

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi auto- ja moottoripyörä-
verosta annetun lain muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan autoverotusta yksinkertaistettavaksi siten, että eräiden henkilöautoissa yleensä pakollisten turvavarusteiden arvon vähentämisestä auton verotusarvosta luovuttaisiin ja autoveron laskentaperusteita muutettaisiin samalla siten, ettei näiden varusteiden vähennyskelpoisuuden poistaminen pääosassa autoja mainittavasti vaikuttaisi autosta suoritettavan veron määrään eikä siten autojen hintoihinkaan. Autoveron määrää ei muutoin ehdoteta muutettavaksi.

Käytettynä maahan tuodun ajoneuvon vero on 90 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Niitä tilanteita varten, joissa täysin vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voida osoittaa, verotuksen perusteeksi ehdotetaan pantavaksi teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan asianomaista ajoneuvoa lähinnä vastaava ajoneuvo. Kun tämä merkitsisi vanhimpien, lähinnä erilaiseen harrastelukäyttöön tuotavien ajoneuvojen verotuksen kiristymistä nykyisin noudatettavaan käytäntöön verrattuna, esityksessä ehdotetaan, että autosta, jonka valmistumisvuoden päättymisestä on kulunut 25 vuotta tai enemmän, suoritettaisiin veroa 30

prosenttia auton verotusarvosta ja vastaavasta moottoripyörästä vero olisi 30 prosenttia siitä, mitä sovellettaisiin uusiin moottoripyöriin.

Kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennetut vain suljetulla alueella käytettävät rekisteröimättömät autot ja moottoripyörät ehdotetaan vapauttaviksi auto- ja moottoripyöräverosta. Liikenneministeriölle annettaisiin valta tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin autoa taikka moottoripyörää on pidettävä kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettuna. Myös eläinlääkintähuollossa käytettävät, tähän tarkoitukseen erityisesti varustetut autot ehdotetaan säädettäväksi verosta vapaiksi. Samalla ehdotetaan tarkistettavaksi myös niitä auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain säännöksiä, joiden nojalla vero maksuunpannaan silloin, kun kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennetun ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkeitusta on muutettu siten, että verovapauden edellytykset ovat lakanneet olemasta olemassa. Tarkoituksena on, että näistä ajoneuvoista tällöin aina kannettaisiin säännönmukainen vero.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan ensi tilassa.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne ja ehdotetut muutokset

1.1. Yleistä auto- ja moottoripyöräverosta

Auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain (482/67), jäljempänä autoverolaki, 1 §:n mukaan autoveroa on suoritettava henkilöautosta ja

sellaisesta muusta autosta, jonka omapaino on alle 1 800 kiloa. Moottoripyörästä suoritetaan moottoripyöräveroa. Siihen, millaista moottorijoneuvoa on pidettävä lainkohdassa tarkoitettuna autonä tai moottoripyöränä sovelletaan niitä perusteita, joista on säädetty tieliikennelain (267/81) nojalla. Myös se, mihin moottoriajoneuvojen ryhmään ajoneuvo on luettava, määräy-

tyy tieliikennesäännösten nojalla. Ajoneuvojen luokittelua koskevat säännökset sisältyvät lähinnä ajoneuvoasetukseen (233/82). Tätä täydentäviä säännöksiä, joilla voi niin ikään olla vaikutusta autoverotuksessa, sisältyy ajoneuvoasetuksen täytäntöönpanosta annettuun liikenneministeriön päätökseen (150/83) ja eräisiin muihinkin liikenneministeriön ajoneuvoasetuksen nojalla antamiin päätöksiin.

Liikenneministeriön päätöksiin sisältyy autoverotukseen vaikuttavia säännöksiä lähinnä siitä, millä edellytyksin auto voidaan merkitä rekisteriin erikoisautona. Erikoisautoksi luokiteltava auto on omalta painoltaan vähintään 1 800 kilon painoisena autoverosta vapaa.

Autoveron määrä on auton verotusarvo korotettuna 35 prosentilla ja vähennettynä 4 000 markalla, kuitenkin niin, että veron määrä aina on vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Maastohenkilöautosta vero on 30 prosenttia verotusarvosta. Käytettynä maahan tuodun ja käytettyinä maahan tuoduista osista valmistetun auton vero on 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta.

Moottoripyörän vero lasketaan 20—70 prosentin suuruisena verotusarvosta moottoripyörän moottorin iskuutilavuuden perusteella. Moottoripyörästä, joka on tarkoitettu käytettäväksi urheilutarkoituksiin vain suljetuilla alueilla, suoritetaan kuitenkin vero moottorin koosta riippumatta saman suuruisena kuin iskuutilavuudeltaan pienimmillä moottoreilla varustetuista moottoripyörästä eli 20 prosenttia.

Maahan tuodun auton ja moottoripyörän verotusarvo on sen tullausarvolain (906/80) nojalla määrätty tullausarvo lisättynä tullilla ja valmisteveroilla, jos niitä on ajoneuvosta maksettava. Maassa valmistetun auton ja moottoripyörän verotusarvo on ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määriteltävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla.

1.2. Autoverotuksen vähennysjärjestelmän yksinkertaistaminen

1.2.1. Nykyinen vähennysjärjestelmä

Autoverolain 5 §:ssä on säädetty siitä, mitkä varusteet ajoneuvossa on oltava verotusarvoa määrättäessä. Ajoneuvon katsotaan kuuluvaksi vähintään ne varusteet, jotka siinä tulee olla, jotta ajoneuvo voitaisiin hyväksyä liikenteeseen. Näistä varusteista on annettu tarkemmat määräykset tieliikennesäädöksissä. Verotusarvoon lue-

taan myös ne varusteet, jotka ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin. Auton verotusarvoon luetaan lisäksi lämmityslaitte.

Edellä mainituilla säännöksillä on haluttu vaikuttaa siihen, ettei ajoneuvoja verotussyistä jätettäisi varustamatta ajoneuvon käytön kannalta tarpeellisilla varusteilla. Tämän lisäksi autoverolain säännöksillä on pyritty edistämään ajoneuvon varustamista lähinnä erällä ajoneuvon turvallisuutta lisäävillä varusteilla jättämällä lukematta nämä varusteet verotusarvoon. Verotusarvoon ei siten lueta valonheitinten pesulaitetta, takaheijastimia, ulkopuolisia taustapeilejä, tuulilasin pesulaitetta, takalasin huurteenpoistolaitetta, roiskeläppiä, laitetta ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi, etuistuinten pääntukia, suojapuskuria eikä kerrostuulilasia. Käytännössä näidenkin varusteiden arvo sisältyy ajoneuvon valmistajan ajoneuvosta perimään hintaan, minkä vuoksi vähennyksenä myönnetään kunkin varusteen suhteellinen osuus verotusarvosta sen mukaan kuin tullihallitus eri ajoneuvoryhmien hintaluokkien mukaan määrää. Tullihallitus on vahvistanut vähennyksen laskemisessa tarvittavat taulukot laissa edellytetyllä tavoin (niin sanotut taulukkovähennykset).

Autoverolain 5 §:n mukaan auton verotusarvoon ei myöskään lueta turvavöitä, sisälokasuojia, varoituskolmiota, vararengasta ja auton akkua, jos ne asetetaan autoon vapaavarastossa, vapaasatamassa tai muualla maassa. Tullihallitus voi myös tietyn automerkin ja -mallin osalta hakemuksesta päättää, että maahantuojan tai valmistajan Suomesta hankkimien muualla kuin Suomessa autoon asetettujen turvavöiden, varoituskolmion, vararenkaan ja akun suhteellinen osuus auton verotusarvosta saadaan vähentää verotusarvosta tullihallituksen määräämän suuruisena.

Verotusarvoon ei lueta Suomessa ennen auton ensirekisteröintiä suoritettujen ruosteenestokäsittelyn arvoa. Muualla kuin Suomessa suoritettujen ruosteenestokäsittelyn arvon suhteellinen osuus auton verotusarvosta saadaan vähentää verotusarvosta tietyn automerkin ja -mallin osalta tullihallituksen hakemuksesta tekemän päätöksen nojalla päätöksessä määrätyn suuruisena.

Liikenneministeriön asiana on autoverolain 5 §:n 5 momentin nojalla antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset edellä mainituista ajoneuvon vakiovarusteista, niistä varusteista, joita ei lueta ajoneuvon verotusarvoon tai jotka siitä vähennetään, sekä ruosteenestokäsittelystä.

Vuonna 1984 auton verotusarvosta myönnettyjen vähennysten vaikutus autoveron määrään oli laskelmallisesti yhteensä 242 miljoonaa markkaa. Tästä noin 171 miljoonaa markkaa muodostui tullihallituksen vahvistamaan edellä mainittuun taulukkoon sisältyvien varusteiden osuudesta.

