

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi moottoriajoneuvoverosta annettua lakia. Lakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan ajoneuvon käyttö voitaisiin poikkeuksellisesti sallia, vaikka veroa on suorittamatta. Samalla luovuttaisiin vaatimuksesta, että tosite varsinaisen ajoneuvoveron suorittamisesta on oltava ajoneuvossa mukana. Niin sanotuista kaksikäyttöautoista vero ehdotetaan kannettavaksi saman suuruisena kuin henkilöau-

toista. Nestekaasua tai maakaasua polttoaineena käyttävien kuorma- ja linja-autojen lisäverosta ehdotetaan luovuttavaksi tiettyin pakokaasujen päästörajoja koskevin edellytyksin. Varsinaisen ajoneuvoveron soveltamisalaa koskevaa säännöstä ehdotetaan selkeytettäväksi.

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

**PERUSTELUT**

**1. Nykytila ja ehdotetut muutokset**

**1.1. Käytön estoa koskevat säännökset**

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/1966), jäljempänä *moottoriajoneuvoverolaki*, 27 §:ssä säädetään, että ajoneuvon käyttö on estettävä, jos ajoneuvosta on suorittamatta erääntynyttä varsinaista ajoneuvoveroa. Ajoneuvon käyttö estetään siinäkin tapauksessa, että ajoneuvolla on muu omistaja kuin se, joka on jättänyt veron maksamatta. Mahdollisuus käytön estämiseen koskee muutakin moottoriajoneuvoverolain nojalla maksuunpantua veroa kuin varsinaista ajoneuvoveroa, eli siis myös lisäveroa ja lain 34 §:n nojalla ulkomailla rekisteröidyiltä ajoneuvoilta kannettavaa kiinteää ja kulutusveroa.

Laissa säädetty järjestely on yhtenä keskeisenä tekijänä vaikuttamassa siihen, että varsinaista ajoneuvoveroa on hyvin vähän suorittamatta. Myös ajoneuvon ostajalla on intressiä tarkistaa, että ajoneuvosta maksuunpannut verot on suoritettu, jotta ajoneuvon käyttö ei mahdollisesti tule estetyksi. Maksuunpantujen verojen kertyminen lähes täysimääräisenä johtuu osin siitä, että verovelvollisilla on hyvin tiedossaan, että ajoneu-

vosta kannettavien verojen maksamatta jättäminen johtaa siihen, että ajoneuvon käyttö voidaan estää ja että ajoneuvojen katsastuksesta annetun asetuksen (1702/1992) 35 §:n nojalla myös katsastus keskeytetään, jos ajoneuvosta on veroja suorittamatta. Tästä jo pitkään käytössä olleesta ja verovelvollisten yleensä hyvin tuntemasta järjestelystä ei jatkossakaan ole tarkoitus luopua. Tieliikenteen tietojärjestelmästä annetun lain (819/1989) 14 §:n mukaan tietoja verojäämistä luovutetaan hyväksyttävää tarkoitusta varten, eli myös sille, joka haluaa varmistautua esimerkiksi ajoneuvon ostoa varten siitä, ettei ajoneuvosta ole veroja suorittamatta.

Periaatteessa voi kuitenkin sattua, että varmistusmahdollisuudesta huolimatta osoittautuu, että veroa on suorittamatta eikä esimerkiksi ajoneuvon ostaja ole voinut saada tästä tietoa, vaikka hän on selvittänyt asiaa tieliikenteen tietojärjestelmästä. Tosin tieliikenteen tietojärjestelmää on viime vuosina kehitetty siten, että käytännössä tällainen tilanne on nykyisin erittäin poikkeuksellinen. Lähinnä saattaisi tulla kysymykseen ajoneuvon edelliseen omistajaan kohdistuva jälkiverotus. Eduskunnan oikeusasiamies on 10 päivänä kesäkuuta 1998 päivätyssä kirjeessään esittänyt, että lakiin otettaisiin kohtuuttomien

tilanteiden välttämiseksi autoverolain (1482/1994) 52 §:ssä säädettyä menettelyä vastaava säännös, joka mahdollistaisi yksittäistapauksessa ajoneuvon käytön sallimisen verojäämistä huolimatta, jos auton ostajan voidaan kohtuudella katsoa täyttäneen selontotovelvollisuutensa.

