

U 38/2012 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi toisessa
jäsenvaltiossa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen siir-
tämisen yksinkertaistamisesta sisämarkkinoilla**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti
lähetetään eduskunnalle Euroopan komission
4 päivänä huhtikuuta 2012 antama ehdotus
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuk-

seksi toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen
moottoriajoneuvojen siirtämisen yksinker-
taistamisesta sisämarkkinoilla ja ehdotukses-
ta laadittu muistio.

Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 2012

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ**EU/2012/0879****MUISTIO****KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI TOISESSA JÄSENVALTIOSSA REKISTERÖITYJEN MOOTTORIAJONEUVOJEN SIIRTÄMISEN YKSINKERTAISTAMISESTA SISÄMARKKINOILLA (KOM(2012) 164 LOPULL.****1 Yleistä**

Komissio antoi 4 päivänä huhtikuuta 2012 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen siirtämisen yksinkertaistamisesta sisämarkkinoilla (COM(2012) 164 Final).

2 Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Sisämarkkinoiden jatkuvasta yhdentymisestä huolimatta moottoriajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät ongelmat haittaavat edelleen yritysten ja kansalaisten toimintaa sisämarkkinoilla. Nämä ongelmat sisältyivät komission laatimaan luetteloon sisämarkkinoiden 20 tärkeimmästä tämän hetken huolenaiheesta. Komission esittämässä katsauksessa Euroopan unionin kansalaisuuteen vuonna 2010 – Unionin kansalaisoikeuksien esteiden poistaminen (COM(2010)603), katsottiin ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät ongelmat yhdeksi suurimmista esteistä, jotka estävät kansalaisia käyttämästä EU:n lainsäädäntöön perustuvia oikeuksiaan jokapäiväisessä elämässään. Komissio ilmoitti aikovansa poistaa nämä esteet muun muassa yksinkertaistamalla aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen rekisteröintiin liittyviä muodollisuuksia ja edellytyksiä.

Rajat ylittävän ajoneuvojen uudelleenrekisteröinnin ongelmat voidaan yleisesti jakaa kahteen joukkoon:

1) Toiseen jäsenvaltioon muuttavan henkilön, rajatyöntekijöiden, autovuokraamoiden

ja autoja pitkäaikaisesti vuokralle antavien (leasing) ongelmat ajoneuvon rekisteröinnissä lähtömaan ja muuttomaan välillä ja

2) Ajoneuvon jäsenvaltiosta toiseen siirtämiseen ja uudelleenrekisteröintiin liittyvät muodollisuudet ovat usein hyvin hankalia ja aikaa vieviä.

Aloitteen yleisenä tavoitteena on parantaa sisämarkkinoiden toimintaa poistamalla moottoriajoneuvojen rajat ylittävään rekisteröintimenettelyyn liittyvät hallinnolliset esteet, jotka tällä hetkellä haittaavat tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

Aloitteen erityistavoitteina on:

a) Yhdenmukaistaa, sujuvoittaa ja yksinkertaistaa yhdessä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen moottoriajoneuvojen uudelleenrekisteröinnin menettelyjä kansalaisille, työntekijöille, työnantajille, autovuokraamoille, leasingyrityksille ja rekisteröintiviranomaisille;

b) Tätä kautta vähentää kaikille toimijoille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta heikentämättä tieturvallisuutta tai rikosten ja petosten torjuntaa.

Aloitteen toiminnallisina tavoitteina on:

a) Määrittää, missä jäsenvaltiossa rajojen yli EU:ssa siirtyvä moottoriajoneuvo olisi rekisteröitävä;

b) Vähentää uudelleenrekisteröintimenettelyihin kuluvaan aikaa;

c) Vähentää kansalaisille ja yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa karsimalla uudelleenrekisteröintimenettelyyn tarvittavien asiakirjojen lukumäärää ja helpottamalla kansallisten rekisteröintiviranomaisten välisiä tiedonvaihtoa.

