

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

Uusista henkilöautoista kannettavaa autoveroa alennettaisiin nykyiseen verrattuna keskimäärin noin kuudenneksella, jolloin autoveron osuus auton verollisesta kuluttajahinnasta alenisi keskimäärin noin 25 prosenttiin. Eri hintaluokkiin kuuluvien ajoneuvojen

keskinäiseen verokohteluun ei tehtäisi olennaisia muutoksia. Bensiini- ja dieselkäyttöisten autojen keskinäinen verokohtelu säilytettäisiin niin ikään ennallaan. Käytettynä maahan tuotavista ajoneuvoista kannettavan veron suuruus alenisi tuomioistuimen ratkaisussa edellytetyllä tavalla. Tämän lisäksi myös käytettyjen henkilöautojen veroa alennettaisiin vastaavalla tavalla kuin uusienkin henkilöautojen veroa.

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

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila.....	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2. EY-oikeus.....	6
1.3. Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 16.12.2002.....	8
1.4. Säännökset eräissä muissa maissa.....	9
2. Esityksen tavoitteet.....	11
3. Keskeiset ehdotukset.....	13
3.1. Ehdotettavien veromallien yleinen rakenne	13
3.2. Veroprosentit ja muut veroperusteet.....	16
3.3. Veromallien pääpiirteet.....	20
3.4. Verotuksen oikeussuojakeinot: EY- tuomioistuimen vaatimus valitus- mahdollisuudesta	31
3.5. Uudelleen verotus eräissä tapauksissa	32
4. Esityksen vaikutukset	34
4.1. Taloudelliset vaikutukset	34
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	34
4.3. Ympäristövaikutukset	35
5. Asian valmistelu	36
6. Tarkemmat säännökset	36
7. Voimaantulo	36
LAKIEHDOTUKSET	37
autoverolain muuttamisesta.....	37
LIITE	49
RINNAKKAISTEKSTIT	49
autoverolain muuttamisesta.....	49

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Autovero

Autoverolain (1482/1994) mukaan autoveroa kannetaan henkilöautosta, pakettiautosta ja sellaisesta muusta autosta, jonka oma paino on alle 1 875 kiloa, sekä moottoripyörästä ja muusta L-luokkaan kuuluvasta ajoneuvosta. Vero on suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa.

Autovero kannetaan ajoneuvon verotusarvon perusteella. Autoverolain 11 §:n mukaan maahan tuodun uuden ajoneuvon verotusarvon perusteena on ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle, joka on yleensä ajoneuvon maahantuoja. Verotusarvoon luetaan verovelvolliselle ajoneuvosta ennen verotusta aiheutuneet välittömät tai välilliset kustannukset toimitettuna verovelvolliselle Suomeen tai hänen ensimmäiseen varastoonsa täällä. Euroopan yhteisön ulkopuolelta tuotavan ajoneuvon verotusarvona käytetään yhteisön tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen mukaan laskettavaa ajoneuvon tullausarvoa. Sisämarkkinoilta tuotavan ajoneuvon verotusarvo määrätään noudattaen soveltuvin osin mainittuja yhteisösäännöksiä. Uuden ajoneuvon verotusarvo määrätään pääsääntöisesti tullikoodeksin 29 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti ajoneuvon oman kauppavarvon perusteella, jolloin käytännössä verotusarvo muodostuu ajoneuvon valmistajalle maksetusta hinnasta sekä rahti- ja vakuutus-kustannuksista.

Autoverolain 11 §:n 4 momentin mukaan Suomessa valmistetun ajoneuvon verotusarvo on ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla. Säännös tulee sovellettavaksi vain, jos verovelvollisena on ajoneuvon valmistaja. Lakiin ei sisälly tarkempia säännöksiä siitä, mitä valmistuskustannusten perusteella määriteltävällä hinnalla tarkoitetaan. Käytännössä säännöstä ei ole sovellettu ajoneuvojen ammattimaiseen valmistukseen, sillä Suomessa valmistetut kotimaan markki-

noille saatetut ajoneuvot on verotettu maahan tuotuna ajoneuvoina, jolloin niihin on sovellettu samoja säännöksiä kuin sisämarkkinoilta tuotuihin ajoneuvoihin.

Ajoneuvon verotusarvoon luetaan myös tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Autoverolaissa on säännöksiä siitä, mitä varusteita ajoneuvossa on vähintään oltava verotusarvoa määrättäessä. Tällaisiksi katsotaan ne varusteet, jotka ajoneuvossa tulee olla, jotta se voidaan hyväksyä liikenteeseen, sekä vakiovarusteet ja auton lämmityslaitte. Jos ajoneuvossa ei ole kyseisiä varusteita, niiden arvo lisätään verotusarvoon tarvittaessa arvioimalla.

Laissa on myös säännöksiä eräistä varusteista, joiden arvoa ei lasketa verotusarvoon. Auton verotusarvosta vähennetään 70 euroa, jos auto on varustettu takalasin huurteenpoistolaitteella ja valoheitinten pesulaitteella. Vähäpäästöisen ottomoottorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta tehdään 760 euron suuruinen alennus. Ajoneuvon verotusarvoon ei lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä myyntikunnostuksen yhteydessä ajoneuvon lisättyjen enintään 80 euron arvoisten varusteiden arvoa. Verotusarvoon ei myöskään lueta ajoneuvon rekisteröintimaksua eikä maksua rekisterikilvistä.

Ajoneuvon verotusarvoon ei myöskään lueta sitä Suomessa ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehtävän varustelun tai muutostyön arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi taikka pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla.

Verotuksen ulkopuolelle jää myös sellainen varustelu, joka tapahtuu verotuksen jälkeen, paitsi jos varusteet on katsottava vakiovarusteiksi ja siten verotuksen piiriin kuuluviksi. Verotuksen jälkeen ajoneuvon varustelu tai siihen tehtävät muutokset voivat myös johtaa ajoneuvon uudelleen verotukseen, jos ajoneuvon tehtävä muutos on tyyppikoodiin vaikuttava. Ajoneuvosta jo kannettu vero otetaan tällöin huomioon, jolloin vain muutoksista aiheutuva veron lisämäärä tulee kannettavaksi.

Uudesta autosta suoritettavan veron määrä on verotusarvo vähennettynä 770 eurolla. Yhdessä verotusarvosta tehtävien vähennysten kanssa henkilöauton vero on verotusarvon määrä vähennettynä enimmillään 1 600 eurolla.

Yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettuun pakettiautoon sovelletaan alennettua verokantaa, jonka suuruus on 35 prosenttia verotusarvosta.

Moottoripyörän vero on 20—70 prosenttia verotusarvosta porrastettuna moottorin iskutilavuuden mukaan.

Autoverolain 7 §:n mukaan käytettynä maahan tuodun auton ja moottoripyörän vero on vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon vero ikävähennyksellä alennettuna. Käytettynä tuodun ajoneuvon veroa ei siten määrätä ajoneuvon oman hankintahinnan perusteella, vaan pitäen lähtökohtana sitä veroa, joka käytetyn ajoneuvon verotusajankohtana on suoritettava vastaavasta uudesta ajoneuvosta. Vastaavan uuden ajoneuvon veron perusteena oleva verotusarvo määritellään käyttäen hyväksi yhteisön tullisäännöksissä hyväksytyjä arvonmääritysmenetelmiä. Säännösten lähtökohtana on, että arvioitaessa vastaavan ajoneuvon käsitettä otetaan huomioon se kaupan porras, jolla verovelvollinen toimii. Tällöin kuluttajan tuodessa käytettyä ajoneuvoa maahan sen verotuksen perusteena käytettävä ajoneuvo määritetään sellaiseksi vastaavaksi uudeksi ajoneuvoksi, jonka kuluttaja itse voisi tuoda uutena maahan. Käytännössä käytettynä maahan tuodun ajoneuvon verotusarvo on perustunut siihen verotomaan hintaan, jolla kuluttaja on voinut hankkia vastaavan uuden ajoneuvon joko Suomesta tai ajoneuvon ostomaasta. Koska tämä niin sanottu tax free -hintaa on tosiasiallisesti korkeampi kuin tukkuportaalla toimivan tuojan hankintahinta vastaavasta ajoneuvosta, kuluttajan maahan käytettynä tuoman ajoneuvon verotusarvo muodostuu korkeammaksi kuin tukkuportaalla toimivalle verovelvolliselle. Tällä kaupan portaan vaikutuksella on olennainen merkitys käytetyn ajoneuvon verotusarvon perusteisiin ja siten myös veron määrään.

Käytetyille ajoneuvoille laissa säädetty ikälennus lasketaan edellä sanotuina tavoin saa-

dusta vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Alennuksen määräytymistapa kuvastaa keskimääräistä ajoneuvojen arvon alentumista Suomen markkinoilla. Ikälennuksen perusteita muutettiin lailla 1160/1998 Euroopan yhteisöjen komission lähetettyä ikälennusjärjestelmän yksityiskohdista virallisen huomautuksen Suomelle. Voimassa olevan lain mukaan vastaavan uuden ajoneuvon veroa alennetaan on 0,6 prosentin määrällä käytetyn ajoneuvon käyttökuukautta kohden kullakin ensimmäiseltä sadalta käyttökuukaudesta ja tämän jälkeisiltä sadalta käyttökuukaudesta 0,9 prosenttia veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta sekä edelleen tuon jälkeisiltä käyttökuukausilta 0,4 prosenttia jäännösarvosta.

Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos se on ollut ulkomailla rekisteröitynä ja käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta. Ajoneuvoa, joka on otettu käyttöön ulkomailla, mutta joka on ollut ulkomailla rekisteröitynä enintään kuusi kuukautta, ei pidetä käytettynä ajoneuvona, vaan siitä kannetaan aina vähintään vastaavan uuden ajoneuvon vero.

Käytettynä verotettavista ajoneuvoista on omaksi ryhmäkseen eroteltu ajoneuvot, joiden valmistusvuoden päättymisestä on kulunut 25 vuotta tai enemmän. Tämän ikäisten autojen vero on 30 prosenttia auton omasta hankinta-arvosta verovelvolliselle. Veroa ei siten lasketa vastaavan uuden auton veron ja ikälennuksen perusteella kuten muiden käytettynä verotettavien ajoneuvojen. Saman ikäisen moottoripyörän vero on 30 prosenttia verotaulukon mukaan määräytyvästä moottoripyörän verosta.

Käytetyistä osista valmistetusta autosta ja moottoripyörästä kannetaan veroa sama määrä kuin vastaavasta tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavasta uudesta ajoneuvosta. 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. Säännös tarkoittaa käytännössä sitä, että muu kuin vähintään 25 vuoden ikäinen ajoneuvo voidaan verottaa ajoneuvon oman hankinta-arvon perusteella vain siinä tapauksessa, että ajoneuvon osista vähintään 50 prosenttia on uusia, ennen lii-

kenteessä olleessa ajoneuvossa käyttämättömiä osia.

Aikaisemmin verotettu ajoneuvo verotetaan uudelleen osien vaihdon tai ajoneuvon tehtyjen muutosten vuoksi. Ajoneuvosta, josta on aikaisemmin kannettu vero uutena ajoneuvona, 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. Ajoneuvo, josta on peritty vero ulkomailla käyttöön otettuna tai käytettynä tuotuna ajoneuvona, verotetaan uudelleen, jos 33 prosenttia tai enemmän sen osista vaihdetaan. Jos kuitenkin kysymyksessä on ajoneuvo, jonka ensimmäiseen verotukseen on sovellettu 25 vuoden ikäisiä ajoneuvoja koskevia säännöksiä, ajoneuvo verotetaan uudelleen vasta, kun 50 prosenttia tai enemmän sen osista on vaihdettu.

Eräät ajoneuvot on vapautettu autoverosta tai niiden veroa alennetaan ajoneuvon luokittelun tai tietyn käyttötarkoituksen perusteella. Verosta vapaita ovat muun ohella pelastus- ja sairausautot sekä matkailuautot, joiden oma massa on vähintään 1 875 kiloa. Ensi kertaa rekisteröitävän, ammattimaiseen henkilöliikenteeseen käytettävän auton veroa alennetaan enintään 9 600 eurolla. Autoverolakiin sisältyy myös säännöksiä invalideihin perusteella myönnettävästä veron palautuksesta. Maahan muuton yhteydessä tuodun ajoneuvon veroa alennetaan enintään 13 450 eurolla autoverolaissa säädettyjen edellytysten täyttyessä.

Velvollinen suorittamaan autoveron on ensisijaisesti ajoneuvon maahantuoja tai Suomessa valmistetun ajoneuvon valmistaja. Maahantuojalla tarkoitetaan sitä, joka tuo ajoneuvon Suomen alueelle tai jonka lukuun ajoneuvo tuodaan. Laissa säädettyä menettelyä noudattaen verovelvollisuus voidaan kuitenkin siirtää edelleen muulle kaupan portaalle tai kuluttajalle saakka, joskaan käytännössä tätä mahdollisuutta ei juurikaan ole käytetty hyväksi. Jos ajoneuvon maahantuojaa, valmistajaa tai siirron saajaa ei voida osoittaa, verovelvollinen on ajoneuvon rekisteröijä tai käyttönottaja ja viime kädessä ajoneuvon omistaja.

Ajoneuvoihin kohdistuva arvonlisävero

Arvonlisäverolain (1501/1993) mukaan arvonlisäveroa on suoritettava Suomessa liiketoiminnan muodossa tapahtuvasta tavaroiden myynistä sekä maahantuonnista, jolla arvonlisäverotuksessa tarkoitetaan tuontia Suomeen Euroopan yhteisön ulkopuolelta myös muuten kuin liiketoiminnassa. Myyntiin ja maahantuontiin kohdistuva arvonlisävero koskee uusien ajoneuvojen ohella käytettyjä ajoneuvoja. Arvonlisäveroa on myös suoritettava Suomessa tapahtuvasta tavarantoimituksesta yhteisöyhteisöjen välillä, jolla tarkoitetaan tavarantoimitusta Euroopan unionin toisesta jäsenvaltiosta. Uuden ajoneuvon vastikkeellinen hankinta toisesta jäsenvaltiosta katsotaan aina yhteisöyhteisöyhteisöksi, josta kannetaan arvonlisävero Suomeen. Tämä tarkoittaa sitä, että sekä liiketoiminnan muodossa tuoduista että kuluttajan itse tuomista uusista ajoneuvoista maksetaan Suomeen arvonlisäveroa 22 prosenttia ulkomaille maksettavasta hinnasta. Sitä vastoin jos kysymyksessä on kuluttajan toisesta yhteisöyhteisöyhteisöstä hankkima käytetty ajoneuvo, sen hankinnasta ei kanneta arvonlisäveroa Suomeen, vaan arvonlisävero kertyy hankintamaahan. Arvonlisäverolain säännökset vastaavat Euroopan yhteisön arvonlisäverolainsäädäntöä, jota koskevat säännökset sisältyvät pääasiassa jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta – yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste annettuun neuvoston direktiiviin 77/388/ETY, jäljempänä kuudes arvonlisäverodirektiivi.

Autoverolain mukaan verovelvollisen ajoneuvosta arvonlisäverolain mukaan mahdollisesti suorittamaa arvonlisäveroa ei lueta autoveron perusteena olevaan verotusarvoon.

Sen sijaan autoverosta suoritetaan kaikissa tapauksissa arvonlisäveron suuruinen vero siten kuin autoverolain 5 §:ssä säädetään. Tämä tarkoittaa sitä, että edellä kuvatulla tavalla ulkomaille maksetulle hinnalle mahdollisesti kannettavan arvonlisäveron ohella jokaisen autoverovelvollisen on maksettava arvonlisäveron suuruista veroa myös autoveron määrälle. Veron kertaantumisen estämiseksi tämä vero kuitenkin on vähennyskelpoinen arvonlisäverovelvollisen liiketoiminnassa.

Säännösten tarkoituksena on varmistaa se, että kaikki ajoneuvot tulevat verotuksessa yhdenmukaisesti kohdelluiksi riippumatta siitä, mikä on autoverovelvollisen asema arvonlisäverotuksessa.

1.2. EY-oikeus

Euroopan yhteisön arvonlisäverosäännöksiä sekä eräitä ajoneuvojen väliaikaiseen verottomaan käyttöön liittyviä poikkeustilanteita lukuun ottamatta ajoneuvoihin kohdistuvaa verotusta ei ole Euroopan unionissa yhdenmukaistettu. Jäsenvaltioilla on siten edelleen varsin suuri valta päättää kansallisesti tältä osin verotuksestaan. Jäsenvaltioiden toimivaltaa rajoittaa kuitenkin paitsi se sisämarkkinoista johtuva periaate, ettei verotus saa aiheuttaa muodollisuuksia jäsenvaltioiden välisillä rajoilla, myös eräät Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen nimenomaiset veroja koskevat määräykset, joista tärkein on EY 90 artiklassa tarkoitettu valtion sisäisten syrjiviin verojen kielto. Artiklan mukaan jäsenvaltiot eivät saa määrätä muiden jäsenvaltioiden tuotteille minkäänlaisia korkeampia välittömiä tai välillisiä sisäisiä veroja tai maksuja kuin ne välittömästi tai välillisesti määräävät samanlaisille kotimaisille tuotteille. Jäsenvaltiot eivät liioin saa määrätä muiden jäsenvaltioiden tuotteille sellaisia sisäisiä maksuja, joilla välillisesti suojellaan muuta tuotantoa. Verosyrjintäkiellolla pyritään turvaamaan jäsenvaltioissa sovellettavien verojärjestelmien neutraalisuus keskenään samanlaisten tai kilpailevien kotimaisten ja tuontituotteiden kesken.

Jäsenvaltioiden autoverosäännöksiä on tarkasteltu useita kertoja Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa ennen muuta siitä näkökulmasta, ovatko ne yhdenmukaisia EY 90 artiklan verosyrjintäkiellon kanssa. Tuomioissa on otettu kantaa erityisesti käytettynä maahan tuotujen autojen verotukseen. Muun muassa asiassa 47/88 komissio v. Tanska sekä Portugalin autoveroa koskevissa asioissa C—345/93 Nunes Tadeu ja C—393/98 Gomes Valente annettujen ratkaisujen perusteella tuomioistuimen vakiintuneeksi tulkintalinjaksi voidaan katsoa muodostuneen periaatteen, jonka mukaan toisesta jäsenvaltiosta tuotavasta käytetystä ajoneuvosta ei saa kan-

taa veroa enempää kuin katsotaan olevan jäljellä vastaavassa kotimaassa jo olevan ajoneuvon arvossa. Kysymys Suomen autoverotukseen sisältyvän kaupan portaan kaltaisen vaikutuksen sallittavuudesta tätä vertailua tehtäessä ei kuitenkaan ole tullut näissä tapauksissa ratkaistuksi. Ratkaisuissa ei myöskään ole tyhjentävästi otettu kantaa siihen, miten käytetyn ajoneuvon veron suuruus olisi laskettava.

Korkein hallinto-oikeus päätti 15 päivänä maaliskuuta 2000 tekemällään välipäätöksellä pyytää yhteisöjen tuomioistuimelta EY 234 artiklassa tarkoitettua ennakkoratkaisua autoverosäännösten yhteensopivuudesta yhteisöoikeuden kanssa (asianumero C—101/00 tulliasiamies ja Antti Siilin). Kaupan portaan vaikutuksen sallittavuuden ohella ratkaisua pyydettiin myös eräistä muista yksityishenkilön toisesta jäsenvaltiosta ostamasta käytetystä ajoneuvosta kannettavan autoveron yksityiskohtien yhteensopivuudesta verosyrjintäkiellon kanssa ja tämän lisäksi autoverolle kannettavan arvonlisäveron yhteensopivuudesta yhteisön arvonlisäverosäännösten ja verosyrjintäkiellon kanssa. Kysymykset ovat seuraavat:

1. Autoverolain 11 §:n mukaan autoveroa määrättäessä yhteisötavarana maahan tuodusta ajoneuvosta on ajoneuvon verotusarvon perustana ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle. Hankinta-arvona käytetään soveltuvin osin ajoneuvon tullikoodeksissa ja sen soveltamisasetuksessa tarkoitettua tullausarvoa. Voidaanko EY 90 artiklaa tulkita siten, että tällainen kansallinen säännös autoveron perusteena olevan verotusarvon määrittelystä ei ole syrjivä, kun otetaan erityisesti huomioon ajoneuvon verotusarvon muodostuminen eri suuruisiksi siitä riippuen, millä kaupan portaalla ajoneuvon maahantuojaja toimii eli toimiiko tuoja tukkuportaassa, vähittäisportaassa vai kuluttajana?

2. Autoverolain 7 §:n 1 momentin mukaan käytettynä maahantuodusta ajoneuvosta kannettavan autoveron perusteena käytetään vastaavan uuden ajoneuvon veroa säännöksessä määritellyllä tavalla alennettuna. Sellaisena kuin säännös oli aikaisemmin voimassa olleessa laissa 1482/1994, käytettynä maahantuodusta ajoneuvosta kannettiin vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna 0,5 pro-

sentin määrällä jokaista täyttä kalenterikuukautta kohden, laskettuna ajankohdasta, jona ajoneuvo oli ollut kuusi kuukautta rekisterissä tai käytössä, ja veroa alennettiin vain 150 ensimmäiseltä käyttökuukaudelta. Nykyisin voimassa olevan lain 1160/1998 mukaan 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 kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta sekä edelleen tuon jälkeisiltä käyttökuukausilta 0,4 prosenttia veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Käyttökuukausiksi luetaan ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta tai rekisteröinnistä kuluneet täydet kalenterikuukaudet.

Voidaanko EY 90 artiklaa tulkita niin, että tämääntyyppinen kansallinen verosäännös ei ole syrjivä, kun otetaan erityisesti huomioon, että

— käytetyn ajoneuvon veroa määrättäessä lähtökohtana on vastaavan uuden ajoneuvon vero,

— aikaisemmin voimassa olleen säännöksen, joka on käsillä olevassa yksittäistapauksessa sovellettavaa oikeutta, mukaan autoveroa alennettiin vasta kuuden kuukauden määräajan jälkeen ja

— sekä aikaisemman että nykyisen säännöksen mukaan veroa alennetaan selostetuvin tavoin lineaarisesti?

3. Onko kansallisessa verosäännöksessä määriteltyjen laskentaperusteiden lisäksi aina selvitettävä ajoneuvon yksilölliset ominaisuudet sen varmistamiseksi, että autoveron kantaminen ei johda yksittäisessä tapauksessa EY 90 artiklan vastaiseen syrjintään?

4. Voidaanko arvonlisäverodirektiiviä tulkita niin, että autoverolain 5 §:n 1 momentissa ja arvonlisäverolain 1 §:n 5 momentissa tarkoitettu autoverolle suoritettava arvonlisäveroksi nimitetty vero on arvonlisäverodirektiivissä tarkoitettu arvonlisävero, kun otetaan huomioon, että vero kansallisten säännösten mukaan kannetaan yksinomaan autoveron perusteella?

5. Jos vastaus kohdassa 4 esitettyyn kysy-

mykseen on kielteinen, voidaanko tämän kaltaista veroa kuitenkin pitää sellaisena verona tai maksuna, jonka kantaminen on arvonlisäverodirektiivin 33 artiklan mukaan sallittua?

6. Jos tällaisia kansallisia verosäännöksiä ei pidetä arvonlisäverodirektiivin vastaisina, voidaanko EY 90 artiklaa tulkita niin, että nämä verosäännökset eivät ole artiklassa tarkoitetuvin tavoin syrjiviä?

Yhteisöjen tuomioistuin totesi 19 päivänä syyskuuta 2002 antamassaan ratkaisussa ensinnäkin, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 90 artiklaa on tulkittava siten, että käytettynä maahan tuotavasta ajoneuvosta kannettava vero ei saa olla suurempi kuin se verosta jäljellä oleva määrä, joka sisältyy samanlaisen kotimaassa jo rekisteröidyn ajoneuvon arvoon. Sinänsä 90 artikla ei ole esteenä sille, että ajoneuvon verotusarvo määritetään tullausarvon perusteella, mutta se on esteenä sille, että verotusarvo muodostuu erisuuruiseksi kaupan vaiheesta riippuen, kun tästä voi seurata ainakin tietyissä tilanteissa, että maahan tuodusta käytetystä ajoneuvosta kannettavan veron määrä ylittää jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän.

Toisen kysymyksen tuomioistuin katsoo koskevan käytettyjen ajoneuvojen arvon määrittämisessä käytettäviä kriteereitä ja katsoo sallituksi sen, että käytettynä maahan tuotavan ajoneuvon vero määritellään vastaavan uuden ajoneuvon arvon pohjalta. Viiteautona käytettävän ajoneuvon on kuitenkin oltava samanlainen kuin verotettavan ajoneuvon. Se, onko kyseessä mahdollisimman samanlainen ajoneuvo, ratkaistaan ajoneuvon olennaisten ominaispiirteiden, kuten mallin, tyypin, käyttövoiman ja varustuksen perusteella. Aikaisemmin voimassa olleessa laissa tarkoitettu ikävähennyksen alkamisajankohdan myöntäminen vasta kuuden käyttökuukauden jälkeen katsotaan EY 90 artiklan kanssa yhteen sopimattomaksi. Lisäksi ratkaisussa katsotaan, ettei käytettyjen ajoneuvojen arvo todellisuudessa alene lineaarisesti, kuten oikeuskäytännöstä ilmenee, minkä vuoksi näin jäykkä sääntely on ristiriidassa sen periaatteen kanssa, että käytettyjä ajoneuvoja verotettaessa on otettava huomioon

niiden todellinen arvon aleneminen.

Kolmas kysymys on ymmärretty kysymykseksi siitä, onko syrjimättömyyden varmistamiseksi määriteltävä arvon aleneminen ajoneuvokohtaisen yksilöllisen arvioinnin perusteella vai onko riittävää, että ajoneuvojen todellinen arvon aleneminen määritellään yleisesti ja abstraktisti tiettyjen laissa määriteltyjen kriteereiden perusteella. Ratkaisun mukaan yleiset ja abstraktit arvonmääritysmenetelmät ovat sallittuja, kunhan verojärjestelmä ei ole millään tavalla vaikutukseltaan syrjivä, kun otetaan huomioon tällaiseen järjestelmään luonnostaan kuuluvat kohtuulliset likimääräisyydet. Tämän vaatimuksen täyttämiseksi on ensinnäkin julkistettava ne kriteerit, joihin tällainen ajoneuvojen arvon alenemista koskeva arvioperusteinen laskentamenetelmä perustuu ja toiseksi käytetyn ajoneuvon omistajalla on oltava oikeus riittauttaa arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltaminen hänen ajoneuvoonsa. Tämä voi merkitä sitä, että tämän ajoneuvon yksilölliset ominaisuudet on selvitettävä sen varmistamiseksi, ettei kannettavan veron määrä ole syrjivä.

Autoverolain 5 §:n mukaan autoverolle kannettavasta arvonlisäveron suuruisesta verosta tuomioistuin toteaa, ettei kyseinen veronimistö huolimatta täytä kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä arvonlisäverolle määritellyjä keskeisiä ominaispiirteitä, minkä vuoksi sen periminen ei ole kuudennen arvonlisäverodirektiivin säännösten valossa kiellettyä.

EY 90 artiklan kannalta tuomioistuin toteaa, että autoverolle kannettava arvonlisävero kannetaan autoveron tavoin vain kerran eli ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Veroa ei siten kanneta ainoastaan toisista jäsenvaltioista tuoduista käytetyistä ajoneuvoista vaan veroa on kannettu myös jäsenvaltiossa jo rekisteröidyistä käytetyistä ajoneuvoista. Näin ollen vero ei ole EY 90 artiklan vastainen. Merkitystä ei ole sillä, että tällainen vero voidaan vähentää verollisen liiketoiminnan yhteydessä. Koska vero suoritetaan nimenomaisesti autoverosta, sen yhteensopivuutta EY 90 artiklan kanssa on tuomioistuimen mielestä arvioitava samoin kuin autoveroa. Näin ollen autoverolain 5 §:ssä tarkoitettu vero on syrjivä siltä osin

kuin käytettynä maahan tuotavasta ajoneuvosta tällaisena verona kannettava määrä ylittää sen veron määrän, joka sisältyy kotimaassa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon.

