

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Käytettyinä tuotavien ajoneuvojen verotusta koskevia säännöksiä muutettaisiin siten, että käytetyn ajoneuvon verotuksessa myönnettävä ikähyvyitys vastaa nykyistä tarkemmin ajoneuvojen arvon alenemista iän myötä Suomen markkinoilla. Käytettynä pidettävän ajoneuvon määritelmää tarkennettaisiin. Vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys ehdotetaan myönnettäväksi myös käytetylle vähäpäästöiselle ajoneuvol-

le.

Yli 25 vuoden ikäisinä tuotujen ajoneuvojen uudelleen rakentamiseen liittyviä säännöksiä ehdotetaan lievennettäviksi. Käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon verotusta koskevia säännöksiä ehdotetaan tarkennettaviksi.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

1.1. Käytettynä tuodun ajoneuvon verotus

Autoverolain säännökset

Autoverotus perustuu Suomessa ajoneuvon arvoon. Autoverolain (1482/1994) säännösten mukaan ajoneuvon verotusarvo muodostuu ajoneuvon hankinta-arvosta verovelvolliselle. Lain 11 §:n mukaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on yhteisön tullikoodeksista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92 ja tietyistä yhteisön tullikoodeksin soveltamista koskevista säännöksistä annetussa komission asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tarkoitettu tullausarvo. Yhteisötavarana tuodun ajoneuvon hankinta-arvona on arvo, joka määritellään noudattaen soveltuvin osin edellä mainittuja yhteisösäännöksiä. Autovero lasketaan verotusarvosta vähentämällä tästä laissa säädetyt vähennykset.

Autoverolain 7 §:n mukaan käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna kuitenkin 0,5 prosentin määrällä siitä jokaisesta täyttävästä kalenterikuukaudelta kohden, laskettu-

na ajankohdasta, jona ajoneuvo on ollut kuusi kuukautta rekisterissä tai käytössä, veroilmoituksen antamisen ajankohtaan. Jos ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, käytössäoloaika luetaan valmistusvuoden päättymisestä. Veroa alennetaan vain 150 ensimmäiseltä käyttökuukaudelta. Jos vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voida osoittaa, vero määrätään teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta.

Lain 10 §:n mukaan ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos ajoneuvolla on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

Yhtenä autoveroa määrättäessä huomioon otettavista vähennyksistä on vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys. Autoverolain 16 §:n mukaan tämä vähennys, jonka määrä on 4 500 markkaa, myönnetään ottomootorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta. Vähennys myönnetään kuitenkin vain autosta, jota ei ole otettu käyttöön ulkomailla. Tällä rajoituksella on haluttu varmistaa, että vähennys tulee niiden autojen

hyväksi, joista voidaan luotettavasti ilman kalliita laboratorioselvityksiä olla myös käytännössä varmoja asianomaisten päästö määrysten täyttymisestä. Laissa määrätään asetuksella säädettäväksi, milloin ajoneuvoa on pidettävä vähäpäästöisenä. Nämä säännökset ovat ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 27 §:ssä ja 46 §:ssä, joista viimeksi mainitussa pykälässä olevia päästörajoja koskevia säännöksiä on viimeksi tarkistettu toukokuussa 1996.

EU:n komission virallinen huomautus käytetyn auton verotuksesta

Euroopan yhteisöjen komissio on 4 päivänä toukokuuta 1998 vastaanotetussa kirjeessään Suomen ulkoasiainministerille katsonut, etteivät edellä mainitut säännökset eräiltä osiltaan täytä yhteisön oikeuden vaatimuksia. Komissio on sitä mieltä, että Suomen lainsäädäntö, jossa säädetään veron määrän lineaarisesta 0,5 prosentin alennuksesta täyttä kalenterikuukautta kohden, ei ole edellä esitettyjen periaatteiden mukainen varsinkin kun:

— Suomen lainsäädäntö määrää, että verovähennys ei saa missään tapauksessa ylittää 75 prosenttia uuden vastaavan auton verosta, vaikka auton todellinen arvonalennus tietyssä tapauksessa olisikin suurempi kuin 75 prosenttia vastaavan uuden auton hinnasta;

— ajoneuvon ensimmäisten käyttökausien aikana ei verotuksessa myönnetä lainkaan arvonalennusta, vaikka ajoneuvon todellinen taloudellinen arvo alkaa vähentyä välittömästi sen käyttöönoton jälkeen;

— ajoneuvoja, joilla on ajettu vähemmän kuin 10 000 kilometriä, ei katsota Suomessa kyseessä olevaa veroa määrättäessä käytetyiksi ajoneuvoiksi; näin ollen niille ei myönnetä lainkaan arvonalennusta ennen kuin vähintään 25 vuotta on kulunut valmistavuoden päättymisestä, vaikka ajoneuvon todellinen arvo alkaakin välittömästi alentua sen käyttöönoton jälkeen;

— autoverolain 16 §:ssä ympäristöystävällistä teknologiaa hyödyntäville ajoneuvoille säädetytjä veroetuja ei kuitenkaan myönnetä samaan aikaan muissa valtioissa käyttöönotetuille ajoneuvoille. Koska viimeksimainittu ajoneuvot joutuvat siten epäedullisempaan asemaan suhteessa Suomessa käyttöönotettuihin ajoneuvoihin, on kyseessä EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan määräysten vastainen menettely.

Suomen hallitus ilmoitti viralliseen huomautukseen 29 päivänä kesäkuuta 1998 antamassaan vastauksessa, että komission esille ottamiin kohtiin on kiinnitetty huomiota ja että tarkoituksena on antaa syksyn 1998 kuussa tarvittavat esitykset asianomaisten autoverolain säännösten muuttamisesta.