3 Ehdotuksen keskeinen sisältö

Ehdotuksen 1 artiklassa vahvistetaan periaate, jonka mukaan jäsenvaltioilla on oikeus myöntää eräille moottoriajoneuvoluokille vapautus rekisteröinnistä. Ehdotus ei koske unionin ulkopuolisissa maissa rekisteröityjä ajoneuvoja, eikä myöskään samassa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen uudelleenrekisteröintiä. Jäsenvaltiot voivat myös edelleen vapaasti verottaa moottoriajoneuvoja, kunhan ne noudattavat unionin lainsäädäntöä.

Ehdotuksen 2 artiklassa esitetään määritelmät, jotka vastaavat tarkasti unionin lainsäädännössä ja erityisesti ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetussa direktiivissä 1999/37/EY esitettyjä määritelmiä.

Ehdotuksen 3 artiklassa säädetään, että jäsenvaltio voi vaatia jossakin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröintiä omalla alueellaan vain, jos rekisteröintitodistuksen haltijan pysyvä asuinpaikka on jäsenvaltion alueella. Ehdotuksen 3 artiklassa luetellaan useita perusteita, joiden mukaisesti pysyvä asuinpaikka määräytyy. Luonnollisten henkilöiden osalta säännökset vastaavat yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapautuksista 28 päivänä maaliskuuta 1983 annetun neuvoston direktiivin 83/182/ETY 7 artiklassa esitettyjä kriteerejä. Kun on kyse yrityksistä, ehdotetut kriteerit koskevat sitä jäsenvaltiota, jossa yritys tai sen toimipaikka sijaitsee. Jos ajoneuvo on siis rekisteröity yrityksen nimiin siinä jäsenvaltiossa, johon yritys on sijoittautunut, ja ajoneuvoa käyttää yrityksen työntekijä, jonka pysyvä asuinpaikka on toisessa jäsenvaltiossa, jälkimmäinen jäsenvaltio ei voi vaatia ajoneuvon rekisteröintiä alueellaan. Ehdotuksen 3 artiklan 2 kohdan b alakohhta antaa mahdollisuuden vaatia yrityksen käyttämän ajoneuvon rekisteröitäväksi Suomeen, jos yrityksellä on toimipaikka Suomessa.

Ehdotuksen 4 artiklassa määritetään selkeä perussääntö: kun rekisteröintitodistuksen haltijan pysyvä asuinpaikka vaihtuu toiseen jäsenvaltioon, henkilön olisi pyydettävä ajoneuvon rekisteröintiä kyseisessä valtiossa kuuden kuukauden kuluessa jäsenvaltion alu-

eelle saapumisestaan. Kyseisenä ajanjaksona uusi jäsenvaltio ei saa rajoittaa ajoneuvon käyttöä. Lisäksi 4 artiklassa yksinkertaistetaan toisessa jäsenvaltiossa jo aiemmin rekisteröityjen moottoriajoneuvojen rekisteröintimenettelyjä. Artiklassa sovelletaan unionin tuomioistuimen vakiintunutta oikeuskäytäntöä, jonka mukaan jäsenvaltioiden olisi helpotettava EU:n sisäistä kauppaa tunnustamalla jonkin toisen jäsenvaltion antama todistus esimerkiksi siitä, että kyseisen valtion alueella rekisteröity ajoneuvo on läpäissyt katsastuksen.

Unionin tuomioistuin on myös todennut, että rekisteröintiä ja katsastusta koskevien tietojen vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta olisi täydennettävä jäsenvaltioiden viranomaisten yhteistyöllä mahdollisesti puuttuvien tietojen osalta. Ehdotuksen 4 artiklassa säädetään tämän yhteistyön organisoinnista sähköisesti, käyttäen 7 artiklassa ja liitteessä II tarkoitettua ohjelmistosovellusta. 4 artiklassa veloitetaan myös määränpääjäsenvaltion ajoneuvorekisteriviranomaiset ilmoittamaan asiasta sen jäsenvaltion viranomaisille, jossa ajoneuvo oli aiemmin rekisteröity. Lopuksi 4 artiklassa säädetään mahdollisuudesta suorittaa moottoriajoneuvolle eräissä tapauksissa lisätarkastuksia.