1.2.2. Taulukkovähennyksistä luopuminen

Vähennyskelpoisista varusteista valonheitinten pesulaite, takaheijastimet, ulkopuoliset taustapeilit, tuulilasin pesulaite, takalasin huuhtelopoistolaite, roiskeläpät, laite ajoneuvon luvottoman käytön estämiseksi, etuistuinten pääntuet ja kerrostuulilasi ovat nykyisin ajoneuvoissa pakollisia. Taulukkovähennykseen oikeuttavista varusteista vain suojapuskuria ei ole pakollistettu. Suojapuskuria lukuun ottamatta autoissa on siten nykyisin kaikki mainitut varusteet. Näiden osalta vähennys on tämän vuoksi saman arvoisille autoille markkamääräisesti käytännössä saman suuruinen.

Mainittuun luetteloon sisältyvien varusteiden vähennysoikeuden tarkoituksena on ollut vaikuttaa siihen, että autoissa olisi jo maahan tuotaessa nämä varusteet tai että varusteet asennettaisiin kotimaisessa valmistuksessa autoihin jo tehtaalla. Kun vähennykseen oikeuttavat varusteet ovat tieliikennesäännösten nojalla pakollisia kaikissa autoissa, vähennysjärjestelmällä ei enää ole merkitystä autojen varustelulle. Vähennysjärjestelmä on osaltaan ollut mahdollistamassa taloudellisesti varusteiden säätämistä pakolliseksi. Vähennysjärjestelmää kehitettäessä 1970-luvulla lähtökohtana oli, että vähennyksistä tulisiikin luopua sen jälkeen kun vähennysjärjestelmän tarkoitus on saavutettu.

Sanotuilla perusteilla voidaan katsoa, että autoverotuksen vähennysjärjestelmä on edellä selvitellyiltä osin vanhentunut ja autoverotusta tarpeettomasti monimutkaistava. Vähennysten huomioon ottaminen edellyttää sekä viranomaisilta että autojen maahantuojilta ja kotimaiselta valmistajalta työlästä autokohtaista käsittelyä autoverotuksen toimittamisessa. Vähennysjärjestelmässä ei myöskään ole ollut mahdollista ottaa huomioon varusteista tosiasiallisesti autojen valmistajille aiheutuneita kustannuksia, koska viranomaisilla ei ole mahdollisuutta selvittää ulkomaisille valmistajille tietyistä auton osista johtuvien kustannusten määriä. Käytännössä tämä on johtanut siihen, että verrattuna autonvalmistajien tai maahantuojien ilmoittamiin kustannuksiin,

taulukon perusteella myönnetty vähennys on useissa tapauksissa vastannut vain osaa varusteen ilmoitetuista kustannuksista. Autoja koskevien turvallisuusmääräysten ja ajoneuvotekniikan kehityksen johdosta voidaan nykyisin perustellusti katsoa, että ajoneuvoturvallisuus joudutaan ottamaan huomioon käytännöllisesti katsoen kaikissa auton osissa. Tästä aiheutuvia suunnittelu- ja valmistuskustannusten lisäyksiä ei kuitenkaan ole muiden kuin laissa erikseen mainittujen varusteiden osalta otettu autoveroa vähentävänä tekijänä huomioon.

Autoverotuksen yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että jo pääosin vanhentuneista taulukkovähennyksistä luovuttaisiin. Taulukkovähennysjärjestelmän vaikutus autoveroon voidaan ottaa huomioon eri hintaisten autojen verojen määriä sanottavasti muuttamatta suoraan autoveron laskentaperusteissa. Suojapuskurilla varustetun auton tullausarvosta tai valmistuskustannuksista vähennettäisiin kuitenkin 1,5 prosenttia tullausarvon määrästä. Samalla autoveron laskentakaavaa muutettaisiin siten, ettei autoveron määrä muuttuisi.

1.2.3. Ruosteenestokäsittely

Ruosteenestokäsittelyn arvoa ei autoverolain 5 §:n 4 momentin mukaan lueta auton verotusarvoon. Suomessa ennen ensirekisteröintiä tapahtuvan käsittelyn arvoa ei lisätä tullausarvoon ja muualla kuin Suomessa toimitetun käsittelyn arvon suhteellinen osuus auton verotusarvosta saadaan vähentää tullihallituksen automerkki- ja mallikohtaisesti antamien päätösten mukaisesti.

Hyväksyttävällä tavalla tehty ruosteenestokäsittely on tieliikennelain nojalla ollut uusissa henkilöautoissa pakollinen 1 päivästä tammikuuta 1984 alkaen. Siten tarvetta verovähennyksiin vaikuttaa siihen, että autot käsiteltäisiin ruostumista vastaan, ei enää ole. Muualla kuin Suomessa suoritettua ruosteenestokäsittelyn arvon selvittäminen on viranomaisille vaikeaa. Myös tältä osin automerkeittäin ja -malleittain vaihtelevaa vähennystä voidaan pitää autoverotusta nykyisessä tilanteessa tarpeettomasti monimutkaistavana. Verotuksen yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että muualla kuin Suomessa toimitetusta ruosteenestokäsittelystä myönnettäisiin vähennys, jonka määrä olisi 2,5 prosenttia auton tullausarvosta. Tämä vähennys myönnettäisiin kuitenkin vain niissä tapauksissa, joissa muualla kuin Suomessa toimitettu ruosteenestokäsittely sellaisenaan täyt-

tää tälle käsittelylle Suomessa asetettavat vaatimukset. Ehdotetun suuruinen vähennys vastaa keskimääräisesti ulkomailla toimitetusta täyskäsittelystä tähän asti myönnettyä vähennystä. Vähennystä ei sen sijaan myönnettäisi niistä autoista, jotka vain osittain on käsitelty ruostumista vastaan muualla kuin Suomessa. Kohtuullista on kuitenkin, että kahden vuoden pituisen siirtymäkauden aikana näissä tapauksissa myönnettäisiin 300 markan suuruinen vähennys.

Osassa henkilöautoja ruostesuojauskäsittely suoritetaan kokonaan tai osittain Suomessa. Käytännössä käsittely tehdään tällöin yleensä vapaa-alueella muun myyntikunnostuksen yhteydessä. Autoverolain 5 §:n mukaan Suomessa tapahtuvan ruosteenestokäsittelyn arvoa ei lueta auton verotusarvoon. Tämä koskee myös Suomessa tapahtuvaa autonvalmistusta.

Ruosteenestokäsittelyä ei voimassa olevien säännösten mukaan edellytetä olevan autossa verotusta toimitettaessa. Henkilöautot on kuitenkin käsiteltävä ruostumista vastaan ennen ensirekisteröintiä. Säännökset mahdollistavat siten ruosteenestokäsittelyn tekemisen maahantuonnin tai toimittamisen jälkeen ennen auton käyttöönottoa veroseuraamuksitta. Tulliverolain 9 §:n 4 momenttia muutettiin 13 päivänä heinäkuuta 1984 annetulla lailla (532/84) siten, ettei tavarain tulotusarvoon lueta sen myyntikunnostuksesta johtuvia kustannuksia. Lain muutokseen johtaneen hallituksen esityksen perustelujen mukaan näiksi kustannuksiksi on tarkoitettu luettaviksi myös vapaa-alueella tapahtuvan ajoneuvon myyntikunnostuskustannukset. Näihin sisältyvät ruosteenestokäsittelyn kustannukset eivät tälläkään perusteella tule luettavaksi auton verotusarvoon. Tullikinnanvaraista voinee kuitenkin olla, missä laajuudessa ruosteenestokäsittelyä on pidettävä tavanomaisena myyntikunnostuksena.

Säännösten selkiyttämiseksi ja Suomessa tapahtuvan ruosteenestokäsittelyn kustannusten autoverovaikutusten yhtenäistämiseksi käsittelyajankohdasta riippumatta ehdotetaan autoverolain 5 §:ssä tähän astista vastaavasti edelleen säädettäväksi, että Suomessa suoritettavan ruosteenestokäsittelyn arvoa ei lueta auton verotusarvoon. Nykyisen käytännön jatkaminen on myös menetellyllisesti yksinkertaista.

1.2.4. Eräät varusteet

Suomessa asennettavia tai Suomesta hankittuja, muualla autoon asennettuja turvavöitä, sisälo-

kasuojia, varoituskolmiota, vararengasta ja akkua ei myöskään lueta auton verotusarvoon. Menettelyyn ei tältä osin liity edellä mainittuja epäkoh-
tia. Mainittuja varusteita koskevat säännökset ehdotetaan sisällytettäväksi autoverolain 5 §:ään nykyistä vastaavina.