Käytettyjen ajoneuvojen verotukseen ehdotetut muutokset

Komission virallisessa huomautuksessa esitettyjen johtopäätösten on ensinnäkin katsottava tarkoittavan, että autoverolain mukaisen autoveron ikäporrastuksen tulisi vastata ajoneuvojen arvon alenemista Suomen markkinoilla. Tämän selvittämiseksi valtiovarainministeriö on hankkinut tietoja noin kolmenkymmenen automallin hinnoista eri ikäisinä. Aineistossa on selvitetty, millä hinnalla eri mallit ovat eri ikäisinä olleet ostettavissa pääkaupunkiseudun markkinoilla kuluvaan vuoden aikana. Pääkaupunkiseudun hintataso on hieman korkeampi kuin maassa keskimäärin, mutta kun kaupat ovat mahdollisesti toteutuneet jonkin verran tätä niin sanottua pyyntihintatasoa alemmalla hinnalla, vertailu vastannee suhteellisen hyvin käytettyjen autojen tosiasiallista hintatasoa Suomessa. Tutkimusaineistossa on mukana suhteellisen suuria hintatietojen määriä, joistakin malleista yli tuhat hintatietoa, joten aineiston kattavuus tässä suhteessa on laaja. Tutkittavat mallit edustavat pääosin Suomessa yleisimpiä automalleja, kuitenkin siten, että kolmestakymmenestä yleisimmästä mallista on jätetty pois eräitä, joiden tuonti eri syistä ei juurikaan tulisi kysymykseen, ja mallivalikoimaan on sisällytetty joitakin sellaisia malleja, joiden tuonti käytettyinäkin voidaan arvioida kiinnostavaksi. Otokseen valitut mallit ovat yleensä kyseisen mallin halvimpia versioita, joita myös autokannassa on eniten. Otoks kattaa siten suuren osan Suomen henkilöautokannasta.

Laajaan aineistoon perustuvan tutkimuksen mukaan keskimääräinen arvon aleneminen vastaa 0,6 prosentin suuruista kuukausimuutosta. Arvon aleneminen on Suomen markkinoilla sekä keskimääräisesti että lähes kaikkien tutkimuksessa mukana olleiden automallien kohdalla hyvin lineaarinen ensimmäisten 8—10 käyttövuoden aikana. Tuon jälkeen arvon aleneminen hidastuu, monilla malleilla huomattavastikin. Erityisesti tutkimusaineistosta on havaittavissa, että arvon

aleneminen ei ole ajoneuvon käyttöajan alussa usean vuoden keskiarvoa nopeampaa. Siten voidaan arvioida, että ensimmäisten käyttövuosien aikana tapahtuva 0,6 prosentin kuukausimuutos auton arvossa koskee myös käyttöajan kuutta ensimmäistä kuukautta.

Jotta autoverolain 7 §:ssä säädetty käytetyn ajoneuvon veron aleneminen ajoneuvon iän kasvaessa vastaisi rakenteeltaan mahdollisimman täsmällisesti markkinoilta saatuja havaintoja ajoneuvojen arvojen keskimääräisestä alenemasta Suomen markkinoilla, ehdotetaan lainkohdassa säädettyä ikäporrastusta muutettavaksi siten, että vero alenisi ensimmäisten sadan käyttökuukauden aikana käyttökuukautta kohden 0,6 prosenttia vastaavan tai lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Ehdotus tarkoittaa sitä, että verotuksen ikäporrastus on tällä aikavälillä täsmälleen sama kuin markkinoilla havaittu arvon muutos.

Markkinatietojen mukaan autojen arvon alentuminen suhteutettuna vastaavien uusien autojen hintaan hidastuu huomattavasti suunnilleen kahdeksan ensimmäisen käyttövuoden jälkeen. Myös mallikohtaiset erot kasvavat. Markkinoilla on malleja, joiden arvon aleneminen tietyn iän jälkeen on huomattavan hidasta. Erityisesti tämä koskee niitä autoja, joiden käyttöikä Suomessa on poikkeuksellisen pitkä. Eräät yleensä kalliisiin hintaluokkiin kuuluvat autot ovat tilastojen mukaan liikennekäytössä keskimäärin yli kahdenkymmenen vuoden ikään asti. Tästä vastaavasti käyttöiän ensimmäistä sataa kuukautta seuraavien sadan käyttökuukauden aikana ehdotetaan veron alenemiseksi 0,9 prosenttia laskettuna jäljellä olevan veron määrästä ja vielä tämän jälkeen seuraavilta käyttökuukausilta 0,4 prosenttia jäljellä olevasta verosta kuukautta kohden kunnes ajoneuvon ryhdytään soveltamaan autoverolain 6 §:n 2 momentissa olevia säännöksiä, jotka koskevat 25 vuoden ikäisen ajoneuvon verotusta.

Autoverolain 10 §:ssä säädetään siitä, milloin ajoneuvoa on pidettävä autoverolaissa tarkoitettussa mielessä käytettynä. Pykälän mukaan edellytyksenä on vähintään kuuden kuukauden rekisterissä olo ja tämän lisäksi vähintään 10 000 kilometrin käyttömäärä. Komission esittämän arvostelun johdosta ehdotetaan, että 10 000 kilometrin käyttömäärän vaatimuksesta luovuttaisiin. Tämä on perusteltua myös siksi, että ajoneuvon todellista ajokilometrien tarkkaa määrää on ny-

kyisen lain edellyttämällä tarkkuudella käytännössä mahdoton valvoa, koska ajoneuvojen kilometrimittareiden lukemia on helppo muuttaa sellaisiksi kuin kulloinkin halutaan. Samalla kuitenkin ehdotetaan, että autoverolain 7 §:ään otettaisiin säännös sen varalta, että ajoneuvon ilmoitettu käyttöikä ja muun muassa ajoneuvon kunnosta pääteltävissä oleva todennäköinen ajosuorite eivät vastaisi toisiaan. Veroviranomaisella tulisi tällaisten tapauksien varalta olla mahdollisuus arvioida vahvistaa se aika, jolta ikähyvitys myönnetään lyhyemmäksi kuin ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta laskettava aika. Säännös on tarkoitettu sovellettavaksi vain silloin kun ajoneuvon ikä ja sen todennäköinen käyttömäärä poikkeavat niin huomattavasti toisistaan, että käytön vähäisyydellä on olennainen vaikutus ajoneuvon arvoon.

Vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys annetaan lain 16 §:n mukaan nykyisin ottomootorilla varustetulle autolle vain, jos autoa ei ole otettu käyttöön ulkomailla. Se, että tämä ympäristöperusteinen vähennys on haluttu myöntää vain uusille autoille, johtuu siitä, että uuden auton kohdalla auton valmistaja vastaa siitä, että auto on määräysten ja hyväksymistodistusten mukaisessa kunnossa käyttöön tullessaan, kun taas käytetyn auton myyjällä ei ole samantyyppistä vastuuta auton mahdollisista käyttövirheistä tai muista vastaavista seikoista, joiden vuoksi asianomaiset laitteistot eivät ole toimintakunnossa. Kun kaikkia käytettyinä tuotavia autoja ei voitaisi perusteellisesti testata, vähennys rajoitettiin vain niihin uusiin autoihin, joissa vähäpäästöisyys varmistuu valmistajan vastuun kautta. Komissio on kuitenkin katsonut huomautuksessaan, että vähennyksen rajoittaminen vain uusiin autoihin on syrjivää EU-oikeuden vastaisella tavalla. Tämän johdosta autoverolain 16 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että vähennys myönnetään myös muualla kuin Suomessa ensimmäisen kerran käyttöön otetuille, asianomaiset vähäpäästöisyydelle säädetty määräykset täyttävillä ajoneuvoilla, joista lisäksi esitetään selvitys päästösien vähentämiseksi tarkoitettujen laitteiston toimivuudesta.

Eräissä tapauksissa käytetyn auton verotusarvo tulee määrättäväksi siten, että vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys on jo tätä kautta tullut otetuksi huomioon. Näin tapahtuu esimerkiksi silloin kun niin sanottuna muuttoautona tuotavaa ajoneuvoa verotettaessa verotusarvo lasketaan

vastaavan uuden auton yleisestä kuluttajahinnasta, johon siis vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys on jo kertaalleen vaikuttanut. Jotta vähennys ei tulisi tällaisissa tapauksissa myönnettäväksi kahteen kertaan, ehdotetaan lakiin otettavaksi säännös, jonka mukaan vähäpäästöisyyden perusteella myönnettyä vähennystä ei myönnetä ajoneuvosta, jonka verotusarvo on määrätty autoverolain 25 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa tai mahdollisesti muissakin tapauksissa siten, että vähennys on jo otettu huomioon verotusarvossa tai vastaavan uuden ajoneuvon verossa.

1.2. Uudelleen verotus eräissä tapauksissa

Autoverolain 3 §:n mukaan ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos ajoneuvon osista vähintään 50 prosenttia vaihdetaan. Ajoneuvo katsotaan tällöin uudeksi taikka rakennetuksi ajoneuvoksi. Määräykset auton eri osien prosentuaalisesta osuudesta sisältyvät vaurioituneen auton kunnostamisesta ja auton kokoaamisesta osista annettuun liikenneministeriön päätökseen (167/1997).

Ulkomailta käytettynä tuotu ajoneuvo verotetaan kuitenkin uudelleen jo silloin, kun sen osista vaihdetaan 25 prosenttia. Tämä säännös otettiin lakiin, jotta käytettyjen ajoneuvojen verotuksen lieventyessä ikähyvityksen tullessa käyttöön ei ryhdyttäisi käyttämään ulkomailta tuotavia vanhoja ajoneuvoja verottomaan ajoneuvojen rakenteluun. Lähinnä erilaisiin harrastelutarkoituksiin tuodaan ulkomailta kuitenkin myös niin vanhoja ajoneuvoja, että niistä ei juuri muuttamallakaan ole saatavissa käyttökelpoisia ajoneuvoja päivittäiseen liikenteeseen. Sen vuoksi autoverolain 6 §:n 2 momentissa ja 8 §:n 2 momentissa säädetään lievemmästä verotuksesta ajoneuvoille, joiden valmistusvuoden päättymisestä on kulunut autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana 25 vuotta tai enemmän. Ajoneuvon osien vaihtamista koskeva 3 §:n 1 momentin säännös koskee kuitenkin myös näitä ajoneuvoja, joissa usein on ajoneuvon iän johdosta ja muistakin syistä enemmän korjaustarvetta kuin uudemmissa ajoneuvoissa.

Säännöksen voi siten katsoa vaikeuttavan tarpeettomasti iäkkäiden, usein huonokuntoisten ja lähinnä erilaiseen harrastekäyttöön tulevien ajoneuvojen kunnostamista. Tämän vuoksi ehdotetaan, että 25 vuoden ikäisten tai sitä vanhempien ajoneuvojen kohdalla

palattaisiin jo ennen vuotta 1995 auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain (482/1967) aikana vallinneeseen käytäntöön. Ajoneuvo, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut 25 vuotta tai enemmän, tulisi siten verotetuksi uudelleen ensi kertaa käyttöön otettuna ajoneuvona vasta, kun ajoneuvon osista 50 prosenttia tai enemmän on vaihdettu.

1.3. Verovelvollisuutta koskevien säännösten tarkistaminen

Edellä selostetuista autoverolain 3 §:n säännöksistä voi seurata, että ajoneuvo joudutaan verottamaan uudelleen, kun riittävän suuri osuus ajoneuvon osista on vaihdettu. Lain 4 §:n 1 momentin säännöksistä seuraa, että verovelvollisena on tällöin se, joka on ajoneuvon valmistajana. Jos tätä ei voida osoittaa, verovelvollisuus ulottuu ajoneuvon käyttöönnottajaan tai viime kädessä käytössä olevan ajoneuvon omistajaan. Tarkoituksena on, että kaikissa mahdollisissa tilanteissa laki määrittelee verovelvollisuuden, eikä liikenteessä voi olla ajoneuvoa, joka jäisi verottamatta laissa olevan aukon johdosta.