Ehdotuksen 5 artiklassa määritellään tarkkaan ne tapaukset, joissa ajoneuvorekisteriviranomaisilla on oikeus kieltäytyä rekisteröimästä toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityä moottoriajoneuvoa. Ehdotuksen 5 artiklan tärkein tavoite on ehkäistä petoksia ja varmistaa liikenneturvallisuus, sillä toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn moottoriajoneuvon uudelleenrekisteröintiä käytetään toisinaan keinona laillistaa varastettuja ajoneuvoja tai ajoneuvoja koskevia asiakirjoja. Tämän artiklan avulla edistettäisiin sekä romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY että rajat ylittävän ajoneuvoriikollisuuden torjunnasta annetun neuvoston päätöksen 2004/919/EY säännöksiä.

Ehdotuksen 6 artiklalla helpotetaan EU:n sisäistä käytettyjen ajoneuvojen kauppaa ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen väliaikaista rekisteröintiä koskevat yhdenmukaiset säännöt, joilla helpotetaan käytettyjen ajoneuvojen siirtämistä jäsenvaltiosta toiseen.

Väliaikaisen rekisteröinnin järjestelmän avulla ajoneuvorekisteriviranomaiset voisivat myös varmistaa rekistereissään olevien tietojen laadun, jotta tietoja olisi helppo vaihtaa 7 artiklassa tarkoitetun ohjelmistosovelluksen kautta. Ehdotuksen 6 artiklassa esitetään, että väliaikainen rekisteröinti olisi voimassa enintään 30 päivää, mikä vastaisi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 15 artiklaa.

Ehdotuksen 7 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden välisestä ajoneuvorekisteritietojen sähköisestä vaihdosta moottoriajoneuvon uudelleenrekisteröintiä varten. Ehdotuksen 7 artiklassa valtuutetaan komissio antamaan täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään ohjelmistosovellusta koskevista yhteisistä menettelyistä ja eritelmistä.

Ehdotuksen 8 artiklan avulla luodaan yhteiset säännöt eräille elinkeinoharjoittajille tarkoitetulle ajoneuvojen rekisteröinnille. Ehdotuksessa elinkeinoharjoittajalla tarkoitetaan yritystä, joka välittää ajoneuvoja tai tarjoaa korjaus-, huolto- tai testauspalveluja ajoneuvoille. Suomessa näitä säännöksiä vastaavat tällä hetkellä koenumerotodistuksia koskevat säännökset. Nyt ehdotetuilla säännöksillä pyritään poistamaan EU:n sisäistä käytettyjen moottoriajoneuvojen kauppaa haittaavat esteet ottamalla käyttöön yhteinen järjestelmä, jonka avulla yhdessä jäsenvaltiossa ajoneuvojen valmistajille, kokoajille, välittäjille ja myyjille myönnetty elinkeinoharjoittajan ajoneuvon rekisteröinti tunnustetaan myös muissa jäsenvaltioissa. Ehdotuksen 8 artiklassa valtuutetaan komissio antamaan täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan elinkeinoharjoittajan ajoneuvon rekisteröintitodistuksen muoto ja malli.

Ehdotuksen 9 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot ilmoittamaan komissiolle niiden ajoneuvorekisteriviranomaisten nimet ja yhteystiedot, jotka ovat vastuussa ajoneuvorekisterien hallinnoinnista jäsenvaltion alueella sekä tämän asetuksen soveltamisesta. Komissio julkaisee luettelon ajoneuvorekisteriviranomaisista verkkosivustollaan ja päivittää sitä tarvittaessa. Lisäksi 9 artiklassa veloitetaan

ajoneuvorekisteriviranomaiset huolehtimaan siitä, että tiedot ajoneuvojen rekisteröinnistä kyseisessä jäsenvaltiossa sekä viranomaisten nimet ja yhteystiedot ovat helposti yleisön saatavilla.