1.3. Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 16.12.2002

Korkein hallinto-oikeus antoi 16 päivänä joulukuuta 2002 päätöksensä siinä autoveroasiassa, jota varten se oli pyytänyt EY-tuomioistuimelta edellä selvitetyn ennakkoratkaisun (KHO:2002:85, taltio 3318). Tässä päätöksessä noudatetaan samoja periaatteita, jotka jo EY-tuomioistuin oli esittänyt, eikä ratkaisun voi katsoa säädettävänä olevan lain kannalta tuovan esille sellaisia uusia näkökohtia, jotka vaikuttaisivat tähän hallituksen esitykseen. Seuraavassa kuitenkin käsitellään kahta Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun kohtaa, joissa voidaan katsoa ratkaisun tarkentavan EY-tuomioistuimen aiemmin esittämiä periaatteita.

Pääosa EY-tuomioistuimen ratkaisusta käsittelee kysymystä siitä, millä perusteilla tulee määrittää se kotimaan markkinoilla olevan ajoneuvon arvo, johon muusta jäsenmaasta Suomeen verotettavaksi tuodun ajoneuvon veroa tulee verrata. EY-tuomioistuin viittaa muun muassa ajoneuvojen ominaisuuksiin, joihin on kiinnitettävä huomiota, kun arvioidaan mitkä ajoneuvot ovat tässä vertailussa toisiaan vastaavia. EY-tuomioistuin ei kuitenkaan varsinaisesti määrittele sitä, mitä hintakäsitettä monista eri vaihtoehdoista olisi sovellettava. Ennakkotietoratkaisussa kuitenkin katsotaan suhteellisen kaavamaiset ratkaisut tietyin edellytyksin sallituiksi. Tuomioistuin viittaa esimerkiksi siihen, että veroviranomaiset voisivat käyttää alan lehdistössä olevia hintatietoja apuna arvon määrittämisessä. Niin meillä kuin muualakin autolehdet tai päivälehdet, joiden myytävien autojen ilmoittelua tuomioistuin lienee myös tarkoittanut, sisältävät tietoja siitä, millä hinnalla autoja tarjotaan myytäväksi kuluttajille. Tiedossa ei ole ainoatakaan sellaista autoalan julkaisua, jossa pyyntihintojen sijasta esitettäisiin tietoja siitä, millä hinnoilla toteutuneet kaupat on tehty. Tällainen tieto onkin myyjän ja ostajan välistä, eikä siihen ole

kunkin kaupan ulkopuolisilla pääsyy, elleivät kaupan osapuolet sitä salli. Kun tällaista tietoa ei näin ollen välttämättä ole saatavilla, on luonnollista, ettei EY-tuomioistuin olisi voinutkaan asettaa vaatimukseksi toteutuneita kauppoja koskevan hintatiedon käyttöä. EY-tuomioistuimen kantaa lienee tulkittava siten, että syrjäintäkriteereitä tulisi arvioida kylläkin mahdollisimman hyvin ajoneuvon arvoa kuvaavan tiedon varassa, mutta tietopohjalle ei voida asettaa vaatimuksia, joiden täyttäminen ei kohtuudella ole mahdollista.

Korkein hallinto-oikeus on päätöksessään arvioinut ajoneuvon arvon selvittämistä myös käytettävän hintakäsitteen kannalta. Korkein hallinto-oikeus suhtautuu toisaalta torjuvasti niin sanotun pyyntihinnan käyttöön, mutta hyväksyy tässä yksittäistapauksessa hinnan, jota tuomioistuin luonnehtii korkeimmaksi kuluttajan maksamaksi hinnaksi. Voitaneen katsoa, että Korkein hallinto-oikeus on tavoitellut samaa lopputulosta, kuin EY-tuomioistuin, joskin asia jää käsiteltävänä olevaan verotukseen liittyvien asiakirjojen ja näyttökysymysten arvioinnista johtuen jonkin verran epäselväksi.

EY-tuomioistuin katsoi, että autoverolle kannettava arvonlisävero on siinä suhteessa autoveroon, että jos autoveron määrä on yhteisöoikeudellisiin periaatteisiin nähden liian korkea, myös arvonlisävero on liitännäisenä verona liian suuri, koska aikaisemmin uusina verotettujen ajoneuvojen arvossa ei ollut vastaavan suuruista arvonlisäveron määrää. Korkein hallinto-oikeus toteaa päätöksessään sen EY-tuomioistuimen ratkaisusta asiallisesti seuraavan periaatteen, että jos Suomen markkinoilla oleva käytetty ajoneuvo on verotettu uutena siihen aikaan, jolloin oli käytössä nykyistä alempia arvonlisä- tai liikevaihtoveroprosentteja, autoverolle kannettavan arvonlisäveron tulisi vastata tämän matalamman verokannan mukaista veron määrää.

Muilta osin kuin ajoneuvojen hintakäsitettä ja aikaisempien arvonlisäveroprosenttien huomioon ottamista koskevilta osin EY-tuomioistuimen ja Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuja voidaan pitää oikeudellisesti arvioituna identtisinä. Korkein hallinto-oikeus on lisäksi viitannut laskentamenetelmään, jossa ensiksi tulee selvittää, mikä oli vertailuajoneuvon hinnassa uutena ollut ve-

ron määrä, ja kun kuluttajahinta uutena on tiedossa, voidaan laskea veron prosentuaalinen osuus kuluttajahinnasta. Päätöksessä ei kuitenkaan ole täsmennetty, mitä hintakäsitettä tässä yhteydessä mahdollisesti edellytettäisiin käytettäväksi eikä myöskään sitä, tulisiko tässä laskelmassa käytetyn hintakäsitteen olla tavalla tai toisella yhteismitallinen kuluttajahinnan määrittelyssä muutoin käytettävän, yleensä pyyntihintaan perustuvan hintakäsitteen kanssa johdonmukaisen lopputuloksen saavuttamiseksi.

1.4. Säännökset eräissä muissa maissa

Useimmissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa on käytössä ajoneuvon rekisteröinnin perusteella kannettavia hankinnan erityisveroja, joiden määräytymisperusteet ja taso vaihtelevat huomattavasti. Joissakin maissa vero perustuu yksinomaan ajoneuvon tekniisiin ominaisuuksiin, kuten Portugalissa, jossa on käytössä moottorin iskutilavuuteen perustuva vero. Tavanomaisempaa kuitenkin on, että vero perustuu teknisten ominaisuuksien lisäksi ajoneuvon arvoon. Moottorin iskutilavuuden lisäksi arvoperuste on käytössä Espanjassa, Irlannissa ja Kreikassa, jossa myös ajoneuvon päästötaaso vaikuttaa merkittävästi veroon. Itävallassa vero määräytyy arvon ohella ajoneuvon polttoainekulutuksen mukaan. Lähes yksinomaan arvoperusteista veroa kannetaan Suomen ohella Alankomaissa ja Tanskassa. Toisin kuin Suomessa, muissa maissa sovellettavan arvoperusteisen veron määrittämisessä tukeudutaan yleensä ajoneuvon maahantuojan hankintahintaa myöhemmässä vaiheessa muodostuvaan maan sisäiseen hintaan, kuten tukku- tai nettolistahintaan, yleiseen vähittäismyyntihintaan tai markkinahintaan. Seuraavassa tarkastellaan eräiden maiden autoverotusta hieman tarkemmin.

Tanska

Tanskassa autoveron kaltaista rekisteröintiveroa kannetaan moottoripyöristä, henkilöautoista ja eräistä kevyistä tavarankuljetukseen tarkoitetuista autoista. Ajoneuvon ensirekisteröinnin perusteella kannettavan veron määräytymisperuste on ajoneuvon yleinen vähit-

täismyyntihinta Tanskan markkinoilla ilman autoveron osuutta. Arvonlisävero luetaan verotusarvoon, samoin kuin tietyn suuruinen autokaupan kate, vaikka ajoneuvo tosiasiallisesti myytäisiin kuluttajalle tätä pienemmällä katteella. Verotusarvoon luetaan ajoneuvon kaikki varusteet, joskin eräistä varusteista myönnetään erilaisia vähennyksiä.

Autosta kannettavan veron määrä on 105 prosenttia verotusarvosta 50 800 kruunuun saakka ja sen ylittävistä määristä 180 prosenttia. Moottoripyörän osalta tämä taitepiste on huomattavasti alhaisempi.

Käytetyistä ajoneuvoista kannettiin aikaisemmin 90 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon verosta. EY-tuomioistuin katsoi kuitenkin järjestelyn tältä osin käytettyjä tuonti-autoja syrjiväksi (asia C—47/88), koska veron määrä muodostui korkeammaksi kuin veron osuutta oli jäljellä sellaisissa kotimaassa myytävissä autoissa, joista oli kannettu rekisteröintivero uutena. Tämän vuoksi Tanska muutti veroperusteita siten, että myös käytetyille ajoneuvoille määritellään verotusarvoksi ajoneuvon yleinen vähittäismyyntihinta ilman autoveron osuutta Tanskan käytettyjen autojen markkinoilla niine varusteineen, jotka ajoneuvossa verotusajankohtana on. Samalla veron määrän prosenttiosuuksien taitepiste muutettiin ikäluokittain alenevaksi iän mukaan tapahtuvan keskimääräisen arvon alentumisen perusteella. Uusien ja käytettyjen ajoneuvojen veroperusteet ovat sikäläkin yhteneväiset, ettei käytetyille ajoneuvoille myönnetä mitään erityisvähennyksiä.

Tanskassa ensirekisteröitävän käytetyn ajoneuvon veron suuruus määräytyy näin ollen sen mukaan, kuinka paljon vastaavan kotimaisen käytetyn ajoneuvon hintaan katsotaan sisältyvän arvoperusteista rekisteröintiveroa. Tanska on toteuttanut tämän siten, että käytetyn ajoneuvon yleinen myyntihinta pyritään arvioimaan yksilöllisesti, kun taas veroprosentti määräytyy ajoneuvon iän myötä kaavamaisemmin ja kuvastaa ajoneuvojen keskimääräistä hinnanalentumista. Verottaja vahvistaa käytetyn ajoneuvon verotusarvoksi hinnan, jolla vastaava ajoneuvo on myyty Tanskassa kuluttajalle. Jos samanlaista ajoneuvoa ei ole ollut myynnissä Tanskassa, verotusarvo määritellään vertailemalla teknisiltä ominaisuuksiltaan samantyyppisten ajo-

neuvojen myyntihintoja. Yksilöllistä arvonmääritystä varten erityinen arviointilautakunta voi myös tarkastaa käytetyn ajoneuvon, jos verovelvollinen niin haluaa.

Rekisteröintiverolle ei kanneta arvonlisäveroa, vaikka veron määrä tulee vähittäiskaupassa perityksi kuluttajalta ja olisi siten yhteisön arvonlisäverosäännösten mukaan sisällytettävä arvonlisäveron perusteeseen osana myyntihintaa. Tätä perustellaan sillä, ettei rekisteröintivero tule maksettavaksi ajoneuvon myynnin vaan rekisteröinnin perusteella, jolloin kysymyksessä on arvonlisäverotuksen kannalta kaksi eri tapahtumaa. Järjestelyn on katsottu edellyttävän sitä, että rekisteröintiverovelvolliseksi on säädetty ei-arvonlisäverovelvollinen kuluttaja, joskin veron käytännössä tilittää valtiolle asiakkaansa puolesta toimiva autokauppa.

Rekisteröintiveron määrä lasketaan vero- toimipaikassa verovelvollisen ilmoittaessa ajoneuvon verotettavaksi. Näin lasketun veron määrä on maksettava, ennen kuin verovelvollinen saa ajoneuvon rekisteriin. Rekisteröidyille asiakkaille myönnetään kuitenkin pysyvää vakuutta vastaan maksuaikaa. Tarvittaessa tätä ennakkoveron luonteista veroa korjataan lopullisella verotuspäätöksellä, jos esimerkiksi ajoneuvon arvon määrittäminen arviointilautakunnassa antaa siihen aihetta.

Irlanti

Irlannissa niin ikään ajoneuvon rekisteröinnin perusteella kannettava vero perustuu ajoneuvon kotimaiseen markkinahintaan. Autojen osalta rekisteröintiveron määrä on sama sekä uusille että käytetyille autoille. Yksityisautoilta kannettavan veron määrä on porrastettu moottoritolavuuden perusteella kolmeen luokkaan tavoitteena rohkaista kuluttajia hankkimaan pienimoottorisia autoja ympäristösyistä. Vero lasketaan auton verotusarvosta seuraavasti:

Sylinteritolavuus	Vero, %
— yli 2000	30
— yli 1401 mutta enintään 2000	25
— enintään 1401	22,5

Veroporrastusta ei ole toteutettu muiden kuin yksityisautojen osalta. Enintään kolme

tonnia painavien muiden kuin yksityisautojen vero on 13,3 % verotusarvosta, vähintään kuitenkin 100 punttaa. Muiden kaupallisten ajoneuvojen vero on 40 punttaa, jota pidetään lähinnä hallinnollisena maksuna.

Auton verotusarvo on sen yleinen verollinen markkinahinta Irlannissa verotusajan kohtana. Tällä ei tarkoiteta auton ohjeellista vähittäismyyntihintaa, vaan sitä hintaa, jolla auto todellisuudessa keskimäärin odotetaan myytävän kuluttajille vähittäiskaupassa. Vaikka autojen markkinoinnista vastaavilla yrityksillä on velvollisuus ilmoittaa uusien autojen hinnat, verotusarvot vahvistaa verottaja. Verotusarvojen seuranta ja vahvistaminen on keskitetty valtakunnallisesti, mutta sähköisen verojärjestelmän ansiosta varsinainen verotus voidaan hoitaa alueellisissa vero-toimipaikoissa.

Käytettyjen autojen yleisen markkinahinnan määrityksen lähtökohtana on verottajan kyseiselle ajoneuvotyypille vahvistama yleinen markkinahinta uutena, josta käytetyn vuosimallin hinta lasketaan vertaamalla kyseisen ajoneuvotyypin tiedossa olevaa hintakehitystä yleisempiin hinnan alentumista kuvaaviin laskennallisiin malleihin. Koska hintatiedot kuvaavat vuosimallin keskimääräistä hintaa, laskennallista hintaa korjataan auton rekisteröintikuukauden perusteella. Verotus-tilanteessa tehdyn pintapuolisen tarkastuksen perusteella auton verotusarvoa voidaan kunnon ja ajomäärän mukaan alentaa tietyn vakiokaavan mukaisesti. Verotusjärjestelmään sisältyy näin ollen tietynlaisia yksilölliseen verotusarvoon vaikuttavia tekijöitä, joiden merkitys ei kuitenkaan ole kovin suuri. Toisaalta kuntensa puolesta liikenteeseen kelpaamattomia ajoneuvoja ei veroteta eikä myöskään rekisteröidä.

Auton vakiovarusteiden katsotaan sisältyvän auton yleiseen markkinahintaan. Lisävarusteiden osuus on sitä vastoin lisättävä verotusarvoon erikseen sekä uusien että käytettyjen autojen osalta. Lisävarusteiden verotusta varten on kullekin lisävarusteelle vahvistettu ajoneuvotyypeittäin yleinen markkinahinta. Verotettaessa käytettyä autoa sen markkinahintaan lisätään siinä olevien lisävarusteiden jäljellä oleva markkinahinta, jonka katsotaan alentuvan nopeammassa tahdissa kuin itse auton markkinahinnan.

Moottoripyörän vero määräytyy pyörän sylinteritilavuuden mukaan. Käytetyn moottoripyörän vero lasketaan vastaavan uuden pyörän verosta alentamalla veroa tietynsuuruusella vähennyksellä iän myötä siten, että yli 30 vuotta vanha pyörä on verosta vapaa. Käytettyjen moottoripyörien markkinat ovat varsin pienet. Hallinnollisista syistä moottoripyörien verotusta ei ole haluttu järjestää markkinahintoihin perustuvaksi autojen tavoin.

Uuden ajoneuvon rekisteröintiajankohdasta riippuu, maksetaanko rekisteröintiverolle arvonlisäveroa vai ei. Pääsääntöisesti kuluttaja ostaa ajoneuvon siinä vaiheessa, kun se vielä muodollisesti ottaen on rekisteröimättä ja verottamatta. Ajoneuvon varsinaiseen myyntihintaan ei tällöin katsota sisältyvän rekisteröintiveroa, joten sille ei kanneta arvonlisäveroa. Tältä osin järjestely siten vastaa Tanskan järjestelmää.

2. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on kehittää autoverotusta siten, että käytettyjen ajoneuvojen verotusta ei voitaisi katsoa EY 90 artiklan vastaisesti syrjiväksi. Esityksessä otetaan huomioon EY-tuomioistuimen ratkaisussa esitetyt näkökohdat. Jo aikaisemman oikeuskäytännön mukaan maahan tuodusta käytetystä ajoneuvosta ei voida tätä kieltoa rikkomatta kantaa enempää veroa kuin mikä sisältyy vastaavan käytetyn ajoneuvon vielä jäljellä olevaan arvoon sen jäsenmaan markkinoilla, jonne ajoneuvo tuodaan. EY-tuomioistuimen täsmennettyä tätä periaatetta siten, että ajoneuvon samanlaisuutta arvioitaessa ei oteta huomioon ajoneuvon kaupallista taustaa tai kaupan vaihetta, jonka mukaisesti ajoneuvo verotetaan, verojärjestelmää ehdotetaan muutettavaksi niin, että kaupan vaiheella ei enää ole vaikutusta autoveroon.

Tuomioistuin on pitänyt ratkaisussaan vaihtoehtoisia järjestelyjä kaupan vaiheen vaikutuksen poistamiseksi mahdollisena. Ratkaisussa on käsitelty muun muassa sitä, millä edellytyksin uusien ajoneuvojen veroon perustuva kaavamainen tai abstrakti menetelmä veron määrittämiseksi olisi mahdollinen. Näin ollen on valittavana useitakin vaihtoehtoja, joiden voitaisiin katsoa täyttävän

tuomioistuimen asettamat verosyrjinnän poistamista koskevat vaatimukset. Keskeiset tekijät, jotka on otettu huomioon tässä esityksessä, liittyvät toisaalta autoverotuksen läpinäkyvyyden parantamiseen ja toisaalta siihen informaatioon, jonka varassa verotus toimitetaan. Tarkoituksena on, että pyritään mahdollisuuksien mukaan sellaisiin menetelmiin, joissa ei periaatteessakaan voi nousta esille kysymystä siitä, onko järjestelmä tuomioistuimen asettamien reunaehtojen mukainen vai ei.

Kun tuomioistuin on todennut, ettei käytetyn ajoneuvon vero saa olla korkeampi kuin samanlaisen kotimaan markkinoilla jo olevan ajoneuvon arvossa jäljellä olevan veron määrä, on selkeintä asettaa verotuksen lähtökohdaksi juuri ajoneuvon arvo markkinoilla. Jos verotus perustuisi johonkin muuhun, vertailulaskenta olisi joka tapauksessa tehtävä kotimaiseen jäljellä olevaan arvoon sisältyvään veroon. Tavoitteena on käyttää tätä arvoa autoveron lähtökohdana, jolloin erilaiset välilaskelmat tai vertailut voidaan välttää.

Tämä kuitenkin edellyttää, että markkina-arvoja koskevaa tietoa on riittävästi käytettävissä. Tilanne on tämä henkilöautojen kohdalla, ainakin useimmissa tapauksissa. Eri mallisten ja eri ikäisten henkilöautojen arvoista on saatavissa tietoja, joiden varassa voidaan muodostaa tietyille ajoneuvoille tilastollisesti luotettava arvo, jota vastaavalla hinnalla tuollainen ajoneuvo voitaisiin yleisesti ostaa Suomen markkinoilla. Sen sijaan eräiden muiden ajoneuvoryhmien kohdalla tietopohjaa ei ole välttämättä vastaavalla tavalla käytettävissä, osittain markkinoiden pienuudesta johtuen, osittain siksi, että henkilöautojen hintojen seuranta vastaavia järjestelmiä ei kattavasti ole toistaiseksi käytettävissä.

Vaikka henkilöautojen verotuksessa voidaan ottaa tavoitteeksi suoraan kuluttajahintojen käyttö autoverotuksen lähtökohdana, esimerkiksi pakettiautojen ja moottoripyörien verotuksessa joudutaan sanotuista tietopohjiaan liittyvistä syistä edelleenkin soveltamaan tuontihintaan perustuvaa verotusta. Tavoitteena on kuitenkin kehittää verotusta siten, ettei verotukseen jää syrjintää aiheuttavia tekijöitä. Tämä voidaan toteuttaa sen liikkumavaran puitteissa, jonka tuomioistuimen

ratkaisun on katsottava jättävän.

EY-tuomioistuimen antama ratkaisu ei koske uusien ajoneuvojen verotusta. Kun kuitenkin tarkoituksena on syrjinnän välttämiseksi yhtenäistää uusien ja käytettyjen ajoneuvojen verotusta, yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi asetetaan, että henkilöautojen osalta verotus olisi nyt tehtävän muutoksen jälkeen täsmälleen sama ja perustuisi niin uusien kuin käytettyjenkin henkilöautojen osalta kuluttajahintoihin. Vaikka veropohjan muutos tuontiarvosta kuluttajahintaan ei olisi uusien autojen kohdalla EU-oikeudellisista syistä pakollinen, se on omiaan lisäämään järjestelmän yhtenäisyyttä ja läpinäkyvyyttä.

EY-tuomioistuimen ratkaisulla ei ole välitöntä oikeudellista vaikutusta niiden ajoneuvojen verotukseen, jotka tuodaan verotettavaksi muuna kuin yhteisötavarana. Esityksen yleistä autoverotuksen yhtenäistämistavoitetta vastaavasti lähtökohdana kuitenkin on se, että samat periaatteet, joita sovelletaan yhteisöstä Suomeen tulevien ajoneuvojen verotukseen, koskisivat myös kolmansista maista tuotavia ajoneuvoja.

Vaikka yhteisöoikeudelliset näkökohdat eivät vaikuta autoverotuksen yleiseen tasoon eivätkä edellytä veroa alennettavaksi muutoin kuin niissä tapauksissa, joissa vero on toisesta jäsenmaasta tulevia tuotteita syrjivä, autoveron yleinen alentaminen tämän muutoksen yhteydessä kuitenkin varmistaa sen, että ainakaan tämä alennus huomioon ottaen käytettyjen ajoneuvojen verotus ei voine nousta niin korkeaksi, että yhteisöoikeuden vastaista verosyrjintää edelleen esiintyisi. Pyrkimyksenä on myös välttää tai lieventää veropohjan vaihdoksesta ehkä muutoin joissakin tapauksissa seuraavaa verotason nousua nykyiseen autoveron määrään verrattuna. Verotusajon valinnassa on muutoin pyritty siihen, että suhteelliset muutokset olisivat suunnilleen saman suuruisia ottaen huomioon henkilöautojen eri hintaluokat tai esimerkiksi sen, käytetäänkö ajoneuvossa polttoaineena moottoribensiiniä vaiko dieselöljyä.

Tähän esitykseen ei sisälly erityisiä ympäristöohjausta lisääviä tekijöitä.

3. Keskeiset ehdotukset

3.1. Ehdotettavien veromallien yleinen rakenne

Tärkeimpänä kohtana, jonka EY-tuomioistuin katsoi aiheuttavan käytettyjen autojen verotuksessa EY 90 artiklan vastaista verosyrjintää, on niin sanotun kaupan portaan vaikutus yksityishenkilön tuoman käytetyn auton verotukseen. Tällä ehdotuksella luovutaan soveltamasta tätä yhteisön tullikoodeksista ja sen soveltamisasetuksesta seuraavaa tekijää autoverotuksessa. Kaupan portaan vaikutuksessa on kysymys siitä, että tähän asti verotusarvo on määrätty kullekin taholle sen mukaan, mikä juuri siinä asemassa olevan ostajan hankintakustannus vastaavasta uudesta autosta olisi. Tämä hinta on luonnollisista syistä pienempi autojen valmistajan ja tukkukaupan välisissä liikesuhteissa kuin silloin kun kuluttaja ostaa vastaavan uuden auton. Kuluttajan hintaan vaikuttavat valmistajan hinnan lisäksi myös autokaupan katteet ja muut vastaavat kulut. EY-tuomioistuin kuitenkin katsoi, ettei tätä voida ottaa huomioon vaan että riippumatta verovelvollisen asemasta verotusarvon tulee olla samalla tasolla.

Kaupan portaan vaikutus autoverotuksen verotusarvoon voidaan periaatteessa poistaa kahdella tavalla. Ensimmäisenä vaihtoehtona on, että myös autokaupan kysymyksessä ollessa sen omat katteet ja muut kuluttajan maksettavaksi tulevat erät luetaan mukaan verotusarvoon. Silloin verotusarvo on sama kaikille, eikä riipu siitä, millä kaupan portaalla eri verovelvolliset ovat. Toinen vaihtoehto on, että kaupan portaan vaikutus poistetaan siten, että kuluttajan ollessa verovelvollisena hänen maksamastaan hankinta-arvosta poistetaan tavalla tai toisella ne osuudet, jotka ylittävät tukkukaupan tasolla olevat vastaavan uuden auton hankintakustannukset. Myös näin toimittaessa verotusarvosta tulisi kaikille sama.

Tässä esityksessä käytetään kumpaakin näistä keinoista. Jos on kysymys ennen tätä lainmuutosta verotetusta käytetystä ajoneuvosta, niihin sovelletaan sitä vaihtoehtoa, että verotusarvoa alennetaan edellä mainitulla kaupan katteista ja muusta vastaavasta koostuvalla osuudella tukkutuojan keskimääräisen

hankinta-arvon tasolle. Silloin kun on kysymys tämän lakimuutoksen jälkeen tuotavista uusista ja käytetyistä henkilöautoista, ehdotetaan siirryttäväksi verotusarvoon, jossa nuo kulut lisätään samalla tavoin kaikkien verotusarvoon. Tässä siis siirryttäisiin myös auto-kaupan osalta käyttämään verotusarvona kuluttajan autosta maksamaa hintaa.

Veromallit on valittava erilaisiksi siitä syystä, että ennen uudistusta valmistettuja ja täällä verotettavia taikka Suomessa jo olevia käytettyjä autoja tulee verrata toisiinsa, eikä aikanaan uusina verotettujen autojen verotukseen tietystikään jälkikäteen voida vaikuttaa. Näin ollen siis sama asema voidaan saavuttaa vain alentamalla nyt verotettavaksi tuotavan käytetyn auton verotusarvosta ne osat, jotka aiheuttavat tukkutuojan verotusarvoon verrattuna liian korkean verotusarvon. Vaikka tämä vaihtoehto olisi periaatteessa käytettävissä myös uudistuksen jälkeen valmistettavien ja verotettavaksi tulevien autojen kohdalla, esityksessä on päädytty päinvastaiseen veromalliin. Uudistuksen jälkeen valmistettujen henkilöautojen verotuksessa verotusarvo siis korotetaan kaikissa tapauksissa sille tasolle, jonka kuluttajan asemassa olevan ostajan on yleisesti maksettava vastaavasta ajoneuvosta. Myös näin toimittaessa autojen arvossa oleva suhteellinen veron määrä muodostuu eri tapauksissa samaksi.

Kuten jäljempänä tarkemmin selostetaan, pakettiautojen ja moottoripyörien verotuksessa kuitenkin ehdotetaan jatkossakin sovellettavaksi sitä vaihtoehtoa, että käytetyn ajoneuvon verotusta varten vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvosta poistetaan ne osuudet, jotka korottaisivat kuluttajan ollessa verovelvollisena verotusarvoa tukkukaupan keskimääräistä vastaavan ajoneuvon verotusarvoa korkeammaksi. Tässä vaihtoehdossa käytetyn ajoneuvon vero seuraa ajoneuvon arvon alenemista iän mukaan laissa olevan kaavamaisen ikähyvitysjärjestelmän mukaisesti. Vaihtoehto vastaa nykyistä autoverotusta kuitenkin muutettuna sekä verotusarvon määräytymisen että ikähyvityksen osalta siten, ettei kuluttajankaan tuomien käytettyjen ajoneuvojen vero muodostu suuremmaksi kuin vastaavien kotimaisten käytettyjen ajoneuvojen arvossa on jäljellä.

Perustelut eri veromallien valintaan liitty-

vät muun muassa seuraavassa selostettavaan kysymykseen siitä, mitä tietoja on käytettävissä eri tyyppisten ajoneuvojen verotusarvoa varten. Toinen tärkeä näkökulma verotusarvotietojen saatavuuden lisäksi on näiden tietojen mahdollisimman laaja julkisuus.