Myös silloin kun ajoneuvon omistaja teettää toisella ajoneuvon muutoksia siten, että seurauksena on autoverolain 3 §:n mukainen uudelleen verotus, verovelvollisuus määräytyy edellä mainitun säännön mukaan. Maassa valmistetusta ajoneuvosta verovelvollisena on sen valmistaja eli se, joka on tosiasiallisesti tehnyt ajoneuvon muutostyön. Siten esimerkiksi autokorjaamo voi olla verovelvollisena eikä asiakas, joka on tilannut tehtäväksi autoverolain 3 §:ssä säädetty prosenttirajat ylittävät työt. Autokorjaamolla ja asiakkaalla on autoverolain 4 §:n mukaan kylläkin kirjallisella sopimuksella mahdollisuus siirtää vastuu verosta asiakkaalle. Järjestely on kuitenkin käytännön toiminnan kannalta liian raskas käytettäväksi kaikissa laajoissa korjaustilanteissa. Verovelvollisuuden siirtäminen edellyttäisi muun muassa tätä koskevan sopimuksen ilmoittamista veroviranomaisille.

Voidaan kuitenkin pitää tarkoituksenmukaisena, että ajoneuvojen korjaustoiminnan yhteydessä vastuu mahdollisista veroseurauksista olisi autoverolain 3 §:n tapauksissa ajoneuvon omistajalla eikä korjaamolla, jolta työ on tilattu. Tätä koskeva säännös ehdotetaan lisättäväksi autoverolain 4 §:ään. Ehdotus vastaisi asiallisesti samaa periaatetta, jota

autoverolain 4 §:n 4 momentin mukaan sovelletaan eräiden muiden rakennemuutosten johdosta toimitettavassa verotuksessa. Tarkoitus on, että näin meneteltäisiin ainoastaan silloin kun liiketoimintaa harjoittava korjaamoyritys ja asiakas sopivat ajoneuvon korjaussopimuksessa tästä vastuunjaosta. Muissa tapauksissa se, joka katsotaan ajoneuvon valmistajaksi, olisi edelleenkin verovelvollisena kuten tähänkin asti.

1.4. Käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon verotus

Autoverolain 7 §:n 3 momentin mukaan käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon vero on 90 prosenttia vastaavan tai lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Hallituksen esityksen (HE 321/1994 vp) perustelujen mukaan vero määrätään tämän momentin mukaisesti, jos käytettyjen osien osuus on 50 prosenttia tai enemmän. Niin ikään perustelujen mukaan säännös tarkoittaa ajoneuvon kotimaisen valmistuksen verottamista, joten esimerkiksi ulkomailla osiinsa puretuista ajoneuvoista valmistetut ajoneuvot verotetaan uusina ajoneuvoina autoverolain 11 §:n verotusarvosäännösten mukaisesti. Lakitekstissä ei kuitenkaan ole rajoitettu käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon verotusta yksinomaan kotimaiseen valmistukseen.

Vaikeita verotus- ja verovalvontaongelmia on aiheutunut siitä, että ulkomailla on puretu esimerkiksi kaksi käytettyä samanlaista ajoneuvoa, joista koostuu taas kaksi keskenään samanlaista ajoneuvoa. Jotta varmistuttaisiin siitä, että kumpaakaan ajoneuvoa ei voida pitää sinä ajoneuvona, jonka mukaan verotuskohtelu määräytyy, on niihin käytetty jonkin verran myös ulkopuolisia osia. Joskus kolarivaurioitunut auton kori on vaihdettu uuteen. Keskeiset tekniset osat kuten moottori, vetolaitteisto ja sähköosat saattavat olla useita vuosia vanhoja ja niillä saattaa olla satojen tuhansien kilometrien käyttötausta niiden aiemmassa rakennemuistossaan. Malleiltaan ajoneuvot vastaavat omaa jopa vuosien takaista mallisarjaansa. Jollei varsinaista veronkiertoa voida osoittaa, on tällaisia ajoneuvoja muualla kuin Suomessa rakennettuina verotuksessa kuitenkin kohdeltava täysin uusina ajoneuvoina, vaikka ne tosiasialla ovat lähes kaikilta osiltaan käytettyjä.

Tapauksissa ei ole todettu mitään teknisiä,

taloudellisia tai muitakaan hyötynäkökohtia toiminnalle, jossa ajoneuvoja puretaan osiinsa ja taas kootaan samanlaisiksi ajoneuvoiksi. Toiminta ei muutoinkaan ole sellaista valmistusta, jossa ajoneuvolle koituisi min-käänlaista jalostusarvoa. Onkin ilmeistä, että toiminnan ainoa tarkoitus on saada ajoneuvot sellaisen verokohtelun piiriin, jossa verotusarvo määrätään autoverolain 11 §:n pääsäännön mukaan, jolloin voidaan esittää verotusarvoksi esimerkiksi uuden auton valmistuskustannuksiin verrattuna hyvin matala hankinta-arvo. Toiminta perustuu ainoastaan laissa olevan aukon hyväksikäyttöön.

Edellä sanottu toiminta on osoittautunut ammattimaiseksi ja sillä on jo tähän mennessä saavutettu useiden miljoonien markkojen verohyöty verrattuna siihen, että ajoneuvot olisi ilmoitettu verotettaviksi käytettyinä, mikä vastaisi parhaiten niiden tosiasiallista tilannetta. Tämän vuoksi ajoneuvojen kotimaassa tapahtunutta purkamis- ja kokoamistoimintaa ollaan ainakin osittain siirtämässä ulkomaille, jotta autovero saataisiin määrättyä ajoneuvon hankinta-arvon tai hankinta-arvoksi esitetyn arvon mukaan.