Ehdotuksen 10 ja 11 artiklassa siirretään komissiolle valta tehdä muutoksia lähinnä teknisiä tietoja ja ohjelmistosovelluksen käyttöä koskeviin ehdotuksen liitteisiin I ja II tekniikan kehityksen perusteella erityisesti, jotta voidaan ottaa huomioon olennaiset muutokset, joita tehdään direktiiviin 1999/37/EY tai muihin unionin säädöksiin, jotka vaikuttavat suoraan liitteiden I ja II päivittämiseen. Lisäksi näissä artikloissa siirretään komissiolle valta vahvistaa edellytykset, jotka 8 artiklassa tarkoitettua elinkeinoharjoittajan ajoneuvon rekisteröintitodistusta käyttävien yritysten olisi täytettävä hyvää mainetta ja vaadittua ammatillista pätevyyttä koskevien vaatimusten noudattamiseksi, sekä valta määrittää elinkeinoharjoittajan ajoneuvon rekisteröintitodistusten voimassaoloaika:

a) Liitteen I olisi vastattava ajoneuvoa koskevien tietojen osalta direktiivissä 1999/37/EY vahvistetun yhdenmukaisen rekisteröintitodistuksen sisältöä.

b) Liitteessä II viitataan nimenomaan ohjelmistosovellukseen, johon on todennäköisesti myöhemmin tehtävä useita teknisiä päivityksiä tietotekniikan kehityksen perusteella. Säädösvallan siirron avulla komissio voi mukauttaa liitettä II vastaavasti.

c) Säädösvallan siirron avulla komissio voi vahvistaa 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyt edellytykset, jotka elinkeinoharjoittajan ajoneuvon rekisteröintitodistusta käyttävien yritysten olisi täytettävä hyvää mainetta ja vaadittua ammatillista pätevyyttä koskevien vaatimusten noudattamiseksi. Lisäksi komission olisi voitava määrittää 8 artiklassa tarkoitetun rekisteröintitodistuksen voimassaoloaika.

Ehdotuksen 12 artiklassa säädetään komiteamenettelystä, jota sovelletaan asetuksen 7 ja 8 artiklan täytäntöönpanoon. Komiteamenettelyä sovelletaan annettaessa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 7 artiklassa tarkoitettua ohjelmistosovellusta koskevat yhteiset menettelyt ja eritelmät, kuten vaihdettavien tietojen esitysmuoto, sähköistä tu-

tustumista kansallisissa sähköisissä rekistereissä oleviin tietoihin sekä näihin rekistereihin pääsyä koskevat tekniset menettelyt ja turvallisuusmekanismit, sekä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 8 artiklan rekisteröintitodistuksen muoto ja malli. Näiden täytäntöönpanosäädösten olisi oltava yleisluontoisia, jotta voidaan soveltaa tarkastelumenettelyä, kuten yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 14 2 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetään.

Ehdotuksen 13 artiklassa säädetään asetuksen arvioinnista, jonka päätteeksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetaan arviointikertomus neljä vuotta asetuksen voimaantulon jälkeen. Arvioinnissa olisi yksilöitävä asetuksen mahdolliset ongelmat ja puutteet, ja sen pohjalta voidaan toteuttaa muita toimenpiteitä, kuten ehdotus muutosasetukseksi. Näin voidaan edelleen yksinkertaistaa hallinnollisia menettelyjä kansalaisten ja yritysten osalta sekä tehostaa käytettyjen moottoriajoneuvojen sisämarkkinoiden yhdistymistä.

Ehdotuksen 14 artiklassa säädetään, että asetusta sovelletaan vuoden kuluttua sen voimaantulosta.

Ehdotuksella ei ole merkittäviä budjetti- tai henkilöstövaikutuksia EU tasolla. Kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 1,5 miljoonaa euroa, joka katetaan sisäisesti määrärahoja tai henkilöstöä uudelleen kohdentamalla.