1.2.5. Autotekniikan kehittyminen ja vähennysjärjestelmä

Autotekniikan kehittyessä markkinoille on tullut eräitä uusia ajoneuvoturvallisuutta parantavia varusteita. Eräs tällainen varuste on lukkiutumisen estolaitteella varustettu jarrujärjestelmä. Esitystä annettaessa on harkittu myös mahdollisuutta verotuksellisin keinoin edistää ajoneuvojen varustamista käyttöön tulevilla uusilla turvallisuusvarusteilla. Siirtymäkauden aikana, jolloin kyseiset varusteet eivät muutoin yleistyisi autoissa tai niitä ei olisi vielä säädetty uusissa autoissa pakollisiksi varusteiksi, verohuojennusta voitaisiin perustella samoilla syillä, joiden johdosta nyt lopetettavaksi ehdotettu vähennysjärjestelmä otettiin käyttöön. Eräänä edellytyksenä tähän kuitenkin on, että näitä varusteita koskevat tekniset määräykset on voitu ennen verotusta koskevan esityksen antamista vahvistaa asianomaisissa tieliikennesäännöksissä. Tällä hetkellä näitä määräyksiä ei ole olemassa esimerkiksi edellä mainituista henkilöautojen lukkiutumisen estolaitteella varustetuista jarrujärjestelmistä. Tämän vuoksi esitykseen ei sisälly näihin tai mahdollisiin muihin vastaaviin varusteisiin liittyvää ehdotusta autoverotuksen vähennysjärjestelmän kehittämisestä. Hallituksen tarkoituksena on seurata ajoneuvotekniikan, liikenneturvallisuuden ja turvallisuusvarusteita koskevien teknisten säännösten kehitystä sekä antaa tarvittavat ehdotukset uusien turvallisuusvarusteiden verotuskohtelusta myöhemmässä yhteydessä mainittujen ja muiden asiaan vaikuttavien tekijöiden kehityksen sitä edellyttäessä.

Autotekniikan kehitys on mahdollistanut myös ympäristösuojelutavoitteiden entistä paremman huomioon ottamisen uusissa autoissa. Kansainvälisiä määräyksiä autojen enimmäispäästöistä on jatkuvasti tiukennettu. Yhä vähemmän saastuttavien autojen rakentamiseen on olemassa useita erilaisia teknisiä keinoja. Eräät näistä perustuvat ajoneuvojen varustamiseen erityisillä laitteilla pakokaasujen puhdistamiseksi, eräissä ratkaisuihin on kysymys lähinnä moottoriteknisistä keinoista,

jolloin ajoneuvoon asennettavat lisävarusteet eivät ehkä ole tarpeellisiakaan.

Hallitus pitää myös liikenteeseen liittyviä ympäristösuojelunäkökohtia tärkeinä. Tältäkin osin voitaisiin pitää perusteltuna siirtymäkauden aikana edistää päästötasoltaan alhaisten autojen yleistymistä verohuojennuksin. Kun tekniset ratkaisut tullevat eri autoissa huomattavastikin vaihtelevaan, olisi veronhuojennuksen kohdistuttava tietyllä tavoin varustellun auton sijasta päästötasoltaan tietyt vaatimukset täyttävään ajoneuvoon. Tämä edellyttää kuitenkin muun muassa nykyistä parempia mahdollisuuksia ajoneuvojen päästötasoon valvontaan. Hallitus seuraa myös kehitystä ajoneuvoista aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja antaa tilanteen sitä edellyttäessä myös tältä osin tarvittavat esitykset autoverotuksen kehittämiseksi.

1.3. Autoveron määrä

Ehdotetusta vähennysjärjestelmän yksinkertaistamisesta olisi seurauksena autoveron kiristyminen, koska auton tullausarvosta ei enää vähennettäisi tiettyjen varusteiden eikä eräissä tapauksissa myöskään ruosteenestokäsittelyn osuutta. Veron kiristymisen välttämiseksi olisi veroperusteita muutettava siten, ettei veron lopullisessa määrässä eikä siten autojen hinnoissakaan tapahtuisi mainittavia muutoksia.

Ehdotettujen muutosten vaikutuksia eri autojen veroon on selvitetty suorittamalla laskelmia noin 140 eri automallia olevien autojen maahan-tuontitietojen perusteella. Laskennassa mukana olleet automallit edustavat yli 90 prosenttia koko autotuonnin määrästä. Saatujen tulosten perusteella ehdotetaan autoveron laskentaperusteita muutettavaksi siten, että autoveroa suoritettaisiin auton verotusarvon määrä korotettuna 32 prosentilla nykyisen 35 prosentin sijasta ja vähennettynä 4 600 markalla nykyisen 4 000 markan sijasta, kuitenkin niin, että veron määrä on aina vähintään 50 prosenttia verotusarvosta.

Yhdessä edellä mainittujen vähennysjärjestelmää koskevien muutosten kanssa ehdotettu veroperusteen muutos ei mainittavasti vaikuttaisi useimpien autojen veroon. Laskenta-aineiston perusteella voidaan arvioida, että vuonna 1987 noin 75 prosentissa autoja vero joko hieman laskisi tai pysyisi ennallaan, jos tuontihinnoissa ei tapahtuisi muutoksia tämän hetkiseen tilanteeseen verrattuna. Vero kiristyy hieman noin 25 prosentissa autoja. Pääosassa näitä tapauksia ve-

ron muutos olisi kuitenkin alle 300 markan suuruinen. Ehdotettu laskentaperusteen muutos on valittu siten, että erityisesti hinnaltaan halvempien automallien kohdalla ei siirtymäkauden aikana tapahtuisi veron kiristymistä. Eräiden lähinnä hinnaltaan kalleimpien mallien veron kiristyminen johtuu siitä, että näissä malleissa ruosteenestokäsittelystä ja suojapuskurista myönnettyt vähennykset ovat tähän asti olleet suuremmat kuin keskimäärin kaikissa autoissa. Ehdotettu muutos alentaisi autoveroa siirtymäkauden aikana keskimäärin noin 120 markalla autolta ja pysyvästi noin 80 markalla autolta.

1.4. Käytettyjen ajoneuvojen vero

Käytettynä maahan tuodun auton tai moottoripyörän vero on 90 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Autoverolain 4 c §:n mukaan autoa ja moottoripyörää pidetään maahan tuotassa käytettynä, jos ajoneuvolla on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja jos ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin 6 kuukautta.

Sanotut säännökset edellyttävät, että vero määrätään saman merkkisen ja mallisen uuden ajoneuvon verotusarvon perusteella. Veroa määrätessään viranomaisten on siten tullausarvolaisa tarkemmin säädetyllä tavalla selvitettävä se tullausarvo, jolla asianomainen maahantuoja voisi tuoda saman auton uutena. Säädettyä menettelyä on käytännössä ollut vaikea noudattaa tuotaessa maahan ajoneuvoja, joita ei enää valmisteta ja joita ei ole uusina kaupan. Erityisen vaikeaksi auton verotusarvon määrittäminen on osoittautunut tuotaessa maahan ajoneuvoja, jotka on valmistettu useita vuosikymmeniä sitten. Tulliviranomaiset ovat käytännön syistä joutuneet omaksumaan menettelyn, jonka mukaan 25 vuotta vanhan tai sitä vanhemman ajoneuvon vero määrätään pitäen lähtökohtana asianomaisen ajoneuvon omaa tullausarvoa.

Vanhoiden ajoneuvojen tuonti on viime aikoina jossain määrin lisääntynyt. Iältään 25 vuotta tai sitä vanhempia ajoneuvoja tuodaan lähinnä niin sanotuiksi museoajoneuvoiksi tai käytettäväksi muutoin erilaiseen harrasteajoneuvotoimintaan. Tämän ikäisiä ajoneuvoja on vuosittain tuotu maahan muutamia kymmeniä kappaleita. Vanhoihin ajoneuvoihin kohdistuva harrastelutoiminta, näiden ajoneuvojen kunnostaminen ja säilyttäminen on lisääntymässä niin Suomessa kuin muuallakin.

Autoverolain käytettyjen ajoneuvojen verotusta koskevia säännöksiä olisi tarpeen kehittää siten, että säännökset olisivat kaikissa tilanteissa vaikeuksitta sovellettavissa. Tämä edellyttää, että verotuksen pohjaksi asetettava vastaava uusi ajoneuvo olisi voitava osoittaa silloinkin, kun maahan tuotavaa mallia ei valmisteta tai maahan tuodaan käytettynä ajoneuvo, jollaisia tänne ei muutoin ole tuotu. Autoverolain 3 §:ään ehdotetaan tämän vuoksi lisättäväksi säännös, jonka nojalla käytettynä maahan tuodun tai käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon vero olisi niissä tapauksissa, joissa vastaavaa samaa mallia olevaa autoa ei voida osoittaa, 90 prosenttia teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden auton verosta. Maahantuotua autoa vastaavaksi voitaisiin tällöin aina katsoa esimerkiksi mitoiltaan ja painoltaan, henkilöluvultaan, moottoriteholtaan sekä yleisen laatunsa puolesta lähinnä vastaava uusi auto.

Jos autoverolain 3 §:ää muutetaan ehdotetulla tavalla, lähinnä vastaava uusi auto on osoitettavissa verotusperusteeksi myös tuotaessa maahan ajoneuvoja, joiden valmistamisesta on kulunut 25 vuotta tai enemmän. Nykyiseen käytäntöön verrattuna tämä merkitsisi verotuksen kiristymistä tuotaessa maahan iäkkäitä ajoneuvoja. Vähintään 25 vuotta vanhoina maahan tuodut ajoneuvot ovat tähän asti olleet lähinnä erilaisen harrastelukäyttöön tulleita, eikä tämän ikäisiä ajoneuvoja yleensä ole tuotu tavanomaiseen päivittäiseen liikenteeseen käytettäväksi. Tähän nähden veron perimistä näistä ajoneuvoista saman suuruisena kuin esimerkiksi vain muutaman vuoden ajan käytetystä ajoneuvosta ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Autoverolain 3 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi, että autosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulunut 25 vuotta tai enemmän, suoritettaisiin veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta. Lain 4 §:ssä ehdotetaan annettavaksi moottoripyöristä vastaavat säännökset. Veron määräksi ehdotetaan 30 prosenttia siitä, mitä sovelletaan uusiin moottoripyöriin.