Mainitussa autoverolain säännöksessä on autoverolakia koskeneen hallituksen esityksen (HE 321/1994 vp) perustelujen mukaan lähtökohtana, että käytön esto voi muodostua ajoneuvon luovutuksen saajalle kohtuuttomaksi esimerkiksi, jos ajoneuvo on luovutettu henkilölle, joka ei ole tiennyt tai voinut olosuhteista päätellä, että ajoneuvosta ehkä on veroa suoritettava. Lainkohdan perustelujen mukaan selontotovelvollisuudelle on siten asetettu huomattavan korkeat vaatimukset. Säännös ei ole lainkaan tarkoitettu niitä tilanteita varten, joissa verovelvollinen on jättänyt suorittamatta hänelle itselleen maksuun pannun veron. Tällöin käytettävissä on mahdollisuus hakea verosta huojuennusta tai lykkäystä veron suorittamiselle. Jos näitä koskevaan hakemukseen suostutaan, ajoneuvo vapautuu myös käytön estosta. Käytettävissä olevien tietojen mukaan autoverolain 52 §:ää ei toistaiseksi ole sovellettu yhtään kertaa.

Tapausten harvinaisuudesta huolimatta ja vaikka kohtuuttomaksi muodostuvat tilanteet voitaisiin ainakin pääosin ratkaista soveltamalla riittävän väljästi laissa jo olevaa huojuennussäännöstä, ehdotetaan moottoriajoneuvoverolain 27 §:ään otettavaksi säännös, jonka mukaan ajoneuvohallintokeskus voisi määrääjäksi tai kokonaankin sallia ajoneuvon käytön, vaikka ajoneuvosta on veroa maksamatta. Kuten autoverolain vastaavassa säännöksessä ja yleensä monissa verolaeissa olevissa veronhuojennussäännöksissä, myönteisen ratkaisun edellytykseksi ehdotetaan säädettäväksi erityiset syyt. Tämä ilmaisee sen, että tilanteen tulee olla jollakin tavoin poikkeuksellinen ja verovelvollisen kannalta kohtuuton, jotta ajoneuvon käyttö voitaisiin sallia. Säännökseen ehdotetaan kuitenkin otettavaksi myös nimenomainen maininta siitä, että käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt tai voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, ettei säännöstä ole tarkoitettu sovellettavaksi, jos kysymyksessä on verovelvollisen itsensä suorittamatta jättämä vero. Säännöstä ei sovellettaisi myöskään, jos

tieto verojäämästä on ollut esimerkiksi tielikenteen tietojärjestelmästä saatavilla, mutta ajoneuvon ostaja ei ole käyttänyt tiedonsaantimahdollisuuttaan. Se, että ajoneuvo on mahdollisesti hyväksytty katsastuksessa, vaikka siitä olisi veroa suoritettava, ei myöskään sellaisenaan tarkoita sitä, että ostajan tai myöhemmän omistajan olisi katsottava voitavan luottaa siihen, ettei veroa ole suoritettava. Säännös tulee siten sovellettavaksi lähinnä vain, jos tieto veron suorittamatta olemisesta jostakin syystä olisi käytettävissä tietojärjestelmässä vasta sen jälkeen, kun ajoneuvon omistus jo on vaihtunut, eikä uudella omistajalla muullakaan perusteella ollut aihetta epäillä veron ehkä olevan suoritettava. Lähinnä siis saattaisivat kysymyksen tulla viranomaisesta johtuvat virheet tai mahdollisesti myös jälkiverotustilanteet. Mahdollisuus käytön estosta vapauttamiseen ei ole tarkoitettu sovellettavaksi vain sillä perusteella, että se, joka on ollut ajoneuvosta aiemmin verovelvollisena, on jättänyt veron maksamatta, johtuipa tämä maksukyvyttömyydestä tai jostakin muusta syystä.

Selvyyden vuoksi ehdotetaan lisäksi säädettäväksi, että ajoneuvo, joka on vapautettu käytön estosta, voidaan päätöksen voimassa ollessa katsastaa, vaikka veroa olisi suoritettakin. Kun käytön estosta vapauttaminen viime kädessä perustuu harkinnanvaraisiin erityisiin syihin ja on siten luonteeltaan suhteellisen lähellä verosta huojuentamista, ehdotetaan säädettäväksi, ettei tätä koskeviin ajoneuvohallintokeskuksen päätöksiin saisi hakea muutosta valittamalla. Näin on säädetty myös varsinaisissa veronhuojennussäännöksissä.

Kun ajoneuvoverosta annetun lain (1111/1996) 4 §:ssä viitataan muun muassa käytön estämisen osalta moottoriajoneuvoverolain soveltamiseen, nyt ehdotettuja säännöksiä tulnaisiin soveltamaan myös ajoneuvoveroon.

