 momentin mukaisesti kaikki se, minkä ajoneuvon ostaja luovuttaa vastikkeeksi. Valiokunta ehdottaa lisäksi, että ajoneuvon arvoon ei lueta tavanomaisien rahoituskulujen lisäksi myöskään tavanomaisia, enintään 600 euron suuruisia toimituskuluja. Toimituskulut, joihin sisältyy mm. uuden ajoneuvon kuljetus, vahanpoisto, pesu, rekisteröinti, nesteiden vaihto ja tankkaus eivät ole luonteeltaan sillä tavalla itse autoon liittyviä kuluja, että niiden autoverottaminen olisi perusteltua. Nämä kulut eivät myöskään vaikuta ajoneuvon hinnan muodostumiseen myöhemmin käytettynä. Ehdotus lisää myös eri puolilla maata olevien ostajien yhdenvertaisuutta, kun kuljetuskustannuksia ei lueta ajoneuvon arvoon.

*11 c §.* Säännös on luonteeltaan ohjeellinen: siinä säädetään, mitä seikkoja tulee ottaa huomioon ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa määrittäessä. Säännöksen 1 momentissa oleva luettelo ajoneuvon ominaispiirteistä vastaa EY-tuomioistuimen ratkaisussa C-101/00 (Tulliasiamies ja Siilin) käyttämiä kriteereitä. Soveltamisohjeena pykälässä todettaisiin edelleen, että Suomen hintatietojen lisäksi ajoneuvon verotusarvon määrittämisessä voidaan tarvittaessa käyttää apuna muiden maiden markkinoilta saatavissa olevia tietoja. Lisäksi pykälässä määritellään ns. kielletyt hinnat hallituksen esityksen 11 t §:n 1 momentin tapaan.

Tarkoituksena on, että veroviranomainen voi käyttää joustavasti kaikkia käytettävissä olevia tietolähteitä ja menetelmiä ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon määrittämisessä. Hallituksen esityksessä olevat Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy:n mallinnetut arvot, laskentamenetelmät ja tilastolliset menetelmät tulevat käytännössä sovellettaviksi Tullissa muiden menetelmien ohella. Niiden säätäminen laissa saataisi kuitenkin johtaa eräissä tilanteissa keinotekoisiiin arvoihin tai tarpeettomasti rajoittaa tai estää tarpeellisen näytön hankkimista kulloinkin verotettavana olevan ajoneuvon kanssa samanlaisten ajoneuvojen arvoista. Niissä tilanteissa, joissa yleistä vähittäismyyntiarvoa ei

muutoin ole saatavissa, arvo joudutaan käytännössä arvioimaan.

Hallituksen esityksen 11 h—11 u § esitetään poistettavaksi, mutta niiden mukaisia menetelmiä voidaan edellä kerrotulla tavalla kuitenkin tarvittaessa käyttää yleisen vähittäismyyntiarvon määrittämisessä.

*11 d §.* Pykälässä määritellään verotettavan ajoneuvon kanssa samanlainen ajoneuvo. Pykälä on luonteeltaan ohjeellinen, ja se liittyy yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan verotukseen.

*11 e §.* Säännöksessä määritetään käytettynä verotettavaa ajoneuvoa vastaava uusi ajoneuvo. Pykälä liittyy hankinta-arvopohjaiseen verotukseen.

*11 f §.* Pykälä vastaa asiallisesti hallituksen esityksen 11 u §:ää. Siihen on kuitenkin lisätty säännös siitä, mihin hetkeen saakka ajoneuvon ikä verotusta varten lasketaan.

*11 g §.* Säännös liittyy yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvan veromallin käyttöön ottoon. Sen 1 momentissa säädetään ilmoitusvelvollisuus markkinoille tulevan kokonaan uuden ajoneuvomallin hinnasta. Tulliviranomainen vastaanottaa ilmoitukset, antaa uudelle ajoneuvomallille tunnusteen ja määrittää ajoneuvon verotusarvon. Näiden ilmoitusten perusteella luodaan 2 momentissa tarkoitettu tilasto uusien ajoneuvojen verotusarvoista.