Ehdotus perustuu kahteen erilaiseen verotusarvoon, sen mukaan mistä ajoneuvolajista on kysymys. Henkilöautojen verotuksessa ehdotetaan siirryttäväksi kuluttajahintaan perustuvaan veromalliin. Muut ajoneuvot verotettaisiin edelleen tähänkin asti verotuksen pohjana käytetyn hankinta-arvon eli tuontihinnan perusteella. Tätä veromallia kehitettäisiin EY-tuomioistuimen ratkaisun edellyttämällä tavalla.

Edellä mainitut tavoitteet voidaan parhaiten täyttää henkilöautojen verotuksessa ottamalla käyttöön veromalli, jossa autovero lasketaan verottomasta kuluttajahinnasta. Tätä mallia voitaisiin sellaisenaan ja yhtäläisten veroprosenttien mukaisesti soveltaa sekä uusien että käytettyjen henkilöautojen verotukseen. Käytettyjen henkilöautojen kohdalla täsmälleen samojen veroperusteiden käyttö tarkoittaa mahdollisimman hyvää ja kiistatonta vastaavuutta edellä selostettujen EY-tuomioistuimen linjaamien periaatteiden kanssa. Tässä muodossa uudistusta sovellettaisiin kuitenkin vain niiden käytettyinä Suomessa verotettavien henkilöautojen verotuksessa, jotka on valmistettu sen jälkeen, kun uutta veroperustetta on ryhdytty soveltamaan uusien henkilöautojen verotukseen. Veromalli olisi siis täysin puhdaslinjaisesti kuluttajahintaan perustuva.

Ennen tämän uudistuksen voimaantuloa valmistettujen henkilöautojen verotusta tulisi verrata siihen verosisältöön, joka on vielä jäljellä vastaavan käytetyn ajoneuvon hinnassa. Tämän määrittelyä varten ei ole käytettävissä juuri mainitulla tavoin välittömästi verotuksessa muodostuvaa kuluttajahintaan perustuvaan veron määrää, koska vertailukohtana olevat uudet ajoneuvot on verotettu muutettavaksi ehdotetun, tuontihintaan perustuvan verojärjestelmän kautta. Siksi on paikallaan järjestää vertailuajoneuvon tuontihintapohjaisen veron muuntaminen kuluttajahinnasta lasketuksi veroksi käyttäen hyväksi veroperusteita, joita aikoinaan sovellettiin samanlaiseen uuteen ajoneuvoon sekä hintatietoja täs-

tä ajoneuvosta uutena. Laskelmassa vielä tarvittava verotusarvo ehdotetaan perustettavaksi jäljempänä selostettavalla tavalla keskimääräiseen oletusarvoon, koska muuta arvoa ei ole käytettävissä. Näillä tekijöillä voidaan laskea, paljonko autoveroa oli sisällynyt vertailuajoneuvon arvoon sen ollessa uusi. Tätä veroprosenttia sovellettaisiin siihen yleiseen tilastolliseen arvoon, joka ajoneuvolla on Suomen markkinoilla sillä hetkellä, jona käytetty auto ilmoitetaan täällä verotettavaksi. Veroprosentti, jota sovelletaan nykyiseen jäljellä olevaan arvoon, on tarkoitettu vastaamaan sitä veroa, joka aikoinaan on kannettu uutena vastaavasta ajoneuvosta. Laskentaan ei sisälly kaupan portaan vaikutusta, vaikka eräiltä osin joudutaankin turvautumaan keskimääräisyyksiin. Ennen tämän uudistuksen voimaantuloa valmistettujen henkilöautojen verotuksessa on siten myös kysymys kuluttajahintaan perustuvasta veromallista. Erona puhdaslinjaiseen kuluttajahintamalliin on käytännössä vain se, että tässä tarkoitettujen ajoneuvojen osalta vertailukohtaa on haettava laskelmallisesti aikaisemmin voimassa olleiden veroperusteiden pohjalta, kun taas veromallin vaihtamisen jälkeen on tarjolla suoraan saman veroprosentin käyttö niin uusille kuin käytetyillekin ajoneuvoille. Tätä laskennallista veromallia sovellettaisiin pysyvästi niihin käytettyihin henkilöautoihin, joita vastaavat ajoneuvot on verotettu vanhan järjestelmän mukaisesti, riippumatta siitä, milloin ajoneuvo tulisi Suomessa verotettavaksi.

Kuluttajahintaan perustuviin veromalleihin siirtyminen edellyttää, että käytettävissä on riittävästi tietopohjaa vastaavan ajoneuvon yleisen hintatason määrittelemiseksi Suomen markkinoilla. Kuluttajahinnalla ei tässä yhteydessä tarkoiteta juuri sen yksilön hintaa, jota kulloinkin ollaan konkreettisesti verottamassa, vaan tilastollisesti mallinnettua mahdollisimman samanlaisen ajoneuvon yleistä arvoa. Eräissä tapauksissa tällaista arvoa ei ole eri syistä käytettävissä. Autoverotus perustuisi näissä tapauksissa edelleen nykytyyppiseen tuontiarvoon, joka on joka tapauksessa aina saatavilla uusista ajoneuvoista. Käytettyjen ajoneuvojen verotus perustuisi edelleen vastaavan uuden ajoneuvon veroon, josta myönnettäisiin alennus ajoneuvon

iän ja joidenkin muiden tekijöiden perusteella. Tätä sinänsä kaavamaisista menetelmää kuitenkin ehdotetaan kehitettäväksi siten, että myös tältä osin täytetään ne vaatimukset, joita EY-tuomioistuimen ratkaisun on katsottava asettavan. Tässä selostettua tuontiarvopohjaista mallia sovellettaisiin lähinnä pakettiautojen ja moottoripyörien verotuksessa.

Edellä mainitut veromallit liittyvät toisiinsa siten, että myös tuontiarvoon perustuvassa veromallissa sovellettaisiin menettelyä, joka varmistaisi keskimääräisillä perusteilla tapahtuvaan laskentaan perustuen, ettei käytetyn ajoneuvon vero kuitenkaan voisi ylittää vastaavan jo markkinoilla olevan ajoneuvon arvossa olevaa veroa. Menettely olisi hyvin samantapainen kuin edellä selostettiin koskien ennen tämän uudistuksen voimaantuloa valmistetuille käytettyinä verotettaville henkilöautoille. Toisaalta siltä varalta, että tietopohja käytetyn henkilöauton veron määräämiseksi kuluttajahintojen perusteella ei olisi riittävä, laissa säädettäisiin myös mahdollisuus soveltaa tässä tapauksessa toissijaisesti vastaavalla tavalla uuden ajoneuvon veroon perustuvaa mallia muihinkin ajoneuvoihin kuin pakettiautoihin ja moottoripyöriin.

Yhtenä veromallien valintaan vaikuttavana tekijänä on vielä mainittava, että voi esiintyä tilanteita, jossa ajoneuvon laji vaihtuu siten, että ajoneuvoon olisi sovellettava toista veromallia kuin minkä mukaan ajoneuvo on ensiksi verotettu. Toisin sanoen olisi siirryttävä esimerkiksi tuontihintaisesta verosta kuluttajahintaan perustuvaan veromalliin vaikkapa muutettaessa pakettiautona jo verotettu auto henkilöautoksi. Tästä mahdollisesti aiheutuvat ongelmat ehdotetaan ratkaistavaksi säätämällä, ettei veropohjaa tällöin kuitenkaan vaihdettaisi, vaan ainoastaan sovellettaisiin niitä veroprosentteja ja muita perusteita, joihin muuttunut tilanne antaa aihetta.

Henkilöautojen kuluttajahintaan perustuva verotusarvo

Edellä mainittujen tavoitteiden mukaisesti esitetään, että henkilöautojen verotuksessa otettaisiin käyttöön Suomen markkinoilla olevaan vastaavan ajoneuvon kuluttajahintaan perustuva verotusarvo tuontiarvoon perustuvan verotusarvon sijasta. Käyttämällä

suoraan kuluttajahintaa tai siitä johdettua verotonta arvoa verotuksen lähtökohtana vältetään kokonaan kysymys siitä, vastaako jokin tätä arvoa kuvaava kaavamainen laskentamenetelmä riittävän tarkasti kuluttajahintaan sisältyvää veroa vaiko ei. Kuluttajahintaan perustuvan arvon säätämällä verotuksen lähtökohdaksi on puolellaan erityisesti se etu, että autoveron laskenta voidaan perustaa kokonaan julkiseen aineistoon, toisin kuin tähänastisessa verotuksessa, jossa verotusarvona käytetty ajoneuvon valmistajan ja ostajan välinen kauppahinta ei ole ollut julkista tietoa. Muussakaan liiketoiminnassa kuin auto-kaupassa yritysten väliset kauppahinnat ja muut sopimusehdot eivät yleensä ole julkista tietoa.

Periaatteessa myöskään yrityksen ja yksityisen kuluttajan väliset sopimukset eivät ole julkisia, vaikkakaan sen enempää myyjällä kuin ostajalla ei ole estettä omasta puolestaan antaa tietoja yhtä hyvin kauppahinnoista kuin muistakin kaupan ehdoista. Ajoneuvot ovat luonteeltaan tuoteryhmä, jossa on runsaasti käytettävissä eri tasoista yleistä hintatietoa. Kuten myös EY-tuomioistuimen ratkaisusta ilmenee, ajoneuvojen täsmällinen yksilöinti, varustetaso ja käytettyjen autojen kohdalla myös kuntoon ja ajomäärään liittyvät tekijät ovat tärkeitä arvon määrittelyssä. Tuomioistuimien viittaa kuitenkin ratkaisussaan vain ja ainoastaan siihen hintaan, jolla samanlainen ajoneuvo voitaisiin hankkia asianomaisen maan omilta markkinoilta, ja tähän hintaan sisältyvään veron määrään. Näin ollen tuomioistuimen on katsottava pitäneen vertailuhintana tietynlaista yleistä ajoneuvon hintaa, vaikka tuomioistuin ei lainkaan määrittele sitä, mitä tällä hinnalla voitaisiin yksityiskohdaisesti tarkoittaa.

Ajoneuvon kuluttajahinta tai muutoin määriteltävä markkina-arvo, jota olisi käytettävä verotuksen lähtökohtana, ei kuitenkaan ole yksikäsitteinen asia. Periaatteessa samankin ajoneuvon hinta voi olla hyvin erilainen riippuen siitä, missä tilanteessa muodostuvaa hintaa tarkastellaan. Verotuksessa käytettävän hintakäsitteen tulisi olla selkeästi määriteltävä ja sen mukaisten hintojen tulisi olla mahdollisimman hyvin selvitetävissä. Lisäksi ajoneuvon verotusarvoon luettavan hinnan pitäisi vastata sitä hintaa, jolla kyseinen ajo-

neuvo on yleisesti ostettavissa Suomen markkinoilta. Hintakäsittelyn määrittelyn tulisi olla sellainen, että sen mukaisesti voidaan markkinoilta hankitusta hintatiedosta muodostaa kehittynein tilastollisin menetelmin mahdollisimman luotettava ja yksityiskohtainen tieto eri ajoneuvojen arvosta. Oleellista on myös se, että niin uusiin kuin käytettyihin ajoneuvoihin sovelletaan samoilla perusteilla määriteltävää hintakäsittelyä.

Henkilöautojen verotusarvon lähtökohdaksi valittavalla vastaavan ajoneuvon kuluttajahinnalla tarkoitettaisiin sitä hintaa, jolla kuluttajan asemassa oleva ostaja voisi yleisesti ostaa samanlaisen tai mahdollisimman samanlaisen ajoneuvon Suomen markkinoilta. Kuluttajahintaperusteinen verotusarvo on näin ollen tilastollisesti määriteltävä arvo, ei juuri sen ajoneuvon konkreettinen hinta, jonka verotuksesta kulloinkin on kysymys. Menetelmiä, joita käyttäen tämä verotusarvo muodostetaan, selostetaan tarkemmin jäljempänä.

Muut ajoneuvot: tuontiarvo edelleen verotusarvona

Muiden ajoneuvojen kuin henkilöautojen kohdalla ei ole käytettävissä kattavaa korkeatasoisia tilastollisiin menetelmiin perustuvaa hintaseurantaa erityisesti käytettyjen ajoneuvojen osalta. Yhtenä ongelmana on markkinoiden pienuus. Tämä koskee esimerkiksi käytettyjen moottoripyörien markkinoita. Toinen kysymys voi koskea esimerkiksi pakettiautojen varustelussa ja rakenteissa olevia eroja, jotka ovat todennäköisesti huomattavasti suuremmat ja vaikeammin hallittavissa olevat kuin vaikkapa henkilöautojen versiokohtaiset erot. Huomattava osa pakettiautoista sisustetaan tavalla tai toisella käyttäjän yksilöllisiä tarpeita varten auton käyttöönoton yhteydessä, ja tämä voi vaikuttaa ajoneuvon hintoihin myöhemmässäkin vaiheessa. Muiden kuin pakettiautoiksi tai moottoripyöriksi luokiteltujen autoveron alaisten ajoneuvojen markkinat ovat puolestaan niin pienet, ettei niin sanottua yleistä kuluttajahintaa juurikaan voine muodostua.

Jotta voitaisiin soveltaa suoraan kuluttajahintoihin perustuvaa veromallia, edellytyksenä on, että hintatiedot ovat hyvin kattavasti

käytettävissä koko markkinoiden laajuisesti sekä uusista että käytetyistä ajoneuvoista. Kun riittävää tietopohjaa muiden kuin henkilöautoiksi luettavien ajoneuvojen kuluttajahinnoista ei ole käytettävissä, ehdotetaan näiden ajoneuvojen verotuksessa edelleen sovellettavaksi tähänastista vastaavaa tuontiarvoon perustuvaa veromallia. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että näiden ajoneuvojen verotusarvo määrättäisiin jatkossakin autoverolaisissa olevan viittauksen kautta yhteisön tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen säännöksiä hyväksi käyttäen arvonmäärityksen menetelmänä.

EY-tuomioistuin on pitänyt tällaista menettelyä yhteisöoikeudellisesti hyväksyttävänä, kunhan huolehditaan siitä, ettei verotus muodostu missään tilanteessa syrjiväksi. Tärkeimmät tästä johtuvat muutosehdotukset nykyiseen verojärjestelmään ovat, että kaupan portaan vaikutuksesta käytettyjen ajoneuvojen verotukseen luovutaan, veron ikäporrastusta kehitetään nykyistä joustavamaksi ja ajoneuvon yksilökohtainen kunto ja varustelu nykyistä paremmin otetaan huomioon verotusarvoa määrättäessä.

Kaupan portaan vaikutuksesta luopuminen edellyttää vastaavaa ratkaisua, jota edellä selostettiin ennen tämän lainmuutoksen voimaantuloa valmistettujen käytettyinä tuotavien henkilöautojen kohdalla. Keskimääräisenä kuluttajahinnasta laskettavana tuontihinnan osuutena käytettäisiin pakettiautojen osalta 46 prosenttia vastaavan uuden ajoneuvon kuluttajahinnasta. Moottoripyörien keskimääräistä kuluttajahinnasta laskettavaa verotusarvoa tarkoittava prosentti vaihtelisi moottorin kuutiolavuuden mukaan välillä 33 - 46 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän kuluttajahinnasta. Muut moottoripyöriä vastaavien perusteiden mukaan verotettavat ajoneuvot rinnastettaisiin tässäkin lähinnä vastaavaan moottoripyörään. Ikäporrastusta ja muita veromallin piirteitä selvitetään tarkemmin jäljempänä.

3.2. Veroprosentit ja muut veroperusteet

Edellä autoverouudistusta on käsitelty verotusarvon ja veropohjan muutosten kannalta. Tässä jaksossa näkökulmana ovat muut veron määrään vaikuttavat tekijät ja erityises-

ti käytettävä veroprosentti ja muut autoveron laskentatekijät.

Kun autoverotuksessa veropohja suurelta osin vaihdettaisiin tuontihintaan perustuvasta verotusarvosta kuluttajahintaan perustuvaan verotukseen, tämä tarkoittaa veropohjan laajentumista siten, että kotimaiset katteet ja muut jakelukustannukset tulevat luetuiksi verotusarvoon. Jotta verotus ei kiristyisi, veropohjan laajentuessa tulisi veroprosenttia ja muita veron määrään vaikuttavia perusteita alentaa.

Verotettavat ajoneuvot voidaan jakaa eri ryhmiin sen mukaan, mitä veromallia niihin sovellettaisiin. Erottavana tekijänä on tämän uudistuksen voimaan tulon ajankohta, jonka jälkeen uusien henkilöautojen verotus perustuisi verottomaan kuluttajahintaan, kuten edellä on selostettu. Käytettyjen henkilöautojen verotusta tulisi EY-tuomioistuimen mukaan verrata samanikäisen aikanaan uutena tuodun henkilöauton veroon. Tämä vertailukohta ratkaisee käytettyjen autojen osalta sen, mitä veromallia niihin sovellettaisiin. Vaikka käytettyjen henkilöautojen veromallin on tarkoitus perustua kaikilta osin kuluttajahintaan, veroperusteissa tulisi olemaan joi-takin eroja sen mukaan onko kyse suorasta kuluttajahintaisesta verosta vaiko laskelmal-lisesta veromallista. Lisäksi muut kuin henkilöautot verotettaisiin seuraavassa selostet-tavalla tavalla edelleen tuontiarvon perusteella.

Uusien henkilöautojen ja niihin rinnastettavi-en käytettyjen autojen veroperusteet (6 §)

Lain voimaan tulon jälkeen verotettavien uusien henkilöautojen verotuksessa siirryttäisiin edellä esitetyllä tavalla verottomasta kuluttajahinnasta laskettuun veroon. Sama koski niitä käytettyinä tuotavia henkilöautoja, jotka on valmistettu tuon ajankohdan jälkeen. Valmistusajankohta on tässä ratkaiseva siksi, että sen mukaan määräytyy se, minkä veromallin mukaan verotettuun Suomen markki-noilla olevaan ajoneuvoon Suomeen tuotavan käytetyn ajoneuvon verotusta tulisi verrata, kun selvitetään sitä, ettei vero muodostu liian korkeaksi mahdollista verosyrjintää arvioita-essa. Kun veropohjan vaihdoksen jälkeen valmistetun ja sittemmin käytettynä tuotavan auton verotus perustuu täsmälleen samalla

tavalla ja samojen veroperusteiden mukaan kuluttajahintaan kuin saman ikäisen Suomen markkinoilla olevan käytetyn auton verotus-kin on uutena perustunut, verotus on raken-teeltaan sellainen, ettei verosyrjinnästä voi syntyä kysymystä. Kun veroperusteet ovat samat, ainoa esille tuleva kysymys voisi pe-riatteessa koskea vain näyttöä vertailuajo-neuvon arvosta.

Autoverotuksen rakenteellisen syrjimättö-myuden varmistamiseksi ehdotetaan, että kaikki lainmuutoksen voimaantulon jälkeen verotettavat uudet henkilöautot ja niihin rin-nastettavat käytetyt ajoneuvot verotettaisiin samalla tavalla niin verotusarvon kuin vero-prosenttien ja muiden veroperusteiden suh-teen.

Henkilöautojen veropohjan vaihtumisesta johtuvan verotason nousun välttämiseksi eh-dotetaan niiden veroa alennettavaksi keski-määrin kuudenneksella nykyisestä, jolloin veron osuus auton verollisesta kuluttajahin-nasta alenisi keskimäärin noin 25 prosenttiin. Muutoin uudistus on tarkoitettu neutraaliksi verotuksen yleisen tason suhteen. Veroperus-teita valittaessa olisi siten kiinnitettävä huomiota ensinnäkin eri käyttövoimalla toimi-viin henkilöautoihin, koska näiden verope-rusteissa on tähän asti ollut eräitä vähennyk-siä koskevia eroavaisuuksia. Toiseksi on ar-vioitava, miten uudessa järjestelmässä tulisi asettaa veroprosentit ja kiinteät vähennyste-kijät, jotta uudistuksessa ei nykyiseen verrat-tuna suosittaisi sen enempää halvimpia kuin kalliimpiakaan autoja. Tämä tarkoittaa, että uudessakin verojärjestelmässä olisi käytettä-vä yhtenä tekijänä kiinteää vähennystekijää. Jos tämä jätetään pois tai vähennys on liian pieni, tämä johtaisi halvimpien autojen vero-tuksen suhteelliseen kiristymiseen kalliimpi-en mallien verokohteluun verrattuna.

Silti on mahdollista, että veropohjan vaih-taminen vaikuttaa eri tavalla yksittäisiin au-tomalleihin riippuen siitä, mikä niiden hinta-rakenne on ollut. Jos jollakin mallilla Suo-messa syntyneiden katteiden ja muiden tähän asti verotusarvon ulkopuolelle jääneiden ko-timaisten kustannusten osuus on ollut suh-teellisesti suurempi kuin jossakin toisessa mallissa, jonka verotusarvossa puolestaan on ollut enemmän valmistajan perimää hintaa, uudistus tarkoittaa ensiksi mainitun automal-

lin veron nousemista suhteellisesti suuremmaksi kuin jälkimmäisen mallin veron, joka puolestaan siis muodostuu hintarakenteen johdosta suhteellisesti edullisemmaksi. Tätä ilmiötä ei voida välttää eri automallien välillä, kun veropohjaa vaihdetaan, mutta veroperusteiden sopivalla valinnalla voidaan periaatteessa pyrkiä minimoimaan systemaattisia muutoksia, kuten edellä todettiin.

Kiinteän vähennystekijän määrää arvioitaessa olisi lähtökohtana pidettävä, että järjestelmää samalla yksinkertaistetaan siten, että bensiinikäyttöisille henkilöautoille vähäpäästöisyyden perusteella myönnettävästä vähennyksestä ja takalasin huurteenpoiston ja lampunpesimien perusteella myönnettävästä vähennyksestä luovuttaisiin erillisinä vähennyksinä. Näillä vähennyksillä ei nykyisin enää juuri ole ohjaavaa vaikutusta, koska käytännössä kaikki uudet bensiinikäyttöiset autot täyttävät nykyisin vähäpäästöisyydelle asetettavat vaatimukset.

Siinä osassa uudistusta, joka koskee uusien ja niihin aikanaan käytettyinä rinnastettavien henkilöautojen verotusta, ehdotetaan edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi käytettäväksi bensiinikäyttöisille henkilöautoille veroprosenttina 53 prosenttia ja kiinteänä vähennystekijänä 1 000 euroa. Diesikäyttöisille henkilöautoille veroprosentiksi ehdotetaan 53 prosenttia ja vähennystekijäksi 700 euroa.

Koska on oletettavaa, että henkilöautoille ehdotettu veron keskimääräinen alennus tulee vähentämään niiden kysyntää, kunnes esitys käsitellään eduskunnassa ja saatetaan voimaan, ehdotetaan markkinahäiriöiden vähentämiseksi, että uutta verojärjestelmää voitaisiin soveltaa takautuvasti jo vuoden 2003 alusta. Niissä tapauksissa, joissa vero auton hintarakenteesta johtuvasta syystä tulee alennuksesta huolimatta nousemaan nykyisestä tasostaan, verovelvollisella olisi halutessaan mahdollisuus pyytää sovellettavaksi nykyistä lakia uuden lain voimaantuloon saakka.

Aikaisempaan veromalliin rinnastettavien käytettyjen henkilöautojen veroperusteet (6 b §)

Jos Suomessa verotetaan käytetty auto, joka on valmistettu ennen uudistuksen voimaan tuloa, sitä vastaava auto, johon verosisältöä

tulee verosyrjinnän kannalta verrata, olisi Suomessa uutena verotettu saman ikäinen auto. Jos vertailuauto on verotettu ennen uudistusta voimassa olleen tuontihintaan perustuvan verojärjestelmän mukaan, tämän veron vielä ajoneuvon arvossa jäljellä oleva määrä on se enimmäismäärä, joka EY-tuomioistuimen mukaan saataisiin tässä tapauksessa kantaa käytetystä autosta. Tämä enimmäismäärä olisi EY-tuomioistuimen mukaan suhteellinen osuus jäljellä olevasta auton arvosta kuin mikä oli veron osuus tämän auton arvosta uutena.

Kun uusien autojen verotus ei ole perustunut tähän asti kuluttajahintaan, veron suhteellista osuutta kuluttajahinnasta ei ole suoraan käytettävissä, vaan se on määrättävä laskelmallisesti. Lakiin olisi tätä varten otettava sopiva kaava, jota käyttäen tuontihintaan tai tarkemmin sanottuna ajoneuvon hankintakustannuksiin perustunut vero voidaan muuntaa prosentuaaliseksi osuudeksi laskettuna ajoneuvon hinnasta silloin kun se oli uusi. Siinä osassa autoverotusta, jossa on ollut käytössä kiinteitä vähennystekijöitä, tuo laskennallinen verosisältö vaihtelee jonkin verran ajoneuvon hinnan mukaan, mikä tarkoittaa sitä, että samaa prosentuaalista verosisällön määrää kuluttajahinnasta ei voida soveltaa kaikkiin ajoneuvoihin, vaan tämä on laskettava erikseen eri hintaisille autoille.

Laskentamallissa joudutaan turvautumaan eräisiin keskimääräisyyksiin, koska täsmällistä tietoa ei ole käytettävissä. Tämä koskee erityisesti tietoja ajoneuvojen hankintakustannuksista verovelvolliselle, joiden perusteella autovero on tähän asti laskettu. Hankintakustannuksiin on luettu muun muassa ajoneuvon valmistajan ja Suomessa olevan autoja tänne tuovan yrityksen välinen kauppahinta sekä toimituskustannukset ensimmäiseen varastoon Suomessa asti. Tällainen yritysten välisiä sopimuksia ja tuotteiden hinnoittelua yritysten välisissä kaupoissa koskeva tieto kuuluu liikesalaisuuden piiriin ja on aivan sen keskeisintä ydintä. Tämä on otettu huomioon myös autoverolain 86 §:ssä, jonka mukaan autoverotusta varten annetut tiedot on pidettävä salassa. Ilman tätäkin säännöstä tämän kaltaiset tiedot olisivat viranomaisen haltuun tultuaan joka tapauksessa myös vi-

ranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 20 kohdan mukaan salassa pidettäviä. Salassapito on tämän lainkohdan mukaan ehdoton, eikä siihen sovellettaisi lisäehtona niin sanottua vahinkoedellytyslauseketta. Tämän lisäksi autoverotusta varten annettuihin tietoihin on sovellettu yhteisön tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen säännöksiä, joista tullikoodeksin 15 artikla ja soveltamisasetuksen 153 artikla rajoittavat viranomaisille luottamuksellisina annettujen tietojen käyttöä ja luovuttamista edelleen.

Vaikka edellä tarkoitettuja tietoja käytettäisiinkin siten kuin ne olisivat julkisia, tähän liittyisi erinäisiä teknisluontoisia vaikeuksia. Jo nyt on havaittu, että verotettavaksi tulee ajoneuvoja, joita vastaavaa mallia ei ole ollut myynnissä Suomessa. Veroviranomaisen hallussa olevat tiedostot ulottuvat vain joidenkin vuosien päähän. Tietoja pitäisi joka tapauksessa käsitellä jollakin tilastollisella tavalla, jotta vältettäisiin yksittäisten tuontitapahtumien käytöstä aiheuttama heilunta periaatteessa samanlaisten ajoneuvon tuontiarvoissa. Tätä varten olisi laissa luotava tilastolliset käsittelysäännöt ja myös käytännön atk-sovellutukset tätä varten olisi rakennettava.

Jos edellä mainittuja tietoja kuitenkin haluttaisiin käyttää hyväksi verotusarvon tarkentamiseksi, se edellyttäisi lainsäädännön muuttamista. Tiedot olisi säädettävä julkiseksi takautuvasti. Tällaista takautuvaa lainsäädäntöä saatettaisiin pitää hyvän lainsäädäntötavan kannalta ongelmallisena, kun kysymyksessä olevat verotusarvotiedot on luovutettu viranomaiselle luottaen niiden laissa säädettyyn salassapitoon.

Ehdotettava laskentamenetelmä perustuu siihen, että ensin lasketaan siihen hintaan sisältyvä vero, joka ajoneuvolla oli uutena. Hinnan selvittäminen jälkikäteen kovin tarkasti saattaa olla vaikeaa useistakin syistä. Monet esimerkiksi vanhoista autoalan lehdistä löytyvät hinnastot ovat yleensä kovin epämääräisellä tasolla, mitä juuri tietyn mallin hinnan yksityiskohtaiseen selvittämiseen tulee. Apuna voitaneen kuitenkin käyttää joitakin tietokantoja, joissa tällaista historiatietoa lienee saatavilla Suomen markkinoilla vallinneista hinnoista. Tässä ehdotuksessa olevilla niin sanotuilla toissijaisilla arvon-

määritysmenetelmillä saattaa myös olla käyttöä tässä yhteydessä.