Moottoriajoneuvoverolain 26 §:ssä säädetään, että moottoriajoneuvosta viimeksi suoritettua veroa koskeva tosote on pidettävä ajoneuvossa mukana käytön aikana ja näytettävä vaadittaessa poliisi- tai tulliviranomaiselle. Nykyisin nämä viranomaiset ja myös ajoneuvon katsastuksen hoitaja kuitenkin voivat valvoa veron suorittamista suoraan tietojärjestelmien kautta, joten tosote on tullut valvonnan tarpeettomaksi. Velvollisuus tositteiden mukana pitämiseen johtaa siihen, että on vaikea kehittää veron suoritta-

mista siten, että myös ne maksutavat, joista ei tulostu tositetta, olisivat käytettävissä. Nykyinen käytäntö estää esimerkiksi koti- tai yrityspäätteen käytön varsinaista ajoneuvoveroa maksettaessa, koska näistä ei tulostu kuittia veron suorittamisesta. Ajoneuvoverotuksessa on kuitenkin saatu hyviä kokemuksia uudenaikaisista, verovelvollisen kannalta joustavista maksumenetelmistä. Tämän johdosta ehdotetaan, että myös varsinaisessa ajoneuvoverotuksessa luovutaan velvoitteesta pitää tosite veron suorittamisesta ajoneuvossa sen käytön aikana. Lain 26 § kumottaisiin. Tähän liittyen myös lain 33 §:n 2 momentissa olevaa rangaistusäännöstä olisi tarkistettava siten, että siitä poistettaisiin viittaus kumottavaan 26 §:ään.

## 1.2. Kaksikäyttöautojen verotus

Moottoriajoneuvoverolain 2 §:n mukaan ajoneuvojen luokitteluun tulevat sovellettavaksi tieliikennelain (267/1981) nojalla annetut säännökset. Nämä säännökset sisältyvät ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annettuun asetukseen (1256/1992). Asetuksen 3 §:n 4 momentin mukaan pakettiauto (N(1)-luokka) on tavarankuljetukseen tarkoitettu auto, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia. Tuota asetusta on muutettu 30 päivänä syyskuuta 1998 voimaan tulleella asetuksella (703/1998) siten, että asetukseen otetussa uudessa 21 b §:ssä määritellään pakettiautojen alaryhmänä niin sanottu kaksikäyttöauto. Kaksikäyttöauto on N1-luokan auto, jossa on kuljettajan istuimen lisäksi istumapaikat enintään kuudelle henkilölle. Kaksikäyttöauton suurimmasta sallitusta kokonaismassasta auton tavarakuorman massan tulee olla suurempi kuin 68 kg:n massaisiksi katsottujen matkustajapaikkojen (ilman kuljettajaa) yhteen laskettu massa. Asetuksen 63 §:ää on samalla muutettu siten, että kaksikäyttöajoneuvon tavaratilaan asennettavat istuimet saavat vastata henkilöautojen eli M1-luokan ajoneuvojen istuimia. Säännöksessä ei siten enää kaksikäyttöautojen osalta ole niitä rajoituksia, jotka aiemmin koskivat tilapäisistuimia ja niiden pehmusteita. Asetuksen muutokset johtuvat ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamista koskevan direktiivin 98/14/ETY toimeenpanosta.

Mainitut ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen muutokset tarkoittavat käytännössä sitä, että kaksikäyttöautoksi

luokiteltu pakettiauto voi vastata henkilökuljetusominaisuuksiltaan täysin henkilöautoa. Autoverotuksessa kaksikäyttöauto verotettaisiin myöntämättä pakettiautoille tarkoitettua lievempää verotuskohtelua, jos autoverotettaisiin 24 §:ssä tarkoitettujen edellytykset yksinomaiselle tavarankuljetustarkoitukseen eivät täyty. Myös varsinaisessa ajoneuvoverotuksessa olisi johdonmukaista kantaa kaksikäyttöautosta vero tosiasiallisen käyttötarkoituksen mukaan samojen perusteiden mukaan kuin henkilöautosta. Tähän asti tällainen ajoneuvo on luokiteltu M1-luokkaan kuuluvaksi, jos ajoneuvossa on ollut enemmän istuinpaikkoja kuin voidaan sijoittaa kuljettajan istuimen vierelle, joten ehdotus henkilöautoon rinnastuvan veron kantamisesta ei muuta nykyisin vallitsevaa tilannetta.

## 1.3. Lisäveroa koskevat säännökset

Moottoriajoneuvoverolain 14 §:ssä säädetään seuraamuksista, jotka aiheutuvat, jos ajoneuvossa käytetään tiettyjä polttoaineita lievemmin verotettuja polttoaineita. Ajoneuvosta kannetaan lisäveroa, jos moottoribensiiniä käyttämään tarkoitettussa ajoneuvossa käytetään tätä lievemmin verotettua tai verottomalla polttoaineella, tai jos dieselöljyä käyttämään tarkoitettussa ajoneuvossa käytetään dieselöljyä lievemmin verotettua tai verotonta polttoainetta. Myös eräistä moottoripetrolia käyttämään tarkoitettuja ajoneuvoista voi samoista syistä joutua suorittamaan lisäveroa. Lisäveron tarkoituksena on, että ajoneuvoissa ei käytettäisi liikennepolttoaineiden sijasta muita, lievemmin verotettuja tai kokonaan verottomia polttoaineita.