Säännöksen 3 momentti liittyy uusien ajoneuvojen verotukseen sen jälkeen, kun ajoneuvon verotusarvo jo löytyy Tullin ylläpitämästä tilastosta. Verovelvollinen ilmoittaa veroilmoituksessa uuden ajoneuvon tunnusteen ja verotusarvon lisäksi kyseisen ajoneuvoyksilön hinnan Suomessa. Tätä tietoa Tulli käyttää verotusarvotilaston päivittämisessä. Verotusarvotilasto sisältää siten ajan tasalla olevan tiedon uutena verotettavien ajoneuvojen verotusarvoista. Verotusarvot määritetään siten, että ne vastaavat kyseisen ajoneuvomallin 11 b §:n mukaista yleistä vähittäismyyntiarvoa.

Tilasto on julkinen ja sitä käytetään sekä rekisteröityjen verovelvollisten että ns. käteisasiakkaiden ilmoittamien uusien ajoneuvojen verotuksessa. Tilaston muutokset tulevat voimaan viiden päivän kuluttua niiden julkaisemisesta.

*11 h—11 u §.* Säännökset liittyvät mallinnettuun arvonmääritykseen, josta ehdotetaan luovuttavaksi.

*15 §.* Säännös vastaa asiallisesti hallituksen esityksen 15 §:ää, mutta siinä on yhdistetty ajoneuvon kuuluvien varusteiden vähimmäistasoa koskevat vaatimukset yhteen momenttiin.

*21 §.* Säännöksen 3 momenttiin, jossa nykyään säädetään invalidimoottoripyörän ja tavaramoottoripyörän verottomuudesta, esitetään lisättäväksi nykyään 8 §:n 4 momentissa oleva luettelo verovapaista L-luokan ajoneuvoista. Momentissa nykyään olevat kaksi moottoripyöräluokkaa esitetään poistettavaksi, koska kyseiset ajoneuvoluokat on poistettu.

*37 §.* Hallituksen esityksessä oleva uusi 3 momentti esitetään poistettavaksi tarpeettomana. Momentti koskee ilmoitusvelvollisuutta ajoneuvon todellisesta hankinta-arvosta, vaikka verotus suoritetaan kuluttajahinnan / yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Tullilla ei ole tarvetta kerätä hankinta-arvoja säännönmukaisesti. Verokontrollia varten hankinta-arvot voidaan saada jälkitarkastuksen yhteydessä jo nykyistenkin säännösten perusteella.

*51 a §.* Säännökseen on tehty sanonnallinen tarkennus yleisen vähittäismyyntiarvokäsitteen vuoksi.

*54 a—54 f §.* Arviointilautakuntaa koskevat säännökset esitetään poistettaviksi. Lakisääteisen lautakunnan olemassaoloon on suhtauduttu valiokunnan asiantuntijakuulemisissa ja useimmissa valiokunnan saamissa lausunnoissa varauksellisesti. Valiokunta ei pidä lakiin otettavia säännöksiä tarpeellisena.

*56 a §.* Kaksivaiheinen verotus esitetään poistettavaksi yleisperusteluissa esitetyistä syistä. Kaksivaiheisen verotuksen on katsottu merkitsevän myös tosiasiallista tuonnin rajoitusta.

*67 §.* Ennakkoratkaisua koskeva säännös vastaa asiallisesti hallituksen esitystä. Siitä on poistettu kuitenkin tarpeeton lisäys, jonka mukaan ennakkoratkaisua ei anneta verotusarvon lisäksi muusta kysymyksestä, joka voidaan arvioida vasta verotusta toimitettaessa.

*86 §.* Hallituksen esityksessä olevat 86 ja 86 a § on yhdistetty ja samalla julkisuuden soveltamisalaa on suhteessa hallituksen esitykseen muutettu. Sekä uusia että käytettyjä ajoneuvoja koskevat, yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvat verotuspäätökset säädettäisiin julkiseksi. Tarvetta muiden verotusasiakirjojen säännönmukaiseen julkistamiseen ei kuitenkaan ole. Poikkeuksena julkisuudesta olisivat ainoastaan 50 ja 51 §:n nojalla tehdyt veronhuojennus- ja invalidipalautuspäätökset, joissa jo verotuspäätöksestä saattaa näkyä henkilöä koskevia arkaluontoisia tietoja. Hankinta-arvoon perustuvan verotuksen asiakirjat jäisivät edelleen salassapidon piiriin. Pykälään on kuitenkin otettu selventävä huomautus asianosaisen oikeudesta julkisuuslain mukaiseen tiedonsaantiin. Julkisuuslain mukaan asianosaisella on tietyin edellytyksin oikeus saada tieto myös salassa pidettävästä asiakirjasta, jolla on vaikutusta hänen asiansa käsittelyyn.