4 Vaikutukset Suomessa

4.1 Lainsäädännölliset vaikutukset

Asetus on voimaan tullessaan sellaisenaan jäsenvaltioita sitova. Käytettynä maahan tuotujen ajoneuvojen rekisteröinnistä säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla annetuissa säädöksissä. Näistä säännöksistä osa tulisi kumota tai muuttaa.

Ehdotuksella on välillinen vaikutus ajoneuvojen verottamista ja vakuuttamista koskeisiin säännöksiin. Toteutuessaan ehdotetun

mukaisena asetus aiheuttaa tarpeen tehdä merkittäviä muutoksia näihin säännöksiin, mikäli ajoneuvojen verotus halutaan säilyttää nykyisellä tasolla. Ehdotus perustuu pitkälti siihen, ettei jäsenvaltio voi vaatia kansallista rekisteröintiä muutoin kuin siinä tapauksessa, että ajoneuvon rekisteritodistuksen haltijan vakinainen asuinpaikka on tuossa maassa. Ajoneuvo voi siten jäädä rajan ylittävissäkin siirroissa verotuksellisesti edullisen valtion rekisteriin. Autoveron osalta olisi kysymys valvonnan vaikeutumisesta, kun valvonta nykyisin perustuu pitkälti kansalliseen rekisteröintiin. Jos kansallinen rekisteröinti ei enää tukisi verotusta, on mahdollista, että verottaja jopa joutuisi perustamaan verovalvontaa varten jonkinlaisen oman rinnakkaisrekisterin ajoneuvoista, joilla on verotuksellinen käyttöoikeus Suomessa. Tästä olisi annettava asianmukainen lainsäädäntönsä.

Sen sijaan vuotuinen ajoneuvoverotus liittyy suoraan muodollisestikin niin kiinteästi Suomessa verotettavien ajoneuvojen rekisteröintiin täällä, että ajoneuvoveron voimassa pitäminen ei olisi jatkossa lainkaan mahdollista. Tämä johtuu kansainvälisessä liikenteessä olevien maantiekulkuneuvojen verottamista koskevista kolmesta yleissopimuksesta, (SopS 22/1956, 8/1967 ja 11/1967). Näiden yleissopimusten mukaan sopimukseen liittyneet valtiot saavat kantaa vuotuisia veroja vain omassa rekisterissään olevista ajoneuvoista. Jos täällä pysyvästi käytettävät ajoneuvot haluttaisiin jatkossakin verottaa riippumatta siitä, missä valtiossa ne on rekisteröity, Suomen olisi erottava mainituista yleissopimuksista. Toisaalta ajoneuvoverosta luopuminenkin olisi unionin lainsäädännön kannalta ongelmallista, koska Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (1999/62/ETY) edellyttää pakollisena ajoneuvoveron kantamista näiltä ajoneuvoilta. Se vaihtoehto, että Suomessa verotettaisiin Suomen rekisterissä olevat ajoneuvot, mutta jätettäisiin verottamatta täällä pysyvästi käytettävät ajoneuvot, joiden rekisteröinti on jätetty muuhun jäsenvaltioon ehdotuksen 3 artiklan 1 kohdan mahdollistamalla tavalla, olisi puolestaan perustuslain 6 §:n vastainen. Ajoneuvoverotuksen osalta ei siten ole käyt-

tökelpoista ratkaisua, jos asetusehdotus toteutuisi ehdotuksen mukaisena.

Asia kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 4 luvun 18 §:n perusteella Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan.

4.2 Hallinnolliset vaikutukset

Asetus edellyttäisi muutoksia mm. Liikenteen turvallisuusviraston ja tullin tietojärjestelmiin, mikä lisäisi alkuvaiheessa virastojen tehtäviä.

Ehdotus saattaisi vaikeuttaa Poliisin ja Tullin suorittamaa katsastus-, rekisteröinti- ja vaakuuttamisvelvollisuuden sekä liikenneluvan valvontaa.

Autoverotuksen valvonnan tyydyttävän tason järjestäminen ilman ajoneuvorekisteristä saatavaa tukea olisi vaikeaa ja vastoin nykyisiä hallinnon kehittämisen periaatteita, jos tämä edellyttäisi verotuksellisen rinnakkaisrekisterin perustamista tai muun riittävän tehokkaan valvonnan järjestämistä.