Moottoriajoneuvoverolain 14 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena nestekaasua, on aina suoritettava lisäveroa. Säännös otettiin lakiin, kun 1980-luvun vaihteessa ajoneuvoja ryhdyttiin moottoribensiiniä halvemmasta polttoaineesta saatavan taloudellisen edun saamiseksi muuttamaan nestekaasukäyttöisiksi. Ennen lakiin vuonna 1981 otettua 14 §:n 2 momenttia tulkintana oli, että kun nestekaasua käyttävää ajoneuvoa ei voitu pykälän 1 momentissa tarkoitettulla tavoin katsoa moottoribensiiniä tai dieselöljyä käyttämään tarkoitettuihin ajoneuvoksi, jossa olisi ryhdytty käyttämään näitä polttoaineita lievemmin verotettua polttoainetta, nestekaasun käytöstä ei ollut suoritettava lisäveroa. Asia ratkaistiin säätämällä lain 14 §:n 2 momentissa, että

nestekaasun käyttö on aina lisäveron alaista.

Vaikka maakaasun kohdalla vallitsi tuoloin ja edelleenkin sama tilanne, eli että maakaasua yksinomaisten polttoaineena käyttävää ajoneuvoa ei katsota sellaiseksi moottoribensiiniä tai dieselöljyä käyttämään tarkoitetuksi ajoneuvoksi, josta olisi suoritettava lisäveroa, lisäveroa koskevissa säännöksissä otettiin huomioon vain nestekaasun käyttö siitä syystä, ettei tuolloin ollut saatavilla maakaasua liikennekäyttöön.

Esimerkiksi ympäristönäkökohdat eivät olleet esillä edellä mainittujen säädösmuutosten yhteydessä, vaan sekä verovelvollisten että verojärjestelmän kannalta asiassa oli kysymys yksinomaan taloudellisista eduista.

Teknisen kehityksen myötä kaasukäyttöisten ajoneuvojen on todettu tarjoavan merkittäviä etuja näiden ajoneuvojen matalan päästötason johdosta. Kaasukäytöllä on merkitystä varsinkin raskaiden ajoneuvojen dieselmoottoreita korvaavana tekniikkana, vaikka myös dieselmoottoreiden pakokaasupäästöjä on jatkuvasti voitu alentaa. Neste- ja maakaasukäytön tarjoaman matalasta päästötasosta ja päästöjen koostumuksesta saatava etu on katsottu olevan erityisen hyödyllisen nimenomaan taajamaliikenteessä. Esimerkiksi uusinta moottoritekniikkaa edustavan kaasumaisia polttoaineita käyttävän linja-auton typenoksidien ja partikkeleiden päästötaso on selvästi alempi nykyisten parhaidenkin dieselmoottoreiden päästöjä. Nestekaasu ja maakaasu ovat päästöiltään suunnilleen toisiinsa rinnastuvia vaihtoehtoja.

Suomessa nestekaasun ja maakaasun käyttö on pitkään ollut tutkimus- ja kehittävyvaiheessa, vaikka muissa maissa on lähinnä nestekaasun tarjonnan mukaan ollut paikoin runsaastikin nestekaasua käyttäviä ajoneuvoja liikennekäytössä. Meillä käyttöön on tullut vain joitakin yksittäisiä kaasukäyttöisiä ajoneuvoja. Näistä mistään ei ole kuitenkaan jouduttu suorittamaan lisäveroa, koska valtiovarainministeriö on myöntänyt vapautuksen tästä verosta kaikille nestekaasukäyttöisille kuorma- ja linja-autoille, joista vain on hakemusta tehty. Näiden ajoneuvojen varsinainen kaupallinen käyttöönotto on alkanut aivan viime aikoina. Tämän voi katsoa puoltavan lisäveron kohdalla lainsäädäntöön perustuvaa ratkaisua huojennusten myöntämisen sijasta. Vakiintunut huojennuskäytäntö on ollut alalla toimivien yritysten tiedossa, joten lisäveron ei voitane asiallisin perustein katsoa vaikuttaneen uuden ympäristön kannalta

edullisen tekniikan käyttöön ottoa estävästi tai sitä hidastavastikaan.