Ehdotetut muutokset merkitsisivät nykyiseen käytäntöön verrattuna vähintään 25 vuotta vanhojen ajoneuvojen verotuksen keventymistä. Ajoneuvon verotusarvo määräytyisi tuotavan ajoneuvon tullausarvon perusteella, jolloin myöskin ajoneuvosta suoritettavien verojen määrä tulisi käytännössä riippumaan ajoneuvon kunnosta ja muista ajoneuvon ostohintaan vaikuttavista tekijöistä. Ehdotuksen tarkoituksena on tällä tavoin helpottaa erityisesti täällä tapahtuvaa kunnostus-

ta ja entisöintiä varten hankittavien ajoneuvojen aihioiden tuontia ja tässä muodossa tapahtuvaa harrastelutoimintaa. Hallitus tulee kuitenkin seuraamaan alan kehitystä ja jos osoittautuu, että verotuskohtelusta on seurauksena verotuksen välttämiseksi vanhojen ajoneuvojen tuontia epäterveeksi katsottavalla tavalla muuhun käyttöön kuin harrastelutoimintaan, hallituksen tarkoituksena on antaa tarpeelliset esitykset vanhojen ajoneuvojen verotuksen tarkistamiseksi.

1.5. Kilpailutarkoituksiin käytettävien ajoneuvojen verotus

Auton tai moottoripyörän veronalaisuus ei autoverolain edellä selostettujen säännösten mukaan riipu siitä, käytetäänkö ajoneuvoa yleisellä tiellä vaiko vain suljetuilla alueilla. Myöskään sillä, onko ajoneuvo rekisteröity vai ei, ei ole vaikutusta ajoneuvon veronalaisuuteen. Veronalaisuus määräytyy siten vain ajoneuvon niiden teknisten ominaisuuksien perusteella, joiden nojalla ratkaistaan myös ajoneuvon luokittelu tielikennesäännösten mukaisesti eri ajoneuvoryhmiin. Kuten edellä on mainittu, ajoneuvon käyttöpäikällä ja käyttötarkoituksella on kuitenkin vaikutusta sellaisten moottoripyörien veron määrään, jotka ovat tarkoitettuja käytettäväksi urheilutarkoituksiin vain suljetulla alueella.

Vaikka ajoneuvon käytöllä urheilutarkoituksiin taikka muuhun tieliikenteeseen ei ole moottoripyörien veroperusteita lukuun ottamatta vaikutusta verotuskohteluun, oikeuskäytännössä on kuitenkin katsottu, että sellaista erikoisvalmisteista kilpa-autoa, jota sen rakenne huomioon ottaen ei ole tarkoitettu tiellä kulkemiseen, ei ole lainkaan pidettävä autoksi luokiteltavana ajoneuvona. Tämän perusteella ainakin kansainvälisten kilpailusääntöjen mukaisesti niin sanottuihin formula-luokkiin kuuluvien kilpa-autojen on katsottu olevan autoverolain soveltamisalaan kuulumattomina verosta vapaita.

Urheilutarkoituksiin vain suljetuilla alueilla käytettäväksi tarkoitettujen autojen ja moottoripyörien verotuskohtelua ei voida pitää kaikilta osin täysin selkeänä eikä yhdenmukaisena. Tällaisia ajoneuvoja, jotka yleensä on rakennettu vastaamaan eri kilpailuluokista kansainvälisten tai kansallisten moottoriturheilujärjestöjen antamia sääntöjä, on monta eri tyyppiä. Eräissä kilpailuluokissa ajoneuvot eroavat vain vähän tai ei lainkaan tavanomaisista tieliikenteeseen käytettävistä ajoneuvoista. Joissakin tapauksissa kilpailu-

käyttöön otetut ajoneuvot on tehty tavanomaisista liikennekäyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista muuttamalla näitä huomattavastikin. Eräissä kilpailuluokissa taas voidaan käyttää vain erityisesti niihin rakennettuja ajoneuvoja. Muissakin kuin vain viimeksi mainituissa tapauksissa ajoneuvo voi olla rakennettu tai varusteltu siten, ettei sitä voida rekisteröidä tieliikenteeseen käytettäväksi. Voimassa olevien tieliikennesäännösten nojalla ei ole mahdollista kaikissa tapauksissa määritellä sitä, missä tapauksissa urheilutarkoituksiin käytettävää autoa ei ole pidettävä mainituissa säännöksissä tarkoitettuna autonä, koska tieliikennesäädöksiin ei sisälly ollenkaan urheiluajoneuvoja koskevia määräyksiä. Ratkaisevana ei myöskään voida pitää sitä, että ajoneuvoasetuksen 1 §:n mukaan tuon asetuksen säännökset tulevat sovellettaviksi vain liikenteeseen yleisellä tiellä, koska autoverolakiin ei sisälly tätä vastaavaa lain soveltamisalaa käyttöpaikan perusteella rajoittavaa säännöstä.

Nykyisten tulkintavaikkeuksien tilanteen poistamiseksi ja urheilutarkoituksiin vain suljetuilla alueilla käytettäväksi tarkoitettujen ajoneuvojen verotuskohtelun yhtenäistämiseksi sekä moottoriurheilun edistämiseksi ehdotetaan, että mainittuihin tarkoituksiin käytettävät rekisteröimättömät autot ja moottoripyörät vapautettaisiin kokonaan auto- ja moottoripyöräverosta. Kun lakiin ei ole tarkoituksenmukaista ottaa teknisiä määräyksiä siitä, milloin ajoneuvoa on pidettävä urheilutarkoituksiin tarkoitettuna, mahdollisuus ajoneuvon hankkimiseen verovapaana näihin tarkoituksiin voi muodostua huomattavan laajaksi. Valvonnan mahdollistamiseksi verovapauden tulisi koskea vain suljetuilla alueilla käytettäviä ajoneuvoja, joita ei rekisteröidä. Tämä merkitsi muun muassa sitä, että rallikilpailuissa ja muissa vastaavissa kilpailuissa käytettävät autot ja moottoripyörät olisivat edelleen veronalaisia, koska niiden on oltava tieliikenteeseen käytön johdosta rekisteröityjä.

Osassa niistä ajoneuvoista, jotka urheilukäytössä edellä sanotuin rajoituksin olisivat verosta vapaita, on mahdollista suhteellisen helpostikin ottaa ajoneuvo käytettäväksi yleiseen liikenteeseen. Auto- ja moottoripyöräverotuksen tätä kautta tapahtuvan kiertämisen estämiseksi lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan tällaisissa tapauksissa ajoneuvosta maksuunpantaisiin auto- ja moottoripyörävero täysimääräisenä sille, joka on ottanut ajoneuvon muuhun kuin laissa mainittuun käyttöön. Maksuunpantavan veron määrää ei alennettaisi esimerkiksi urheilu-

käytössä oloajan mukaan, koska on mahdollista, että ajoneuvon tosiasiallinen käyttö voisi tietyissä tapauksissa pitkäaikoinen ajan kuluessa olla suhteellisen vähäinen. Moottoripyöräin kohdalla tämä muuttaisi nykyistä autoverolain 13 §:n 3 momenttiin perustuvaa käytäntöä, jonka mukaan kolmen vuoden urheilutarkoituksiin käyttämisen jälkeen moottoripyörästä ei maksuunpanna moottoripyöräveroa, vaikka moottoripyörä rekisteröitäisiinkin tieliikennesäännösten mukaisesti.

1.6. Eläinlääkintäautojen verotus

Eläinlääkintähuoltolain (431/65) mukaan jokaisen kunnan tulee yksinään tai yhdessä muiden kuntien kanssa ylläpitää yhtä tai useampaa kunnalliseläinlääkäriin virkaa. Kunnalliseläinlääkäreiden, joita tällä hetkellä on noin 380, tehtävänä on eläinlääkinnällisen avun antaminen toimialueellaan. Toiminta kohdistuu lähes yksinomaan hyötyeläimiin ja edellyttää tilalta toiselle liikkumista. Eläinlääkärit joutuvat useissa tapauksissa käyttämään työssään autoa 40 000-120 000 ajokilometriä vuodessa ja yhden viikonlopun 64 tunnin päivystysjakson aikana ajokilometrimäärä saattaa olla 500—1 500 kilometriä.

Eläinlääketiede ja käytännön eläinlääkintä edellyttävät nykyisin yhä monipuolisempia menettelytapoja näytteiden ottoineen ja aiempaa täydellisimpine laboratorio- ja muine välineistöineen. Koska hoitotoimenpiteet suoritetaan lähes poikkeuksetta asianomaisilla maatiloilla, tämä edellyttää tarvittavan tutkimus- ja hoitovälineistön, lääkkeiden ja hoitoaineiden jatkuvaa mukana kuljettamista. Kun tähän liittyy myös tarvetta lääkeaineiden ja näytteiden kuljettamiseen tietyissä lämpötiloissa, välineistön määrä voi olla suuri ja sen tulisi olla käytännön tilanteissa mahdollisimman helposti käytettävissä, on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että eläinlääkintähuoltoon käytettäväksi voitaisiin ottaa erityisesti tähän tarkoitukseen varustettuja autoja.