4.3 Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset

Euroopan komissio on tehnyt asetuksen tuksi vaikutusarvion. Arvion mukaan esityksellä olisi Euroopan tasolla positiivisia taloudellisia vaikutuksia kaupallisten toimijoiden toiminnan helpottumisen ja sisämarkkinoiden toiminnan parantumisen myötä. Asetus helpottaisi käytettyjen ajoneuvojen tuontia muista EU-maista. Ehdotuksella myös helpotettaisiin henkilön mahdollisuuksia käyttää omaa ajoneuvoaan tilanteissa, joissa henkilö asuu tai työskentelee tilapäisesti toisessa jäsenvaltiossa.

Komission vaikutusarviossa ehdotus on arvioitu verotuksen kannalta neutraaliksi. Valtioneuvoston arvion mukaan asetus ehdotustussa muodossaan aiheuttaisi Suomelle huomattavia verotulojen menetyksiä, ellei verotus- ja rekisteröintijärjestelmiä ratkaisevasti muuteta. Rekisteröintivelvoitteen sekä autoetta ajoneuvoveron kiertäminen olisi ehdotuksen säännösten mukaisesti nykyistä helpompaa. Jos ajoneuvoverosta jouduttaisiin kokonaan luopumaan, valtion verotulojen menetys olisi noin 800 miljoonaa euroa.

Huomioon tulee ottaa myös ajoneuvojen kauppaan, korjaamiseen ja katsastamiseen liittyvien toimintojen siirtyminen osittain pois Suomesta halvemman verotason maihin.

Ehdotuksella olisi negatiivinen vaikutus Suomen liikennevakuutusjärjestelmän toimintaan.

Ehdotus avaisi myös harmaan talouden mahdollisuuksia kuljetusalalla, mikäli tämän toiminnan valvonnassa ei voitaisi tehokkaasti käyttää hyväksi ajoneuvon rekisteröintiä. Tämäkin johtaisi verotulojen menetyksiin. Ehdotukseen sisältyvät rajat ylittävän viranomaisyhteistyön muodot lisäisivät toisaalta mahdollisuuksia muissa EU-maissa rekisteröityjen ajoneuvojen valvontaan.

4.4 Ympäristövaikutukset

Ehdotuksella on vaikutuksia ympäristöön katsastusvelvollisuuden valvomisen vaikeutumisen myötä. Lisäksi asetus heikentää hyötyjä, joita saadaan Suomessa käytössä olevan ympäristövaikutuksiin perustuvan auto- ja ajoneuvoverotuksen avulla. Esimerkiksi ajoneuvot, joissa on viallinen pakokaasujen puhdistusjärjestelmä voisivat jäädä liikenteeseen.

5 EU:n oikeudenmukainen oikeusperusta ja toissijaisuusperiaate

Asetus annettaisiin komission ehdotuksen mukaan Euroopan unionin perustamissopimuksen 114 artiklan nojalla. Siihen sovellettaisiin tavallista lainsäätämismenettelyä. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus on varsinaisen sisällön osalta lähtökohtaisesti annettu oikealla oikeusperustalla ja se on toissijaisuusperiaatteen mukainen. Koska ehdotuksella kuitenkin arvioidaan olevan välillisiä vaikutuksia verotukseen, tulee oikeusperustaa ja toissijaisuusperiaatetta tarkastella vielä lähemmin jatkotyössä.

6 Kansallinen käsittely

Ehdotuksesta on saatu lausunnot seuraavilta tahoilta: Valtiovarainministeriö, Puolustusministeriö, Sisäasiainministeriön rajavartiolaitos-osasto, Tullihallitus, Liikkuva poliisi, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry,

Autoalan Keskusliitto ry, Linja-autoliitto, Liikennevakuutuskeskus, Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys/moottoripyöräjaosto, Finnish Hot Rod Association ry.