Yhtenä keskeisenä syyinä siihen, ettei lakia vakiintuneesta huojennuskäytännöstä huolimatta ole toistaiseksi muutettu, on että kaasukäyttöisten ajoneuvojen pakokaasupäästöjä ja erityisesti niiden mittausmenetelmiä koskevat määräykset ovat pitkään puuttuneet kokonaan. Vaikka parhaiden nestekaasu- tai maakaasukäyttöisten ajoneuvojen pakokaasupäästöt ovatkin tavanomaisen vastaavan dieselajoneuvon päästöjä alemmat, on ympäristötavoitteiden edistämiseen tähtäävä verolainsäädäntö kuitenkin aihetta laatia siten, että varmistetaan parhaan mahdollisen tekniikan käyttöönotto. Markkinoilta olisi mahdollisesti saatavilla myös jo vanhentuneita nestekaasuaajoneuvoja, joiden päästötaaso ei välttämättä kovin paljoa eroa parhaista dieselajoneuvojen päästöistä tai voi mahdollisesti olla joiltakin osin jopa sitä huonompikin.

Päästötason lisäksi pakokaasupäästöjä koskevissa säännöksissä määritellään myös testi, jonka mukaan päästöt mitataan, ja siihen liittyen myös testissä käytettävä referenssipolttoaine. Ensimmäiset Euroopan yhteisön piirissä valmisteltavat kaasumaisia polttoaineita koskevat päästöraajat ja testausjärjestelmän määrittelevät säännöshdotukset sisältyvät komission 3 päivänä joulukuuta 1997 tekemään ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen dieselmoottoreiden ilman pilaantumista aiheuttavien kaasupäästöjen vähentämistä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 88/77/ETY muuttamisesta KOM (97)627 lopullinen. Vastaava tai lähes vastaava neste- ja maakaasukäyttöisiin ajoneuvoihin soveltuva testausmenetelmä on kuitenkin ollut käytettävissä jo vuodesta 1997 lukien, kun meilläkin ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 48 §:n mukaan raskaiden dieselmoottoreiden päästötasojen yhtenä hyväksymismenetelmänä käytettyä niin sanottua ECE-sääntöä 49-B/02 on vuonna 1997 täydennetty niin, että sääntö sisältää myös nestekaasu- ja maakaasumoottoreita koskevat testausmenetelmät ja muut tarvittavat määräykset. Tätä niin sanottua E-hyväksyntää voidaan tällä hetkellä pitää meillä voimassa olevana näiden ajoneuvojen pakokaasupäästöjen määrittämismenetelmänä. Jos edellä mainittu direktiiviehdotus hyväksytään ja ajoneuvojen rakenteesta ja varus-

teista annetun asetuksen säännöksiä vastaavasti täydennetään, kaasumaisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen päästötaso tulisi myös lisäverovapautta varten määriteltäväksi tuossa vaiheessa annettavien säännösten mukaisesti.

Yhtenä piirteenä pakokaasupäästöjen testausmenetelmien kehityksessä on, että menetelmiä pyritään kehittämään entistä paremmin ajoneuvojen todellisia käyttötilanteita vastaavaksi. Tämä tarkoittaa, että testausmenetelmät tulevat aiempaa dynaamisemmiksi, moottorin erilaisia kuormitusilanteita vastaaviksi. Käytännössä tämä tarkoittaa testin muuttumista vaativammaksi, vaikka itse päästörajoja ei kiristettäisikään. Yllä mainitun direktiiviluonnoksen mukaan neste- ja maakaasua käyttävien ajoneuvojen päästömittauksissa käytettäisiin jo dynaamisista niin sanottua ETC-testiä, kun taas eräistä teknisistä yksityiskohdista riippuen dieselmootoreita testattaisiin suhteellisen lähellä nykyisiä menetelmiä olevilla, huomattavasti vähemmän vaativilla testausmenetelmillä. Myös edellä mainitun E-hyväksynnän mukainen mittausten menetelmä edustaa tähän asti käytössä olevaa staattista menetelmää. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jos eri ajoneuvojen mittaustulos eri testimenetelmillä olisi sama, voidaan olettaa dynaamisella testillä mitatun ajoneuvon päästöjen olevan käytännön liikenteessä pienemmät kuin staattisessa testissä saman päästömäärän saavuttaneen ajoneuvon todelliset liikennepäästöt olisivat.

Direktiiviluonnoksessa ehdotetut päästörajat ovat samat riippumatta siitä, mitä polttoainetta ajoneuvossa käytetään. Vaikka sekä dieselkäyttöisille että kaasumaisia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille on ehdotettu typenoksidipäästöjen rajaksi 5 g/kWh, vaatimus on edellä sanotuista testausmenetelmään liittyvistä syistä tiukempi kaasumaisia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille kuin mitä se on perinteiselle dieselmootorille. Verrattuna voimassa olevaan niin sanottuun EURO-2 tasoon, ehdotus tarkoittaa kaikille ajoneuvotyypeille typenoksidipäästöjen raja-arvon kiristymistä nykyisestä raja-arvosta, joka on 7 g/kWh. Direktiiviehdotus tiukentaisi myös muiden päästökäytännöiden kuin typenoksidien raja-arvoja.