#### *Voimaantulo.*

Lain voimaantuloa koskevaa säännöstä on täydennetty eräin osin. Uusina verotettavien ajoneuvojen verotukset ehdotetaan oikaistavaksi hakemukseta tämän lain mukaisiksi sen jälkeen, kun laki on tullut voimaan. Verovelvollisilla on kuitenkin sama valinta-oikeus kuin alkuperäisessä esityksessä sovellettavan lain suhteen. Nyt voimassa olevan lain soveltaminen edellyttää kuitenkin, että verovelvollinen tekee asiaa koskevan hakemuksen ajoneuvomalleittain kolmen kuukauden kuluessa uuden lain voimaantulosta.

Käytännön tarpeiden ja käsittelyaikojen veyntymisen vuoksi esitetään säännöstä, jonka perusteella henkilön omaa käyttöä varten maahan tuotua ajoneuvoa voitaisiin käyttää Tullin luvalla tietyin edellytyksin enintään kolmen kuukauden ajan veroa maksamatta.

Valiokunta ehdottaa lisäksi huojennusmenetelyä niille uusina verotetuille ajoneuvoille, joita ei ole rekisteröity tai otettu käyttöön Suomessa ennen 1.1.2003. Huojennus perustuisi rekisteröidyn verovelvollisen määräajassa lain voimaantulosta tekemään hakemukseen.

Voimaantulosäännöksessä ehdotetaan lisäksi, että käytetyn ajoneuvon määrittelyyn liittyvä kuuden kuukauden aikaraja poistuisi ensi vuoden alusta.

#### *Eduskunta-aloitteet*

Käsitlemiensä eduskunta-aloitteiden osalta valiokunta on päätenyt kielteiselle kannalle.

#### **Valiokunnan muutosehdotukset**

#### **Päätösehdotus**

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

*että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotus),*

*että hyväksytään neljä lausumaa (Valiokunnan lausumaehdotukset),*

*että lakialoitteet LA 58/1999 vp, LA 19/2000 vp, LA 83/2000 vp, LA 148/2000 vp, LA 10/2002 vp ja LA 179/2002 vp hylätään ja*

*että toimenpideoitteet TPA 14/2000 vp, TPA 181/2000 vp, TPA 210/2000 vp ja TPA 186/2002 vp hylätään.*

## **Laki**

### **autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 16 ja 25 a §, sellaisina kuin ne ovat, 16 § laissa 925/2001 ja 25 a § laissa 413/1997, *(poist.)*

*muutetaan* 3 §:n 1 momentti, 5 §:n 1 momentti, 6 *(poist.)*—11 §, 13 §:n 1 momentti, 15 §, 21 §:n 3 momentti, 28 §:n 1 momentti, 37 §:n 2 momentti, 48 §:n 2 momentti, 67 §:n 1 momentti ja 86 §:n 1 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 1 momentti ja 10 § laissa 1160/1998, 6 ja 11 § osittain mainitussa laissa 925/2001, 7 § osittain mainitussa laissa 1160/1998, 9 § ja 67 §:n 1 momentti mainitussa laissa 413/1997 ja 8 § osittain viimeksi mainitussa laissa sekä 28 §:n 1 momentti mainitussa laissa 925/2001, ja

*lisätään* lakiin uusi 6 a §, *(poist.)* 4 lukuun 10 a ja 11 a—11 g § *(poist.)* sekä lakiin uusi 51 a *(poist.)* § seuraavasti:

#### 3 §

*Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen (poist.)* ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos

sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan *(poist.)* aina

uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneuvojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

5 §

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

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

6 §

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun käytettynä verotettavan

1) henkilöauton ja muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton vero on 28 prosenttia auton verotusarvosta vähennettynä 650 eurolla, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, tai 28 prosenttia vähennettynä 450 eurolla, jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy;

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

den tai käyttövoiman mukaan ajoneuvon verotusarvosta seuraavasti:

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

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.

(3 mom. poist.)