Tähän asti eläinlääkärit ovat eläinlääkintätyössä käyttäneet pääasiassa omia henkilöautojaan tai takseja. Taksinkäytön kustannuksiin on tietyissä tapauksissa voitu saada myös valtion varoista maksettua tukea.

Liikenneministeriö on 14 päivänä lokakuuta 1985 antamassaan päätöksessä (7518/75/85) antanut määräykset siitä, miten varusteltuna eläinlääkintätoiminnassa käytettävää autoa voidaan pitää ajoneuvoasetuksen 2 §:n 6 kohdassa tarkoitettuna erikoisautona. Liikenneministeriön pää-

töksen mukaan tällaisessa autossa voi olla tilaa matkustajille kuljettajan vieressä olevilla istuimilla enintään kahdelle henkilölle. Kuljettajan istuimen takana olevan korin osan tulee olla varustettu kiinteillä kaapeilla ja muilla välineiden säilytykseen liittyvillä rakenteilla. Autoverolain 1 §:n nojalla tällainen auto on verosta vapaa erikoisautoksi rekisteröitynä, jos auton oma paino on vähintään 1 800 kiloa.

Omalta painoltaan 1 800 kilon painoinen tai sitä raskaampi ajoneuvo on kuitenkin eläinlääkintäkäytössä tarpeettoman raskas ja epäkäytännöllinen ottaen huomioon työn luonne ja sen edellyttämät pitkät ajomatkat. Kooltaan parhaiten tähän tarkoitukseen soveltuvien ajoneuvojen käyttöönoton mahdollistamiseksi ehdotetaan, että eläinlääkintäautot vapautettaisiin autoverosta. Tämä merkitsisi jo nykyisten säännösten mukaisen verovapauden laajentamista mainittuun tarkoitukseen rakennettaviin erikoisautoihin riippumatta ajoneuvon painosta.

2. Asian valmistelu

Valtiovarainministeriö asetti 21 päivänä helmikuuta 1984 työryhmän selvittämään autoverolain säännösten kehittämistarpeita. Työryhmä on 18 päivänä kesäkuuta 1985 valtiovarainministeriölle luovutetussa muistiossaan (työryhmämuistio

1985:VM 13) tehnyt ehdotukset muun muassa verotusarvon määrittämiseen liittyvistä kysymyksistä ja ajoneuvojen turvavarusteiden verotuskohtelun tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä. Työryhmä teki ehdotukset myös käytettyinä maahan tuotavien ajoneuvojen sekä eräiden erityiskäyttöön tulevien ajoneuvojen verotuksen kehittämisestä.

Työryhmän muistiosta on pyydetty lausunnot sekä asianomaisilta viranomaisilta että alan järjestöiltä. Lausunnonantajat ovat suhtautuneet tässä esityksessä tehtäviin ehdotuksiin liittyneisiin työryhmän ehdotuksiin pääosin myönteisesti. Työryhmän ehdotus on ollut tämän esityksen valmistelussa pohjana.

3. Taloudelliset vaikutukset

Autoverotuksen vähennysjärjestelmän yksinkertaistamiseen liittyvä veron laskentaperusteen muutos perustuu vähennysjärjestelmän vaikutusten korvaamiseen siten, että pääosassa autoja veron määrän muutos olisi mahdollisimman vähäinen. Ehdotetut muutokset aiheuttaisivat kuitenkin autoveron tuoton alenemisen kahtena ensimmäisenä soveltamisvuonna laskelmallisesti noin 8 miljoonalla markalla.

Muilla ehdotetuilla muutoksilla ei ole ennakoitavissa olevia taloudellisia vaikutuksia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

3 §. Lainkohta ehdotetaan jaettavaksi neljäksi momentiksi. Uusista autoista yleisesti suoritettavan autoveron määrästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Autoveroa suoritettaisiin auton verotusarvon määrä korotettuna 32 prosentilla ja vähennettynä 4 600 markalla, kuitenkin vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Ulkomailla käyttöön otetusta sellaisesta autosta, jota ei 4 c §:n mukaan ole pidettävä käytettynä, vero olisi kuitenkin aina vähintään vastaavan uuden auton vero. Pykälän 1 momenttiin otettaviksi ehdotetut säännökset vastaavat voimassa olevan 3 §:n säännöksiä. Veron laskentaperusteita kuitenkin lievennettäisiin siten, että veron määrä eri

autoista ei mainittavasti muuttuisi, vaikka verotusarvosta ei enää vähennettäisi eräiden tähän asti vähennyskelpoisten varusteiden eikä eräissä tapauksissa ruosteenestokäsittelyn arvoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maastohenkilöauton verosta tähänastista vastaavasti.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännökset käytettynä maahan tuodun ja käytettynä maahantuoduista osista valmistetun auton verosta. Käytettynä maahan tuodusta autosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähemmän kuin 25 vuotta, vero olisi edelleenkin 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta. Jos vastaavaa uutta autoa ei voitaisi osoittaa, vero laskettaisiin teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden auton verosta.

Toissijaiseksi tarkoitettu menettely, jossa verotus perustettaisiin mitoiltaan, moottoriteholtaan, kuljetuskyvyltään ja muutoin laadultaan lähinnä maahan tuotua vastaavan auton veroon, mahdollistaisi autoverotuksen toimittamisen laissa säädettyllä tavalla silloinkin, kun täysin vastaavaa autoa ei voida osoittaa.

Yleisperusteluihin viitaten 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että autosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulunut 25 vuotta tai enemmän, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

4 §. Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi, koska kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennetun moottoripyörän verovapautta koskeva säännös siirrettäisiin 6 §:n 2 momenttiin.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan annettavaksi käytettyinä maahan tuotavien moottoripyörien verosta vastaavat säännökset, joita sovellettaisiin käytettyinä maahan tuotavien autojen veroon. Tarvittaessa käytettynä maahan tuotavan moottoripyörän verotus voitaisiin siten perustaa teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan moottoripyörän veroon.

Yleisperusteluihin viitaten 4 §:n 4 momentissa säädettäisiin, että moottoripyörästä, jonka valmistusvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulunut 25 vuotta tai enemmän, vero laskettaisiin moottorin iskutilavuuden mukaan siten, että veron määrä olisi 30 prosenttia niistä perusteista, joita sovelletaan uusiin moottoripyöriin. Verotusarvona tulisi tällöin käytettäväksi kyseisen moottoripyörän omaan tullausarvoon perustuva 5 §:ssä sanotulla tavoin määrätty verotusarvo.

5 §. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tähänastista vastaavasti, että maahan tuodun auton ja moottoripyörän verotusarvo on sen tullausarvo-lain (906/80) nojalla määrätty tullausarvo lisätynä tullilla, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava. Säännöksestä ehdotetaan poistettavaksi maininta myös valmisteveron lisäämisestä tullausarvoon. Kun tällaista veroa ei nykyisin ajoneuvoista ole suoritettava, sitä koskeva maininta on tarpeeton.

Maassa valmistetun auton ja moottoripyörän verotusarvo olisi 2 momentin mukaan edelleenkin ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikkakunnalla.

Pykälän 3 momentissa on säännökset varusteista, joiden katsotaan vähimmäisvarusteina kuuluvan ajoneuvon sen verotusarvoa määrättäessä. Kuten tähänkin asti, vähimmäisvarusteina olisi-

vat ne varusteet, jotka ajoneuvossa on tieliikennesäännösten mukaan oltava tieliikenteeseen hyväksymiseksi sekä muut sellaiset varusteet, jotka ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin. Autossa on oltava lisäksi lämmityslaitte.

Lainkohtaan on tarkoitus edelleenkin sisällyttää nykyiset säännökset mainittujen varusteiden lukemisesta ajoneuvon verotusarvoon. Yleisperusteluihin viitaten verotusarvosta ei enää vähennettäisi valonheitinten, pesulaitteen, takaheijastimien, ulkopuolisten taustapeilien, tuulilasinpesulaitteen, takalasin huurteenpoistolaitteen, roiskeläppien, ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi asennetun laitteen, etuistuinten päätukien ja kerrostuulilasin arvoa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin eräiden varusteiden vähentämisestä, jos nämä varusteet asennetaan autoon vapaa-alueella tai muualla maassa. Verotusarvoon ei tällöin luettaisi turvavöitä, sisälokasuojia, varoituskolmiota, vararengasta eikä auton akkua. Säännös vastaa tähän asti lain 5 §:n 3 momentissa säädettyä. Tullihallitukselle ehdotetaan niin ikään edelleen annettavaksi oikeus tietyn automerkin ja -mallin osalta hake- muksesta päättää, että auton maahantuojan tai valmistajan Suomesta hankkimien mainittujen varusteiden sisälokasuojia lukuunottamatta arvo saadaan vähentää päätöksessä määrättävän suuruisena, vaikka kyseiset varusteet asennettaisiin autoon muualla kuin Suomessa. Yleisperusteluihin viitaten 4 momentissa säädettäisiin vielä, että Suomessa ennen auton ensirekisteröintiä toimitetun ruosteenestokäsittelyn arvoa ei lueta auton verotusarvoon.