Ilmoitetun hankinta-arvon oikeellisuuden varmistaminen jälkikäteen ulkomailta on käytännössä vaikeaa tai jopa mahdotonta, varsinkin kun toimintaa joissakin tapauksissa harjoitetaan keskenään etuyhteydessä olevissa yrityksissä. Kysymyksessä on yksi autoverotuksen vaikeimmin valvottavissa olevista niin sanotun harmaan talouden piiriin kuuluvista ilmiöistä. Toiminnan ammattimaisen luonteen vuoksi myös valtion verotulojen menetykset voivat nousta huomattaviksi. Tämän vuoksi ehdotetaan kuvatus kaltaisen toiminta saatettavaksi yhdenmukaisen verokohtelun piiriin riippumatta siitä, tapahtuuko toiminta kotimaassa vai ulkomailla.

Käytetyistä osista valmistetusta ajoneuvosta ehdotetaan perittäväksi vastaavan uuden ajoneuvon vero. Ikäalennusta ei ole perusteltua myöntää, koska kysymyksessä on kuitenkin vastavalmistettu ajoneuvo, olkoonkin että sen osat ovat ainakin pääasiassa käytettyjä. Ikäalennus ei tulisi kysymykseen senkään johdosta, ettei useinkaan liene riittäväällä luotettavuudella ajoneuvon valmistamisen jälkeen todennettavissa, minkä ikäisistä osista ajoneuvo on koottu. Säännöstä, jonka mukaan käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon vero on 90 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon verosta, ehdotetaan siten muutettavaksi niin, ettei käytetyn ajoneuvon vero-

tuksessa enää myönnettäisi alennusta uuden ajoneuvon verosta.

2. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Ehdotetut lain muutokset tarkoittavat käytetyn ajoneuvon veroperusteiden lieventymistä nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Kun kuitenkin ei voida arvioida, minkä verran

käytettyjen autojen tuontia syntyisi ja missä määrin tämä mahdollisesti vaikuttaisi uusien autojen kauppaan, ehdotuksella ei ole ennakoitavissa olevia taloudellisia vaikutuksia.

3. Asian valmistelu

Asia on valmisteltu virkatyönä valtiovarainministeriössä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

3 §. Pykälässä säädetään, missä tapauksissa aikaisemmin Suomessa verotettu ajoneuvo on verotettava kokonaan uutena ajoneuvona. Perussääntönä on, että aikaisemmin uutena verotetusta ajoneuvosta kannetaan uudelleen vero kuten ensimmäisen kerran verotettavasta ajoneuvosta, jos ajoneuvon osista 50 prosenttia tai enemmän vaihdetaan. Ajoneuvosta, joka on tuotu maahan käytettynä, kannetaan vero uudelleen, jos enemmän kuin 25 prosenttia osista on vaihdettu. Ehdotettuna muutoksena on, ettei viimeksi sanottua sääntöä sovellettaisi niihin ajoneuvoihin, joista vero on ensimmäisen kerran kannettu siten kuin 6 §:n 2 momentissa ja 8 §:n 3 momentissa säädetään sellaisten ajoneuvojen verotuksesta, joiden valmistusvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen antamisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai enemmän. Näissä tapauksissa uudelleen verotus ehdotetaan tapahtuvaksi vasta, jos 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan.

Ehdotettu muutos koskee yhtäläisesti kaikkia uudelleen verotettavia ajoneuvoja, siis yhtä hyvin autoja kuin moottoripyöriäkin.

4 §. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, joka koskee verovelvollisuutta ajoneuvon korjaamisen yhteydessä. Jos ajoneuvo on verotettava uudelleen siitä syystä, että ajoneuvon osista on vaihdettu 3 §:ssä säädettyä suurempi määrä, ajoneuvon korjannutta ammattimaisesti toimivaa korjaamoa ei pidettäisi pykälän 1 momentin säännöksen mukaisesti ajoneuvosta verovelvollisena ajoneuvon valmistajana, jos korjaussopimukseen on sisällytetty ehto, jonka mukaan ajoneuvon omistaja vastaa verosta. Järjestely tarkoittaa sitä, että korjaamoyrityksen ja ajoneuvon korjaamisen tilaavan omistajan välillä ei verovastuun siirtämiseksi ajoneuvon omistajalle ole tarpeen tehdä pykälän 1 ja

2 momentissa mainittua sopimusta, joka ilmoitettaisiin veroviranomaiselle. Riittää, kun korjaamon ja asiakkaan välillä on korjaussopimuksessa tästä sovittu. Menettely kylläkin edellyttää, että ajoneuvon korjaamisesta on tehty kirjallinen sopimus, johon ehto sisältyy ja että sopimuksesta voidaan esittää tarvittava näyttö. Kun sopimuksesta seuraa velvollisuuksia ajoneuvon omistajalle, sopimus on pätevä ainoastaan, jos ajoneuvon omistaja on siinä osapuolena. Niissä tapauksissa, joissa ajoneuvon korjaamisesta ei ole tehty tässä tarkoitettua sopimusta, verovelvollisena on ajoneuvon valmistusta koskevan pääsäännön mukaan se, jonka on 1 momentin mukaan katsottava valmistaneen verotettavaksi tulevan ajoneuvon, eli siis se, joka on tehnyt ajoneuvon ne muutokset, joiden johdosta lain 3 § tulee sovellettavaksi.

Ehdotettu 4 §:n 5 momentti on tarkoitettu sovellettavaksi ainoastaan silloin kun ajoneuvoa on korjautettu ammattimaisesti toimivassa korjaamossa. Tämä tarkoittaa liiketoimintana harjoitettavaa korjaamotoimintaa, ei sen sijaan satunnaista ajoneuvojen korjaamista tai autojen kunnostamista harrastelun omaisesti.

Verovelvollisuutta koskevan 4 §:n yleisen rakenteen mukaisesti ehdotetaan myös tässä kohden säädettäväksi verovelvollisuudesta siten, että aina voidaan osoittaa joku ajoneuvosta verovelvolliseksi, vaikka ei olisikaan tiedossa, kuka olisi tai ketkä olisivat olleet ensi sijaisesti verovelvollisen asemassa.