6 a §

Ennen vuotta 2003 valmistetun, käytettynä verotettavan henkilöauton, muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton, moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on verotusarvosta se osuus veroa, joka sisältyi samanlaisten ajoneuvojen yleisiin vähittäismyyntiarvoihin, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus lasketaan niiden yleisten veroperusteiden mukaan, joista säädetään siinä autoveroa koskevassa laissa, joka oli voimassa, kun ajoneuvot olivat uusia. Veron osuus voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvomallin yleisiin vähittäismyyntiarvoihin sisältyvien veron osuuk-sien perusteella huomioon ottaen samaa auto-merkkiä koskevat verotustiedot ja hinnoittelu.

Tullihallitus vahvistaa veron osuudet julkaisemassaan taulukossa. Taulukon mukaista veron osuutta sovelletaan verotuksiin, jotka tulevat vireille sen jälkeen, kun 14 päivää on kulu-nut taulukon julkaisemisesta. Taulukon mukais-ta veron osuutta voidaan kuitenkin soveltaa sen julkaisemispäivästä lukien, jos taulukon mukai-

nen veron osuus on pienempi kuin 3 momentin mukaan laskettavan veron osuus.

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

1) henkilöauton ja muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton osalta 29 prosenttia auton verotusarvosta, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, tai 30 prosenttia, jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy;

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

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

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

6 b §  
(Poist.)

7 §

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

(2 mom. poist.)

7 a—7 c §  
(Poist.)

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 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.

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

9 §

Jos ajoneuvo verotetaan uudelleen 3 §:n perusteella, uudelleenverotus toimitetaan niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen uuteen ajoneuvoon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi.

Jos veroa kannetaan 46—48 §:n mukaisesti, sovelletaan niitä säännöksiä, joiden nojalla ajoneuvon verotus on aikaisemmin toimitettu. (Uusi)

10 §

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

(2 mom. kuten HE)

(3 mom. poist.)

4 luku

Verotusarvo

10 a §

Henkilöauton ( $M_1$ ), jonka oma massa on alle 4 500 kilogrammaa, linja-auton ( $M_2$ ), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa sekä moottoripyörän ( $L_{3e}$  ja  $L_{4e}$ ) ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon verotusarvo on 11 b ja 11 c §:ssä tarkoitettu yleinen vähittäismyyntiarvo (**yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuva verotus**). Samojen perusteiden mukaisesti määritetään muiden ajoneuvoryhmien yleinen vähittäismyyntiarvo sovellettaessa 8 §:n 2 momenttia.

Uuden pakettiauton ( $N_1$ ), huoltoauton, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa, ja  $M_1$ -luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilogrammaa sekä muun kuin 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvon verotusarvo on 11 §:ssä tarkoitettu hankinta-arvo verovelvolliselle (**hankinta-arvoon perustuva verotus**). Jos käytetty pakettiauto tai muu käytetty ajoneuvo verotetaan 8 §:n 1 momentin perusteella, vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvo määritetään kuitenkin 11 a §:n mukaisesti.

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

11 §

(1 mom. *poist.*)

(1 mom. kuten HE:n 2 mom.)

Hankinta-arvoon luetaan ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava. (HE:n 3 mom.)

Hankinta-arvoon ei (*poist.*) lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvon lisättyjen enintään 80 euron arvoisten varusteiden arvoa. Ajo-

neuvon rekisteröintimaksua ja maksua rekisterikilvistä ei *myöskään* lueta hankinta-arvoon. (HE:n 5 mom.)

Jos tässä laissa säädetään (*poist.*) ajoneuvon hankinta-arvon määrittämiseen liittyvästä vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvon määrittämisestä toisin kuin (*poist.*) tullikoodeksissa tai sen soveltamisasetuksessa, noudatetaan tässä laissa olevia säännöksiä. (HE:n 6 mom.)

(5 mom. kuten HE:n 4 mom.)

11 a §

Edellä 8 §:n 1 momenttia sovellettaessa vastaavan uuden pakettiauton ja muun vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvo on alennetulla verokannalla verotettavan 23 §:n 1 momentissa tarkoitettujen pakettiauton, huoltoauton, jonka oma massa on vähintään 1 875 kilogrammaa ja  $M_1$ -luokan ajoneuvon, jonka oma massa on 4 500—5 999 kilogrammaa, osalta 46 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta ja muun ajoneuvon osalta 33 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntiarvosta.

(2 ja 3 mom. *poist.*)

11 b §

Ajoneuvon yleisellä vähittäismyyntiarvolla tarkoitetaan hintaa, joka yhdestä samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytessä se verollisena Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi (*poist.*). Jos yleisiin myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritetään siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi, vähennettynä tavanomaisia alennuksia vastaavalla erällä.