Pykälän 5 momentissa on säädetty, että liikenneministeriö antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista ajoneuvon vakiovarusteista, sekä niistä varusteista, joita ei lueta ajoneuvon verotusarvoon tai, jotka siitä vähennetään, samoin kuin ruosteenestokäsittelystä. Kun vastaavat säännökset sisältyvät ehdotettuun 25 §:ään, lain 5 §:ssä ei säädettäisi liikenneministeriön puheena olevasta valtuudesta.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että auton tullausarvo luettaisiin verotusarvoon 2,5 prosentilla vähennettynä, jos auto on muualla kuin Suomessa käsitelty ruostumista vastaan siten, että käsittely sellaisenaan täyttää ruosteenestokäsittelystä tieliikennelain nojalla annettavat määräykset. Jos autossa on suojapuskuri vähennettäisiin lisäksi 1,5 prosenttia tullausarvosta.

6 §. Pykälän 1 momentissa olevaan autoverosta vapaiden autojen luettelossa mainittaisiin verosta vapaina myös eläinlääkintäauto ja kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu, vain suljetulla alueella rekisteröimättömänä käytettävä auto.

Pykälän 2 momentissa olevaan verosta vapaiden moottoripyörien luetteloon ehdotetaan lisättäväksi kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu vain suljetulla alueella käytettävä moottoripyörä, jota ei rekisteröidä.

11 §. Tullauksen yhteydessä kannettavat verot ja maksut kannetaan käytännössä usein tullauslaskulla varsinaisen tullaustapahtuman jälkeen. Pykälän 1 momentissa oleva säännös, jonka mukaan autovero on kannettava ennen kuin ajoneuvo luovutetaan vapaaseen liikkeeseen, ei siten vastaa tullaustoiminnassa yleensä sovellettua ja myöskin autoverotuksessa noudatettua menettelyä. Lainkohdasta ehdotetaan poistettavaksi maininta, jonka mukaan vero on suoritettava ennen ajoneuvon luovuttamista vapaaseen liikkeeseen.

13 §. Pykälän 2 momentin nojalla vero maksuunpannaan aina täysimääräisenä muutettaessa verosta vapaan pakettiauton rakennetta siten, että verovapaudelle ei enää ole edellytyksiä. Rakennemuutoksen ajankohdalla tai ajoneuvon iällä ei näin ollen ole esimerkiksi veron määrää alentavaa vaikutusta, vaan vero maksuunpannaan niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettu, jos ajoneuvo olisi alunperin ollut veronalainen. Tätä vastaavasti ehdotetaan säädettäväksi myös verosta, joka maksuunpannaan, jos 6 §:n 1 ja 2 momenteissa tarkoitetun kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennetun, vain suljetulla alueella käytettävän rekisteröimättömän auton taikka moottoripyörän verovapauden edellytykset eivät enää täyty. Tämä merkitsisi sitä, että vero maksuunpantaisiin aina täysimääräisenä, jos tällainen ajoneuvo merkittäisiin rekisteriin. Samoin menetteläisiin, jos tällaista ajoneuvoa käytettäisiin rekisteröimättömänäkin muualla kuin suljetulla alueella.

Edellä sanottua sovellettaisiin myös kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettuun moottoripyörään. Tämän vuoksi ehdotetaan kumottavaksi

13 §:n 3 momentti, jonka mukaan lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetusta moottoripyörästä maksuunpantaisiin ennen 3 vuoden määräaikaa tapahtuvan muuhun kuin urheilukäyttöön ottamisen johdosta yleisten perusteiden mukainen vero vähennettynä aiemmin kannetulla verolla.

25 §. Pykälässä jo nykyisin olevien valtuussäännösten yhteydessä säädettäisiin myös liikenneministeriön oikeudesta antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä 5 §:ssä tarkoitetuista ajoneuvon vakiovarusteista ja niistä varusteista, joita ei lueta ajoneuvon verotusarvoon. Lainkohdassa ehdotetaan säädettäväksi myös liikenneministeriön oikeudesta antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, milloin ajoneuvoa on pidettävä erityisesti kilpailutarkoituksiin rakennettuna. Määräykset voisivat perustua soveltuvin osin muun muassa kansainvälisten ja kotimaisten moottoriurheilujärjestöjen kilpailuluokkasäännöissä oleviin teknisiin sääntöihin. Nykyisin 6 §:n 2 momentissa oleva säännös, jonka mukaan liikenneministeriö antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä maastokäyttöön suunnitellun moottoripyörän ominaisuuksista, ehdotetaan niin ikään siirrettäväksi lain 25 §:ään.

2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan saatettavaksi voimaan ensi tilassa.

3. Säättämisjärjestys

Kun eräissä yksittäistapauksissa ehdotetuista 3 ja 5 §:n muutoksista olisi seurauksena joidenkin autojen verotuksen kiristyminen, lakiehdotukset olisi käsiteltävä valtiopäiväjärjestyksen 68 §:n mukaisessa uutta tai lisättyä veroa koskevassa säättämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1967 annetun lain (482/67) 4 §:n 2 momentti ja 13 §:n 3 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 4 §:n 2 momentti 25 päivänä marraskuuta 1977 annetussa laissa (842/77) ja 13 §:n 3 momentti 12 päivänä toukokuuta 1978 annetussa laissa (350/78),

muutetaan 3 §, 4 §:n 3 momentti, 5 §, 6 §:n 1 ja 2 momentti, 11 §:n 1 momentti, 13 §:n 2 momentti sekä 25 §,

sellaisina kuin niistä ovat 3 § 12 päivänä heinäkuuta 1985 annetussa laissa (591/85), 4 §:n 3 momentti 14 päivänä kesäkuuta 1985 annetussa laissa (454/85), 5 § muutettuna 28 päivänä lokakuuta 1977, 21 päivänä joulukuuta 1979 ja 19 päivänä joulukuuta 1980 annetuilla laeilla (757/77, 983/79 ja 909/80), 6 § 1 momentti 28 päivänä lokakuuta 1983 annetussa laissa (807/83) ja 2 momentti 23 päivänä heinäkuuta 1982 annetussa laissa (559/82) sekä 25 § 4 päivänä joulukuuta 1981 annetussa laissa (822/81), sekä

lisätään 4 §:ään, sellaisena kuin se on muutettuna mainituilla 25 päivänä marraskuuta 1977 ja 14 päivänä kesäkuuta 1985 annetuilla laeilla, uusi 4 momentti seuraavasti:

3 §

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä korotettuna 32 prosentilla ja vähennettynä 4 600 markalla. Veron määrä on kuitenkin aina vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 4 c §:ssä tarkoitetun auton vero on kuitenkin aina vähintään vastaavan uuden auton vero.

Maastohenkilöautosta, jonka vaihteistoon on koneiden ja työvälineiden käyttöä varten liitetty kytkimin varustettu voimansiirtolaite, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

Käytettynä maahan tuodun ja käytettyinä maahan tuoduista osista valmistetun muun kuin 4 momentissa tarkoitetun auton vero on 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta. Jos vastaavaa uutta autoa ei voida osoittaa, vero on 90 prosenttia teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden auton verosta.

Autosta, jonka valmistumisvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulu-
nut 25 vuotta tai enemmän, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

4 §

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 4 c §:ssä tarkoitetun moottoripyörän vero on aina vähintään vastaavan uuden moottoripyörän vero. Käytettynä maahan tuodun muun kuin 4 momentissa tarkoitetun moottoripyörän vero on 90 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän verosta. Jos käytettynä maahan tuotua vastaavaa uutta moottoripyörää ei voida osoittaa, vero on 90 prosenttia teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden moottoripyörän verosta.

Moottoripyörästä, jonka valmistumisvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulunut 25 vuotta tai sitä enemmän, suoritetaan veroa moottorin iskutilavuuden mukaan siten, että vero on 30 prosenttia 1 momentin mukaisin perustein laskettavasta verosta.

5 §

Maahan tuodun auton ja moottoripyörän verotusarvo on sen tullausarvolain (906/80) nojalla määrätty tullausarvo lisättynä tullilla, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Maassa valmistetun auton ja moottoripyörän verotusarvo on ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla.

Ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä katsotaan ajoneuvoon kuuluvan vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaite.

Auton verotusarvoon ei kuitenkaan lueta turvavöitä, sisälokasuojia, varoituskolmiota, vararengasta eikä akkua, jos ne asennetaan autoon vapaa-alueella tai muualla maassa. Suomessa ennen auton ensirekisteröintiä suoritettujen ruosteenestokäsittelyn arvoa ei myöskään lueta auton verotusarvoon. Tullihallitus voi tietyn automerkin ja -mallin osalta hakemuksesta päättää, että maahantuojan tai valmistajan Suomesta hankkimien muualla kuin Suomessa autoon asennettujen turvavöiden, varoituskolmion, vararengaan ja akun arvo saadaan vähentää verotusarvosta tullihallituksen määräämän suuruisena.