Kaasumaisia polttoaineita käyttävien raskaiden moottoreiden päästöt ovat huomattavasti alemmat kuin mitä voimassa olevat dieselkäyttöisiä ajoneuvoja koskevat sää-

nökset tai direktiiviehdotus edellyttävät. Myös kaasumaisia polttoaineita käyttävissä moottoreissa on havaittavissa useita kehitysvaiheita, joista uusien, kaasumaisten ajoneuvojen kolmatta sukupolvea edustavaksi luonnehdittava tekniikka on ympäristövaikutuksiltaan parasta. Nykytekniikalla saavutetaan luokkaa 1—2 g/kWh oleva tai parhaimmillaan vieläpä tämän alittavakin tyyppien oksidien päästötaso.

Nyt tehtävän esityksen yhtenä tarkoituksena on varmistaa, että kun käyttöön tulee neste- tai maakaasua polttoaineena käyttäviä ajoneuvoja, nämä olisivat parasta nyt saatavilla olevaa tekniikkaa. Tätä tavoitetta varten riittää, että verolaissa säädetään ainoastaan tyyppien oksideja koskevasta raja-arvosta, vaikka niin sanottuja säädeltyjä päästöjä on muitakin. Jo tätä yhtä päästökäytännöistä koskevalla vaatimuksella voidaan veroetu kohdentaa viimeisintä ja parasta tekniikkaa edustaville ajoneuvoille.

Edellä sanotun perusteella ehdotetaan, että kaasumaisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen verotusta yhtenäistettäisiin siten, että kaikkien kaasumaisten polttoaineiden käyttöä säädetäisiin lisäveron alaiseksi ja samalla vapautettaisiin maakaasu- tai nestekaasukäyttöiset kuorma- ja linja-autot lisäverosta, jos ajoneuvon tyyppien oksidien päästö on enintään 2,5 g/kWh. Tämä raja-arvo on valittu sillä perusteella, että nykyiset parhaat kaasukäyttöiset raskaisiin ajoneuvoihin soveltuvat moottorit täyttävät tämän tavoitteen riippumatta siitä, onko ajoneuvossa niin sanottu stoikiometrinen moottori vai käytetäänkö ajoneuvossa niin sanottua laihaseosmoottoria. Ehdotettu raja-arvo ei syrji kumpaakaan teknistä perusratkaisua, mutta on riittävän vaativa varmistamaan sen, että käyttöön tulee vain uusimmalla tekniikalla varustettuja ajoneuvoja, eli lähinnä kolmannen sukupolven kaasumootoreilla varustettuja ajoneuvoja.

Raja-arvoa valittaessa on pidetty silmällä myös direktiiviehdotukseen liittyvää erityisen ympäristöluokan ajoneuvon määritelmää. Komission ehdotuksen mukaan tyyppien oksidien päästörajana näille ajoneuvoille olisi 2 g/kWh. Valmistelun yhteydessä on esitetty tyyppien oksidipäästöjen raja-arvoiksi tässä luokassa 1—2,3 g/kWh. Erityisen ympäristöluokan tarkoituksena on määritellä ne ajoneuvot, joiden käyttöön ottoa voitaisiin tukea taloudellisen ohjauksen, kuten verotuksen kautta.



Moottoritekniikan ja päästörajoiden kehityksessä lakiin nyt otettavaksi ehdotettua typenoksidipäästöjen raja-arvoa tulisi jatkossa tiukentaa, jos tekniset syyt tai päästömääräysten kehittyminen sitä edellyttävät. Ehdotus tarkoittaa kuitenkin sitä, että ajoneuvo, joka on käyttöön otton ajankohtana hyväksytty lisäverosta vapaaksi, säilyttäisi koko käyttökänsä tämän aseman, vaikka moottoriajoneuvoverolaissa olevaa raja-arvoa myöhemmin tarkistettaisiin. Jos testausmenetelmät kehittyvät edellä viitatuilla tavalla nykyistä vaativammiksi, ja niitä koskevat määräykset tulevat sovellettaviksi meilläkin, tämä vaikuttaa suoraan myös kaasumaisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen vaatimustasoa asiallisesti tiukentavaan suuntaan. Myös tässä kohden on tarkoitus, että aikaisemmat hyväksynyt lisäverottomaan käyttöön jäävät voimaan, eikä jo käytössä olevilta ajoneuvoilta vaadittaisi uusien testausmenetelmien mukaisia tuloksia.