Kun on saatu selville ajoneuvon hinta uutena, siitä laskettaisiin tuontihintoja vastavaksi tarkoitettu verotusarvo. Tässä käytettäisiin lakiin otettavia keskimääräisiä kertoimia, koska tarkkoja arvoja ei ole edellä sanotuista syistä saatavilla. Kun EY-tuomioistuin kuitenkin on korostanut, että järjestelmään on sisällytettävä kaikilta osin mahdollisuus valitukseen perusteella saada sovelletuksi tarkempaa menetelmää tai parempaa tietopohjaa kuin laissa olevaa keskimääräistä järjestelmää, ehdotetaan säädettäväksi, että jos verovelvollinen voi esittää tietyn automallin osalta näytön siitä, että laissa oleva kerroin ei vastaa juuri tämän automallin arvoista olevia tietoja, kerroin laskettaisiin sille automallille soveltaen näytön mukaisia tietoja. Ehdotuksen mukaan näyttönä voitaisiin pitää myös tullin tekemiä tilastollisia yhteenvetoja hallussa olevista verotusasiakirjoista. Nämä asiakirjat olisivat kuitenkin edelleen salassa pidettäviä.

Tämän jälkeen voidaan laskea veron määrä, joka ajoneuvon hinnassa on katsottava oleen uutena. Vero laskettaisiin soveltaen niitä veroprosentteja ja muita veroperusteita, jotka olivat voimassa silloin, kun käytetty ajoneuvo, jota nyt ollaan verottamassa, valmistettiin. Tarkoituksenahan on, että selvitetään mahdollisuuksien mukaan juuri se veron määrä, joka olisi kannettu, jos samanlainen ajoneuvo olisi tuotu Suomeen ja verotettu täällä heti uutena.

Edellä tarkoitettun hinnan ja veron määrän mukaan voidaan vihdoinkin laskea, kuinka monta prosenttia ajoneuvon arvosta on katsottava autoveron osuudeksi. Tätä prosenttilukua sovellettaisiin ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, jolloin siis näin saatu käytetyn ajoneuvon arvossa olevan veron määrä vastaisi EY-tuomioistuimen ratkaisussa esiintyvää ajattelutapaa. Vaikka tässä selostettu veron laskentamalli on jossakin määrin kaavamainen, vero kuitenkin riippuu välittömästi ajoneuvon nykyisestä arvosta Suomen markkinoilla. Tässä mielessä myös tätä veromallia voi pitää kuluttajahintaan perustuvana mallina. Siihen mitä tätä mallia sovellettaessa pidetään kuluttajahintana, sovellettaisiin lain 4 luvussa olevia yleisiä arvojen määrittä-

koskevia säännöksiä. Edellä mainitut keskimääräistä verotusarvoa tarkoittavat kertoimet vahvistettaisiin lakiin otettavaksi ehdotetussa uudessa 11 a §:ssä.

Muiden ajoneuvojen kuin henkilöautojen veroperusteet (6 a § ja 7 a §)

Pakettiautot, moottoripyörät ja henkilöautoja lukuun ottamatta myös mahdolliset muut autoveron alaiset ajoneuvot verotettaisiin edelleen hankinta-arvoon perustuvalla veromallilla. Näiden ajoneuvojen veroprosentteja uutena ei ehdoteta muutettavaksi. Käytettyinä nämä ajoneuvot verotettaisiin edelleen vastaavan uuden ajoneuvon veron perusteella, kuten tähänkin asti. Tätä varten laissa vahvistettaisiin kaavamainen ikäporrastus hieman suurempana kuin tähän asti ja muutettuna kaikilta osin jäännösarvosta laskettavaksi, jolloin EY-tuomioistuimen mukaan ongelmallista ikäporrastuksen lineaarisuutta ei esiintyisi. Tarkoituksena on kehittää ikäporrastuksen laskentatapaa jatkossa sellaiseksi, että se ottaa myös edellä sanotulla laissa olevalta peruskäyrältä poikkeavat arvot huomioon silloin, kun niistä on ehdotetun lain 11 f §:ssä tarkoitettulla tavalla saatavissa luotettavaa näyttöä niin sanottuna mallinnettuna arvona. Kuitenkin myös tämän veromallin yhteisöoikeuden mukaisuus varmistettaisiin siten, että tarvittaessa sovellettaisiin veron enimmäismääränä edellä selostettua kuluttajahinnasta määritettyä laskemallista veron määrää sen mukaan kuin ehdotetun lain 6 b §:ssä säädetään.

Edellä selostetun lisäksi hankinta-arvoon perustuvassa veromallissa luovuttaisiin kaupan portaan vaikutuksen huomioon ottamisesta käytettynä maahan tuodun ajoneuvon verotusarvoa määrättäessä.

3.3. Veromallien pääpiirteet

Ajoneuvon samanlaisuus

EY-tuomioistuin on Suomen autoverosta antamassaan ratkaisussa ja siinä viitatussa oikeuskäytännössään määritellyt joitakin keskeisiä periaatteita ja tunnusmerkkejä, joiden perusteella ajoneuvoja on pidettävä sillä tavoin samanlaisina tuotteina, että niihin

kohdistuvaa verotusta tulee verrata EY 90 artiklan mukaisesti. Lähtökohtana on, että ajoneuvoja on pidettävänä samanlaisina, jos niiden ominaisuudet ja se, millaisiin tarpeisiin ne vastaavat, asettavat ajoneuvot kilpailutilanteeseen (esimerkiksi asia C-113/94, Casarin, kohta 15). Tällaisina kuluttajan tarpeiden kannalta merkittävänä ominaisuuksina, joihin kansallisen tuomioistuimen tulisi kiinnittää huomiota, on pidetty muun muassa ajoneuvon hintaa, kokoa, mukavuutta, suorituskykyä, kulutusta, kestävyyttä ja luotettavuutta. Oikeuskäytännössä on siis katsottu, ettei ajoneuvon samanlaisuutta tule verosyrjinnän kannalta ratkaista ainoastaan teknisin määrittelyin, vaan tarvittaessa on otettava huomioon muutkin kuluttajien tarpeiden kannalta merkitykselliset ominaisuudet.

Suomen autoverotusta varten ajoneuvojen arvo on tähän asti määritelty hankinta-arvon näkökulmasta käyttäen hyväksi yhteisön tulikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen mukaisia menettelytapoja. Yleisellä tasolla sanottuna nämä menetelmät vastaavat pitkälti niitä periaatteita, joihin myös tuomioistuin on viitannut. Jos aivan samanlaista ajoneuvoa ei voida osoittaa, lähtökohtana on samankaltainen ajoneuvo tai tämänkin puuttuessa soveltamisasetuksen 142 artiklan määritelmien mukaan samaan tavaralajiin kuuluva ajoneuvo. Tässäkin on tavoitteena arvon perustaminen ominaisuuksiltaan mahdollisimman samanlaiseen ajoneuvon silloin, kun aivan saman ajoneuvon arvo ei ole välittömästi käytettävissä. Tämä ajattelutapa on omaksuttu myös autoverolain 7 §:ssä, jonka mukaan käytetyn ajoneuvon vero on ollut vastaavan tai teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna lainkohdassa tarkemmin sanotulla tavalla.

Kun henkilöautojen verotuksessa ei enää kuluttajahintapohjaiseen veromalliin siirryttäessä käytettäisi hyväksi edellä mainittua yhteisöoikeuslainsäädäntöä, on autoverolaissa tarpeen ilmaista käytännössä samat tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa hyvin yhteensopivat periaatteet, joita tähänkin asti on sovellettu. Vaikka on selvää, ettei asiaa voida säädellä kovinkaan yksityiskohtaisesti, laissa ehdotetaan kuitenkin lueteltavaksi ne pääasialliset kriteerit, joihin tulisi kiinnittää huo-

miota, kun ajoneuvojen vastaavuutta arvioidaan. Nämä kriteerit olisivat olennaisesti juuri sen kaltaisia, joihin tuomioistuimien on ratkaissuissaan pannut painoa, toisin sanoen ajoneuvojen vastaavuuden lähtökohtana olisivat ne tekniset ja yleiset laatuominaisuudet, joilla voi katsoa olevan merkitystä kuluttajan tarpeiden kannalta.

Ajoneuvon samanlaisuuden toteaminen on periaatteessa yksinkertaista silloin, kun on kyse esimerkiksi asiakirjojen tai muun vastaavan selvityksen perusteella identtisistä ajoneuvoista. Samanlaisuuden toteaminen voi kuitenkin muodostua ongelmalliseksi silloin, kun ajoneuvoissa on jokin määrä enemmän tai vähemmän toisistaan poikkeavia ominaisuuksia tai ajoneuvojen ominaisuuksia ei tarkasti tunneta. Voi olla niinkin, että tietyille ajoneuvoille voitaisiin osoittaa useampi kuin yksi lähinnä vastaava ajoneuvo tai että muutoin samanlaiset ajoneuvot eroavat toisistaan jonkin keskeisen tekijän — vaikkapa moottorikoon — osalta niin, etteivät vastaavuudelle asetettavat vaatimukset täyty. On tarpeen, että lakiin otetaan riittävät säännökset siitä, miten tällaisissa tilanteissa tulisi toimia. Oikeusvarmuus ja ratkaisujen perusteltavuus edellyttävät niin ikään, että laki on riittävän yksityiskohtainen. Lain on katettava myös ne tilanteet, joissa verotusarvon määrittäminen on vaikeaa tai mahdotonta siksi, että markkinoilla ei ole yhtään vertailukelpoista ajoneuvoa. Tällöinkin on verotusarvo pystyttävä muodostamaan jollakin perusteltavissa olevalla ja laissa säädetyllä tavalla. Ei voi tulla kysymykseen, että ajoneuvo jäisi verottamatta siksi, ettei vertailuajoneuvoa tai sen arvoa voida esittää.

Ajatellen erityisesti verotuspäätösten perusteltavuutta ja siihen liittyviä oikeussuojakysymyksiä laissa ehdotetaan sovellettavaksi kolmiportaista määrittelyä ajoneuvon vastaavuudesta. Nämä olisivat samanlainen ajoneuvo, lähes samanlainen ajoneuvo ja samankaltainen ajoneuvo. Laki rakentuu sille ajatukselle, että aina käytettäisiin parasta ja tarkinta saatavilla olevaa tietoa vertailuajoneuvoista ja niiden arvoista, mutta toisaalta on käytännön syistä varauduttava siihen, että joudutaan tyytymään muuhun kuin täsmälleen samanlaisen vertailuajoneuvon tietoihin. Edellä olevan tapainen luokittelu, jossa käy-

tettäviä kriteereitä luonnehditaan tarkemmin lakiehdotuksen 11 k §:ssä, on tarpeen erityisesti autoverotuksen läpinäkyvyyden lisäämiseksi siten kuin myös EY-tuomioistuimen on katsottava edellyttäneen, kun se on käsitellyt kysymystä ajoneuvojen samanlaisuudesta tai vastaavuudesta. Sääntely muistuttaa yhteisön tullisäännöksissä samoista syistä olevaa luokittelua ajoneuvoihin sovellettuna (tullikoodeksin soveltamisasetuksen 142 artikla).

Siltä osin kuin verotusarvo perustuu ajoneuvon hankinta-arvoon, autoverolaissa hyödynnettäisiin jatkossakin yhteisön tullilainsäädäntöä. Tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen ja toisaalta autoverolain suhde olisi ehdotuksen mukaan kuitenkin se, että jos samasta asiasta säädetään autoverolaissa ja mainituissa tullisäännöksissä, noudatetaan ensisijaisesti autoverolain säännöksiä. Näin ollen edellä sanottu on tarkoitettu koskemaan myös pakettiautojen ja moottoripyörien tuontihintaan perustuvaa verotusta. Vastaavan ajoneuvon määrittelyllä on siinä merkitystä lähinnä käytetyn ajoneuvon verotuksessa, joka perustuisi näiltä osin vastaavan uuden auton veroon ja siitä ajoneuvon iän ja kunnon perusteella myönnettäviin vähennyksiin.

Verotusarvon määrittäminen

Autoverolain soveltamisalaan kuuluvista ajoneuvoista kannetaan autoveron lisäksi yleensä myös arvonlisäveroa. Arvonlisäveron nimellä kannettava vero voidaan vielä erottaa periaatteessa kahdeksikin eri veroksi, jos asiaa tarkastellaan yhteisön kuudennen arvonlisäverodirektiivin näkökulmasta. EY-tuomioistuin katsoi ratkaisussaan, ettei autoverolle autoverolain 5 §:n nojalla kannettava arvonlisäveroa tule nimestään huolimatta pitää direktiivin tarkoittamana arvonlisäverona.

Kuudennen arvonlisäverodirektiivin 11 artiklan mukaan muiden verojen tulee sisältyä arvonlisäveron veropohjaan lukuun ottamatta itse arvonlisäveroa. Autoverolain 12 §:stä on tähän asti seurannut, ettei arvonlisäveroa ole ollut luettava autoveron veropohjaan. Säännös on ollut tarpeen näiden kahden veron välisen suhteen järjestämiseksi kuudennen arvonlisäverodirektiivin edellyttämällä tavalla,

eli siten, että arvonlisävero ei vaikuta sen itsensä veropohjaan. Siirryttäessä kuluttajahintaan perustuvaan autoveron verotusarvoon on samoista syistä tarpeen edelleen säilyttää järjestely, jossa arvonlisävero ei ole mukana autoverotuksen verotusarvossa, mutta autoverollekin tulee kannetuksi arvonlisäveroa sillä tavoin kuin direktiivi edellyttää. Tavoite toteutuu käytettäessä autoverotuksessa verotusarvona kuluttajahintaa, josta on vähennetty arvonlisäveron osuus.

Tämän jälkeen olisi periaatteessa mahdollista pitää autoveron verotusarvona joko autoveron sisältävää hintaa tai laskea siitä ensiksi pois autovero, jolloin autoveron verotusarvona olisi täysin veroton hinta, siis hinta ennen autoveroa ja ennen arvonlisäveroa. Autoveron vähentäminen tämän veron sisältävästä hinnasta on suhteellisen yksinkertaista, vaikka tähän veroon vaikuttaisi kiinteitä vähennystekijöitä kuten nykyisin on asian laita. Veron määrään ei ole vaikutusta, kummalla tavalla menetellään, koska muut veroperusteet voidaan valita siten, että lopputulos olisi kummallakin tavalla laskettuna sama. Voidaan kuitenkin pitää selvempänä sitä vaihtoehtoa, että autovero lasketaan täysin verottomasta hinnasta eikä autoveron jo sisältävästä hinnasta. Kuluttajahintaan perustuva autoverotus tarkoittaisi siten itse asiassa verottoman kuluttajahinnan käyttämistä verotusarvona. Ehdotuksena on, että tätä verotusarvoa sovellettaisiin henkilöautoihin, jotka verotetaan Suomessa uusina taikka käytettyinä lain voimaantulon jälkeen jäljempänä selostetuin poikkeuksin.

Jos verotettavaksi tuleva ajoneuvo on valmistettu ennen uuden veromallin käyttöön ottoa ja tuodaan verotettavaksi Suomessa, sen veroa olisi verrattava EY-tuomioistuimen ratkaisun mukaan suoraan vastaavan auton kuluttajahinnassa olevaan veron määrään. Tuo vero on kuitenkin määritelty tuontihinnan perusteella eikä uudistuksessa ehdotetun kuluttajahinnan perusteella. Autoveron prosentuaalinen osuus hinnasta on kuitenkin laskettavissa, kun verotusarvona käytetty arvo ja ajoneuvon kuluttajahinta verotuksen ajankohtana ovat tiedossa. Ajoneuvon arvon alentuessa iän myötä jäljellä olevaan arvoon sisältyy aina sama prosentuaalinen osuus eri veroja, niin autoveroa kuin arvonlisäveroa-

kin. Tämä vertailumäärä tai EU-oikeuden edellyttämä enimmäismäärä voidaan laskea ilman, että tämä vaikuttaisi käytetystä autosta kannettavan arvonlisäveron määrään muutoin kuin autoverolain 5 §:n kautta. Näin ollen tässä tilanteessa ei voi syntyä epäselvyyttä näiden kahden veron sisällyttämisestä toistensa veropohjaan. Tässäkin tilanteessa voitaisiin periaatteessa jatkaa laskentaa verottoman hinnan selvittämiseksi, mutta siihen ei kuitenkaan olisi vastaavaa viime kädessä arvonlisäverosta johtuvaa syytä. Suoraan verollisesta kuluttajahinnasta prosentuaalisena määränä laskettava veron määrä on tässä tapauksessa lisäksi kuluttajille havainnollinen.

Henkilöautojen verotuksessa ehdotetaan sanotuilla perusteilla käytettäväksi kahta erilaista verotusarvoa, jotka tosin molemmat perustuvat hieman eri tavoin kuluttajahintoihin. Taitepisteenä näiden välillä olisi se ajankohdista, jona tämä laki tulee voimaan. Siitä alkaen uudet ajoneuvot verotettaisiin verottoman kuluttajahinnan mukaan. Auto, joka on valmistunut tuon ajankohdan jälkeen, olisi käytettynä tuotuna rinnastettava saman ajankohdan mukaiseen uuteen ajoneuvoon: ehdotuksen mukaan verotusarvoa ja veroprosenttia koskevat säännökset olisivat samat. Jos taas on kyse ennen taitepistettä valmistetusta henkilöautosta, joka verotettaisiin uuden lain voimassa ollessa käytettynä, sen veron oikeana vertailukohtana olisi ennen uudistusta vallinneiden perusteiden mukainen vero, joka voitaisiin laskea suoraan verollisten hintojen perusteella.

Muiden kuin henkilöautojen osalta edellä mainitut kysymykset eivät varsinaisesti nouse esille, koska käytetyn ajoneuvon veron lähtökohtana olisi näissä tapauksissa vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna ikähyvitysjärjestelmän mukaisesti. Uuden ajoneuvon verotusarvo laskettaisiin näissä tapauksissa kaavamaisesti keskimääräisten perusteiden mukaan kuluttajahinnoista, jolloin siihen ei vaikuttaisi niin sanottu kaupan porras, jota EY-tuomioistuin pitikin verosyrjäntäkiellon vastaisena.

Arvon määrittämisessä käytettävästä hintakäsitteestä

Ajoneuvojen kaupassa voidaan osoittaa

useita eri hintakäsitteitä. Autoja tarjotaan myytäväksi tietyllä hinnalla, jolla yksittäinen kauppa ehkä toteutuukin, usein kuitenkin jollakin niin sanottua pyyntihintaa hieman alemmalla hinnalla. Tämä epäilemättä vaihtelee myös ostajan mukaan vaikkapa siten, että usein autoja ostava yritys tai muu yhteisö saattaa olla eri asemassa kuin yksittäinen kuluttaja. Hintaan voivat vaikuttaa myös monet kaupan ehdot samoin kuin esimerkiksi se, mikä merkitys vaihtoautolla kulloisessakin autokaupassa on. Myös esimerkiksi vaihtoauton arvo voi olla toinen, jos se siirtyy autokaupalle kuluttajan ostaessa uutta autoa, kuin mikä olisi saman käytetyn auton hinta ilman, jos ei asiaan liittyisi uuden auton kauppaa. On myös hyvin mahdollista, että ajoneuvojen hinnoissa on eroa myös sen mukaan, onko myyjänä ammattimainen autokauppa vaiko yksityishenkilö. Oman kokonaisuutensa arvon määrityksen kannalta muodostavat vielä ne tapaukset, joissa on kysymys ajoneuvon arvosta muussa yhteydessä kuin tavanomaisessa myyjän ja ostajan välisessä kaupassa, kuten esimerkiksi vakuutusyhtiön lunastaessa ajoneuvoa.

EY-tuomioistuin ei ole käsitellyt kysymystä siitä, mikä useista tarjolla olevista hintakäsitteistä olisi valittava lähtökohdaksi, kun määritellään ajoneuvon arvoa. Tuomioistuin ainoastaan toteaa, että arvon määrityksessä voidaan käyttää hyväksi kaavamaisia menetelmiä, jos ne mahdollisimman hyvin kuvaavat ajoneuvon todellista arvoa. Kysymys ajoneuvon arvon täsmällisestä määrittelystä on siten ainakin tuomioistuin käytännön kannalta avoin. Portugalin autoveroa koskevassa ratkaisun C-393/98 Gomes Valente kohdassa 25 tuomioistuin tosin viittaa autolehdistä saataviin tietoihin, jotka voisivat kuvata ajoneuvojen keskimääräistä arvoa.

Yhtenä arvon lähtökohtana voisi olla se hinta, jolla samanlainen ajoneuvo voidaan yleisesti ostaa Suomen markkinoilta. Tämä viittaa siihen hintaan, jolla tietynlaista ajoneuvoa tarjotaan yleisesti myytäväksi. Tätä lähtökohtaa puoltavat monet näkökohdat, muun muassa tietojen laaja saatavuus ja se, että pyydettävät hinnat ovat ainakin liiketoiminnan muodossa harjoitetussa autokaupassa tarkoitettu julkiseksi, pyydettävän hinnan selkeys siinä mielessä, että kutakin kauppaa

koskevat yksilölliset ehdot eivät ole vaikuttamassa ajoneuvosta yleisesti pyydettyään hintaan ja niin edelleen. Yksi näkökohta on myös se, että uusien ja käytettyjen ajoneuvojen arvon tulee perustua samaan hintakäsitteeseen. Varsinkin uusien autojen hinnoittelussa käytetään säännöllisesti juuri pyyntihintoja. Tähän hintakäsitteeseen tuomioistuin ehkä on viitannut edellä mainitussa ratkaisussaan suositellessaan alan lehdistä saatavien hintatietojen käyttöä.

Toisaalta yleinen käsitys lienee, että tosiasiallisesti syntyneiden kauppajen mukainen toteutunut hinta on hieman alempi kuin se hinta, jolla ajoneuvoja ilmoitetaan myytäväksi. Asian tarkka selvittäminen on lienee kuitenkin vaikeaa, koska tiedot myyjien ja ostajien välisistä sopimuksista eivät periaatteessa ole julkisia, ja lisäksi olisi tapausittain arvioitava kaupan eri ehtojen ja siihen ehkä maksuvälineenä liittyvän vaihtoauton todellinen arvo. Toisin sanoen pelkästään nimellisten kauppahintojen varassa toteutunutta arvoa ei voi selvittää. Tiedossa on, että myös toteutuneita kauppahintoja seurataan ja niitä koskevia tietoja kerätään. Tämä tieto ei kuitenkaan ole samalla tavoin yleisesti saatavilla kuin ajoneuvojen pyyntihintaa koskeva tieto, jota voidaan ainakin jollakin tasolla kerätä jopa aivan julkisistakin lähteistä. On kuitenkin selvää, etteivät esimerkiksi autolehtien julkaisemat yhteenvedot tai niissä oleva myytävien ajoneuvojen ilmoittelu tarjoa mahdollisuutta pyyntihintojenkaan selvittämiseen sillä tarkkuudella, mitä juuri tietyn automallin ja sen tarkasti määriteltävän version yleisen hinnan odotusarvon määrittely edellyttää. On myös ilmeistä, että toteutuneiden kauppahintojen tilastollinen käsittely siten, että voitaisiin puhua jonkin automallin yleisestä toteutuneesta hintatasosta siinä mielessä, mitä jäljempänä tarkoitetaan mallinnetulla hinnalla, on vielä vaikeampaa ja edellyttää varsin vaativien ja pitkälle kehitettyjen tilastollistomataattisten menetelmien käyttöä.

Yhtenä asiaan vaikuttavana näkökohtana on myös se, millaisen eron voidaan tilastollisesti arvioida olevan näiden kahden eri hinnan, siis pyyntihinnan ja toteutuneen hinnan välillä. Jos tuo ero olisi käytännössä vähäinen tai jos ero olisi autokaupassa suhteellisen samankaltainen tapauksesta riippumatta ja

jos asiasta vieläpä olisi käytettävissä riittävästi tietoa, voitaisiin ajatella, että vaihtoehtoisten hintakäsitteiden välille voitaisiin ehkä luoda laskentasääntö, joka tarkoittaisi sitä, että käytännössä ei olisi suurtakaan merkitystä sillä, kumpaan hintakäsitteeseen arvonmääritys lopulta perustetaan. Laskusäännön mukaan tarkistettu pyyntihinta voisi tässä tapauksessa olla ainakin pääsääntöisesti lähellä toteutuvia hintoja. Tämä ei tietenkään sulje pois sitä mahdollisuutta, että laajassa aineistossa aina voi esiintyä yksittäistapauksia, joissa jonkin poikkeuksellinen syyn johdosta hinnoittelu ei vastaa tilastollisia malleja. Tämä on kuitenkin yleinen ongelma, joka esiintyy aina kun tilastollisia malleja sovelletaan.

Yhteenvetona voidaan todeta, että vaikka tilastollisesti luotettavan ja edustavan toteutuneen hinnan käyttöä voitaisiin hyvinkin pitää teoreettisesti parhaiten perusteltavana, monet käytännön syyt kuitenkin puoltavat pyyntihinnan käyttöä arvonmäärityksen lähtökohdana.

Edellä mainituista syistä on päädytty siihen, että arvon määrityksessä käytettävän kulluttajahinnan lähtökohdaksi valittaisiin ensisijaisesti se hinta, jolla vastaavia ajoneuvoja tilastollisen selvityksen mukaisesti on tosiasiallisesti myyty. Tätä hintaa käytettäisiin, jos se on saatavissa niin sanottuna mallinnettuna arvona. Mallinnetun arvon käyttöä ja sille asetettavia vaatimuksia selvitetään tarkemmin seuraavassa jaksossa. Jos mallinnettua toteutunutta kauppaa-arvoa ei tietyllä automallin osalta ole käytettävissä, sovellettaisiin pyyntihintoihin perustuvaa hintaa alennettuna neljällä prosentilla ja 300 eurolla, kuitenkin enintään 20 prosentilla pyyntihinnan määrästä. Tämä vastannee suunnilleen eri perusteilla keskimäärin myönnettävien alennusten tasoa. Uusien autojen kohdalla sovellettaisiin kuitenkin vain edellä sanotulla tavalla alennettuun pyyntihintaan perustuvaa mallia.

On myös todennäköistä, että pyyntihinta ja toteutuva kauppahinta lähenevät automarkkinoilla jatkossa toisiaan, koska tuskin on kannattavaa pitää yllä korkeaa nimellishintaa, josta kuitenkin myönnettäisiin säännöllisesti suuri alennus. Toinen hintoja yhtenäistävä tekijä lienee internetin käyttö autokaupan ilmoitusvälineenä. Hinnat ovat kuluttajalle entistä läpinäkyvämpiä ja hintatietoa on helpos-

ti saatavilla nimenomaan siitä, millä hinnalla ajoneuvoja tarjotaan myytäväksi.

On myös katsottava, että pyyntihintaan ja siitä myönnettävään keskimääräiseen alennukseen perustuva verotusarvo täyttää ne lähtökohdat, joihin EY-tuomioistuimien on viitannut pitäessään arvon määritykseen liittyviä kohtuullisia likimääräisyyksiä sallittuina.

Mallinnettu verotusarvo

Tarkoituksena on, että verotusarvo voitaisiin muodostaa mahdollisimman hyvin ja kattavasti automarkkinoita kuvastavalla tavalla. Suomessa on moniin muihin maihin verrattuna tähän poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet, koska näiden tietojen keräämiseen ja korkeatasoiseen tilastolliseen jalostamiseen keskittyvää toimintaa on ollut Suomessa olemassa jo 1980—luvun lopulta lähtien. Suunnilleen 90 prosenttia merkkiautoliikkeiden myynnin volyymistä on mukana tässä seurannassa. Tarkoituksena on, että veroviranomainen hankkisi autoverotuksessa käytettäväksi tällaista parasta saatavissa olevaa tietoa. Tietojen toimittajana olisi käytännössä Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy -niminen yritys, joskaan säännöksissä ei luonnollisestikaan rajoitettaisi veroviranomaisen tietolähteitä ainoastaan yhteen yritykseen. Alalla ei ainakaan toistaiseksi kuitenkaan ole muita toimijoita, joilla olisi tarjottavanaan yhtä laajasti ja markkinat kattavasti tämän kaltaista tietoa. Yhtenäisenä perusteena tietojen toimittajan valinnassa on, että se toimii riittävän laajasti markkinoilla ja tarjoaa palveluja laajasti muillekin kuin verottajalle. Tämä on omiaan varmistamaan tietojen ja niitä yksittäisistä markkinahavainnoista jalostettaessa käytettyjen menetelmien objektiivisuutta. Edellä mainittu yritys toimittaa tietoja autojen hinnoista muun muassa pääosalle Suomen autolehdistä ja myös Tilastokeskukselle. Toiminta perustuu paitsi laajaan tietojen hankintaan, myös tietojen pitkälle vietyyn tilastolliseen käsittelyyn.