Ajoneuvon yleiseen vähittäismyyntiarvoon katsotaan kuuluvan kaikki se, minkä ajoneuvon ostaja välittömästi tai välillisesti luovuttaa vastikkeeksi ajoneuvosta myyjälle tai kolmannelle osapuolelle. Arvoon luettavan erän nimityksellä, maksun ajankohdalla tai muulla vastaavalla seikalla ei ole vaikutusta siihen, onko erä sisällytettävä vähittäismyyntiarvoon. Tavanomaisia

rahoituskuluja ja ajoneuvon asiakkaalle toimitamisesta aiheutuvia tavanomaisia enintään 600 euron suuruisia kustannuksia ei kuitenkaan lue- ta ajoneuvon arvoon.

#### 11 c §

Määritettäessä ajoneuvon yleistä vähittäis- myyntiarvoa Suomessa otetaan huomioon käy- tettävissä oleva selvitys ajoneuvon vähittäis- myyntiarvon määräytymiseen markkinoilla vai- kuttavista tekijöistä sekä ajoneuvon arvosta ja siihen vaikuttavista ajoneuvon ominaispiirteis- tä, kuten ajoneuvon merkistä, mallista, tyypistä, käyttövoimasta ja varustuksesta. Lisäksi voi- daan ottaa huomioon ajoneuvon ikä, ajokilomet- rit ja kunto sekä muut yksilölliset ominaisuudet.

Yleinen vähittäismyyntiarvo Suomessa voi- daan tarvittaessa määrittää Suomen ajoneuvo- markkinoista saadun tiedon lisäksi muiden mai- den ajoneuvomarkkinoista saatujen tietojen pe- rusteella.

Yleistä vähittäismyyntiarvoa ei voida yksin- omaan määrittää etuyhteydessä keskenään ole- vien ostajan ja myyjän välisten hintojen eikä poikkeuksellisissa markkinaolosuhteissa mää- räytyvien hintojen perusteella.

#### 11 d §

Ajoneuvoja voidaan pitää samanlaisina, jos ne ovat samanlaiset merkiltään, malliltaan ja varusteiltaan. Jos vertailtavana on eri maissa tyypitettyjä ajoneuvoja, asiakirjoissa olevien tietojen lisäksi ajoneuvojen tulee tosiasiallisesti olla teknisesti samanlaisia. Vähäiset eroavai- suudet eivät kuitenkaan estä pitämästä ajoneu- voja samanlaisina, jos niillä ei voida katsoa ole- van merkitystä ajoneuvon arvon tai kuluttajien ajoneuvon kohdistuvien tarpeiden kannalta.

#### 11 e §

Vastaavana uutena ajoneuvona pidetään ajo- neuvoa, joka on käyttövoimaltaan, merkiltään, korityypiltään ja malliltaan sama kuin verotet- tava ajoneuvo. Lisäksi ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien, kuten moottorin, vaihteiston, voimansiirtotavan ja varustuksen on vastattava

toisiaan. Vähäiset eroavaisuudet eivät kuiten- kaan estä pitämästä ajoneuvoja vastaavina.

Jos vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voida osoit- taa, valitaan lähinnä vastaava uusi ajoneuvo, jonka ominaisuuksissa sallitaan verotettavan ajoneuvon iästä ja tekniikan kehityksestä johtu- vat erot muun muassa ajoneuvon mallinimessä ja teknisissä ominaisuuksissa.

(3 ja 4 mom. poist.)

#### 11 f §

Verotusta varten ajoneuvon ikä luetaan kuu- kausina ensisijaisesti ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröinnistä. Jos tämä ajankohta ei ole tie- dossa, ajoneuvon ikä lasketaan valmistus- kuukauden päättymisestä. Jos tämäkään ajan- kohta ei ole tiedossa, ajoneuvon ikä määri- tetään sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvo on todennäköisesti ensimmäisen kerran rekiste- röity, otettu käyttöön taikka valmistettu. Ajoneu- von ikä lasketaan siihen hetkeen saakka, jolloin veroilmoitus on annettu tai olisi pitänyt antaa.

Jos ajoneuvo on valmistettu aikaisemmin lii- kenteessä käytössä olleen tai olleiden ajoneuvo- jen osista, ajoneuvon valmistumisajankohdaksi katsotaan se ajankohta, jolloin ajoneuvon alku- peräisistä osista vähintään 50 prosentin on kat- sottava vaihtuneen.