Milloin auto on muualla kuin Suomessa käsitelty ruostumista vastaan siten, että käsittely sellaisenaan täyttää ruosteenestokäsittelystä tielikennelain nojalla annettavat määräykset, verotusarvoon luettavasta tullausarvosta vähennetään 2,5 prosenttia. Jos autossa on suojapuskuri, tullausarvosta tai valmistuskustannuksista vähennetään 1,5 prosenttia tullausarvon tai valmistuskustannusten määrästä.

6 §

Autoverosta on vapaa paloauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto, ruumisauto ja kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu, vain suljetulla alueella käytettävä auto, jota ei rekisteröidä. Yksinomaan tavaran kuljetukseen tarkoitettu pakettiauto on verosta vapaa,

jos sen tavaratilan tilavuus on vähintään 3 kuutiometriä ja sisäkorkeus vähintään 1,30 metriä tai jos sen avoimen tavaratilan pituus on vähintään 1,85 metriä. Verosta on vapaa myös sellainen pakettiauto, jonka umpinaisen tavaratilan sisäkorkeus on vähintään 1,30 metriä ja sisäpituus vähintään 0,80 metriä sekä avoimen tavaratilan pituus on vähintään 1,50 metriä.

Verosta on vapaa tavaramoottoripyörä, invalidimoottoripyörä ja kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu, vain suljetulla alueella käytettävä moottoripyörä, jota ei rekisteröidä. Verosta on vapaa myös sellainen maastokäyttöön suunniteltu moottoripyörä, joka on varustettu iskutilavuudeltaan vähintään 300 kuutiosenttimetrin moottorilla, moottorin kuormituksen ja käyntinopeuden perusteella säätävällä automaattisesti toimivalla voimansiirtojärjestelmällä sekä sellaisella kaasunvaihtojärjestelmällä ja muutoinkin siten suunnitellulla moottorilla, että pyörällä voidaan ajaa vähintään 0,5 metrin syvyydessä vedessä moottorin käynnin pysähtymättä. Tällaisen moottoripyörän verovapauden edellytyksenä on lisäksi, että se on varustettu katkaisimella, joka pysäyttää moottorin käynnin ajajan irrotessa tai irrottautuksessa pyörästä.

11 §

Maahan tuodusta ajoneuvosta veron kantaa tulliviranomainen tullauksen yhteydessä.

13 §

Jos verosta vapaan pakettiauton rakennetta on muutettu 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla, vero maksumpannaan kuitenkin aina täysimääräisenä. Samoin menetellään, jos 6 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettu kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava rekisteriin merkittäväksi.

25 §

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Liikenneministeriö antaa kuitenkin tarkemmat määräykset pakettiauton tavaratilan tilavuuden, korkeuden ja pituuden mittaamisesta sekä tarvittaessa 5 §:n 3, 4 ja 5 momentissa tarkoitetuista ajoneuvon varusteista ja siitä, milloin ajoneuvoa on pidettävä erityisesti kilpailutarkoituksiin rakennettuna, sekä maastokäyttöön suunnitellun moottoripyörän 6 §:n 2 momentissa tarkoitetuista ominaisuuksista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 198 , ja sitä sovelletaan ajoneuvoihin, jotka luovutetaan tullivalvonnasta tai toimitetaan sanottuna päivänä tai sen jälkeen.

Tullivalvonnasta kahden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta luovutettavan, ruostumista vastaan käsitellyn auton tullausarvosta vähennetään 300 markkaa, jos sitä merkiltään ja

malliltaan vastaavan auton tullausarvosta on ennen lain voimaantuloa tullihallituksen päätöksen nojalla vähennetty muualla kuin Suomessa toimitetun ruosteenestokäsittelyn arvo eikä muualla kuin Suomessa toimitetusta käsittelystä myönnettä vähennystä tämän lain 5 §:n 5 momentin nojalla.

Helsingissä 29 päivänä elokuuta 1986

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Ministeri *Pekka Vennamo*

Laki

auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1967 annetun lain (482/67) 4 §:n 2 momentti ja 13 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 4 §:n 2 momentti 25 päivänä marraskuuta 1977 annetussa laissa (842/77) ja 13 §:n 3 momentti 12 päivänä toukokuuta 1978 annetussa laissa (350/78), *muutetaan* 3 §, 4 §:n 3 momentti, 5 §, 6 §:n 1 ja 2 momentti, 11 §:n 1 momentti, 13 §:n 2 momentti sekä 25 §,

sellaisina kuin niistä ovat 3 § 12 päivänä heinäkuuta 1985 annetussa laissa (591/85), 4 §:n 3 momentti 14 päivänä kesäkuuta 1985 annetussa laissa (454/85), 5 § muutettuna 28 päivänä lokakuuta 1977, 21 päivänä joulukuuta 1979 ja 19 päivänä joulukuuta 1980 annetuilla laeilla (757/77, 983/79 ja 909/80), 6 § 1 momentti 28 päivänä lokakuuta 1983 annetussa laissa (807/83) ja 2 momentti 23 päivänä heinäkuuta 1982 annetussa laissa (559/82) sekä 25 § 4 päivänä joulukuuta 1981 annetussa laissa (822/81), sekä

lisätään 4 §:ään, sellaisena kuin se on muutettuna mainituilla 25 päivänä marraskuuta 1977 ja 14 päivänä kesäkuuta 1985 annetuilla laeilla, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

3 §

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä korotettuna 35 prosentilla ja vähennettynä 4 000 markalla, kuitenkin *niin, että* veron määrä aina on vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Ulkomailla käyttöön otetun muun kuin 4 c §:ssä tarkoitetun auton vero on kuitenkin aina vähintään vastaavan uuden auton vero. Maastohenkilöautosta, jonka vaihteistoon on koneiden ja laitteiden käyttöä varten liitetty kytkimin varustettu voimansiirtolaite, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta. Käytettynä maahan tuodun ja käytettyinä maahan tuoduista osista valmistetun auton vero on 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta.

Ehdotus

3 §

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä korotettuna 32 prosentilla ja vähennettynä 4 600 markalla. Veron määrä on *kuitenkin* aina vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 4 c §:ssä tarkoitetun auton vero on kuitenkin aina vähintään vastaavan uuden auton vero.

Maastohenkilöautosta, jonka vaihteistoon on koneiden ja työvälineiden käyttöä varten liitetty kytkimin varustettu voimansiirtolaite, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

Käytettynä maahan tuodun ja käytettyinä maahan tuoduista osista valmistetun *muun kuin 4 momentissa* tarkoitetun auton vero on 90 prosenttia vastaavan uuden auton verosta. *Jos vastaavaa uutta autoa ei voida osoittaa, vero on 90 prosenttia teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä* vastaavan uuden auton verosta.

Autosta, jonka valmistumisvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulu-
nut 25 vuotta tai enemmän, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

Moottoripyöristä, jotka ovat tarkoitettuja käytettäväksi urheilutarkoituksiin vain suljetuilla alueilla, suoritetaan veroa 20 prosenttia moottoripyörän verotusarvosta riippumatta moottoripyörän iskuilavuudesta.

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 4 c §:ssä tarkoitetun moottoripyörän vero on aina vähintään vastaavan uuden moottoripyörän vero. Käytettynä maahan tuodun moottoripyörän vero on 90 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän verosta.

5 §

Maahan tuodun auton ja moottoripyörän verotusarvo on sen tullausarvolain (906/80) nojalla määrätty tullausarvo lisätynä tullilla ja valmisteverolla, jos niitä on ajoneuvosta maksettava.

Maassa valmistetun auton ja moottoripyörän verotusarvo on ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla.

Ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä katsotaan ajoneuvoon kuuluvan vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaite. *Ajoneuvon verotusarvoon ei kuitenkaan lueta valonheitinten pesulaitetta, takaheijastimia, ulkopuolisia taustapeilejä, tuulilasipesulaitetta, takalasin huurteenpoistolaitetta, roiskeläppä, laitetta ajoneuvon luvattoman käytön estämiseksi, etuistuinten pääntukia, suojapuskuria eikä kerrostuulilasia.* Turvavöitä, sisälokasuojia, varoituskolmiota, vararengasta ja auton akkua ei myöskään lueta auton verotusarvoon, jos ne asetetaan autoon vapaavarastossa, vapaasatamassa tai muualla

(4 §:n 2 momentti kumotaan.)

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 4 c §:ssä tarkoitetun moottoripyörän vero on aina vähintään vastaavan uuden moottoripyörän vero. Käytettynä maahan tuodun muun kuin 4 momentissa tarkoitetun moottoripyörän vero on 90 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän verosta. Jos käytettynä maahan tuotua vastaavaa uutta moottoripyörää ei voida osoittaa, vero on 90 prosenttia teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden moottoripyörän verosta.

Moottoripyörästä, jonka valmistumisvuoden päättymisestä on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulunut 25 vuotta tai sitä enemmän, suoritetaan veroa moottorin iskuilavuuden mukaan siten, että vero on 30 prosenttia 1 momentin mukaisin perustein laskettavasta verosta.

5 §

Maahan tuodun auton ja moottoripyörän verotusarvo on sen tullausarvolain (906/80) nojalla määrätty tullausarvo lisätynä tullilla, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Maassa valmistetun auton ja moottoripyörän verotusarvo on ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla.