Autot ovat tuotteena hyvin heterogeeninen ryhmä ja siksi autoja koskevan hinta-aineiston tilastollinen käsittely perustuu ajatukseen, että autot voidaan kuvata ominaisuuspaketteina ja autojen hintojen havaittu vaihtelu markkinoilla selittyy pääosin niiden omi-

naisuuksien vaihtelulla. Kaikki hintojen vaihtelu ei kuitenkaan johdu systemaattisista tekijöistä, vaan voidaan havaita, että hyvin samankaltaisille autoillekin annetaan joskus merkittävästikin erilaisia hintoja. Pääosin tässä on kysymys siitä, että eri henkilöt arvioivat samanlaisen auton arvon eri tavoin. Tällainen satunnainen, ei auton ominaisuuksilla selittyvä vaihtelu on luonnollista, sillä täysin homogeenisellakin tuotteilla on havaittavissa hintojen vaihtelua markkinoilla. Siksi mikään yksittäinen hintahavainto ei voi olla todiste siitä, että juuri kyseinen hinta on tuotteen oikea markkinahinta, vaan markkinahinta täytyy määritellä tuotteen tavanomaiseksi tai odotettavissa olevaksi hinnaksi. Tuo odotettavissa oleva hinta voidaan selvittää luotettavasti laajan tilastoaineiston ja regressiomallintamisen keinoin.

Regressioanalyysissä mallinnetaan sitä, millainen yhteys markkinoilla vallitsee auton ominaisuuksien ja odotettavissa olevan, tavanomaisen hinnan välillä. Kun auton keskeiset hintaan vaikuttavat ominaisuudet ovat tiedossa, voidaan autolle laskea odotettu hinta markkinoilla, vaikka aivan täsmälleen samanlaista autoa ei olisi markkinoilla lainkaan. Tuolla mallinnetulla odotetulla hinnalla on se luonne, että useimmat markkinoilla havaitut yksittäiset hinnat ominaisuuksiltaan samankaltaisille autoille ovat sitä lähellä ja arvioiden keskiarvo eri autojen osaryhmissä on sama kuin todella aineistossa havaittujen hintojen. Markkinoilla havaitut hinnat poikkeavat näistä odotusarvoista molempiin suuntiin siten, että samankaltaisille autoille on löydettävissä sekä korkeampia että matalampia hintoja kuin odotusarvo. Näin odotusarvo kuvaa keskimääräistä hintaa, jota lähellä useimmat markkinahinnat ovat ja josta markkinoilla todella havaitut hinnat harvoin poikkeavat paljon.

Markkinahinnan määrittäminen ei voi perustua siihen, että etsitään yksittäinen, täsmälleen samanlaisen auton hinta. Tuskin koskaan voidaan löytää kahta täsmälleen samanlaista käytettyä autoa, sillä ne jakautuvat Suomenkin markkinoilla yli 10 000 eri versioon, ja versioissa on eroa varusteissa, kunnossa, iässä ja kilometrimäärässä. Vaikka lähes täsmälleen samanlainen auto löydetäisiinkin, sille asetettu hinta ei välttämättä ole

tavanomainen, vaan se voi olla poikkeuksellisella tavalla hinnoiteltu ominaisuuksiinsa nähden, autoyksilö on ollut epätavallisen hyvässä tai huonossa kunnossa taikka poikkeuksellisesti varusteltu. Näin on oleellista selvittää, mikä osa vaihtelusta johtuu systemaattisista tekijöistä ja mikä osa satunnaisesta vaihtelusta. Tämän selvittämiseen soveltuvat hyvin juuri tilastollisen mallintamisen menetelmät, kuten regressiomallintaminen.

Ristiintaulukoiminen ja keskiarvojen laskeminen ei tule kysymyksen hinta-arvioiden antamisen menetelmänä, sillä auton arvo riippuu merkittävästi monesta eri tekijästä ja taulukointi pitäisi tehdä niiden kaikkien suhteen. Näin useisiin taulukon soluihin ei tulisi lainkaan havaintoja eikä näin ollen autotyyppien keskiarvoa voitaisi lainkaan laskea. Lisäksi suureen määrään ristiintaulukon soluja tulisi autoja ja niiden hintoja hyvin vähän. Koska markkinoilla on satunnaista hintahajontaa, tulisi pienen havaintojoukon keskiarvosta hyvin satunnainen, laskentakerrasta ja aineistosta toiseen rajusti hypähtelevä arvo, johon olisi myös helppo manipuloimalla vaikuttaa. Yksikin hyvin poikkeava hinta voisi muuttaa näin määriteltyä markkinahintaa rajusti. Muun muassa näistä syistä erilaiset mallintamisen menetelmät ovat syrjäyttäneet ristiintaulukoimisen tieteellisen tutkimuksen menetelmänä.

Mallinnetun verotusarvon käyttämisen pääperustelu on, että käyttämällä parasta saatavilla olevaa tilastollista aineistoa varmistetaan verotuksen oikeellisuus ja tasapuolisuus sekä huolehditaan mahdollisimman hyvin verovelvollisten oikeussuojasta.

Toissijaiset arvonmäärityksen menetelmät

Huolimatta siitä, että autoverotuksessa perustettaisiin verotusarvo edellä sanotulla tavalla korkeatasoisiin tilastollisiin menetelmiin, voi kuitenkin syntyä tilanteita, joissa verotettavana olevalle ajoneuvolle ei ole esitettävissä Suomen markkinoilta etsittyä arvoa. Kysymys voi olla sellaisesta harvinaisesta mallista, jota ei Suomessa ole tai jota on niin vähän, ettei markkina-arvoa voida perustellusti muodostaa. Esimerkkinä tästä voisi mainita vaikkapa jonkin harvinaisen keräilyauton, jolle on olemassa kansainvälinen

hintataso, mutta ei hintaa Suomen markkinoilla. Toisin sanoen käytettävissä ei olisi ehdotetun lain 11 k §:ssä tarkoitettua samanlaisen ajoneuvon, lähes samanlaisen eikä edes samankaltaisen ajoneuvon mallinnettua verotusarvoa. Tätä mahdollisesti kuitenkin suhteellisen harvinaista tilannetta varten lakiin ehdotetaan otettavaksi toissijaisesti sovellettavia arvonmäärityksen menetelmiä.

Yleisenä lähtökohtana toissijaisille arvonmääritysmenetelmille on, että tarvittaessa arvo määritetään pitäen lähtökohtana markkinoilta tunnettuja muita arvoja kuin juuri tietyn vastaavana pidetyn ajoneuvon mallinnettua arvoa. Esimerkkinä poikkeamisesta vastaavuuteen perustuvasta menettelystä voisi mainita vaikkapa usean arvoltaan tunnetun ajoneuvomallin arvojen keskimääräisen arvon käytön siten, että vertailuajoneuvot kuitenkin ovat käytettävissä olevasta aineistosta niitä, jotka kokonaisuutena arvioituna vastaisivat mahdollisimman hyvin sitä ajoneuvoa, jonka arvo on määriteltävänä. Tämä tarkoittaisi siis tilannetta, jossa ei voida esittää yhtä tiettyä 11 k §:n 3 momentin nojalla samankaltaisena pidettävää ajoneuvoa ja sen arvoa verotuksen lähtökohdaksi, mutta markkinoilla on kuitenkin ajoneuvoja, joilla on yksittäisiä piirteitä, joiden perusteella ne voitaisiin valita keskimääräisen laskennan lähtökohdiksi. Tällöin käytettäisiin ensi sijassa näiden markkinoilta tunnettujen ajoneuvojen mallinnettua arvoa. Asiallisesti ottaen menetelmä siis tarkoittaa tiedon täsmällisyyden korvaamista laajempaa ajoneuvojen ryhmää koskevilla tiedoilla.

Muissa toissijaisissa menetelmissä siirryttäisiin samalla tavalla suppeasta ajoneuvojoukkoon kohdistuvasta tiedosta laajempaan tai muutoin muodostettavissa olevaan joukkoon kohdistuvaan tietoon. Toissijaisia menetelmiä sovellettaisiin siinä järjestyksessä, jossa ne on laissa lueteltu, jotta varmistettaisiin se, että aina käytetään tietopohjaa, jonka lähtökohdat ovat niin lähellä kulloinkin verotettavana olevaa ajoneuvoa, kuin käytettävissä olevat tietolähteet antavat myöten. Se, mikä on verotusarvon määrä eri menetelmien mukaan, ei vaikuttaisi millään tavalla siihen, mitä menetelmää kulloinkin olisi käytettävä. Tämä on tarkoitettu ratkaistavaksi vain ja ainoastaan tietojen käytettävissä olon perus-

teella.

Ajoneuvon yksilöllisten ominaisuuksien huomioon ottaminen verotusarvossa

Se, mitä edellä on sanottu ajoneuvon arvon määrittämisestä, on koskenut vertailuarvoa, toisin sanoen sitä arvoa, jota on pidettävä edellä mainituin kriteerein yleisenä vastaavan ajoneuvon arvona Suomen markkinoilla. Tässä arvossa ei välttämättä ole otettu huomioon kulloinkin verotettavana olevan ajoneuvon yksilöllisiä arvoon vaikuttavia ominaisuuksia, siis sitä, että juuri tämä ajoneuvo poikkeaa vaikkapa kunnoltaan tai ajosuoritteeltaan siitä, millä perusteella yleinen tilastollinen arvo on muodostettu. Silloinkin kun on voitu käyttää mahdollisimman hyvää aineistoa, esimerkiksi samanlaisen ajoneuvon (11 k §:n 1 momentti) mallinnettua arvoa (11 f §) voi ajoneuvolla olla joitakin yksilöllisiä ominaisuuksia, joita ei ole otettu mallinnettua arvossa huomioon. Esimerkkinä tästä voisi olla ajoneuvon yksilökohtainen kunto, jota koskevia arvioita ei ole malliin, jolla samanlaisen ajoneuvon hinnan odotusarvo on selvitetty markkinahavaintojen joukosta. Näin ollen tekijän vaikutus tulee arvioida erikseen. Sama voi koskea ajoneuvon varustelua, jos ajoneuvolle muutoin voidaan antaa 11 k §:n mukaisissa rajoissa vastaavan ajoneuvon mallinnettu arvo, mutta jokin arvoon vaikuttava varusteluero suuntaan tai toiseen jäisi kuitenkin huomioon ottamatta. Osittain sama voi koskea myös ajokilometrien vaikutusta, vaikka se onkin tyypillinen 11 f §:ssä tarkoitettussa mallinnettua arvossa mukana oleva tekijä. Voi esiintyä ajoneuvoja, joiden ajokilometrit poikkeavat siinä määrin arvonmääritysmallin sisältämästä aineistosta, että on paikallaan tehdä vielä mallinnettuun arvoonkin korjaus ajoneuvon ajokilometrien osalta. Mallinnetun arvon kohdalla voitaneen kuitenkin tapauskohtaisesti ainakin pääsääntöisesti määrittää arvo ajosuorite huomioon ottaen, jolloin tämän tekijän vaikutus on tiedossa, eikä tarvetta lisätoimenpiteisiin ole kuin enintään poikkeustapauksissa. Sen sijaan ajokilometrit olisi muuta kuin mallinnettua arvoa käytettäessä otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon.

Laissa ehdotetaan säädettäväksi menetel-

mistä, joiden mukaan verotusarvoa voidaan tarvittaessa korjata ajoneuvon yksilöllisten ominaisuuksien perusteella. Korjausperusteet liittyisivät ajoneuvon kuntoon, ajokilometreihin ja tarvittaessa varusteisiin. Korjauksia tehtäisiin, jos siihen on tarvetta siksi, että arvo poikkeaa lähtökohtana olevasta vertailuarvosta, olipa tämä mallinnettu arvo tai muulla tavalla muodostettu arvo. Arvoa voitaisiin muuttaa tarvittaessa joko lähtökohtana olevaa arvoa matalammaksi tai yhtä hyvin sitä korkeammaksi.

Ajoneuvon yksilöllisen kunnan ja ajokilometrien vaikutuksen arviointia varten lakiin ehdotetaan otettavaksi kaavamaiset menetelmät. Varusteiden arvon erillinen selvittely voi olla tarpeen vain, jos näitä ei ole jo otettu huomioon siten, että lähtökohtana oleva vastaava ajoneuvo on samalla tavoin varusteltu. Periaatteena on, että varusteiden arvo pyritäisiin ensisijaisesti selvittämään sen ikäisenä kuin ne ovat, mutta arvo varauduttaisiin tämän tiedon puuttuessa laskemaan myös varusteen uushankintahinnasta myöntämällä siitä kaavamaisen järjestelmän mukainen ikähyvitys. Kun ajoneuvon varusteiden arvon voi olettaa alenevan nopeammin kuin koko ajoneuvon arvo alenee, varusteisiin sovellettu ikähyvitys olisi ehdotuksen mukaan kaksi kertaa niin suuri kuin se, jota ehdotetaan lain 7 §:n nojalla sovellettavaksi itse ajoneuvoon.

Menetelmä, jota sovellettaisiin ajoneuvon yksilöllisen kunnan huomioon ottamiseen perustuu ajoneuvon yleisluonteiseen tarkastamiseen. Tarkoituksena on, että lähinnä ajoneuvon yleinen kunto ja kuluneisuus verrattuna saman ikäisiin käytettyihin autoihin otettaisiin huomioon siltä osin kuin se voidaan tehdä käymättä perusteellisesti läpi ajoneuvon koko tekniikkaa. Arvio tehtäisiin lähinnä ajoneuvon silmämääräisenä tarkastuksena, eikä siinä tehtäisi tarkempia teknisiä mittauksia. Tavanomaisten ajoneuvoissa säännöllisesti aika ajoin vaihdettavien kuluosien, kuten esimerkiksi pakoputken tai moottorin hihnojen kunto ei vaikuttaisi arviointiin. Myöskin ajoneuvossa ehkä olevat tavallisuudesta poikkeavat kolarivaurion tyyppiset vauriot jätettäisiin huomiotta, koska lähtökohtana on, että autoverotus perustuu ehjien ja käyttökunnossa olevien ajoneuvojen käyttämiseen vertailuajoneuvona. Sen sijaan

huono maalipinta, ajoneuvoihin iän myötä usein tulevat naarmut ja muu kuluneisuus, tavallista pahempi ruostuneisuus tai muut tämän kaltaiset tekijät vaikuttaisivat ajoneuvon arvoon. Laissa säädettäisiin tietty enimmäismäärä, jonka rajoissa arvoa voitaisiin tarkistaa. Kun voi olettaa, että ajoneuvojen väliset kuntoerot kasvavat siirryttäessä vanhempiin ikäluokkiin, myös kuntoarvion vaikutusasteikko olisi sitä suurempi, mitä iäkäämmästä ajoneuvosta on kysymys. Tarkempi arviointi enimmäismäärien rajoissa jäisi verotuskäytännön varaan siitäkin syystä, ettei laissa ole mahdollista säätää ajoneuvojen eri ominaisuuksien yksityiskohtaisesta luokittelusta.

Ajokilometrejä varten on mahdollista kehittää tilastollinen laskentamenetelmä, joka perustuu saman kokoluokan ajoneuvojen keskimääräisiin ajosuoritteisiin. Näistä on käytettävissä tilastotietoa, jonka lähteenä tässä esityksessä on käytetty Ajoneuvohallintokeskuksen Tampereen teknillisen korkeakoulun liikenne- ja kuljetustekniikan laitokselta tilaamaa tutkimusta ”Ajoneuvokannan hallintamalli”, Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2001. Tähän aineistoon perustuen ehdotetaan henkilöautojen ajokilometrien huomioon ottamiseksi otettavaksi käyttöön 11 i §:ään ehdotettu menetelmä. Mallia on tässä vaiheessa mahdollista soveltaa vain henkilöautoihin. Tarkoitus on myöhemmin erikseen selvittää, voitaisiinko vastaava laskentatapa laajentaa koskemaan joitakin muitakin ajoneuvoryhmiä.

Oikaisu verotusarvo- tai ikähyvitystietojen tarkentuessa

Automarkkinoilta saatavaan kuluttajahintaan perustuvassa verotuksessa verotusarvon tulisi seurata mahdollisimman tarkoin verotuksen ajankohdan mukaista vastaavan ajoneuvon kuluttajahintaa. Kun käytettävissä ei ole täysin reaaliaikaista järjestelmää ajoneuvojen arvon määrittelemiseksi, ajoneuvon arvo tietyllä hetkellä voidaan periaatteessa täysin varmasti todeta vasta jälkeenpäin, sitten kun hintatiedot tältä ajankohdalta on saatu ja asianmukaisesti käsitelty. Voidaan tosin kehittää tilastollisia malleja ja markkinatiedon keräysjärjestelmiä, joissa hinnan odotusarvo

on saatavissa luotettavasti jo aikaisessa vaiheessa. Kuitenkin oikea verotusarvo tietyllä ajankohdalla voidaan joutua ainakin tarkistamaan ja mahdollisesti oikaisemaan vasta verotuksen ajankohdan jälkeen. Tasapuolisen verotuksen ja oikeusvarmuuden kannalta on välttämätöntä, että verotuspäätökset perustetaan hyvin varmistettuun tietoon eikä tapausittain vaihtelevaan ennakkotietoon. Toisaalta verotuspäätöksiä tehtäessä ei voida jäädä odottamaan sitä, että täydelliset oikeellisuudeltaan varmistetut tiedot ovat verotusta toimitettaessa käytettävissä.

Jotta autoveropäätökset voitaisiin tehdä viivytyksettä, mutta kuitenkin varmistaa se, että verotus perustuu oikeaan ja kaikille samalla tavoin selvitettyyn verotusarvoon, ehdotetaan menettelyä, jossa veroviranomainen voi tarvittaessa oikaista verotusta tietyn määräjän kuluessa, jos voidaan todeta verotuksen ajankohtana vallinneen verotusarvon tai ikähyvityksen perusteiden poikenneen siitä, miksi ne oli katsottu ensiksi verotuspäätöstä annettaessa. Oikaisu voitaisiin tehdä riippumatta muista edellytyksistä vain, jos on tarvetta poiketa joko verovelvollisen hyväksi tai hänen vahingokseen siitä tietopohjasta, jota aluksi sovellettiin. Näin ollen oikaisun edellytyksenä ei ole esimerkiksi se, että verotuksessa olisi havaittu jotakin, jota veroviranomaisen ei ole katsottava tutkineen tai että verotus olisi sinänsä virheellisesti toimitettu. Kyse on vain täydentyvien tietojen käytöstä siinä vaiheessa, kun nuo tiedot ovat käytettävissä. Jos verrataan ajatusta muualla verotuksessa sovellettuihin menettelyihin, vertailukohtana voisi olla ennakonpidätyksen ja lopullisen verotuksen rooli tuloverotuksessa: verotuksen lopputulos varmistuu vasta, kun kaikki tarpeelliset tiedot koko verovuoden ajalta ovat käytettävissä.

Järjestelylle ehdotetaan säädettäväksi määräaika, joka olisi kuusi kuukautta. Veroviranomainen voisi tänä aikana tehdä korjatun verotuspäätöksen tai ilmoittaa, ettei tarkistamistarvetta ole. Jos veroviranomainen ei ole tehnyt kumpaakaan määräajan päättyessä, alkuperäinen verotus jäisi voimaan sellaisenaan. Lisäksi oikaisu voitaisiin tällä perusteella tehdä vain kerran. Nämä ehdotukset perustuvat tarpeeseen järjestää menettely verovelvollisen kannalta riittävän nopeaksi ja

sellaiseksi, että on mahdollisimman pian lopullisesti tiedossa, tarkistetaanko verotusta vaiko ei.

On odotettavissa, että erityisesti uudistuksen alkuvaiheessa autoverotuksen toimittaminen uuden järjestelmän mukaisena on poikkeuksellisen paljon voimavaroja vaativaa. Tämä johtuu jo uuden järjestelmän kehittämisestä ja käyttöönotosta sinänsä, mutta myös siitä, että alkuvaiheessa tullilla on suurehko määrä aikaisempia verotuksia oikaistavana. Uudistus vaatii paljon myös uudenlaisten tietojärjestelmien aikaansaamiseksi ja käyttämiseksi tehokkaasti. Tämän vuoksi ehdotetaan, että edellä mainittu pysyvänä kuuden kuukauden enimmäisaika oikaisun toimittamiseksi olisi alkuun vuosina 2003 ja 2004 kymmenen kuukautta.

Arviointilautakunta

Jotta varmistettaisiin autoverotuksen oikeellisuus ja jotta ajoneuvojen arvon määrittämisessä olisi käytettävissä mahdollisimman korkeatasoinen ja monipuolinen asiantuntemus, ehdotetaan perustettavaksi erityinen arviointilautakunta tehtävänä ajoneuvon verotusarvon määrittäminen. Lautakunta voisi antaa verotusarvoa koskevan ratkaisun verotuksen jonkin osapuolen pyynnöstä. Pyytäjänä voisi olla verovelvollinen, veroviranomainen, muutoksenhakuaste taikka tull- tai veroasiamies.

Arviointilautakunta toimisi Tullihallituksen yhteydessä, ja sen käytettävissä tulisi olla ne tietolähteet, joihin myös veroviranomaiset voivat perustaa verotusarvon määrittäksen. Tarkoitus on, että lautakunnassa olisi muun muassa autokaupan ja muiden autoalan järjestöjen edustus.

Käytännössä lautakunnan työnä olisi antaa ratkaisuja lähinnä niissä tapauksissa, joissa verotusarvosta on kiistaa tai arvon määrittäminen on muutoin poikkeuksellisen vaikeaa. Lautakunta voisi sekä tarkastaa yksittäisiä ajoneuvoja ja arvioida tältä pohjalta esimerkiksi ajoneuvon kuntoa että antaa tilanteen mukaan arvioita muun näytön tai vain asiakirjojen perusteella. Lautakunnan lausunnoista voitaisiin periä valtiovarainministeriön asetuksella tarkemmin säädettävä maksu. Tarkoituksena on, että asetuksessa säädettäisiin

maksusta noudattaen valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaisia periaatteita.

Käytettyjen ajoneuvojen verotuksen julkisuus ja ennakkotietojen antaminen

Autoverolain 86 §:n mukaan autoverotusta varten annetut tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa. Syynä tietojen salassapitoon on se, että verotuksen perusteena oleva valmistajan ja autojen maahantuojan välinen kauppahinta on liikesalaisuuden piiriin kuuluvaa tietoa. Sitä olisi käsiteltävä salassa pidettävänä myös viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain periaatteiden mukaisesti, vaikka asiasta ei olisi säädetty erityislaissa, eli tässä tapauksessa autoverolaissa. Myös tullikoodeksin lähtökohta on, että tämännäiset yritysten tiedot ovat salassa pidettäviä (tullikoodeksin 15 artikla). Liikesalaisuuden salassapidon periaate on tunnustettu myös yhteisön perustamissopimuksessa (EY 287 artikla) sekä neuvoston päätöksessä yleisön oikeudesta saada tietoja neuvoston asiakirjoista (93/731/EY, erityisesti 4 artiklan 1 kohta). Autoverolain salassapitosäännös vastaa siten perusteiltaan laajasti muussakin lainsäädännössä omaksuttuja periaatteita tämänkaltaisen tiedon käsittelystä.

Kuluttajahinnan ottaminen autoverotuksen lähtökohdaksi tarkoittaa sitä, että autoverotukseen ei enää liity vastaavaa tietojen luotamuksellisuutta eikä tarvetta käsitellä autoverotusta varten annettuja tietoja aiempaan tapaan liikesalaisuutena. Kun vero määräytyy kuluttajahinnan perusteella, on selvää, että esimerkiksi verottomat hinnat ovat lasketavissa, kun kuluttajahinta on tiedossa. Veropohjan vaihtamisesta seuraa välittömästi, ettei tämännäpainen tieto voi olla eikä sen millään perusteella tarvitse ollakaan salassa pidettävää. Tieto siitä, mitä veroviranomainen on pitänyt jonkin yksittäisen automallin verotusarvona kuluttajahintaan perustuvassa järjestelmässä ehdotetun lain 6 §:ää soveltaessaan, olisi myös voimassa oleva autoverolain 86 § huomioon ottaen julkinen, olipa kysymyksessä uusi tai käytetty ajoneuvo, koska nämä verotusarvotiedot perustuvat muuhun kuin verovelvollisen verotusta varten antamaan tietoon. Selvyyden vuoksi ehdotetaan, että tämä periaate mainittaisiin autoverolain

86 §:ssä.

Siltä osin kuin autoverotus edelleen perustuisi hankintakustannukseen verovelvolliselle ja verovelvollisen tästä antamaan tietoon, tietoja on asianmukaista käsitellä jatkossakin salassa pidettävänä siten kuin autoverolain 86 §:ssä säädetään. Lähinnä tämä koskisi uusina verotettavia pakettiautoja ja moottori- pyöriä. Samoin ennen tämän lain voimaantuloa veroviranomaisille annettuihin verotustietoihin sovellettaisiin edelleen lain 86 §:n salassapitosäännöstä, jonka mukaisin ehdoin nuo tiedot on veroviranomaiselle annettu.

Veropohjasta riippumatta käytettyjen ajoneuvojen verotusta varten annetaan autoverolain 86 §:n tarkoittamassa merkityksessä tiettyjä tietoja, vaikkakin suurelta osin verotus perustuu jatkossa tietoihin, jotka viranomaisen hankkii muualta kuin verovelvolliselta. Verovelvolliselta saatavat tiedot voivat koskea muun muassa ajoneuvon kuntoa, ajokilometrimääriä, varusteita ja muita vastaavia verotukseen liittyviä ajoneuvon yksilöllisiä ominaisuuksia. Tiedot saattaisivat siten osittain olla verovelvollisen ilmoitukseen perustuvia, osittain taas voisi olla kysymys tullin ajoneuvosta tekemiin havaintoihin perustuvista tiedoista tai esimerkiksi arviointilautakunnan tiedoista. Autoverolain 86 §:n sanamuoto viittaa lähinnä verovelvolliselta itseltään tai joltakin muulta tietojen antamiseen verovelvolliselta saatuihin tietoihin.

Erityisesti käytettyjen ajoneuvojen osalta voidaan nähdä perusteltua tarvetta selkiyttää ja laajentaa autoverotuksen julkisuutta. Tähän on myös kuluttajasuojaan liittyviä syitä. Tästä näkökulmasta on paikallaan, että auton myöhempi ostaja tai omistaja voisi suoraan veroviranomaiselta tarkistaa esimerkiksi sen, mitä maahantuojaa tai muu verovelvollinen on verotusvaiheessa ilmoittanut ajoneuvon kunnosti tai ajokilometreiksi ja minkäläisten näitä koskevien tietojen mukaisesti ajoneuvon verotus on toimitettu. Tällaisten tietojen julkisuus on omiaan parantamaan autoverotuksen läpinäkyvyyttä ja lisäämään tietämystä eri ajoneuvojen verojen määristä ja veron perusteista. Sama koskee kaikkia muitakin käytettyjen ajoneuvojen verotukseen liittyviä tietoja ja asiakirjoja niin verotuksen ensi vaiheessa kuin myös muutoksen haun eri vaiheissa.

Ehdotuksena on, että autoverolaissa säädettäisiin käytettyjen ajoneuvojen verotusta koskeva poikkeus lain 86 §:ssä olevasta autoverotusta varten annettujen tietojen salassapidosta. Toimitettua tai toimitettavana olevaa käytetyn ajoneuvon verotusta koskevat tiedot ja asiakirjat olisivat ehdotuksen mukaan julkisia.