#### 11 g §

Markkinoille tulevan uuden ajoneuvomallin maahantuoja tai valmistaja, joka myy mallia lii- ketoiminnan muodossa, on ennen veroilmoituk- sen jättämistä velvollinen ilmoittamaan tulliviranomaiselle sen hinnan, jolla ajoneuvomal- lia yleisesti ilmoitetaan myytäväksi Suomessa sekä muut tiedot, jotka tulliviranomainen mää- rää. Mallin hinta ilmoitetaan sen kaupallisen ni- mikkeen tarkkuudella, jolla ajoneuvo yksilöi- dään ja jolla sitä yleisesti markkinoidaan. Hin- nan tulee olla voimassa sinä ajankohtana, jona uutta mallia ensimmäisen kerran ilmoitetaan ve- rotettavaksi.

Tulliviranomainen vahvistaa ilmoitusten pe- rusteella uusien ajoneuvojen verotusarvot ja yl- läpitää niistä tilastoa.

*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.*

11 h—11 u §  
(Poist.)

13 §  
(Kuten HE)

15 §  
Ajoneuvon (poist.) verotusarvoa määrättäessä ajoneuvon katsotaan kuuluvan toimintakuntotoina vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän tai ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaite. Verotusarvoa ei alenneta tällaisen varusteen puuttumisen tai epäkuntoisuuden takia.

(2 mom. poist.)

Jos ajoneuvossa on merkittäviä puutteita, joiden johdosta sitä ilmeisesti ei voitaisi hyväksyä liikenteeseen, tai jos ajoneuvoa ei sen puutteiden johdosta voida tyydyttävästi yksilöidä verotusarvon määrittämistä varten, verotus voidaan toimittaa vasta, kun puutteet on poistettu.

21 § (Uusi)

Verosta on vapaa  $L_1$ -,  $L_2$ -,  $L_{1e}$ -,  $L_{2e}$ - ja  $L_{6e}$ -luokan ajoneuvo.

28 §  
(Kuten HE)

37 §

(2 mom. kuten HE)  
(3 mom. poist.)

48 §  
(Kuten HE)

51 a §

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

54 a—54 f ja 56 a §  
(Poist.)

67 §

Jos asia on hakijalle erityisen tärkeä, Tullihalitus tai Ajoneuvohallintokeskus voi antaa hakemuksesta ennakkoratkaisun siitä, miten tätä lakia sovelletaan hakijan ajoneuvon verotukseen. Ennakkoratkaisua ei kuitenkaan anneta verotusarvosta. (Poist.)

86 §

Autoverotusta varten annetut tai esitetyt tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa. Niitä ei saa pöytäkirjassa tai päätöksessä selostaa laajemmin kuin se on välttämätöntä. Tietoja saa käyttää tässä laissa tarkoitettuihin veroviranomaisen tilastollisiin selvityksiin, joiden yhteenvedot ovat julkisia. Yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella verotettuja ajoneuvoja koskevat verotuspäätökset ovat julkisia, lukuun ottamatta 50 ja 51 §:ssä tarkoitettuihin asioihin liittyviä asiakirjoja sekä tietoa henkilötunnuksesta ja luonnollisen henkilön osoitteesta. Tieto viranomaisen henkilörekisteriin sisältyvistä julkisista asiakirjoista voidaan antaa kopiona, tulosteenä tai sähköisessä muodossa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentin säännösten estämättä. Veroviranomaisen hallussa olevat käytetyn ajoneuvon arvoa koskevat tiedot ovat julkisia ainoastaan, jos tietoa on käytetty ajoneuvon verotuksessa. Asianosaisen oikeus tiedonsaantiin mää-

*räytyy viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 11 §:n mukaisesti.*

86 a §  
(Poist.)

(1 mom. kuten HE)

(Poist.) Lakia sovelletaan uusina verotettavien ajoneuvojen verotuksessa ensimmäisen kerran verotuksiin, jotka tulevat vireille 1 päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen, kuitenkin siten, että autoverolain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulta jaksolta verotettaviin ajoneuvoihin tätä lakia sovelletaan ensimmäisen kerran siltä jaksolta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen (poist.). *Uusina verotettavien ajoneuvojen verotukset oikaistaan hakemuksetta tämän lain mukaisiksi sen jälkeen, kun laki on tullut voimaan. (Poist.)* Verovelvollisella on kuitenkin oikeus hakemuksesta saada verotus toimitetuksi 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa olleen autoverolain mukaisesti 1 päivästä tammikuuta 2003 lain voimaantulopäivään (poist.). Hakemus on tehtävä ajoneuvomalleittain kolmen kuukauden kuluessa lain voimaantulosta.