7 §. Yleisperusteluihin viitaten käytetyn ajoneuvon veron määräämistä koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettaviksi siten, että käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna 0,6 prosentin määrällä käyttökuukaudta kohden sadan ensimmäisen käyttökuukauden ajalta. Veron aleneminen laskettaisiin siis heti ensimmäisestä käyttökuu-

kaudesta lähtien eikä vasta kuuden ensimmäisen käyttökuukauden jälkeiseltä ajalta kuten nykyisin. Jos kysymys on pitempään kuin sata kuukautta käytössä olleesta ajoneuvosta, sadan käyttökuukauden jälkeiseltä ajalta siirryttäisiin veron aleneminen laskemaan jäljellä olevan veron määrästä jäännösarvopoistona. Sadan ensimmäisen kuukauden jälkeen verosta on jäljellä 40 prosenttia, mitä seuraavan sadan kuukauden aikana alennettaisiin kunkin edellisen kuukauden lopussa jäljellä olevasta määrästä kuukautta kohden 0,9 prosentilla. Veron jäljellä oleva määrä olisi 200 kuukauden jälkeen noin 12 prosenttia, minkä jälkeen veroa alennettaisiin 0,4 prosentilla jäännösarvosta kuukautta kohden, kunnes ajoneuvon ryhdytään soveltamaan sitä verotusta, joka koskee ajoneuvoa, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut 25 vuotta. Autoverolain 7 §:n 4 momentin mukaan tämän ikäisiin ja sitä vanhempiin ajoneuvoihin ei sovelleta 7 §:n mukaista käytettyjen autojen verotusta, joten tuota vanhempien ajoneuvojen verotuksessa siirrytään 6 §:n 2 momentissa tai 8 §:n 3 momentissa säädettyyn järjestelyyn.

Kuten tähänkin asti, käytetyn ajoneuvon verotusta sovellettaisiin autoverolain 10 §:n mukaan ajoneuvon, jonka ensimmäisestä käyttöön otosta on kulunut vähintään kuusi kuukautta. Tämän ikäiselle ajoneuvolle tulee edellä selostetun säännön mukaan myönnettäväksi alennusta vastaavan uuden ajoneuvon verosta 3,6 prosenttia.

Autoverolain 7 §:n 3 momentin säännöstä käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon verosta ehdotetaan muutettavaksi siten, että verotus olisi sama riippumatta siitä, onko ajoneuvo valmistettu Suomessa tai muualla. Käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon vero olisi ehdotuksen mukaan vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon vero.

Ajoneuvo katsottaisiin käytetyistä osista valmistetuksi, jos se on koottu siten, että siinä on 50 prosenttia tai enemmän osia, jotka ovat peräisin aikaisemmin liikenteessä olleesta ajoneuvosta laskettuna 3 §:n 1 momentissa mainitulla tavalla. Ajoneuvon osien prosentuaaliseen osuuteen sovellettaisiin siis vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista annettua liikenneministeriön päätöstä (167/1997). Autoverolain 7 §:n 3 momentin säännös yhdessä mainitun päätöksen kanssa tarkoittaa sitä, että muu kuin vähintään 25 vuoden ikäinen

ajoneuvo voidaan verottaa autoverolain 11 §:ssä tarkoitetun hankinta-arvon perusteella vain, jos ajoneuvon osista vähintään 50 prosenttia on uusia, ennen liikenteessä olleessa ajoneuvossa käyttämättömiä osia.

10 §. Ehdotettuna muutoksena pykälässä olevaan käytetyn ajoneuvon määritelmään on, ettei käytetyltä ajoneuvolta enää edellytettäisi vähintään 10 000 kilometrin ajosuoritetta sen lisäksi, että ajoneuvon on oltava rekisteröitynä ulkomailla kauemmin kuin kuusi kuukautta. Ajoneuvoa voidaan siten pitää käytettynä, jos se on ollut ulkomailla rekisteröitynä ja käytössä vähintään kuuden kuukauden ajan. Määräaika on tarkoitettu laskettavaksi siten kuin säädettyjen määräaikain laskemisesta annetussa laissa (150/1930) säädetään.

Edellä 7 §:n yhteydessä mainittu ehdotus, jonka mukaan ajoneuvon käyttöaika voidaan tietyissä tilanteissa vahvistaa ilmoitettua käyttöaikaa lyhyemmäksi, ei koske 10 §:n mukaista määräaikaa, joka perustuu vain rekisterissäoloon. Jos ajoneuvo on ollut rekisterissä useassa eri jaksossa tai esimerkiksi rekisteröitynä eri maissa, jaksojen yhteen laskettuun määrään on tarkoitettu sovellettavaksi kuuden kuukauden vähimmäisajan vaatimusta.

16 §. Vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys myönnetään voimassa olevan lain mukaan vain ajoneuvoille, joita ei ole otettu käyttöön ulkomailla. Ehdotuksen mukaan vähennys myönnettäisiin myös ulkomailla ensimmäisen kerran rekisteriin merkitystä ottomoottorilla varustetusta henkilöautosta, joka täyttää vähäpäästöisyydelle asetettavat vaatimukset. Vähäpäästöinen auto määritellään ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 27 §:ssä siten, että vähäpäästöisellä autolla tarkoitetaan autoa, joka täyttää asetuksen 46 tai 47 §:ssä asetetut vaatimukset. Asetuksen 46 §:ssä mainitua muun muassa ottomoottorilla varustettua henkilöautoa koskevat eräiden pakokaasupäästöjen raja-arvot ja säädetään, että ajoneuvon on katsottava täyttävän nämä vaatimukset, jos se on EY-hyväksytty moottoriajoneuvojen kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY mukaisesti, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiiveillä 74/290/ETY, 83/351/ETY, 88/76/ETY, 88/436/ETY, 89/458/ETY ja

91/441/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 94/12/EY sekä komission direktiiveillä 77/102/ETY, 78/665/ETY, 89/491/ETY ja 96/44/EY, tai E-hyväksytty säännön n:o 83 B/03 mukaisesti. Vähäpäästöisen auton vähennyksen myöntämisen edellytyksenä on, että siitä, minkä määrysten mukaisesti auto on hyväksytty, esitetään todistus. Jos kysymyksessä on ennen nyt voimassa olevan asetuksen 46 §:n (338/1996) voimaantuloa käyttöön otettu auto, siihen sovellettaisiin vastaavia aikaisempia määräyksiä, joiden voidaan katsoa määrittelevän vähäpäästöisen ajoneuvon. Nämä säännökset ovat ennen edellä mainituissa direktiiveissä annettuja päästörajoja perustuneet niin sanottuun US-83 -tasoon tai US-87 -tasoon. Myös nämä päästötasot täyttävät autot voisivat siten saada hyväkseen vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävän vähennyksen.