Poikkeuksen tästä laajasta julkisuudesta muodostaisivat kuitenkin henkilötietolaissa (523/1999) tarkoitettuja arkaluonteisia tietoja ja niihin rinnastettavia tietoja sisältävät, autoverolain 50 §:ssä tarkoitettuihin veronhuojennuksiin ja 51 §:ssä tarkoitettuihin invalidipalautusasioihin liittyvät asiakirjat. Myöskään verovelvollisen henkilötunnus tai luonnollisen henkilön osoitetieto eivät tulisi julkiseksi tässä yhteydessä, koska nämä tiedot eivät ole tarpeellisia autoverotuksen arvioinnin kannalta. Näiden henkilötietojen osalta ei ole olemassa perusteita poiketa autoverolaissa muutoin säädetystä suojan tasosta.

Siltä osin kuin käytetyn ajoneuvon autoverotusta koskevat tiedot liittyvät luonnollisiin henkilöihin, muodostavat ne veroviranomaisen hallussa henkilötietolaissa tarkoitettujen henkilörekisterin. Viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa rajoitetaan tietojen antamista tällaisesta rekisteristä kopioina, tulosteina tai sähköisessä muodossa. Tietoja saa antaa ainoastaan, jos luovutuksensaajalla on henkilötietojen suojaa koskevien säännösten mukaan oikeus tallettaa ja käyttää sellaisia henkilötietoja. Käytännössä tämä merkitsisi sitä, että veroviranomaisen olisi aina selvitettävä luovutettavien henkilötietojen käyttötarkoitus. Laissa voidaan kuitenkin säätää erikseen henkilötietojen luovuttamisesta, jolloin käyttötarkoitus koskevaa selvittämismuutoksen velvollisuutta ei ole.

Edellä mainituista muun muassa kuluttajansuojaan liittyvistä syistä on perusteltua lisätä autoverotuksen läpinäkyvyyttä siten, että käytetyn ajoneuvon autoverotusta koskevat tiedot ovat laajasti saatavilla eri käyttötarkoituksiin. Tämän vuoksi ehdotetaan, että käytetyn ajoneuvon autoverotusta koskevat asiakirjat ovat mainituin poikkeuksin julkisia ja että jokaisella on oikeus saada tietoja näistä asiakirjoista sen estämättä, mitä viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään.

Samalla kun käytetyn auton verotuksen julkisuutta ehdotetaan olennaisesti laajennettavaksi, olisi kuitenkin myös huolehdittava siitä, että viranomaiset voivat saada käyttöönsä parhaat saatavilla olevat tiedot verotusarvoa varten. Käytettyjen autojen markkinahintatietojen saaminen viranomaisen käyttöön ei kuitenkaan välttämättä ole mahdollista, jos se johtaa näitä tietoja markkinoille myyvän yrityksen kaikkien tietojen julkistamiseen sitä kautta, että niiden katsottaisiin olevan veroviranomaisen hallussa oleva viranomaisen julkinen asiakirja. Toisaalta julkisuustarve kohdistuu niihin tapauksiin, joissa on kyse konkreettisesta verotuksesta. Tältä osin tietopohjan tuleekin olla julkinen.

Kun viranomainen todennäköisesti voisi saada kyseessä olevat tiedot haltuunsa vain sillä ehdolla, että tietojen julkisuutta rajoitetaan edellä sanotulla tavoin, tätä voidaan pitää perustuslain (731/1999) 12 §:n 2 momentissa tarkoitettuna välttämättömänä syynä, jonka vuoksi laissa voidaan säätää poikkeus muutoin laajaksi tarkoitettua asiakirjain julkisuudesta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että veroviranomaisen hallussa olevat ajoneuvon arvoa koskevat tiedot olisivat julkisia vain, jos tietoa on käytetty jo toimitetussa tai vireillä olevassa verotuksessa.

Viimeksi mainittu ehdotus sivuaa myös mahdollisuutta antaa ennakkotieto ajoneuvon arvosta. Jos ennakkotietoja ajoneuvon arvosta annettaisiin, sitä kautta olisi saatavissa muitakin ajoneuvon arvoa koskevia tietoja kuin vain toimitettuun tai vireillä olevaan verotukseen liittyviä tietoja. Tietojen antaminen muusta kuin konkreettisesta verotuksesta muodostaisi helpostikin eräänlaisen ennakkotietomenettelyn tapaisen järjestelyn, vaikka pyrittäisiinkin korostamaan sitä, että tieto ei olisi sitova. Voimassa olevan autoverolain 67 §:n mukaan ennakkotietoa ei voi antaa, jos on kyse verotusarvon määrittämisestä. Kun verotusarvo määritellään sen ajankohdan mukaisesti, jona ajoneuvo verotettaisiin, on jo tästä syystä selvää, ettei arvosta voida ennen verotuksen ajankohtaa antaa sitovaa ennakkotietoa. Käytäntö on jo nyt osoittanut, ettei ajoneuvon arvoa voida asianmukaisesti selvittää, jollei tuo ajoneuvo ole täsmällisesti yksilöity. Yksilöinti riittävän tarkalla tasolla on mahdollista vasta, kun ajoneuvo tai sen

asiakirjat on esitetty viranomaiselle. Uudessa järjestelmässä on selvitettävä muun muassa, mikä on se vertailuajoneuvojen joukko, jonka mukaan arvo määritellään. Yleensä tämä tapahtuu silloin, kun ajoneuvon verotusta jo toimitetaan. Lisäksi nyt käsiteltävänä olevassa ehdotuksessa esitetään lakiin lisättäväksi ajoneuvon yksilökohtaista arviointia edellyttäviä verotusarvoon vaikuttavia säännöksiä, jotka niin ikään vaikeuttavat tai tekevät käytännössä mahdottomaksi antaa muussa yhteydessä kuin verotusta toimitettaessa tietoa ajoneuvon arvosta.

Nykyisen lain mukaan kielto antaa ennakkotietoja arvoa koskevissa kysymyksissä tarkoittaa ainoastaan tullikoodeksin nojalla määriteltävää arvoa. Edellä mainituista syistä lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, ettei ajoneuvon arvosta annettaisi ennakkotietoja riippumatta siitä, määritetäänkö tullikoodeksin perusteella hankinta-arvoa vaiko lain muiden säännösten perusteella kuluttajahintaan perustuvaa verotusarvoa. Verovelvollisten oikeusturva ei tämän rajoituksen johdosta kuitenkaan oleellisesti kaventuisi, koska autoverolain 43 §:n mukaan ajoneuvon verotus voidaan pyytää peruutettavaksi vielä ennen kuin vero on maksettu tai ajoneuvo on Suomessa rekisteröity. Tämä mahdollisuus tavallaan korvaa ennakkotiedon pyytämisen siinä mielessä, että on mahdollista saada veroviranomaisen sitova päätös autoverosta, mutta on myös mahdollista vielä peruuttaa verotus, jos esimerkiksi veron määrä ei olisikaan tyydyttävä.

3.4. Verotuksen oikeussuojakeinot: EY-tuomioistuimen vaatimus valitusmahdollisuudesta

EY-tuomioistuin on viimeaikaisessa autoveroja koskevissa ratkaisuisaan katsonut, että tietyt keskimääräisyyteen perustuvat veron määräämisen menetelmät ovat hyväksyttäviä, jos toisesta jäsenvaltiosta tuodun käytetyn ajoneuvon omistajalla on oikeus riitauttaa arvioperusteisen laskentajärjestelmän soveltaminen hänen ajoneuvoonsa.

Tässä esityksessä on pyritty varmistamaan mahdollisimman hyvä oikeussuoja ensinnäkin määrittämällä tarkasti se hintakäsite, jota eri tilanteissa on käytettävä. Samoin vas-

taava ajoneuvo on määritelty niin tarkoin kuin se on mahdollista. Tämä on omiaan tarkentamaan soveltamiskäytäntöä jo ensiasteen verotuksessa ja voinee johtaa aikaa myöten siihen, että syntyy huomattavasti nykyistä yksityiskohtaisempaa autoverotuksen oikeuskäytäntöä. Tarkoituksena on riittävän yksityiskohtaisella säätelyllä tehdä mahdolliseksi päätösten perusteleva siten, että myös verovelvolliset voisivat tarvittaessa käyttää oikeussuojakeinojaan tehokkaasti. Autoverotuksen avoimuus lisääntyy huomattavasti tällä esityksellä. Esityksessä on edetty tässä suhteessa niin pitkälle, kuin mitä edellä mainittu aikaisemman veromallin ja tästä eteenkin päin eräiden ajoneuvojen kohdalla sovellettavan hankintahintaan perustuva verotuksen edellyttämä liikesalaisuuden suoja antavat myöten.

Esitys lisää huomattavasti autoverotuksen joustavuutta ja ennen kaikkea tarkentaa verotusarvon määrittelyä siten, että se seuraa markkinahintoja mahdollisimman hyvin. Silloinkin, kun verotus joiltakin osin perustuisi edelleen kaavamaisiin menettelyihin, siihen on ehdotettu lisättäväksi piirteitä, jotka tarkoittavat mallikohtaisten tai jopa yksilökohtaisten poikkeamien huomioon ottamista.

EY-tuomioistuimen edellyttämä valitusmahdollisuus koskee tämän muutoksen jälkeä käytännössä kaikkia ajateltavissa olevia tilanteita. Veroperusteet on laadittu siten, ettei oikeussuojakeinojen käyttämisen edellytyksenä voi olla miltään osin lainsäädännön mahdollisen tausta-aineiston käyttö. Esimerkkinä tästä voidaan mainita kaavamainen ikähyvityksen laskentamenetelmä, jolla on lähtökohtansa tähänastisessa autoveromallissa. Jos verovelvollisella vaikkapa on tarvetta esittää poikettavaksi 7 §:ssä säädetystä ajoneuvon yleisestä ja kaavamaisesta ikähyvityksestä, hänen on vain pystyttävä perustelemaan se, miksi ajoneuvon arvo on toinen kuin mihin kaavamainen ikäporrastus johtaisi. Tätä varten on tarpeen ainoastaan selvittää ikähyvityksen mukaan laskettava kaavamainen arvo ja kyseistä ajoneuvoa varten 11 b §:n mukaisesti määriteltävä arvo. Lain 7 §:n 2 momentissa on varattu mahdollisuus poiketa kaavamaisesta menetelmästä esitetyn näytön mukaan, eikä tähän tarvita muuta tietopohjaa kuin edellä sanottu markkinoilta muo-

dostettava verotusarvotieto.

Autoverolaissa oleviin varsinaisiin valitusmahdollisuutta koskeviin säännöksiin ei ole tarpeen tehdä EY-tuomioistuimen kannan vuoksi muutoksia, koska valitusoikeus kattaa nykyisinkin kaikki oikeudelliset kysymykset ja kaikki mahdolliset näyttökysymykset, joita saattaa tulla esiin.

3.5. Uudelleen verotus eräissä tapauksissa

Autoverolain 3 §:n mukaan ajoneuvo verotetaan uudelleen, kun tietty osa sen osista tai komponenteista on vaihdettu. Voisi sanoa, että kun laissa säädetty raja on ylitetty, ajoneuvon on katsottava muuttuneen identiteettitään toiseksi ajoneuvoksi, jonka liikenteessä käyttö identiteetin menettäneen ajoneuvon verolla ei enää ole perusteltua. Autoverolain mukaan raja-arvot, joiden ylittämisestä seuraa uudelleen verotus, ovat nykyisin 50 prosenttia tai 33 prosenttia. Osien vaihto laskeaan periaatteessa siitä lähtien, kun ajoneuvo on ensimmäistä kertaa verotettu Suomessa. Sen sijaan ennen tätä tehtyjä osien vaihtoja ei lueta mukaan uudelleen verotuksen raja-arvoihin. Mainituista prosenttiluvuista sovelletaan 50 prosentin rajaa uutena Suomeen tuotuihin ajoneuvoihin ja yli 25 vuoden ikäisinä Suomessa verotettuihin ajoneuvoihin, jotka pääosin ovat erilaisessa harrastelukäytössä. Muihin käytettyinä tuotuihin ajoneuvoihin sovelletaan 33 prosentin raja-arvoa, johon siis ei kuitenkaan lueta ennen ensimmäistä verotusta tapahtuneita osien vaihtoja.

On esitetty arvioita, että käytettynä tuotaviin ajoneuvoihin sovellettava matalampi raja-arvo olisi näitä ajoneuvoja syrjivä EY 90 artiklan mielessä. Asiassa voinee esittää perusteluja puoleen ja toiseen. Yksi edellä selostettuun EY-tuomioistuimen oikeuskäytäntöön viitaten mahdollinen tarkastelutapa on kysyä, mihin kuluttajan auton hankinnan yhteydessä esiintyvään tarpeeseen tämän suuruinen, vain harvoissa yleensä ajoneuvon pahossa vaurioitumistapauksissa kysymykseen tuleva osien vaihto voisi liittyä. Toinen näkökulma asiaan on se, että tätä suuruusluokkaa oleva osien vaihtotarve voinee ylipäätään tulla esille vasta, kun ajoneuvoa voidaan pitää kotimaisena käytettynä ajoneuvona, jolloin kysymys ei enää ole käytetyn tuontiajo-

neuvon verokohtelusta. Jos osia halutaan vaihtaa muusta jäsenmaasta tuotavaan käytettyyn ajoneuvoon siinä vaiheessa, jolloin ajoneuvo ei vielä ole muodostunut kotimaiseksi tuotteeksi, tämä on vapaasti verosäännösten estämättä tehtävissä. Todettakoon, että EY-tuomioistuin ei ole käsitellyt tätä kysymystä.

Riippumatta siitä, mikä yhteisöoikeudellinen tulkinta edellä mainittuihin kysymyksiin halutaan yhteisöoikeuden kannalta ottaa, järjestelmää olisi kuitenkin aihetta tarkistaa muulla perusteella. Käytännössä on osoittautunut, että pelkästään osien prosenttiosuuksiin perustuva uudelleen verotuksen kynnys on vaikeasti valvottavissa. Tämä johtuu osittain siitä, ettei ajoneuvosta ole suinkaan helppo todeta, mitkä sen osat ovat alkuperäisiä ja mitkä on myöhemmin vaihdettu. Yleensä ainoastaan ajoneuvon korissa tai rungossa on valmistajan antama sarjanumero. Joskus myös moottorilohkot saattavat olla numeroituja. Muutoin päätelmiä voinee tehdä vain lähinnä osien kuluneisuuden ja muiden tällaisten seikkojen perusteella, ellei ole tarkkaa tietoa valmistajan alkuperäiskomponenttien tyypistä.

Valvonta on joka tapauksessa käytännössä osoittautunut varsin vaikeaksi. Sitä on myös käytetty hyväksi monilla tavoilla, myös niin, että siitä ovat kärsineet ajoneuvon myöhemmin ostaneet henkilöt ajoneuvon jouduttua verotuksen vuoksi käyttökieltoon. Tähän johdanut autojen uudelleen rakentelua on harjoitettu täysin ammattimaisestikin käyttäen valvonnan heikkoutta ja auton ostajien tietämättömyyttä hyväksi. Ostajille on tietoisesti luovutettu liikenteeseen kelpaamattomia ja lain vastaisia ajoneuvoja. Myös tuomioistuin on asiaa käsitellessään todennut eräissäkin useita kymmeniä ajoneuvoja koskeneessa tapauksessa liiketoiminnan olleen tosiasiallisesti mahdollista juuri veronkierron perusteella. Tutkittavana on parhaillaan useita tämänkaltaisia, suurehkoja ajoneuvomääriä käsiteltäviä tapauksia. Asiassa ei ole kysymys ainoastaan autoveroa koskevasta veropetoksesta, vaan samalla yleensä myös muilta osin niin sanotun harmaan talouden piiriin kuuluvasta ilmiöstä, johon voi liittyä muun muassa erilaisia asiakirjarikoksia, tavaramerkkirikoksia ja ajoneuvon ostajiin kohdistuva petos. Voidaan vähintään katsoa, että jos vero-

tusta koskevilla säännöillä voidaan hillitä tämänkaltaista toimintaa, muutokset olisivat varsin perusteltuja myös kuluttajasuojaan liittyvistä syistä.

Hallitus esitti vuonna 1996 (HE 244/1996) autoverolain 3 §:ää muutettavaksi siten, että ajoneuvon korin vaihto johtaisi aina uudelleen verotukseen, lukuun ottamatta yli 25 vuoden ikäisiä ajoneuvoja. Lisäksi olisi sovellettu myös prosentuaalisia raja-arvoja, jos muitakin osia vaihdetaan. Tuolloinkin ehdotusta perusteltiin sillä, että säännösten valvonta oli käytännössä lähes mahdotonta ja että alalla esiintyi veronkiertoon perustuvaa liiketoimintaa, jota ei pystyttäisi rajoittamaan muutoin kuin autoveron valvottavuutta parantamalla. Tuolloin ei tosin kuitenkaan ehdotettu korotettavaksi käytettyinä tuotujen ajoneuvojen osien vaihdon prosenttia, joka siihen asti oli 25 prosenttia. Eduskunta ei kuitenkaan hyväksynyt hallituksen esitystä tältä osin. Valtiovarainvaliokunnan mietinnön mukaan esitys olisi johtanut alan työllisyyden heikentymiseen. Mahdollinen veronkierto olisi ehkäistävä muutoin kuin lakia muuttamalla.

Nyt käsiteltävä ehdotus tarkoittaa mahdollisuutta käytettyjen ajoneuvojen tuonnin lisääntymiseen. Voidaan odottaa, että edellä mainitut epäkohdat tämän myötä pahenisivat. Käytäntö on osoittanut, että paitsi verotulojen vuoksi myös kuluttajien suojaamiseksi valvontaa on voitava tehostaa. Ehdotuksena on, että autoverolakia muutettaisiin niin, että auton korin vaihto johtaisi aina uudelleen verotukseen. Samalla voitaisiin myös käytettynä tuotujen ajoneuvojen uudelleen verotukseen johtava raja korottaa 50 prosenttiin.

Eräiden paketti- ja kuorma-autojen muutosten vaikutus verotukseen

Yksi esityksen tavoitteita on varmistaa, että autoverotus olisi edellä esitetyissä seikoissa EU-oikeuden periaatteiden mukainen. Erityisesti on pidetty silmällä niitä kohtia, joissa voisi esiintyä EY 90 artiklan vastaista verosyrjintää. Yhtenä tällaisena kohtana saat-taisi olla autoverolain 13 §:ssä oleva säännös, jonka mukaan ajoneuvon verotusarvoon ei lueta sitä Suomessa ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn muutostyön

ja varustelun arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi, tai paketti-auton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla. Säännös asettaa eri asemaan Suomessa ja muualla tehdyt paketti- ja kuorma-autojen lisärakentamistyöt.

Käytännössä pakettiautojen lisärakentelu on varsin tavallista. Tavallisesti ainakin tavaratila vuorataan esimerkiksi vanerilevyillä. Toisessa ääripäässä on ajoneuvon sisustaminen henkilökuljetukseen tarkoitetuksi pikkubussiksi, jolloin sisustuksen rakentamisen arvo saattaa nousta jopa puoleen lähtökohtana olevan ajoneuvon arvosta. Suomessa on tavallista, ettei ajoneuvoja tilata valmistajatehtaalta tällä tavoin varusteltuna, vaan tämä työ tehdään myöhemmin ajoneuvon ostajan tarpeiden mukaisena. Kuten edellä todettiin, lisärakentelua ei ole luettu autoveron veropohjaan. Järjestelyä on pidetty tarkoituksenmukaisena, vaikka se ainakin teoriassa hieman kaventaakin veropohjaa. Tähänkin asti yhtenä vaihtoehtona tälle järjestelylle olisi ollut, että varustelutyöt olisi voitu verotta tehdä sen jälkeen, kun ajoneuvosta on verot maksettu ja se on siirtynyt verovelvolliselta ostajalle. Tämä on pääasiallinen syy siihen, että on sallittu jättää kyseiset ajoneuvon lisävarustelut verotuksen ulkopuolelle.

Käytäntö ehdotetaan edelleen säilytettäväksi. Se on mahdollista, koska näiden ajoneuvojen verotus edelleen perustuisi verovelvollisen valmistajalle ajoneuvosta maksamaan hintaan. Toisin kuin kuluttajahintaan perustuvassa veromallissa, tehdashinta ja myöhemmät varustelutyöt voidaan pitää erillään toisistaan ja maksetut hinnat voidaan eritellä verotusarvoon luettavaan osaan ja siihen osuuteen, jota ei lueta verotusarvoon. Säännös on saatettavissa EU-oikeuden kannalta ongelmattomaksi poistamalla vaatimus siitä, että lisärakentelun tulee tapahtua Suomessa. Kun nämä työt voitaisiin ehdotuksen mukaan tehdä muuallakin kuin Suomessa, on kuitenkin tarpeen tehdä ero valmistajan välittömästi auton valmistamisen yhteydessä tekemän esimerkiksi sisustuksen ja myöhemmin erikseen tehtävän vastaavan työn välillä. Se, että välittömästi autotehtaalla tehdyt työt luettaisiin verotusarvoon kuten tähänkin asti, johtuu muun muassa siitä, että olisi vaikeaa tai mah-

dotontakin eritellä näiden töiden arvoa valmistajan ajoneuvosta laskuttamasta kokonaishinnasta. Tällaisten töiden arvoa ei luetaisi verotusarvoon, jos voidaan osoittaa, että ajoneuvon valmistaja on luovuttanut ajoneuvon ilman muutostyötä tai varustelua. Ehdotus tarkoittaisi nykyisen käytännön pitämistä ennallaan sillä erolla, että rajausta siitä, missä työt olisi tämän edun saamiseksi tehtävä, poistettaisiin.

Ehdotuksella on huomattava merkitys vuosittain lähes tuhannen niin sanotuiksi pikkubusseiksi sisustettavan ajoneuvon verotukseen. Suurin osa näistä on taksiautoja. Ehdotettu säännös on omiaan muutoinkin pitämään pakettiautojen verotuksen mahdollisimman yksinkertaisena.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esitys alentaisi uusien henkilöautojen veroa keskimäärin kuudenneksellä nykyiseen verrattuna.

Esitys alentaisi käytettyjen tuontiajoneuvojen veroa voimassa olevaan lakiin verrattuna, koska kaupan portaan vaikutuksesta luovutettaisiin. Lisäksi henkilöautojen ehdotettu veron alennus koskisi muutoksen jälkeen valmistettuja ja sittemmin käytettynä tuotavia henkilöautoja sekä niitä ennen muutosta valmistettuja henkilöautoja, jotka on verotettu käytettynä 1 päivänä tammikuuta 1999 tai sen jälkeen.

Vaikka käytettyjen ajoneuvojen tuonti tulee oletettavasti tähänastista kannattavammaksi, on markkinoiden reaktioita ja kuluttajien käyttäytymistä vaikea arvioida. Asiaan vaikuttaa merkittävästi myös se, miten uusien ajoneuvojen hinnat mahdollisesti tulevat muuttumaan ehdotetun veron alennuksen tai esimerkiksi tehdashintojen muutosten vuoksi. Todennäköisesti käytettyjen ajoneuvojen maahantuonti tulee lisääntymään. Verotuottojen kannalta olennaista tällöin on, minkä hintaluokan ja minkä ikäisiin ajoneuvoihin tuonti kohdistuu ja missä määrin se korvaa uusien ajoneuvojen kysyntää. On varsin mahdollista, että pitkään alhaisella tasolla ollut ajoneuvojen kysyntä ja etenkin lamavuosina autokantaan syntynyt vaje lähtee pur-

kautumaan käytettyjen ajoneuvojen tuonnin kasvun kautta. Tämän suuntaisella käyttäytymisellä on vaikutusta myös arvonlisäveron tuottoon, jos käytettyjen autojen tuonnin kasvu samalla korvaa uusien ajoneuvojen hankintaa, koska käytettyjen ajoneuvojen hankinnasta ei kerry hankintahinnan osuudelle arvonlisäveroa Suomeen vaan hankintamahan. Autoveron osuudesta arvonlisäveroa kuitenkin kertyy samoin perusteiden kuin tähänkin saakka.

Esityksen vaikutukset autoveron tuottoon riippuvat kuitenkin tekijöistä, joita ei voida ennakoita. Käytettyjen autojen tuonnin määrän lisäksi aivan keskeisenä tekijänä verotuottojen kannalta on, missä määrin käytettyjen autojen tuonti mahdollisesti korvaa uusien autojen kysyntää. Jos kuitenkin lasketaan autoveron yhden kuudesosan teoreettinen vaikutus verotuottoon olettaen, että automarkkinat olisivat jatkossakin samat kuin ennen muutosta, autoveron tuoton voitaisiin arvioida alenevan suunnilleen 150 miljoonalla eurolla. Tässä vaiheessa esityksen vaikutusta verotuottoihin ei voida tarkemmin ennakoita, koska vaikutukset markkinoihin ovat epäselvät ja on esitettävissä eri suuntiin johtavia kysyntäarvioita.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Siirtyminen tuontihintapohjaisesta veromallista yleiseen kuluttajahintaan pohjautuvaan veroon edellyttäisi tullilaitokselta huomattavaa panostusta veroperusteiden selvittämiseksi ja seuraamiseksi. Vaikka tehtäviä näiltä osin pyrittäisiin hoitamaan keskitetysti koko maata varten, esityksen toimeenpano lisäisi hallinnollista työtä tullilaitoksessa huomattavasti nykyiseen verrattuna.

Tämän ohella käytettyjen tuontiautojen määrän arvioitu lisääntyminen edellyttäisi tullilaitokselta muutoinkin autokohtaisesti enemmän hallinnollista työtä ja tarkastustyötä kuin nykyisen kaltainen uusien autojen tuontiin painottuva ja pääasiassa rekisteriasiakkaiden kanssa sähköisesti hoidettava autoverotus. Tullihallitus on esittänyt arvion noin neljäkymmenen henkilövuoden suuruisesta työmäärän kasvusta. Vuoden 2002 lisätalousarviossa on osoitettu määräraha jo 25

henkilön palkkaamista varten autoverotehtäviin. Näin arvioituna uudistus merkitsisi, että käytettyjen ajoneuvojen verotukseen tarvittavat voimavarat suunnilleen kaksinkertaistuisivat tähänastisesta. Tässä vaiheessa on kuitenkin vaikea arvioida lopullisesti tai tarkasti tarvittavia lisävoimavaroja, koska asia riippuu muun muassa siitä, kuinka suureksi käytettyjen autojen tuonti muodostuu. Myös uuden järjestelmän käynnistäminen tarkoittaa sellaisenaankin huomattavasti hallinnollista työtä. Alkuvaiheessa tullin käsiteltävänä on vielä runsaasti lakimuutosta edeltävien verotusten oikaisuja, jotka myös vaativat huomattavan työpanoksen.

Vastaavasti esitys lisäisi myös verovelvollisten hallinnollista työtä. Lisääntyvä käytettyjen ajoneuvojen tuonti vaikuttaisi myös autokatsastuksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen työmäärään.

4.3. Ympäristövaikutukset

Perinteisten pakokaasupäästöjen ohella ajoneuvot aiheuttavat kasvihuoneilmiön kannalta haitallisia hiilidioksidipäästöjä. Näistä hiilidioksidipäästöjen määrä on suorassa suhteessa ajoneuvojen polttoainekulutuksen määrään. Ympäristöä happamoittavien typenoksi- ja hiilivetypäästöjen määrään vaikuttaa puolestaan eniten ajoneuvotekniikan ja erityisesti katalysaattoritekniikan kehittyneisyys, joten ratkaisevaa näiden päästöjen vähentymisen kannalta on se, missä tahdissa ajoneuvokanta uusiutuu.

Esimerkkinä voidaan todeta, että tällä hetkellä voimassa olevat uusien henkilöautojen EURO 3 –luokituksen mukaiset pakokaasumääräykset edellyttävät 1990-luvun alussa voimassa olleisiin henkilöautojen ei-katalysaattoritasoihin ECER15/03 ja 15/04 –luokituksiin perustuviin päästömääräyksiin verrattuna noin viidestoistaosan suuruisia päästöjen raja-arvoja.