Ennen 1 päivää tammikuuta 2003 vireille tulleiden uusien ajoneuvojen verotukset voidaan autoverolain 43 §:ssä säädetyllä tavalla peruuttaa ja ajoneuvot verottaa verovelvollisen hakemuksesta tämän lain mukaisesti, jos ajoneuvoja ei ole rekisteröity tai otettu käyttöön ennen 1 päivää tammikuuta 2003. Veroa ei tällöin koroteta autoverolain 43 §:ssä säädetyllä tavalla. Hakemus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. (Uusi 3 mom.)

Käytettynä verotettavien ajoneuvojen verotuksessa lakia sovelletaan verotuksiin, jotka toimitetaan lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Käytettynä maahan tuotujen ajoneuvojen verotusta voidaan hakemuksesta kuitenkin oikaista tämän lain mukaiseksi, jos verotus on toimitettu 1 päivänä tammikuuta 1999 tai sen jälkeen. Hakemuksen veron oikaisemiseksi voi tehdä se, joka on verovelvollisena suorittanut ajoneuvosta veron. (Poist.) (HE:n 4 mom.)

Veroa ei kuitenkaan oikaista tämän voimaantulosäännöksen nojalla, jos veron määrä on

*autoverolain 25, 28, 50 tai 51 §:n tai muulla vastaavalla perusteella alennettu siten, ettei veron määrä alennettuna ole korkeampi, kuin mikä tulisi oikaisun jälkeen ilman alennusta kannettavaksi. (Uusi 5 mom.)*

Tämän lain 6 a §:n estämättä toimitetaan ennen vuotta 2003 valmistetun käytettynä maahan tuotavan ajoneuvon verotus tämän lain 6 §:n mukaisesti, jos Suomessa on käytössä *samanlaisia* ennen vuotta 2003 valmistettuja käytettyjä ajoneuvoja, jotka on verotettu uutena tämän lain 6 §:n ja 10 a §:n 1 momentin mukaisesti. Jos tietyn *ajoneuvomallin* verotus uutena on toimitettu 2 momentissa säädetyllä tavalla hakemuksesta 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa olleen autoverolain mukaisesti, käytettynä maahan tuotavan ajoneuvon verotukseen sovelletaan kuitenkin 6 a §:ää, jos ajoneuvo on valmistunut samaan aikaan kuin hakemuksen perusteella verotetut *samanlaiset* uudet ajoneuvot. (HE:n 3 mom.)

Tämän lain 10 §:n estämättä vuoden 2003 aikana verotettavasta ajoneuvosta, jota on käytetty liikenteessä tai joka on ollut rekisterissä enintään kuusi kuukautta, kannetaan veroa kuten vastaavasta uudesta ajoneuvosta. (Uusi 7 mom.)

Tammikuun 1 päivänä 2003 kesken olevat tai sen jälkeen oikaisuna tai muutoksenhakuna vireille tulevat asiat, joissa ei ole kysymys käytettyjen ajoneuvojen veron määrästä, käsitellään ennen tämän lain voimaantuloa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. (HE:n 5 mom.)

Henkilön omaa käyttöä varten maahantuotua ajoneuvoa, josta on annettu autoveroilmoitus, voidaan vuonna 2003 käyttää väliaikaisesti veroja suorittamatta tulliviranomaisen myöntämällä luvalla enintään kolmen kuukauden ajan maahantuonnista. Lupa voidaan myöntää myös ehdolla, että autoveroilmoitus annetaan viiden päivän kuluessa luvan myöntämisestä. Luvan voimassaolo päättyy 10 päivän kuluttua verotuspäätöksen tekemisestä tai jos ajoneuvon omistusoikeus luovutetaan taikka jos ajoneuvon rekisteröintikatsastusta ei aloiteta 10 päivän kuluessa ajoneuvon maahantuonnista. Jos veroilmoitus tai verotus peruutetaan autoverolain 43 §:ssä tarkoitettulla tavalla, verovelvolliselta

peritään ennakkoratkaisusta perittävän maksun lisäksi maksu, jonka suuruus on enintään yksi kymmenesosa siitä verosta, joka ajoneuvosta olisi tullut säännömukaisesti suorittaa. Ajo-

neuvon käytöstä liikenteeseen noudatetaan, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla säädetään. (Uusi 9 mom.)