Sen lisäksi, että verovelvollisen on esitettävä selvitys ajoneuvon määrystenmukaisuudesta, vähäpäästöisen ajoneuvon vähennyksen myöntämisen edellytykseksi ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvon asianomainen laitteisto on asianmukaisessa toimintakunnossa. Tämä tarkoittaa käytännössä, että ajoneuvosta on esitettävä myös rekisteröintikatsastuksen tai vuosikatsastuksenkin yhteydessä vaadittava pakokaasutodistus. Tällä vaatimuksella ei aseteta ajoneuvolle suurempia vaatimuksia kuin mikä koskee vastaavien Suomeen rekisteröityjen ajoneuvojen käytönaikaista valvontaa. Esimerkiksi dynamometrissä tehtävää ajoneuvon täydellistä päästötason mittausta ei edellytetä. Päästötodistus on tarpeen myös rekisteröintikatsastusta varten, joten sen vaatiminen verotuksen yhteydessä esitettäväksi ei aseta

sellaisia velvoitteita, joita ei jo muulla perusteella esiintyisi ajoneuvon Suomessa rekisteröinnin yhteydessä.

Eräissä tapauksissa ajoneuvon verotusarvo voidaan määrätä siten, että siinä on jo tullut huomioon otetuksi vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys. Tämä koskee esimerkiksi niin sanottuna muuttoautona verotettavaa ajoneuvoa silloin, kun ajoneuvon verotusarvo määrätään autoverolain 25 a §:n nojalla. Lainkohdassa olevan säännöksen mukaan verotusarvona on 45 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon yleisestä kuluttajahinnasta Suomessa. On katsottava, että vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävä vähennys on vaikuttanut tätä kautta verotusarvoon, jolloin ei ole syytä myöntää vähennystä enää toiseen kertaan. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan vähennystä ei myönnetä ajoneuvosta, jonka verotusarvo on määrätty 25 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siten, että vähennys on katsottava jo otetuksi huomioon. Periaate ehdotetaan säädettäväksi mainittua yhtä lainkohtaa koskevaa viittausta laajempaan siitä syystä, että vastaava tilanne voi mahdollisesti syntyä joissain muissakin tapauksissa.

2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaisuuteen sen tulla hyväksytyksi ja vahvistetuksi. Lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, joiden verotus toimitetaan voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 3 §:n 1 momentti, 7 §:n 1 ja 3 momentti, 10 § ja 16 §:n 2 momentti sekä
lisätään 4 §:ään uusi 5 momentti seuraavasti:

3 §

Ajoneuvosta, josta on aikaisemmin kannettu vero uutena, on suoritettava uudelleen vero ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Ajoneuvoa, josta on peritty vero ulkomailla käyttöön otettuna tai käytettynä tuotuna ajoneuvona, verotetaan uudelleen, jos 25 prosenttia tai enemmän sen osista vaihdetaan. Jos ajoneuvon ensimmäiseen verotukseen on sovellettu 6 §:n 2 momentissa tai 8 §:n 3 momentissa tarkoitettuja vähintään 25 vuoden ikäisiä ajoneuvoja koskevia säännöksiä, ajoneuvo verotetaan uudelleen vasta, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan. Asianomainen ministeriö määrää, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

4 §

Jos ajoneuvosta kannetaan veroa 3 §:n nojalla ajoneuvon oltua ammattimaista ajoneuvojen korjaustoimintaa harjoittavan yrityksen korjattavana ja ajoneuvon osia on siinä yhteydessä vaihdettu verotukseen vaikuttavalla tavalla, verovelvollisena on ajoneuvon omistaja, jos korjaussopimuksessa on sovittu, että omistaja vastaa verosta. Jos korjaussopimuksen osapuolena olevaa omistajaa ei voida osoittaa, vero voidaan periä siltä, joka muutti ajoneuvoa uudelleen verotukseen johtavalla tavalla. Jos tätäkään ei voida osoittaa tai jos veroa ei saada edellä mainituilta perityksi, vero pannaan maksuun sille, jonka omistusaikana tällainen muutos on tullut veroviranomaisen tietoon.

7 §

Käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna 0,6 prosentin määrällä käyttökuukautta kohden kultakin ensimmäiseltä sadalta käyttökuukaudelta ja tämän jälkeisiltä sadalta käyttökuukaudelta 0,9 prosentin

määrällä käyttökuukautta kohden veron jäänösarvosta sekä edelleen tuon jälkeisiltä käyttökuukausilta 0,4 prosenttia veron jäänösarvosta. Käyttökuukausiksi luetaan ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta tai rekisteröinnistä kuluneet täydet kalenterikuukaudet. Jos ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, käytössäoloaika luetaan valmistusvuoden päättymisestä. Jos ajoneuvoa on ilmeisesti käytetty liikenteessä poikkeuksellisen vähän, veroa alentavina huomioon otettavien käyttökuukausien lukumäärä voidaan todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla vahvistaa alemmaksi kuin mitä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan laskettavien käyttökuukausien määrä olisi.

Käytetyistä osista Suomessa tai muualla valmistetun ajoneuvon vero on vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon vero. Ajoneuvoa pidetään käytetyistä osista valmistettuna, jos se on koottu siten, että siinä on 50 prosenttia tai enemmän osia, jotka ovat peräisin aikaisemmin liikenteessä olleesta ajoneuvosta laskettuna 3 §:n 1 momentissa mainitulla tavalla.