Ajoneuvon verotusarvoa määrittäessä katsotaan ajoneuvoon kuuluvan vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaite.

Voimassa oleva laki

maassa. (Ks. viimeisen virkkeen osalta ehdotuksen 4 momentin 1 virkettä.)

Jos ajoneuvossa sitä maahan tuotaessa on sellaisia 3 momentissa tarkoitettuja varusteita, joita ei lueta ajoneuvon verotusarvoon, kunkin varusteen arvon suhteellinen osuus ajoneuvon verotusarvosta turvavöitä, sisälokasuojia, varoituskolmiota, vararengasta ja akkua lukuun ottamatta vähennetään koko verotusarvosta sen määräisenä kuin tullihallitus eri ajoneuvoryhmien hintaluokkien mukaan päättää. Suomessa ennen auton ensirekisteröintiä suoritettun auton ruosteenestokäsittelyn arvoa ei myöskään lueta auton verotusarvoon. Tullihallitus voi tietyn automerkin ja -mallin osalta hakemuksesta päättää, että muualla kuin Suomessa suoritettun ruosteenestokäsittelyn arvon suhteellinen osuus auton verotusarvosta saadaan vähentää tuosta verotusarvosta tullihallituksen määräämän suuruisena. Tullihallitus voi myös tietyn automerkin ja -mallin osalta hakemuksesta päättää, että maahantuojan tai valmistajan Suomesta hankkimien muualla kuin Suomessa autoon asetettujen turvavöiden, varoituskolmion, vararenkaan ja akun suhteellinen osuus auton verotusarvosta saadaan vähentää tuosta verotusarvosta tullihallituksen määräämän suuruisena.

Liikenneministeriö antaa tarvittaessa tarkemat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista ajoneuvon vakiovarusteista, sekä niistä varusteista, joita ei lueta ajoneuvon verotusarvoon tai jotka siitä vähennetään, samoin kuin ruosteenestokäsittelystä.

6 §

Autoverosta on vapaa paloauto, sairausauto, invataksi, kuorma-auto ja ruumisauto. Yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettu pakettiauto on verosta vapaa, jos sen tavaratilan tilavuus on vähintään 3 kuutiometriä ja sisäkorkeus vähintään 1,30 metriä tai jos sen avoimen tavaratilan pituus on vähintään 1,85 metriä. Verosta on vapaa myös sellainen pakettiauto, jonka umpinaisen tavaratilan sisäkorkeus on vähintään 1,30 metriä ja sisäpituus vähintään 0,80 metriä sekä avoimen tavaratilan pituus on vähintään 1,50 metriä.

Moottoripyöräverosta on vapaa tavaramoottoripyörä ja invalidimoottoripyörä. Verosta on vapaa

Ehdotus

Auton verotusarvoon ei kuitenkaan lueta turvavöitä, sisälokasuojia, varoituskolmiota, vararengasta eikä akkua, jos ne asennetaan autoon vapaa-alueella tai muualla maassa. Suomessa ennen auton ensirekisteröintiä suoritettun ruosteenestokäsittelyn arvoa ei myöskään lueta auton verotusarvoon. Tullihallitus voi tietyn automerkin ja -mallin osalta hakemuksesta päättää, että maahantuojan tai valmistajan Suomesta hankkimien muualla kuin Suomessa autoon asennettujen turvavöiden, varoituskolmion, vararenkaan ja akun arvo saadaan vähentää verotusarvosta tullihallituksen määräämän suuruisena.

Milloin auto on muualla kuin Suomessa käsitelty ruostumista vastaan siten, että käsittely sellaisenaan täyttää ruosteenestokäsittelystä tielikennelain nojalla annettavat määräykset, verotusarvoon luettavasta tullausarvosta vähennetään 2,5 prosenttia. Jos autossa on suojauskuri, tullausarvosta tai valmistuskustannuksista vähennetään 1,5 prosenttia tullausarvon tai valmistuskustannusten määrästä.

6 §

Autoverosta on vapaa paloauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto, ruumisauto ja kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu, vain suljetulla alueella käytettävä auto, jota ei rekisteröidä. Yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettu pakettiauto on verosta vapaa, jos sen tavaratilan tilavuus on vähintään 3 kuutiometriä ja sisäkorkeus vähintään 1,30 metriä tai jos sen avoimen tavaratilan pituus on vähintään 1,85 metriä. Verosta on vapaa myös sellainen pakettiauto, jonka umpinaisen tavaratilan sisäkorkeus on vähintään 1,30 metriä ja sisäpituus vähintään 0,80 metriä sekä avoimen tavaratilan pituus on vähintään 1,50 metriä.

Verosta on vapaa tavaramoottoripyörä, invalidimoottoripyörä ja kilpailutarkoituksiin erityisesti

Voimassa oleva laki

myös sellainen maastokäyttöön suunniteltu moottoripyörä, joka on varustettu iskutilavuudeltaan vähintään 300 kuutiosenttimetrin moottorilla, moottorin kuormituksen ja käyntinopeuden perusteella säätyvällä automaattisesti toimivalla voimansiirtojärjestelmällä, sellaisella kaasunvaihtojärjestelmällä ja muutoinkin siten suunnitellulla moottorilla, että pyörällä voidaan ajaa vähintään 0,5 metrin syvyisessä vedessä moottorin käynnin pysähtymättä, sekä katkaisimella, joka pysäyttää moottorin käynnin ajajan irrotessa tai irroittautuessa pyörästä. *Liikenneministeriö antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset maastokäyttöön suunnitellun moottoripyörän edellä tarkoitetuista ominaisuuksista.*

11 §

Maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vero tulliviranomaisen toimesta tullauksen yhteydessä, ennen kuin ajoneuvo luovutetaan vapaaseen liikkeeseen.

13 §

Jos verosta vapaan pakettiauton rakennetta on muutettu 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla, vero on kuitenkin aina maksuunpantava täysimääräisenä.

Jos 4 §:n 2 momentissa tarkoitettu moottoripyörä merkitään rekisteriin ennen kuin 3 vuotta on kulunut siitä, kun moottoripyörä luovutettiin tullivalvonnasta tai kun se toimitettiin, autorekisterikeskus maksuunpanee omistajan maksettavaksi määrän, joka moottoripyörästä 4 §:n 1 momentin mukaan olisi ollut suoritettava vähennettynä moottoripyörästä jo suoritettun veron määrällä.

25 §

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Liikenneministeriö antaa kuitenkin tarkemmat määräykset pakettiauton tavaratilan tilavuuden, korkeuden ja pitiuden mittaamisesta.

Ehdotus

rakennettu, vain suljetulla alueella käytettävä moottoripyörä, jota ei rekisteröidä. Verosta on vapaa myös sellainen maastokäyttöön suunniteltu moottoripyörä, joka on varustettu iskutilavuudeltaan vähintään 300 kuutiosenttimetrin moottorilla, moottorin kuormituksen ja käyntinopeuden perusteella säätyvällä automaattisesti toimivalla voimansiirtojärjestelmällä sekä sellaisella kaasunvaihtojärjestelmällä ja muutoinkin siten suunnitellulla moottorilla, että pyörällä voidaan ajaa vähintään 0,5 metrin syvyisessä vedessä moottorin käynnin pysähtymättä. *Tällaisen moottoripyörän verovapauden edellytyksenä on lisäksi, että se on varustettu katkaisimella, joka pysäyttää moottorin käynnin ajajan irrotessa tai irroittautuessa pyörästä.*

11 §

Maahan tuodusta ajoneuvosta *veron kantaa tulliviranomainen* tullauksen yhteydessä.

Jos verosta vapaan pakettiauton rakennetta on muutettu 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla, vero *maksuunpannaan* kuitenkin aina täysimääräisenä. *Samoin menetellään, jos 6 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettu kilpailutarkoituksiin erityisesti rakennettu ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava rekisteriin merkittäväksi.*

(3 mom. kumotaan)

25 §

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Liikenneministeriö antaa kuitenkin tarkemmat määräykset pakettiauton tavaratilan tilavuuden, korkeuden ja pitiuden mittaamisesta *sekä tarvittaessa 5 §:n 3, 4 ja 5 momentissa tarkoitetuista ajoneuvon varusteista ja siitä, milloin ajoneuvoa on pidettävä*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

erityisesti kilpailutarkoituksiin rakennettuna, sekä maastokäyttöön suunnitellun moottoripyörän 6 §:n 2 momentissa tarkoitetuista ominaisuuksista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 198 , ja sitä sovelletaan ajoneuvoihin, jotka luovutetaan tullivalvonnasta tai toimitetaan sanottuna päivänä tai sen jälkeen.

Tullivalvonnasta kahden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta luovutettavan, ruostumista vastaan käsitellyn auton tullausarvosta vähennetään 300 markkaa, jos sitä merkittään ja malliltaan vastaavan auton tullausarvosta on ennen lain voimaantuloa tullihallituksen päätöksen nojalla vähennetty muualla kuin Suomessa toimitetun ruosteenestokäsittelyn arvo eikä muualla kuin Suomessa toimitetusta käsittelystä myönnettä vähennystä tämän lain 5 §:n 5 momentin nojalla.