Henkilöautojen keski-ikä Suomessa on 10,4 vuotta. Bensiinikäyttöisistä henkilöautoista 45 prosenttia on ei-katalysaattoriautoja. Vastaava luku pakettiautojen osalta on 68 prosenttia. On mahdollista, että osa näistä autoista uusiutuu, joskin hitaasti, uudempien katalysaattoritasoisten autojen tuonnilla. Toisaalta on mahdollista, että myös ulkomailta

tuodaan näitä vastaavia henkilöautoja samoin kuin entistä suurempikokoisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka lisäävät paitsi perinteisiä pakokaasupäästöjä myös hiilidioksidipäästöjä. Myös eri ikäluokkiin kuuluvien katalysaattorilla varustettujen ajoneuvojen välillä on päästöjen määrissä eroja. Niinpä 1990-luvun alussa markkinoilla olleiden ensimmäisen sukupolven katalysaattoriauton ja tämän hetkistä parasta teknistä tasoa edustavan katalysaattoriauton päästöjen välillä on huomattava ero, vaikka ero ei ole niin suuri kuin mitä se olisi verrattuna kokonaan vailla katalysaattoria olevaan autoon. Esityksen vaikutuksia ajoneuvokannan määrään, ikärakenteeseen ja autojen kokoon ja siten myös ympäristöön on kuitenkin vaikea tässä vaiheessa arvioida tarkemmin. Keskeisenä kysymyksenä on, millä tavoin käytettyjen autojen tuonti vaikuttaa toisaalta uusien parasta tekniikkaa edustavien ajoneuvojen kysyntään ja miten lisääntyvä tuonti toisaalta vaikuttaa vanhimman, ympäristön kannalta huonointa tekniikkaa edustavien ajoneuvojen poistumaan.

Voidaan arvioida, että suotuisassa tapauksessa suuntauksena saattaisi olla happamoittavien päästöjen aleneminen. Kasvihuonevaikutuksistaan tunnettujen hiilidioksidipäästöjen kohdalla sen sijaan ajoneuvotekniikka ei ole edennyt vastaavalla tavalla kuin mitä esimerkiksi katalysaattoreiden käyttöönotto läpimurronomaisesti merkitsi happamoittavien päästöjen vähentämisessä. Hiilidioksidipäästöt riippuvat vain polttoainekulutuksesta, eikä mitään varsinaista puhdistustekniikkaa ole käytettävissä. Vaikka ajoneuvojen polttoainetehokkuus on monessa suhteessa ajan mittaan parantunut, näyttää kuitenkin siltä, että esimerkiksi viime vuosina uusien autojen keskikulutuksen pitkään jatkunut hidas lasku on pysähtynyt kenties siitä syystä, että kysyntä on kohdistunut entistä isompiin, painavampiin ja ehkäpä tehokkaampiin malleihin. Eräiden viime aikoina valmistuneiden selvitysten mukaan voidaan tehdä se johtopäätös, että henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen kokonaismäärään vaikuttaa ajoneuvojen teknistä kehitystä huomattavasti voimakkaammin henkilöautoliikenteen kokonaismäärän kehitys (”Liikenteen aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen vähentäminen taloudellisen ohjauksen keinoin”, Ajoneuvohallintokeskuksen

tutkimuksia ja selvityksiä, N:o 2/2002, 4 lokakuuta 2002) Maimutussa selvityksessä on myös saatu tulokseksi, että autoveron alentaminen todennäköisesti johtaa henkilöautojen kokonaisajomäärän kasvuun. Jos samalla ajoneuvokantaan tulee vanhempaa tekniikkaa edustavia ja keskikooltaan suurehkoja käytettyjä autoja, voidaan arvioida, että suuntana on henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen kasvu, joskaan määrällisiä arvioita vielä voidaan tehdä.

5. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä valtiovarainministeriössä. Asian valmistelun kiireellisuuden vuoksi esitykseen ei sisälly yksityiskohtaisia perusteluja.

6. Tarkemmat säännökset

Esityksessä ehdotetaan, että valtiovarainministeriön asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä ikähyvityksen mukauttamisessa käytettävästä laskentamenetelmästä sekä arviointilautakunnan kokoonpanosta, toiminnasta ja sen lausunnosta valtion maksuperustelain nojalla perittävästä maksusta. Ehdotukseen sisältyvän 3 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä ajoneuvojen osien prosentuaalisesta osuudesta koko ajoneuvosta. Tämä vastaa asiallisesti nykyistä käytäntöä, jonka mukaan nuo määräykset ovat olleet liikenne- ja viestintäministeriön päätöksessä. Voimassa olevaa asetusta ei ole tarkoitus uudistaa tämän esityksen johdosta.

7. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

Lakia ehdotetaan sovellettavaksi uusiin ajoneuvoihin jo 1 päivästä tammikuuta 2003 alkaen siten, että verotus oikaistaan tämän lain mukaiseksi sitten kun eduskunta on hyväksynyt lain ja se on tullut voimaan. Kun

veromallin vaihtaminen tuontihintaan perustuvasta kuluttajahintaan pohjautuvaksi voisi joissakin tapauksissa johtaa myös veron kiristymiseen, tänä siirtymäkautena ehdotetaan verovelvollisille varattavaksi mahdollisuus hakemuksesta säilyttää lain voimaantulopäivään asti nykyinen tuontihintaperusteinen verotus. Niiden käytettyinä aikanaan tuotavien autojen verotus, jotka tulee rinnastaa juuri sanottuna aikana uusina tuotujen autojen verotukseen, verotetaan samalla veromallilla kuin vertailukohtana oleva uusi auto. Ennen lain voimaantuloa verotukset kuitenkin toimitettaisiin voimassa olevan lain mukaisesti. Verotuksia oikaistaisiin siirtymäsäännöksen edellyttämällä tavalla uuden järjestelmän ja alennetun verokannan mukaisesti sitten, kun laki on tullut voimaan. Tällaisia siirtymäkauden järjestelyjä ehdotetaan otettavaksi käyttöön, jotta markkinahäiriöt autokaupassa olisivat mahdollisimman vähäisiä. On katsottava, että ehdotettujen muutosten laajuuden vuoksi tähän tarkoitukseen ei voida soveltaa autoverolain 75 §:ssä olevaa valtuussäännöstä, jonka mukaan valtioneuvostolla on oikeus määrätä, että kun eduskunnalle on annettu esitys autoveron muuttamisesta, vero kannetaan heti esityksen mukaisena. Myöskään hallinnolliset seikat eivät anna mahdollisuutta näin nopeaan uuteen järjestelmään siirtymiseen. Ehdotettu siirtymäkauden järjestely kuitenkin johtaa käytännössä samaan taloudelliseen lopputulokseen.

Ennen lain voimaantuloa käytettyinä verotettujen ajoneuvojen osalta siirtymäkausi, jolta voidaan hakea oikaisua tämän ehdotuksen mukaiseksi, ehdotetaan ulottuvaksi verotuksiin, jotka on toimitettu 1 päivänä tammikuuta 1999 tai sen jälkeen. Tämä vastaa sitä periaatetta, että jos kansallinen lainsäädäntö on ollut ristiriidassa yhteisöoikeuden kanssa, oikaisut tehdään pääsääntöisesti niin pitkältä ajalta, jolta olisi kansallisen lainsäädännön mukaan mahdollista vielä hakea muutosta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki**autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

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

muutetaan 3 §:n 1 momentti, 5 §:n 1 momentti, 6 ja 7 §, 8 §:n 2 ja 3 momentti, 9—11 §, 13 §:n 1 momentti, 15 §, 28 §:n 1 momentti, 37 §:n 2 momentti, 48 §:n 2 momentti, 67 §:n 1 momentti ja 86 §:n 1 momentti,

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

lisätään lakiin uusi 6 a, 6 b, 7 a—7 c, 4 lukuun 10 a ja 11 a—11 u §, 37 §:ään uusi 3 momentti sekä lakiin uusi 51 a, 54 a—54 f, 56 a ja 86 a § 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. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan kuitenkin aina uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään ottaen huomioon yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

5 §

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

Ajoneuvon valmistusajankohta	Vero-prosentti
ennen 1.1.1967	11,23
1967—1976	12,28
1977—31.5.1983	16,28
1.6.1983—31.5.1989	19,05
1.6.1989—30.11.1989	19,75
1.12.1989—30.9.1991	20,46
30.9.1991 jälkeen	22,00

6 §

Lain 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun henkilöauton veron määrä on 53 prosenttia auton 11 b—11 u §:ssä määritellystä verotusarvosta vähennettynä 1 000 eurolla. Dieselmoottorilla varustetun henkilöauton veroprosentti on 53 prosenttia ja vähennettävä tekijä on 700 euroa.

Käytettynä verotettavan 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verosta vähennettävää tekijää alennetaan ajoneuvon iän perusteella 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Tätä pykälää ei sovelleta käytettynä maahan tuotavaan henkilöautoon, joka on valmistettu ennen 1 päivää tammikuuta 2003. Käyttöön otettu ajoneuvo verotetaan kuten vastaava uusi ajoneuvo.

6 a §

Lain 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun uuden auton vero on verotusarvo vähennettynä 770 eurolla.

Eräiden alennettuun veroon oikeutettujen ajoneuvojen veron määrästä ja alennetun veron muista perusteista säädetään 5 luvussa.

6 b §

Ennen 1 päivää tammikuuta 2003 valmistetun käytettynä verotettavan ajoneuvon vero on ajoneuvon 4 luvussa tarkoitettu vastaavan ajoneuvon yleinen kuluttajahinta verotusajankohtana kerrottuna kertoimella k, jonka arvo saadaan kaavasta:

$$k=0,85(p^*H^*c- V)/H$$

jossa H on ajoneuvon 11 b—11 u §:ää so-

veltaen määrätty yleinen kuluttajahinta ajoneuvon valmistusajankohtana, c on 11 a §:ssä tarkoitettu ajoneuvon verotusarvon osuutta tarkoittava kerroin, V on vähennysten määrä, joita olisi sovellettu ajoneuvon sen valmistusajankohtana voimassa olleiden autoveroperusteiden mukaan, sekä p on sanottuna ajankohtana voimassa ollut veroprosentti. Lisäksi sovelletaan niitä muita perusteita, jotka olivat voimassa ajoneuvon valmistusajankohdana.

7 §

Jos ajoneuvon veroa tai verotusarvoa laskettaessa on tämän lain muiden säännösten perusteella sovellettava menetelmää, joka perustuu ajoneuvon tai sen varusteen arvon alentamiseen myöntämällä uuden tai muun, verotettavaa ajoneuvoa uudemman ajoneuvon taikka varusteen arvosta ikähyvitystä, ikähyvityksen perusarvona on 0,8 prosenttia kuukautta kohden luettuna ajoneuvon valmistamisesta ottaen huomioon 11 u §:n säännökset. Ikähyvitys lasketaan kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Aika, jonka ajoneuvo on ollut kokonaan käyttämättömänä, vähennetään ikähyvitykseen luettavasta ajasta, jos käyttämättömänä olon voidaan katsoa merkittävästi vaikuttavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon.

Ikähyvityksen perusarvoa mukautetaan mallikohtaiseksi siten, että ikähyvitys vastaa mahdollisimman hyvin samanlaisen ajoneuvon yleisiä markkinahintoja Suomessa. Valtiovarainministeriön asetuksella säädetään tarkemmin ikähyvityksen mukauttamisessa käytettävästä laskentamenetelmästä. Tietoihin, joita käytetään ikähyvityksen mallikohtaiseen mukauttamiseen, sovelletaan 11 b—11 u §:n säännöksiä.

7 a §

Verotettaessa muuta ajoneuvoa kuin henkilöautoa käytettynä vero on vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna 7 §:ssä tarkoitetulla ikähyvityskertoimella. Vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvoon sovelletaan 11 a §:ää.

Jos voidaan osoittaa, että 1 momentin mukaisesti kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vas-

taavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta. Markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon veron määrittelyyn sovelletaan 6 b §:n mukaista menettelyä. Pakettiautojen alennetun veron edellytyksiin sovelletaan 23 ja 24 §:n säännöksiä riippumatta ajoneuvon valmistusajankohdasta.

Käyttöön otetun ajoneuvon vero on aina vähintään vastaavan uuden ajoneuvon vero.

7 b §

Jos ajoneuvo verotetaan uudelleen 3 §:n perusteella, uudelleenverotus toimitetaan niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava uudelleenverotuksen ajankohtana lajitetaan samanlaiseen uuteen ajoneuvoon.

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

7 c §

Jos 6 tai 6 b §:ää ei verotusarvoa koskevien tietojen puuttumisen johdosta voida soveltaa käytetyn ajoneuvon verotukseen, ajoneuvon verotus toimitetaan noudattaen soveltuvin osin 7 a §:n 1 momentin säännöksiä.

8 §

Käyttöön otetun ajoneuvon vero on aina vähintään vastaavan uuden ajoneuvon vero.

Käytettyjen tämän pykälän mukaan verotettavien ajoneuvojen verotuksessa noudetaan 7 a §:ää.

9 §

Jos uutena verotettavan ajoneuvon valmistuskuukauden päättymisestä on autoveroilmoitusta annettaessa kulunut enemmän kuin 12 kuukautta, korotetaan autoveroa 20 prosentilla. Moottoripyörän ja muun 8 §:n mukaan verotettavan ajoneuvon veroa korotetaan kuitenkin vasta, kun valmistuskuukauden päättymisestä on kulunut enemmän kuin 24 kuukautta.

10 §

Ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on

ollut rekisteröitynä tai käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

Ajoneuvo, jota ei ole pidettävä 1 momentin mukaan käytettynä, katsotaan tätä lakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi.

Ajoneuvo katsotaan käyttöön otetuksi, jos sitä on käytetty liikenteessä tai se on ollut rekisterissä enintään kuusi kuukautta.

4 luku.

Verotusarvo

10 a §

Henkilöauton verotusarvo on 11 b—11 u §:ssä tarkoitettu kuluttajahinta, lukuun ottamatta kuitenkin 11 a §:ssä tarkoitettuja henkilöautoja (*kuluttajahintaperusteinen verotus*). Henkilöautoiksi luetaan myös ajoneuvoluokan M1 alaryhmät.

Muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotusarvo on 11 §:ssä tarkoitettu hankinta-arvo (*hankinta-arvoperusteinen verotus*).

Jos maassa aikaisemmin verotettu ajoneuvo olisi verotettava uudelleen tai siitä olisi kannettava lisää veroa, verotus perustetaan hankinta-arvoon tai kuluttajahintaan sen mukaan, miten ajoneuvo on ensimmäisen kerran Suomessa verotettu. Muun kuin 10 §:ssä tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen verotusarvona on uuden ajoneuvon verotusarvo sen mukaisena kuin jäljempänä säädetään.

11 §

Edellä 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotusarvon perustana on ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle.

Maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on:

1) Euroopan yhteisön tullikoodeksin (Euroopan yhteisöjen neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92) mukaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon tullikoodeksissa ja Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksin soveltamisesta tarkoitettu tullausarvo; sekä

2) yhteisötavarana tuodun ajoneuvon arvo, joka on määritelty noudattaen soveltuvin osin, mitä 1 kohdassa säädetään.

Verotusarvoon tulee sisältyä ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Myös maassa valmistetun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotusarvoon sovelletaan, mitä tässä pykälässä säädetään.

Verotusarvoon ei kuitenkaan lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvon lisätyjen enintään 80 euron arvoisten varusteiden arvoa. Ajoneuvon rekisteröintimaksua ja maksua rekisterikilvistä ei lueta verotusarvoon.

Jos tässä laissa säädetään käytetyn ajoneuvon verotusarvon määrittämiseen liittyvästä vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvon määrittämisestä toisin kuin yhteisön tullikoodeksissa tai sen soveltamisasetuksessa, noudatetaan tässä laissa olevia säännöksiä.

11 a §

Laskettaessa 6 b ja 7 a §:ää varten verotusarvoa verotusarvon osuutena pidetään:

1) henkilöautojen ja muiden samojen perusteiden mukaan verotettavien ajoneuvojen osalta, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, 35 prosenttia tämän luvun säännösten mukaan määritettävästä ajoneuvon yleisestä kuluttajahinnasta, tai jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy, 33 prosenttia tästä hinnasta,

2) ajoneuvon, joka verotetaan 23 §:n mukaisin perustein, sekä muiden tätä vastaavalla veroprosentilla verotettavien ajoneuvojen osalta 46 prosenttia yleisestä kuluttajahinnasta,

3) moottoripyörien ja samoin perustein verotettavien muiden ajoneuvojen osalta moottorin kuutiotilavuuden mukaan seuraavia prosentiosuuksia yleisestä kuluttajahinnasta:

Kokoluokka	Verotusarvo- prosentti
enintään 130 cm ³	46
131 — 255 cm ³	41
256 — 355 cm ³	40
356 — 505 cm ³	39
506 — 755 cm ³	35
756 cm ³ tai enemmän	33
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	41

Jos vastaavan ajoneuvon yleiseen kuluttajahintaan sisältyy 1 momentissa säädetystä poikkeava osuus verotusarvona 11 §:n mukaisesti määriteltävää hankinta-arvoa, vahvistetaan selvityksen perusteella muukin kuin 1 momentissa tarkoitettu verotusarvon osuus kuluttajahinnasta. Tätä arvoa sovelletaan 1 momentissa tarkoitettua keskimääräisen arvon sijasta silloinkin, kun tämä johtaa korkeampaan veron määrään kuin keskimääräisen arvon käyttö. Vastaavaan ajoneuvoon sovelletaan mitä 11 k §:ssä ja muualla tässä luvussa säädetään.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää myös tullilaitoksen tuottamia tilastollisia tietoja vastaavan ajoneuvon yleiseen kuluttajahintaan sisältyneen veron määrästä. Jos yhtä vastaavaa ajoneuvoa ei voida osoittaa, tilastollinen arvo voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvomallin tietojen perusteella todennäköisenä arvona ottaen huomioon samaa automerkkiä tuovan yrityksen verotustiedot ja hinnoittelu siinä laajuudessa kuin edellä tarkoitettu tilastollinen selvitys kussakin tapauksessa edellyttää.

11 b §

Edellä 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettua kuluttajahintaperusteisesti verotettavan ajoneuvon verotusarvon lähtökohtana on se arvo, jolla kuluttajan asemassa oleva ostaja voisi yleisesti ostaa samanlaisen tai vastaavan ajoneuvon verollisena Suomen markkinoilla sinä ajankohtana, jolloin ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ollut ilmoitettava verotettavaksi (*yleinen kuluttajahinta*). Verotusarvo muodostetaan tästä arvosta vähentämällä siitä ajoneuvon arvoon sisältyvä autovero sekä 5 §:ssä ja arvonlisäverolaissa säädetty arvonlisävero.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua arvoa määrittämisessä noudatetaan, mitä 11 c—11 u §:ssä säädetään. Jos ajoneuvolle ei voida määrittää 1 momentissa tarkoitettua hintaa Suomen markkinoilla, verotusarvo määritellään 11 p §:ssä säädettyä menetelmän.

11 c §

Uuden ajoneuvon yleistä kuluttajahintaa määrittäessä otetaan huomioon sen vastavia ajoneuvoja liiketoiminnan muodossa myyvän yrityksen yleisesti ilmoittama ajoneuvon myyntihinta, joka on tilastojen mukaan viimeksi kuluneen kuuden kuukauden aikana myynyt eniten vastaavaa mallia tai samaa mallisarjaa olevia ajoneuvoja. Tätä hintaa sovelletaan, jos myyntimäärä edustaa vähintään 50 prosentin osuutta tuona aikana myydyistä vastaavista ajoneuvoista. Yhdenäistä hintaa soveltaneiden useamman kuin yhden toimijan markkinaosuudet voidaan laskea yhteen tätä momenttia sovellettaessa. Liiketoiminnan muodossa tapahtuvalta toiminnalta edellytetään tätä pykälää sovellettaessa muun ohella, että toiminta on jatkunut ennen verotuksen ajankohtaa vähintään kuuden kuukauden ajan ja että liiketoimintaa harjoitetaan edelleen 56 a §:ssä säädetyn oikaisun ajankohtana.

Jos edellä tarkoitettua vähintään 50 prosentin automallikohtaista markkinaosuutta ei saavuteta, ensiksi selvitetään, voidaanko saman valmistajan kaikki samaa ajoneuvolajia koskevat eri mallit tai mallisarjat huomioon ottaen muodostaa 1 momentissa tarkoitettu enemmistö. Jos tätäkään ei voida muodostaa, hinnan mallintamisessa käytetään kaikkien tiedossa olevien vastaavia ajoneuvoja liiketoiminnan muodossa myyvien yritysten soveltamista hinnoista saatua tietoa.

Käytetyn ajoneuvon yleistä kuluttajahintaa määrittäessä otetaan huomioon kaikkien liiketoiminnassa myytävien käytettyjen ajoneuvojen tiedot, jotka ovat saatavissa mallinnettua arvoa varten.

11 d §

Kuluttajan asemassa olevaksi ostajaksi katsotaan luonnollinen henkilö, joka ostaa yhden ajoneuvon kerrallaan. Jos käytettävissä ei ole luonnolliselle henkilölle tarkoitettua hintaa, käytetään sellaista yritysten välistä hin-

taa, jossa ostajana on ajoneuvoa tavanomaiseen liikenteeseen käytävä yritys.

11 e §

Yleinen kuluttajahinta määritetään:

1) hinnasta, jolla vastaavia ajoneuvoja on tosiasiallisesti myyty, tai

2) siitä hinnasta, jolla ajoneuvoja ilmoitetaan myytäväksi (*pyyntihinta*); verotusarvoa varten tätä hintaa alennetaan tavanomaisia alennuksia vastaavana eränä neljällä prosentilla ja 300 eurolla, kuitenkin enintään 20 prosentilla.

Toteutuneisiin myyntihintoihin perustuvaa yleistä kuluttajahintaa käytetään, jos se on saatavissa tilastollisesti luotettavana 11 f §:ssä tarkoitettuna mallinnettuna arvona. Jos tällaista hintaa ei ole käytettävissä, sovelletaan pyyntihinnasta laskettua hintaa. Uusien ajoneuvojen vero perustetaan aina pyyntihinnoista laskettuun hintaan.

Ajoneuvon hinta määritellään siltä ajankohdalta, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava verotettavaksi.

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

11 f §

Yleinen kuluttajahinta kullekin ajankohdalle määritetään 11 b—11 e §:ssä tarkoitettun aineiston perusteella soveltaen regressioanalyysiin perustuvaa mallia, joka määrittää ajoneuvon hintaennusteen ottaen huomioon muun muassa ajoneuvon merkin ja mallin sekä ne ajoneuvon tarkemmat tekniset ja laadulliset ominaisuudet, joiden voi katsoa vaikuttavan ajoneuvon hintaan (*mallinnettu arvo*). Näihin ominaisuuksiin luetaan myös ajoneuvon varustetaso, jos siitä on käytettävissä tietoja. Määritettäessä käytetyn ajoneuvon hinnan odotusarvoa mallissa voidaan ottaa huomioon myös ajokilometrien vaikutus.

Mallinnettua arvoa voidaan ajoneuvon yksilökohtaisten ominaisuuksien huomioon ot-

tamiseksi oikaista siten kuin jäljempänä 11 g—11 i §:ssä säädetään, jos ajoneuvon ominaisuutta tai varustetta ei ole otettu jo huomioon mallinnetussa arvossa.

11 g §

Jos ajoneuvon varustelu poikkeaa siitä, jonka on katsottava sisältyvän samanlaisen ajoneuvon mallinnettuun arvoon, ajoneuvossa olevat poikkeavat varusteet otetaan huomioon lisäämällä tai vähentämällä niiden arvo. Varusteiden arvona pidetään tällöin ensisijaisesti sitä hintaa, jolla varuste on yleisesti ostettavissa kysymyksessä olevaan automalliin. Jos tällaista hintaa ei ole käytettävissä, sovelletaan sitä arvoa, joka on muodostettavissa 11 f §:n mukaisella menettelyllä yleiseksi tällaisen varusteen kuluttajahinnaksi. Jos tätäkään arvoa ei ole käytettävissä, varusteen arvo määritetään suhteellisena hintana muiltakin kuin Suomen markkinoilta saatavissa olevien tietojen perusteella.

Käytetyn ajoneuvon varusteiden lisättävä tai vähennettävä arvo määritetään tarvittaessa uuden ajoneuvon vastaavan varusteen arvon perusteella soveltamalla 7 §:ssä tarkoitettua ikähyvitystä kerrottuna kahdella. Jos ikähyvityksenä vähennettävä määrä on enemmän kuin 90 prosenttia varusteen arvosta, arvoa ei lisätä eikä vähennetä. Jos ajoneuvosta on käytettävissä 7 §:n 2 momentissa tarkoitettu mallikohtaisesti mukautettu ikähyvityskäyrä, sitä käytetään tätä momenttia sovellettaessa.

Ajoneuvon mallinnettuun arvoon ei erikseen lisätä eikä siitä vähennetä ajoneuvon mukana myytävän toisen rengaskerran, radion tai soittimen, vetokoukun, lohkolämmitin ja suojamattojen arvoa.

11 h §

Vastaavana ajoneuvona pidetään liikenteeseen hyväksyttävässä kunnossa olevaa ehjää ajoneuvoa, jossa ei ole kolarivaurioita tai muita ajoneuvon tavanomaisesta käytöstä johtuvasta kulumisesta poikkeavia vaurioita. Käytetyn ajoneuvon kunnan perusteella kuitenkin alennetaan tai korotetaan ajoneuvon verotusarvon perusteena käytettävää yleistä kuluttajahintaa, jos ajoneuvon käytöstä johtuvan kulumisen voidaan katsoa aiheuttavan sen, että ajoneuvo poikkeaa samanlaisen ja saman ikäisen Suomen markkinoilla olevan

auton tavanomaisesta keskimääräisestä kunnosta ajoneuvon arvoon vaikuttavalla tavalla. Oikaisua ei kuitenkaan tehdä ajoneuvon tavanomaisten vaihdettavien kulutusosien kunnosta perusteella. Verotusarvoa voidaan edellä tarkoitetuilla perusteilla tarkistaa ylös- tai alaspäin enintään seuraavasti:

Ajoneuvon ikä kuukausina tarkistuksen enimmäismäärä + - prosenttiyksikköä

alle 25	2
25 — 36	3
37 — 48	4
49 — 60	5
61 — 72	6
73 — 84	7
85 — 96	8
97 — 108	9
109 tai enemmän	

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja enimmäismääriä sovelletaan, jos ajoneuvon yleinen kunto poikkeaa olennaisesti vastaavan ajoneuvon tavanomaisesta kunnosta Suomen markkinoilla. Oikaisu voidaan tehdä myös taulukon mukaisia määriä pienempänä. Jos ajoneuvon vero on määrätty muutoin kuin yleisen kuluttajahinnan perusteella, edellä mainitut tarkistukset tehdään autoverosta siten, että tarkistuksen määrä on kolmannes 1 momentissa säädetystä määrästä.

11 i §

Jos henkilöautona verotettavan ajoneuvon ajokilometrimäärä poikkeaa siitä ajokilometrien määrästä, johon käytettävissä oleva mallinnettu kuluttajahinta perustuu, mallinnettua arvoa voidaan oikaista yhdellä viidesosalla siitä prosentuaalisesta määrästä, jolla verotettavana olevan ajoneuvon ajokilometriä määrää poikkeaa 11 f §:ssä tarkoitettussa mallissa käytetystä ajokilometriä määrästä. Mallinnetun arvon oikaisu toimitetaan tämän pykälän nojalla vain, jos verotusarvon mallintamista ei voida toimittaa verotettavan ajoneuvon ajokilometriä mukaisella ajosuoritteella.

Jos käytettävissä on yleinen kuluttajahinta, jota muodostettaessa ei ole otettu lainkaan huomioon ajokilometrimäärien vaikutusta,

verotusarvona käytettävää arvoa alennetaan tai korotetaan yhdellä viidesosalla siitä prosentuaalisesta määrästä, jolla verotettavan ajoneuvon ajokilometrimäärä poikkeaa keskimääräisestä ajosuoritteesta, joka 3 momentin mukaisesti voidaan laskea olevan siinä ajoneuvoryhmässä, johon verotettava ajoneuvo kuuluu, saman ikäisenä kuin verotettava ajoneuvo on. Vertailussa käytettävä ajosuorite lasketaan 3 momentin taulukon mukaan vuosi- ja kuukausikohtaisten ajosuoritteiden summana.