10 §

Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä ja käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

16 §

Vähäpäästöisen ottomoottorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta vähennetään 4 500 markkaa. Vähennys myönnetään myös ulkomailla ensimmäisen kerran rekisteriin merkitystä ottomoottorilla varustetusta henkilöautosta, joka täyttää vähäpäästöisyydelle asetettavat vaatimukset ja jonka laitteiston toimintakunnosta esitetään selvitys. Vähennys

nystä ei myönnetä ajoneuvosta, jonka verotusarvo on määrätty 25 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa tai muutoin siten, että vähennys on jo otettu huomioon. Asetuksella säädetään, milloin ajoneuvoa on pidettävä vähäpäästöisenä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joiden vero määrätään voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

Helsingissä 27 päivänä marraskuuta 1998

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Ministeri Jouko Skinnari

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 3 §:n 1 momentti, 7 §:n 1 ja 3 momentti, 10 § ja 16 §:n 2 momentti sekä
lisätään 4 §:ään uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

3 §

Maassa aiemmin rekisteröity ajoneuvo on uudelleen verotettava ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos se otetaan käyttöön sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos ajoneuvo on tuotu maahan käytettynä, ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos 25 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan. Liikenneministeriö määrää, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

Ehdotus

3 §

Ajoneuvosta, josta on aikaisemmin kannettu vero uutena, on suoritettava uudelleen vero ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. *Ajoneuvoa, josta on peritty vero ulkomailla käyttöön otettuna tai käytettynä tuotuna ajoneuvona, verotetaan uudelleen, jos 25 prosenttia tai enemmän sen osista vaihdetaan. Jos ajoneuvon ensimmäiseen verotukseen on sovellettu 6 §:n 2 momentissa tai 8 §:n 3 momentissa tarkoitettuja vähintään 25 vuoden ikäisiä ajoneuvoja koskevia säännöksiä, ajoneuvo verotetaan uudelleen vasta, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista vaihdetaan. Asianomainen ministeriö määrää, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.*

4 §

Jos ajoneuvosta kannetaan veroa 3 §:n nojalla ajoneuvon oltua ammattimaista ajoneuvojen korjaustoimintaa harjoittavan yrityksen korjattavana ja ajoneuvon osia on siinä yhteydessä vaihdettu verotukseen vaikuttavalla tavalla, verovelvollisena on ajoneuvon omistaja, jos korjaussopimuksessa on sovittu, että omistaja vastaa verosta. Jos korjaussopimuksen osapuolena olevaa omistajaa ei voida osoittaa, vero voidaan periä siltä, joka muutti ajoneuvoa uudelleen verotukseen johtavalla tavalla. Jos tätäkään ei voida osoittaa tai jos veroa ei saada edellä mainituilta perityksi, vero pannaan maksuun sille, jonka omistusaikana tällainen muutos on tullut veroviranomaisen tietoon.

7 §

Käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vastaavan uuden ajoneuvon vero

7 §

Käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannetaan vastaavan uuden ajoneuvon vero

Voimassa oleva laki

Ehdotus

alennettuna kuitenkin 0,5 prosentin määrällä siitä jokaista täyttä kalenterikuukautta kohden, laskettuna ajankohdasta, jona ajoneuvo on ollut 6 kuukautta rekisterissä tai käytössä, veroilmoituksen antamisen ajankohtaan. Jos ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, käytössäoloaika luetaan valmistusvuoden päättymisestä. Veroa alennetaan vain 150 ensimmäiseltä käyttökautelta.

alennettuna 0,6 prosentin määrällä käyttökuukautta kohden kultakin ensimmäiseltä sadalta käyttökautelta ja tämän jälkeisiltä sadalta käyttökautelta 0,9 prosentin määrällä käyttökuukautta kohden veron jäänösarvosta sekä edelleen tuon jälkeisiltä käyttökuukausilta 0,4 prosenttia veron jäänösarvosta. Käyttökuukausiksi luetaan ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta tai rekisteröinnistä kuluneet täydet kalenterikuukaudet. Jos ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiajankohtaa tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, käytössäoloaika luetaan valmistusvuoden päättymisestä. Jos ajoneuvoa on ilmeisesti käytetty liikenteessä poikkeuksellisen vähän, veroa alentavina huomioon otettavien käyttökuukausien lukumäärä voidaan todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla vahvistaa alemmaksi kuin mitä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan laskettavien käyttökuukausien määrä olisi.

Käytetyistä osista valmistetun ajoneuvon vero on 90 prosenttia vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta.

Käytetyistä osista Suomessa tai muualla valmistetun ajoneuvon vero on vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon vero. Ajoneuvoa pidetään käytetyistä osista valmistettuna, jos se on koottu siten, että siinä on 50 prosenttia tai enemmän osia, jotka ovat peräisin aikaisemmin liikenteessä olleesta ajoneuvosta laskettuna 3 §:n 1 momentissa mainitulla tavalla.

10 §

Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos ajoneuvolla on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin 6 kuukautta.

10 §

Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä ja käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

16 §

Vähäpäästöisen ottomootorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta vähennetään 4 500 markkaa. Vähennys myönnetään vain autosta, jota ei ole otettu käyttöön ulkomailla. Asetuksella säädetään, milloin ajoneuvoa on pidettävä vähäpäästöisenä.

Vähäpäästöisen ottomootorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta vähennetään 4 500 markkaa. Vähennys myönnetään myös ulkomailla ensimmäisen kerran rekisteriin merkitystä ottomootorilla varustetusta henkilöautosta, joka täyttää vähäpäästöisyydelle asetettavat vaatimukset ja jonka laitteiston toimintakunnosta esitetään selvitys. Vähennystä ei myönnetä ajoneuvosta, jonka vero-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tusarvo on määrätty 25 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa tai muutoin siten, että vähennys on jo otettu huomioon. Asetuksella säädetään, milloin ajoneuvoa on pidettävä vähäpäästöisenä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joiden vero määrätään voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.