Saatujen lausuntojen perusteella asetusehdotuksen tavoitteet rekisteröinnin yksinkertaistamisesta nähtiin oikeina. Lausunnoissa kiinnitettiin kuitenkin huomiota ehdotuksen epäselvyyteen ja puutteellisuuteen. Ehdotuksella arvioitiin olevan negatiivisia vaikutuksia ajoneuvojen verotukseen ja liikennevakuutusjärjestelmään. Ehdotuksen arvioitiin myös lisäävän todennäköisyyttä harmaan talouden ilmiöiden kasvuun. Uusien säädösten tulisi taata tasapuoliset kilpailuolosuhteet ja oikeudenmukaisuuden toteutuminen ja siten taata suomalaisen kuljetusyritystoiminnan jatkuvuuden edellytykset. Lisäksi huomioitiin, että esityksessä ei ole huomioitu, miten se vaikuttaa tieliikenteen kabotaasia koskeviin säädöksiin.

Ehdotus on ollut EU-asioiden komitean alaisten sisämarkkinajaoston ja liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 3 - 7.5.2012.

Ahvenanmaa toimittaa myöhemmin lausuntonsa.

7 Käsitteily Euroopan unionissa

Ehdotuksen käsittely ei vielä ole alkanut neuvostossa eikä Euroopan parlamentissa.

8 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto vastustaa ehdotuksen hyväksymistä tässä muodossa.

Valtioneuvosto kannattaa niitä ehdotuksia ja tavoitteita, jotka liittyvät keskeisesti sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseen, hallinnon sähköisen asioinnin kehittämiseen, yritysten ja kansalaisten hallinnollisen taakan vähentämiseen sekä kansalaisten liikkuvuuden helpottamiseen, mutta edellyttää, että jäl-

jempänä mainitut verotukseen, katsastukseen ja liikennevakuutukseen liittyvät ongelmat saadaan asianmukaisesti ratkaistuksi.

Ehdotuksen edistyneet tietotekniset ratkaisut ja selkeät menettelyt ajoneuvojen rekisteritietojen vaihdossa jäsenvaltioiden välillä helpottaisivat toteutuessaan sekä viranomaisen, kansalaisten että yritysten toimintaa. Tiedonvaihdon helpottuessa myös ajoneuvorikollisuuden torjunta helpottuisi. Valtioneuvosto katsoo, että tietojärjestelmämuutoksia koskien ehdotuksen voimaantulossa olisi otettava huomioon muutosten vaatima aika.

Valtioneuvosto edellyttää, että ehdotuksen sisältöä tarkennetaan ja täydennetään erityisesti siltä osin mikä koskee mahdollisuutta jättää ajoneuvo rekisteröidyksi siellä, missä sen rekisteröintitodistuksen haltijan vakinainen asuinpaikka sijaitsee. Ehdotuksen sisältö on nykyisellään monelta osin tulkinnanvarainen ja puutteellinen. Ehdotuksen säännökset johtaisivat nykymuodossaan siihen, että ajoneuvoa voitaisiin pääasiallisesti käyttää eri jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa johon se on rekisteröity, jolloin erityisesti katsastusvelvollisuuden, liikennevakuutusvelvollisuuden sekä ajoneuvon ja sen käytön verotuksen kiertäminen helpottuisi merkittävästi. Rekisteröinti on nykyisin edellytys ajoneuvon tosiasiallisen käyttövaltion liikennevakuutusjärjestelmän ja verotusjärjestelmän toimintaan. Paras lähtökohta olisi edelleen se, että ajoneuvo rekisteröidään ja verotetaan siinä jäsenvaltiossa, jossa sitä vakinaisesti käytetään, ts. jossa on ajoneuvon haltijan tai käyttäjän vakinainen asuinpaikka.

Ennen esityksen hyväksymistä on varmistettava asetuksen veroneutraalius sekä se, ettei nyt ehdotettu muutos vaikuta olemassa oleviin tieliikenteen kabotaasia koskeviin säädöksiin eikä muutoinkaan lisää harmaan talouden osuutta kuljetustoiminnassa.