---

#### **Valiokunnan lausumaehdotukset**

1. Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin autoverolain jatkovalmistelun käynnistämiseksi niin, että pakettiautojen sekä eräiden erityisajoneuvojen, kuten muutto-, museo- ja harrasteautojen, tilataksien sekä invalidiautojen verotusta koskevien säännösten ajantasaisuus tarkistetaan. Pakettiautoja koskevan tarkastelun yhteydessä tulee tarkistaa myös voimassa olevat pakettiauton tilavuus- ja muut määrittelyt lain 23 ja 24 §:ssä. Jatkovalmistelun tulee tapahtua alusta asti riittävän laajapohjaisen asiantuntemuksen turvin. Jatkovalmistelu tulee käynnistää pikaisesti niin, että hallituksen esitys voidaan antaa eduskunnalle vielä tämän vuoden aikana.
2. Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy lisäksi toimenpiteisiin autovero-

ja moottoriajoneuvoverolainsäädännön laaja-alaiseksi uudistamiseksi pitämällä aikavälillä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, miten verojärjestelmän avulla voidaan edistää ympäristöohjausta ja -tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

3. Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, joiden avulla Tullille voidaan taata riittävät voimavarat autoverotuksen toimeenpanoa varten.
4. Eduskunta edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön antavan asetuksen, jonka mukaan autoverolain 3 §:n mukaista prosenttiosuutta laskettaessa ei oteta huomioon sellaisia vaihdettavia kulutusosia, joiden vaihtaminen on välttämätöntä liikenneturvallisuuden vuoksi tai osia, jotka parantavat ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksia.

Helsingissä 12 päivänä helmikuuta 2003

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Maria Kaisa Aula /kesk	Anni Sinnemäki /vihr
vpj.	Kari Rajamäki /sd (osittain)	Sakari Smeds /kd (osittain)
jäs.	Olavi Ala-Nissilä /kesk	Marja-Liisa Tykkyläinen /sd
	Pirjo-Riitta Antvuori /kok (osittain)	vjäs. Liisa Hyssälä /kesk (osittain)
	Seppo Kääriäinen /kesk (osittain)	Ulla Juurola /sd
	Reijo Laitinen /sd (osittain)	Bjarne Kallis /kd
	Markku Laukkanen /kesk (osittain)	Kari Kantalainen /kok
	Hanna Markkula-Kivisilta /kok (osittain)	Juha Karpio /kok (osittain)
	Ola Rosendahl /r (osittain)	Mikko Kuoppa /vas
	Matti Saarinen /sd	Iivo Polvi /vas
		Anu Vehviläinen /kesk (osittain).

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

## VASTALAUSE

### *Perustelut*

Valtiovarainvaliokunnan mietinnössä ehdotetaan lakiehdotuksen 10 §:ään liittyen aivan oikeutetusti, että ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on rekisteröitynä ja käytössä. Hallituksen esityksessä ajoneuvoa pidettäisiin käytettynä vain, jos se on ollut rekisteröitynä tai käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

Mitään perusteluja sille, että kuuden kuukauden vanhaa autoa verotettaisiin uutena, ei tietenkään ole olemassa. Yhtä vähän perusteluja löytyy sille, että niin meneteltäisiin poikkeuksellisesti tämän vuoden loppuun saakka ja että vasta ensi vuoden alusta lähtien alle kuuden kuukauden vanhaa autoa ruvettaisiin verottamaan

käytettynä. Näin käy, mikäli lain 10 § tulee voimaan vasta 1.1.2004, kuten valiokunnan mietinnössä ehdotetaan.

### *Ehdotus*

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena, paitsi voimaantulosäännös muutettuna (Vastalauseen muutosehdotus) seuraavasti:*

### *Vastalauseen muutosehdotus:*

Voimaantulosäännös  
(1—6 mom. kuten VaVM)

(7 mom. poist.)  
(7 ja 8 mom. kuten VaVM:n 8 ja 9 mom. )

Helsingissä 12 päivänä helmikuuta 2003

Sakari Smeds /kd  
Bjarne Kallis /kd