Kun edellä ehdotetun mukaan kaasumaisia polttoaineita käyttävien kuorma- ja linja-autojen lisäverovapaudelle voitaisiin asettaa tietty ympäristöperusteinen päästöraja, olisi asiasta perusteltua säätää yhtäläisesti riippumatta siitä, käytetäänkö ajoneuvossa polttoaineena nestekaasua vaiko maakaasua. Lain 14 §:n 2 momentissa ehdotetaan siten näiden kummankin polttoaineen käyttö ensiksi säädettäväksi samalla tavoin lisäveron alaiseksi ja sitten lisäverovapaus myönnettäväksi kummallekin polttoaineelle edellä mainitun ympäristösyihin perustuvien edellytyksin.

#### **1.4. Varsinaisen ajoneuvoveron soveltamisala**

Moottoriajoneuvoverolain säännöksiä varsinaisen ajoneuvoveron soveltamisalaista voidaan nykyisessä muodossaan pitää jossakin määrin tulkinnanvaraisina tai ajoneuvon käyttäjille vaikeaselkoisina. Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 5 §:n 1 momentin johtolauseessa säädetään nykyisin, että varsinaisen ajoneuvo vero on dieselöljyä, moottoripetrolia tai sähköä käyttämään tarkoitusta ajoneuvosta pykälässä jäljempänä mainitun suuruinen. Kuitenkin lain 1 §:ssä säädetään, että moottoriajoneuvon käyttämisestä muulla käyttövoimalla tai polttoaineella kuin

sekoittamattomalla bensiinillä tai bensiinialkoholilla on suoritettava moottoriajoneuvoveroa. Ottaen huomioon 1 §:n säännöksen, lain 5 §:n on katsottu oikeuskäytännössä tarkoittavan sitä, että varsinaista ajoneuvoveroa kannetaan kaikista niistä ajoneuvoista, joissa käytetään jotakin muuta polttoainetta tai käyttövoimaa kuin moottoribensiiniä. Mahdollisten epäselvyyksien ja lain tulkinnanvaraisuuden poistamiseksi ehdotetaan, että moottoriajoneuvoverolain 5 §:ää tarkennetaisiin siten, että siinä säädettäisiin lain soveltamisalaa vastaavasti, että varsinaista ajoneuvoveroa on suoritettava ajoneuvoista, jotka on tarkoitettu käytettäväksi muulla käyttövoimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. Ehdotus ei muuttaisi nykyistä käytäntöä, vaan on tarkoitettu selkeyttämään säännöksiä. Veron alaisia olisivat myös ne ajoneuvot, joissa moottoribensiinin lisäksi käytetään jotakin muuta polttoainetta tai käyttövoimaa. Varsinainen ajoneuvovero kannettaisiin edelleenkin samoista ajoneuvoista kuin tähän astikin.

#### **2. Esityksen taloudelliset vaikutukset**

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole taloudellisia vaikutuksia.

#### **3. Asian valmistelu**

Esityksen valmistelussa on otettu huomioon Eduskunnan oikeusasiamiehen 10 päivänä kesäkuuta 1998 tekemä aloite ajoneuvon käytön estämistä koskevien säännösten täydentämisestä. Esitys on valmisteltu virkatyönä valtiovarainministeriössä.

#### **4. Voimaantulo**

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu. Tarkoituksena on, että säännöstä, jonka nojalla tositetta veron suorittamisesta ei olisi tarpeen säilyttää ajoneuvossa, voitaisiin soveltaa jo vuoden 1999 alusta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* moottoriajoneuvoverosta 30 päivänä joulukuuta 1966 annetun lain (722/1966) 26 §, sellaisena kuin se on laissa 486/1981,  
*muutetaan* 5 §:n 1 momentin johdantokappale ja 1 kohta, 14 §:n 2 momentti ja 33 §:n 2 momentti, sellaisena kuin näistä 5 §:n 1 momentin 1 kohta on laissa 1546/1992, 14 §:n 2 momentti on laissa 486/1981 ja 33 §:n 2 momentti on laissa 784/1990, sekä  
*lisätään* 27 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 522/1994, uusi 2—4 momentti seuraavasti:

#### 5 §

Varsinainen ajoneuvovero on kokonaan tai osaksi muuta käyttövoimaa tai polttoainetta kuin moottoribensiiniä käyttämään tarkoitusta ajoneuvosta:

1) henkilöautosta ja kaksikäyttöautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 150 markkaa ja muusta kuin edellä mainitusta pakettiautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 27 markkaa;

#### 14 §

Jos ajoneuvossa käytetään polttoaineena nestekaasua tai maakaasua, on ajoneuvosta aina suoritettava lisäveroa. Lisäverosta vapaa on kuitenkin nestekaasua tai maakaasua käyttävä kuorma- tai linja-auto, jonka tyypin oksidien päästötaso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olevien pakokaasupäästöjä koskevien säännösten mukaisessa hyväksymisjärjestelmässä käytetyn menetelmän mukaan mitattuna enintään 2,5 g/kWh.

#### 27 §

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen pai-

navista syistä kokonaan tai määrääjäksi peruuttaa 1 momentin nojalla toimeenpannun ajoneuvon käytön estämisen tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta 1 momenttia. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja ajoneuvon käytön estämistä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Jos tieliikenteen tietojärjestelmässä on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttöä ei sallita.

Jos ajoneuvohallintokeskus on tehnyt 2 momentissa tarkoitetun päätöksen, ajoneuvo voidaan päätöksen voimassa ollessa hyväksyä katsastuksessa, vaikka veroa on suoritamatta.

Edellä 2 momentin nojalla annettuun päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

#### 33 §

Joka jättää asianmukaisesti täyttämättä 20 §:ssä säädetyn velvollisuuden, on tuomitettava *moottoriajoneuvoverorikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Lakia sovelletaan lain voimaantulon jälkeen tapahtuvaan ajoneuvon käyttöön ja käytön estämistä koskeviin päätöksiin, jotka ovat voimassa tai tehdään voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

---

Helsingissä 27 päivänä marraskuuta 1998

**Tasavallan Presidentti**

**MARTTI AHTISAARI**

*Ministeri Jouko Skinnari*



## Laki

## moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* moottoriajoneuvoverosta 30 päivänä joulukuuta 1966 annetun lain (722/1966) 26 §, sellaisena kuin se on laissa 486/1981,

*muutetaan* 5 §:n 1 momentin johdantokappale ja 1 kohta, 14 §:n 2 momentti ja 33 §:n 2 momentti, sellaisena kuin näistä 5 §:n 1 momentin 1 kohta on laissa 1546/1992, 14 §:n 2 momentti on laissa 486/1981 ja 33 §:n 2 momentti on laissa 784/1990, sekä

*lisätään* 27 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 522/1994, uusi 2—4 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

## 5 §

Varsinainen ajoneuvo on dieselöljyä, moottoripetrolia tai sähköä käyttämään tarkoitetusta taikka nestekaasua käyttävästä moottoriajoneuvosta:

1) henkilöautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 150 markkaa ja pakettiautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 27 markkaa;

## 5 §

Varsinainen ajoneuvo on kokonaan tai osaksi muuta käyttövoimaa tai polttoainetta kuin moottoribensiiniä käyttämään tarkoitusta ajoneuvosta:

1) henkilöautosta ja kaksikäyttöautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 150 markkaa ja muusta kuin edellä mainitusta pakettiautosta kultakin kokonaispainon 100 kilogramman määrältä tai sen osalta 27 markkaa;

## 14 §

Jos autossa käytetään polttoaineena nestekaasua, on ajoneuvosta aina suoritettava lisäveroa.

Jos ajoneuvossa käytetään polttoaineena nestekaasua tai maakaasua, on ajoneuvosta aina suoritettava lisäveroa. Lisäverosta vapaa on kuitenkin nestekaasua tai maakaasua käyttävä kuorma- tai linja-auto, jonka tyyppien oksidien päästötaso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olevien pakokaasupäästöjä koskevien säännösten mukaisessa hyväksymisjärjestelmässä käytetyn menetelmän mukaan mitattuna enintään 2,5 g/kWh.

## 26 §

Moottoriajoneuvosta viimeksi suoritettua veroa osoittava todiste samoin kuin 6 §:n 3 kohdassa edellytettyä käyttöä koskeva lupatodistus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä ja näytettävä vaadittaessa poliisi- tai tulliviranomaisille.

## 26 §

(kumotaan)

## 27 §

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen painavista syistä kokonaan tai määrääjäksi pe-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ruuttaa 1 momentin nojalla toimeenpannun ajoneuvon käytön estämisen tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta 1 momenttia. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja ajoneuvon käytön estämisestä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Jos tieliikenteen tietojärjestelmässä on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttöä ei sallita.

Jos ajoneuvohallintokeskus on tehnyt 2 momentissa tarkoitetun päätöksen, ajoneuvo voidaan päätöksen voimassa ollessa hyväksyä katsastuksessa, vaikka veroa on suorittamatta.

Edellä 2 momentin nojalla annettuun päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

### 33 §

Joka jättää asianmukaisesti täyttämättä 20 tai 26 §:ssä säädetyn velvollisuuden, on tuomittava moottoriajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon.

Joka jättää asianmukaisesti täyttämättä 20 §:ssä säädetyn velvollisuuden, on tuomittava moottoriajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Lakia sovelletaan lain voimaantulon jälkeen tapahtuvaan ajoneuvon käyttöön ja käytön estämisestä koskeviin päätöksiin, jotka ovat voimassa tai tehdään voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.