Keskimääräisen vuotuisen ajokilometrisuoritteiden laskemista varten ajoneuvot jaetaan ryhmiin ajoneuvon moottorin tilavuuden ja ajoneuvon oman massan tulon sekä käyttövoiman perusteella, ja keskimääräiset ajosuoritteet käyttövuotta kohden määritetään seuraavan taulukon mukaisesti:

1) bensiinikäyttöiset ja muut henkilöautot lukuun ottamatta dieselmoottorilla varustettuja henkilöautoja

—	1131	$y = 16236,178 - 305,851x$
1132	— 1620	$y = 18343,832 - 337,691x$
1621	— 2051	$y = 22294,993 - 533,867x$
2052	— 2798	$y = 23996,687 - 617,807x$
2799	—	$y = 24950,253 - 672,059x$

2) dieselmoottorilla varustetut henkilöautot

—	1713	$y = 32179,678 - 602,019x$
1714	— 2030	$y = 31408,114 - 605,013x$
2031	— 2570	$y = 38739,473 - 1215,730x$
2571	— 3256	$y = 36803,934 - 950,926x$
3257	—	$y = 31997,900 - 620,229x$

Yhtälöissä y on keskimääräinen kilometrisuorite ajoneuvon kunakin ikävuonna ja x on se vuosi, jolta suoritetta lasketaan. Niitä kuukausilta, joilla ajoneuvon ikä ylittää täysin vuosin lasketun iän, ajosuorite lasketaan sen viimeisen täyden vuoden suoritteiden perusteella, jolta ajosuoritetta on laskettu yhtälöiden mukaisesti vuosittaisten ajosuoritteiden summaa varten.

Ajosuoritteiden perusteella tehtävän tarkistuksen enimmäismäärä on tätä pykälää sovellettaessa kaksi prosenttiyksikköä ajoneuvon rekisterissä oloajan täyttä 12 kuukautta kohden, kuitenkin enintään 20 prosenttia verotusarvon perusteena käytettävästä yleisestä

kuluttajahinnasta. Jos oikaisun määrä olisi pienempi kuin yksi prosentti, oikaisua ei tehdä.

11 j §

Uutena 6 §:n mukaan verotettavan henkilön yleiseen kuluttajahintaan tulee sisältyä vähintään yhdeksän prosenttia Suomessa syntyviä jakelukustannuksia. Jos tätä määrää ei ole sisällytetty ajoneuvon yleiseen kuluttajahintaan, sitä tarkistetaan puuttuvalla osuudella.

11 k §

Muuta kuin mallinnettua arvoa määrittäessä ajoneuvoja voidaan pitää toisiaan vastaavina, jos ne ovat samanlaiset merkiltään ja malliltaan ja edustavat mallin samaa ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä käytettävää versiota ja varianttia. Jos vertailtavana on eri maissa tyyppitettyjä ajoneuvoja, asiakirjoissa olevien tietojen lisäksi ajoneuvojen tulee tosiasiallisesti olla teknisesti samanlaisia. Varustetason tulee niin ikään vastata toisiaan. Pienet eroavaisuudet eivät kuitenkaan estä pitämästä ajoneuvoja vastaavina, jos tällä ei voi katsoa olevan merkitystä ajoneuvon arvon tai kuluttajien ajoneuvon kohdistuvien tarpeiden kannalta (*samanlainen ajoneuvo*).

Jos ajoneuvojen ominaisuudet poikkeavat toisistaan versio- tai varianttitasolla taikka varustelussa, kuitenkin siten, että näiden poikkeamien johdosta ajoneuvojen arvon voidaan katsoa poikkeavan toistaan vain vähäisessä määrin, eikä markkinoilta voida osoittaa toisiaan tarkemmin vastaavaa ajoneuvoa ja sen vertailuajoneuvoa, ajoneuvoja voidaan pitää toisiaan lähinnä vastaavina (*lähes samanlainen ajoneuvo*).

Jos lähes samanlaistakaan ajoneuvoa ei voida osoittaa, *samankaltaisina ajoneuvoina* voidaan pitää ajoneuvoja, joiden seuraavat ominaisuudet ovat mahdollisimman lähellä toisiaan:

1) merkki, malli ja kaupallinen nimitys sekä ajoneuvon tyyppihyväksyntä,

2) ajoneuvon tekniset ominaisuudet, kuten korimalli, käyttövoima, moottorin koko ja teho, voimansiirto, polttoainekulutus ja muut ominaisuudet, joilla voi olla merkitystä kuluttajan tarpeiden kannalta,

3) ajoneuvon arvoon vaikuttavat yleiset laatuominaisuudet.

Ajoneuvon vastaavuuteen vaikuttavana tekijänä otetaan huomioon myös ajoneuvon ikä.

11 l §

Lähes samanlaisen ajoneuvon arvoa voidaan käyttää arvonmäärityksessä, jos täysin samanlaisen ajoneuvon arvoa ei voida osoittaa. Jos voidaan katsoa, että samanlaisen ja lähes samanlaisen ajoneuvon eroavuudet eivät vaikuta ajoneuvon arvoon tai että vaikutusta on pidettävä vähäisenä, lähes samanlaisen ajoneuvon arvoa voidaan käyttää sellaisenaan. Jos ajoneuvomallien eroilla on tietysti ominaisuudesta johtuvaa vähäistä suurempaa osoitettavissa olevaa vaikutusta ajoneuvon arvoon, lähes samanlaisen ajoneuvon arvoa voidaan tarkistaa siten kuin jäljempänä 11 n §:ssä säädetään.

Jos lähes samanlaisenkaan ajoneuvon arvoa ei voida osoittaa, voidaan lähtökohtana käyttää samankaltaisen ajoneuvon arvoa, jota voidaan tarkistaa siten kuin 11 n §:ssä säädetään.

Ajoneuvon ja sen varusteiden vastaavuus arvioidaan sinä ajankohtana, jona ajoneuvo rekisteröidään tai olisi rekisteröitävä liikenteessä käytettäväksi taikka jona rekisteröity verovelvollinen luovuttaa ajoneuvon omistusoikeuden verovelvollisuutta siirtämättä. Jos nämä ajankohdat poikkeavat toisistaan, sovelletaan niistä myöhempiä.

11 m §

Jos ajoneuvon arvon määrittästä ei voida tietojen puuttumisen johdosta perustaa tietyn 11 k §:ssä tarkoitetun ajoneuvon (*vastaava ajoneuvo*) arvoon, arvo voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvon arvon perusteella siten kuin 11 n—11 q §:ssä säädetään (*toissijaiset arvonmääritysmenetelmät*). Toissijaisia arvonmääritysmenetelmiä sovelletaan käytettävissä olevan tietopohjan mukaan siinä järjestyksessä, jossa ne ovat mainituissa lainkohdissa riippumatta eri menetelmien vaikutuksesta ajoneuvon verotusarvoon. Ajoneuvon yksittäisen ominaisuuden tai varusteen arvo voidaan tarvittaessa määrittää soveltaen muuta menetelmää kuin sitä, joka tulee muilta osin sovellettavaksi.

Jos toissijaisia arvonmääritysmenetelmiä sovellettaessa huomioon otettavalle ajoneuville on käytettävissä mallinnettu arvo, sitä käytetään ensisijaisena. Jos mallinnettua arvoa ei ole käytettävissä, sovelletaan muulla perusteella mahdollisimman hyvin tätä vastaavaa ajoneuvon tai sen varusteen yleistä hintatasoa edustavaa arvoa.

Ikähyvitykseen perustuvaa menetelmää arvon oikaisemiseksi voidaan tarvittaessa soveltaa myös silloin, kun lähtökohtana on muu kuin uuden ajoneuvon tai varusteen arvo.

11 n §

Jos ajoneuville ei voida osoittaa yhtä vastaavaa ajoneuvoa Suomen markkinoilla, arvo voidaan määrittää kahden tai useamman ajoneuvomallin keskimääräisen arvon perusteella. Vertailuajoneuvot tulee valita käytettävissä olevasta tiedostosta siten, että ne 11 k §:ssä säädettyjen perusteiden mukaan voisivat kokonaisuutena arvioituna vastata mahdollisimman hyvin sitä ajoneuvoa, jonka arvo on määritettävänä.

11 o §

Jos ajoneuvon arvo on määritetty vastaavan ajoneuvon arvon perusteella ja jos ajoneuvoja erottavalle ominaisuudelle voidaan osoittaa yleinen mallinnettu arvo, vastaavan ajoneuvon arvoa tarkistetaan lisäämällä tai vähentämällä siitä ominaisuuden arvo. Jos käytettävissä on ominaisuuden arvo eri ikäisenä kuin verotettava ajoneuvo, arvoa tarkistetaan 7 §:ssä säädetyllä tavalla.

11 p §

Jos ajoneuville tai sen arvoon vaikuttavalle ominaisuudelle taikka varusteelle ei ole voitu määrittää arvoa edellä mainituilla menetelmillä, voidaan lähtökohtana käyttää ajoneuvon arvoa Suomen markkinoilla silloin kun ajoneuvo oli uusi siten, että tuota arvoa verrataan vastaaviin sellaisten ajoneuvojen arvoihin samana ajankohtana, joiden nykyinen mallinnettu arvo tiedetään. Verotettavana olevan ajoneuvon arvo muodostetaan laskennallisena siten, että arvo on samassa suhteessa nykyiseltä mallinnetulta arvoltaan tunnettujen ajoneuvojen arvoon, kuin mitkä vastaavat arvojen suhteet olivat ajoneuvojen ollessa uusia. Menetelmää käytettäessä tulee vertai-

luajoneuvoiksi valita tilastollisesti luotettavan tuloksen edellyttämä määrä mahdollisimman hyvin verotettavana olevaa ajoneuvoa vastaavia ajoneuvomalleja.

11 q §

Jos ajoneuvon arvoa ei voida määrittää Suomen markkinoilta saataviin tietoihin perustuen soveltaen edellä mainittuja menetelmiä, vastaavan ajoneuvon arvon määrittämisessä voidaan käyttää muilta kuin Suomen markkinoilta saatavia tietoja ajoneuvojen arvoista. Nämä tiedot suhteutetaan edellä 11 p §:ssä säädetyllä tavalla Suomessa tiedossa oleviin vastaavien ajoneuvojen arvoihin, jolloin verotettavana olevan auton arvoksi Suomen markkinoilla katsotaan näin saatava tilastollinen arvo.

11 r §

Jos mitään edellä mainituista menetelmistä ei voida käyttää tietopohjan puuttumisen johdosta, ajoneuvon arvoa voidaan käyttää sen ominaisuuksien perusteella tilastollisin menetelmin määritettävää arvoa. Tilastollisesti määritettävän arvon perusteena käytetään ajoneuvojen arvoista Suomen markkinoilta saatavissa olevaa tietoa.

11 s §

Uuden markkinoille tulevan mallin verotusarvona voidaan pitää liiketoiminnan muodossa tätä mallia myyvän rekisteröidyn palvelollisen ilmoittamaa myyntihintaa, ottaen kuitenkin huomioon 11 c §:n säännökset. Tätä hintaa kuitenkin voidaan tarkistaa 56 a §:n mukaisesti vastaamaan edellä säädettyjen menetelmien mukaista ajoneuvon mallinnettua yleistä kuluttajahintaa.

11 t §

Ajoneuvon verotusarvona käytettävää yleistä kuluttajahintaa ei perusteta mallintamattomiin yksittäisiin kauppahintoihin, etuyhteydessä keskenään olevien ostajan ja myyjän välisiin hintoihin tai poikkeuksellisissa markkinaolosuhteissa määräytyviin hintoihin eikä yksityishenkilöiden välisissä kaupoissa sovellettuihin hintoihin. Etuyhteydessä tai muutoin poikkeuksellisissa olosuhteissa sovellettuja muita kuin yksityishenkilöiden välisiä kauppoja koskevia hintoja voi-

daan kuitenkin käyttää mallintamisen tai muun hinnan määrittämisen lähtökohtana, jos ne eivät olennaisesti poikkea tavanomaisesta markkinahinnasta.

Määrittäessään verotusarvoa muulla kuin mallinnetun verotusarvon perusteella tai hyväksyessään käytettäväksi 11 a §:n 2 momentin mukaisen veroprosentin viranomaisen samalla tarvittaessa määrää, miltä ajalta kyseessä olevaa ratkaisua enintään sovelletaan. Jos muuta ei ole määrätty ja jos asiaan vaikuttavien olosuhteiden muutoksista ei ilmeisesti seuraa lyhyempää määräaika, soveltamisaika on kuusi kuukautta siitä päivästä, jona päätös on annettu.

11 u §

Jos verotusta varten on tarpeen selvittää ajoneuvon ikä, tämä luetaan kuukausina ensisijaisesti ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröinnistä. Jos tämä ajankohta ei ole tiedossa, ajoneuvon ikä lasketaan valmistuskuukauden päättymisestä. Jos tätäkään ajankohtaa ei ole tiedossa, ajoneuvon ikä määritetään sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvo on todennäköisesti ensimmäisen kerran rekisteröity, otettu käyttöön taikka valmistettu.

Jos ajoneuvo on valmistettu aikaisemmin liikenteessä käytössä olleen tai olleiden ajoneuvon osista, ajoneuvon valmistusajankohdaksi katsotaan se ajankohta, jolloin ajoneuvon alkuperäisistä osista vähintään 50 prosentin on katsottava vaihtuneen.

13 §

Edellä 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verotusarvoon ei lueta ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn muutostyön ja varustelun arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi taikka pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla, jos voidaan osoittaa, että ajoneuvon valmistaja on luovuttanut ajoneuvon ilman tällaista muutostyötä tai varustelua.

15 §

Ajoneuvon 11 §:ssä tarkoitettua verotusarvoa määrättäessä katsotaan ajoneuvon kuuluvan toimintakuntoisina vähintään ne varus-

teet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän tai ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaite.

Kuluttajahintaan perustuvassa verotuksessa ajoneuvon tulee sisältyä toimintakuntoisina vähintään ne varusteet, jotka ajoneuvossa tulee olla liikenteeseen hyväksymistä varten. Verotusarvoa ei alenneta tällaisen varusteen puuttumisen tai epäkuntoisuuden johdosta.

Jos ajoneuvossa on merkittäviä puutteita, joiden johdosta sitä ilmeisesti ei voitaisi hyväksyä liikenteeseen, tai jos ajoneuvoa ei sen puutteiden johdosta voida tyydyttävästi yksilöidä verotusarvon määrittämistä varten, veroviranomainen voi määrätä verotuksen toimitettavaksi vasta, kun puutteet on poistettu.

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 9 600 eurola autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

37 §

Veroilmoituksesta, sen sisällöstä ja ilmoituksen antamista koskevista poikkeuksista säädetään valtiovarainministeriön asetuksella.

Edellä 11 §:ssä tarkoitettu hankinta-arvo on ilmoitettava myös uudesta ajoneuvosta, joka verotetaan kuluttajahinnan perusteella.

48 §

Autosta, josta veroa on alennettu 28 tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmas-

kymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissä-oloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitetun pelastusauton, in-vataksin, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmenes-kahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. Jos veroa alennettaessa on 28 §:n nojalla otettu veron alennuksen määrässä huomioon myös rekisterissäolo muualla kuin Suomessa, tämä aika lasketaan vastaavasti hyväksi tätä momenttia sovellettaessa.

51 a §

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

54 a §

Tullihallituksen yhteydessä toimii arviointilautakunta, jonka tehtävänä on antaa verovelvollisen, veroviranomaisen, tulli- tai verosiamiehen taikka muutoksenhakuasteen pyynnöstä lausuntoja verotettavana olevan tai muutoksenhakuun liittyen jo verotetun ajoneuvon tai sen varusteiden 11 b—11 t §:n mukaisesti määritettävästä arvosta.

Lautakunnan tehtävänä on myös seurata arvonmääritystä koskevien säännösten ja menetelmien yleistä soveltuvuutta tarkoituksensa sekä tehdä aloitteita säännösten kehittämiseksi. Arviointilautakunnan kokoonpanosta ja toiminnasta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtiovarainministeriön asetuksella.

54 b §

Arviointilautakunnassa on puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja seitsemän muuta jäsentä, jotka varajäsenineen valtioneuvosto määrää neljäksi vuodeksi kerrallaan. Arviointilautakunnan puheenjohtajalta ja varapuheenjohtajalta edellytetään autoverotuksen, siitä huolehtivan hallinnon sekä automarkkinoiden hyvää tuntemista. Jäseniksi voidaan nimittää ajoneuvoja ja niiden markkinoita sekä autokauppaa hyvin tuntevia henkilöitä siten,

että lautakunnassa on mahdollisimman monipuolinen asiantuntemus tehtävälueestaan. Ajoneuvojen kauppaa ja käyttäjiä edustaville järjestöille tulee varata mahdollisuus vähintään kahden jäsenen asettamiseen ehdolle lautakuntaan.

Tullihallituksen määräämät esittelijät valmistelevat lautakunnassa käsiteltävät asiat.

54 c §

Arviointilautakunta on päätösvaltainen, kun läsnä on puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan lisäksi vähintään neljä jäsentä.

Lautakunnan päätökseksi tulee enemmistön mielipide. Äänten jakautuessa tasan tulee päätökseksi se mielipide, joka on verovelvolliselle edullisempi, tai jos tätä periaatetta ei voida soveltaa, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

Asioiden käsittelyssä arviointilautakunnassa noudatetaan, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982) säädetään.

54 d §

Arviointilautakunnalla on oikeus tarkastaa ajoneuvo, josta lausuntoa pyydetään, ja määrätä ajoneuvo esitettäväksi lautakunnalle. Lautakunnalla on oikeus määrätä myös muut tarvittavat tiedot esitettäväksi sen mukaan kuin 80—84 §:ssä säädetään. Lautakunta voi käyttää apunaan asiantuntijoita.

54 e §

Arviointilautakunnan ajoneuvon arvosta antamat lausunnot ovat julkisia.

Lautakunnan lausuntoihin ei saa erikseen valittamalla hakea muutosta.

54 f §

Lautakunnan lausunnosta voidaan periä maksu lausunnon pyytäjältä. Maksusta säädetään tarkemmin valtiovarainministeriön asetuksella noudattaen, mitä valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:ssä säädetään. Lautakunnan kustannuksista vastaa tullihallinto. Puheenjohtajan ja jäsenen sekä asiantuntijoiden palkkioiden ja matkakustannusten korvausten perusteet vahvistaa valtiovarainministeriö.

56 a §

Autoveron määrää voidaan 56 §:ssä oi-

kaisulle tai 57 §:ssä jälkiverotukselle sääde-
tyistä edellytyksistä riippumatta oikaista vii-
meistään kuuden kuukauden kuluessa ensiksi
toimitetusta verotuksesta verovelvollisen tai
veronsaajan hyväksi, jos yleistä kuluttajahin-
taa koskevien tietojen havaitaan tämän mää-
räajan kuluessa poikkeavan siitä, mitä ensiksi
toimitetussa verotuksessa on käytetty vero-
tuservon perusteena (*verotuservotietojen oi-
kaisu*).

Jos ensiksi toimitetun verotuksen jälkeen
todetaan, että 7 §:n 2 momentissa tarkoitettua
ikähyvitystä on verotusajankohtana vallin-
neista arvoista saadun tiedon perusteella
muutettava, autoveron määrää voidaan vii-
meistään kuuden kuukauden kuluessa ensiksi
toimitetusta verotuksesta oikaista verovelvol-
lisen tai veronsaajan hyväksi riippumatta 56
tai 57 §:ssä tarkoitetuista oikaisun tai jälkive-
rotuksen edellytyksistä (*ikähyvitystietojen oi-
kaisu*).

Tässä pykälässä tarkoitettu oikaisu voidaan
toimittaa vain kerran. Se ei kuitenkaan rajoita
verotuksen oikaisemista muista kuin 1 tai
2 momentissa tarkoitetuista syistä 56 §:n pe-
rusteella. Jos veroviranomainen on päätök-
sellään ilmoittanut, ettei oikaisutarvetta ole,
oikaisua ei enää toimiteta tämän pykälän no-
jalla.

Verotuksissa, joiden peruste on syntynyt
vuosien 2003 tai 2004 aikana, sovelletaan 1
ja 2 momentissa tarkoitetuissa oikaisuissa
kymmenen kuukauden enimmäisaikaa. Oi-
kaisu voidaan toimittaa näinä vuosina edellä
sanottujen perusteiden lisäksi aina, kun vero-
viranomainen on ilmoittanut toimittaneensa
ensimmäisen verotuksen arvioitujen tietojen
perusteella.

67 §

Jos asia on hakijalle erityisen tärkeä, Tulli-
hallitus tai Ajoneuvohallintokeskus voi antaa
hakemuksesta ennakkoratkaisun siitä, miten
tätä lakia sovelletaan hakijan ajoneuvon ve-
rotukseen. Ennakkoratkaisua ei kuitenkaan
anneta verotuservosta tai muusta kysymyk-
sestä, joka voidaan arvioida vasta verotusta
toimitettaessa.

86 §

Autoverotusta varten annetut tai esitetyt

tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa. Niitä
ei saa pöytäkirjassa tai päätöksessä selostaa
laajemmin kuin se on välttämätöntä. Tietoja
saadaan käyttää 11 a §:ssä tarkoitettuihin tul-
lin tilastollisiin selvityksiin, joiden yhteenve-
dot ovat julkisia. Kuluttajahintaan perustuvan
6 §:n nojalla toimitettavan verotuksen vero-
tuservoja koskevat tiedot ovat julkisia.

86 a §

Poiketen siitä, mitä 86 §:ssä säädetään, toi-
mitettua tai toimitettavana olevaa käytetyn
ajoneuvon verotusta koskevat asiakirjat ovat
julkisia, lukuun ottamatta lain 50 ja 51 §:ssä
tarkoitettuihin asioihin liittyviä asiakirjoja
sekä tietoa henkilötunnuksesta ja luonnollisen
henkilön osoitteesta. Jokaisella on oikeus
saada tieto käytetyn ajoneuvon autoverotusta
koskevista julkisista asiakirjoista kopiona, tu-
lostena tai sähköisessä muodossa viran-
omaisten toiminnan julkisuudesta annetun
lain (621/1999) 16 §:n 3 momentin säännös-
ten estämättä. Veroviranomaisen hallussa
olevat käytetyn ajoneuvon markkina-arvoa
koskevat tiedot ovat julkisia ainoastaan, jos
tietoa on käytetty ajoneuvon verotuksessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
200 .

Jollei jäljempänä toisin säädetä, lakia so-
velletaan uusina verotettavien henkilöautojen
verotuksessa ensimmäisen kerran verotuk-
siin, jotka tulevat vireille 1 päivänä tammi-
kuuta 2003 tai sen jälkeen, kuitenkin siten,
että autoverolain 40 §:n 2 momentissa tarkoi-
tetulta jaksolta verotettaviin ajoneuvoihin tä-
tä lakia sovelletaan ensimmäisen kerran siltä
jaksolta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta
2003 tai sen jälkeen. Rekisteröidyllä vero-
velvollisella on kuitenkin oikeus 1 päivästä
tammikuuta 2003 lain voimaantulopäivään
hakemuksesta saada verotus toimitetuksi 1
päivänä tammikuuta 2003 voimassa olevan
autoverolain mukaisesti. Hakemus tehdään
veroilmoituksen yhteydessä.

Tämän lain 6 §:n 3 momentin ja 6 b §:n
1 momentin estämättä toimitetaan ennen 1
päivää tammikuuta 2003 valmistetun käytet-
tynä maahan tuotavan ajoneuvon verotus tä-
män lain 6 §:n mukaisesti, jos Suomessa on
käytössä vastaavia ennen 1 päivää tammi-

kuuta 2003 valmistettuja käytettyjä ajoneuvoja, jotka on verotettu uutena tämän lain 6 §:n ja 10 a §:n 1 momentin mukaisesti. Jos tietyn automallin verotus uutena on toimitettu hakemuksesta 1 päivän tammikuuta 2003 jälkeen tuolloin voimassa olevan autoverolain mukaisesti, käytettyinä maahan tuotavien ajoneuvojen verotukseen sovelletaan 6 b §:ää, jos ajoneuvo on valmistunut samaan aikaan kuin hakemuksen perusteella verotettavat vastaavat uudet ajoneuvot.

Käytettynä verotettavien ajoneuvojen verotuksessa lakia sovelletaan verotuksissa, jotka toimitetaan lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Käytettynä maahan tuotujen ajoneuvojen verotusta voidaan hakemuksesta kuitenkin oikaista tämän lain mukaiseksi, jos ve-

rotus on toimitettu 1 päivänä tammikuuta 1999 tai sen jälkeen. Hakemuksen veron oikaisemiseksi voi tehdä se, joka on verovelvollisena suorittanut ajoneuvosta veron. Veroa ei kuitenkaan oikaista, jos veron määrään on autoverolain 25, 28, 50 tai 51 §:n taikka muulla vastaavalla perusteella alennettu siten, ettei veron määrä alennettuna ole korkeampi, kuin mikä tulisi tässä momentissa tarkoitetun oikaisun jälkeen kannettavaksi.

Asiat, jotka ovat kesken 1 päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen oikaisuna taikka muutoksenhakuna vireille tulevat asiat, joissa ei ole kysymys käytettyjen ajoneuvojen veron määrästä, käsitellään sen lain mukaisesti, jota olisi sovellettu verovelvollisuuden syn-
tyessä.

Helsingissä 30 päivänä joulukuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Valtiovarainministeri *Sauli Niinistö*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

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

muutetaan 3 §:n 1 momentti, 5 §:n 1 momentti, 6 ja 7 §, 8 §:n 2 ja 3 momentti, 9—11 §, 13 §:n 1 momentti, 15 §, 28 §:n 1 momentti, 37 §:n 2 momentti, 48 §:n 2 momentti, 67 §:n 1 momentti ja 86 §:n 1 momentti,

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

lisätään lakiin uusi 6 a, 6 b, 7 a—7 c, 4 lukuun 10 a ja 11 a—11 u §, 37 §:ään uusi 3 momentti sekä lakiin uusi 51 a, 54 a—54 f, 56 a ja 86 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

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 33 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 laskeaan.

5 §

Se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron, on velvollinen suorittamaan myös autoverosta arvonlisäveroa sen määräisenä kuin arvonlisäverolaissa (1501/93) säädetään.

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. *Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan kuitenkin aina uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään ottaen huomioon yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus laskeaan.*

5 §

Se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron, on velvollinen suorittamaan myös autoverosta arvonlisäveroa sen määräisenä kuin arvonlisäverolaissa (1501/1993) säädetään. *Jos ajoneuvo on valmistunut ennen arvonlisäverolain voimaantuloa, arvonlisäve-*

ro kannetaan seuraavasti:

Ajoneuvon valmistusajankohta	Vero- prosentti
ennen 1.1.1967	11,23
1967—1976	12,28
1977—31.5.1983	16,28
1.6.1983—31.5.1989	19,05
1.6.1989—30.11.1989	19,75
1.12.1989—30.9.1991	20,46
30.9.1991 jälkeen	22,00

6 §

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä vähennettynä 770 eurolla. Veron määrä on kuitenkin aina vähintään 50 prosenttia auton verotusarvosta.

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 10 §:ssä tarkoitetun auton vero on aina vähintään vastaavan uuden auton vero. Autosta, jonka valmistusvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai enemmän, suoritetaan veroa 30 prosenttia auton verotusarvosta.

6 §

Lain 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun henkilöauton veron määrä on 53 prosenttia auton 11 b—11 u §:ssä määritellystä verotusarvosta vähennettynä 1 000 eurolla. Dieselmootorilla varustetun henkilöauton veroprosentti on 53 prosenttia ja vähennettävä tekijä on 700 euroa.

Käytettynä verotettavan 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verosta vähennettävää tekijää alennetaan ajoneuvon iän perusteella 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Tätä pykälää ei sovelleta käytettynä maahan tuotavaan henkilöautoon, joka on valmistettu ennen 1 päivää tammikuuta 2003. Käyttöön otettu ajoneuvo verotetaan kuten vastaava uusi ajoneuvo.

6 a §

Lain 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun uuden auton vero on verotusarvo vähennettynä 770 eurolla.

Eräiden alennettuun veroon oikeutettujen ajoneuvojen veron määrästä ja alennetun veron muista perusteista säädetään 5 luvussa.

6 b §

Ennen 1 päivää tammikuuta 2003 valmistetun käytettynä verotettavan ajoneuvon vero on ajoneuvon 4 luvussa tarkoitettu vastaavan ajoneuvon yleinen kuluttajahinta verotusajankohtana kerrottuna kertoimella k , jonka arvo saadaan kaavasta:

$$k=0,85(p*H*c- V)/H$$

jossa H on ajoneuvon 11 b—11 u §:ää soveltaen määrätty yleinen kuluttajahinta ajo-

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 kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta sekä edelleen tuon jälkeisiltä käyttökuukausilta 0,4 prosenttia veron kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. 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 alentavana huomioon otettavien käyttökuukausien lukumäärä voidaan todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla vahvistaa alemmaksi kuin mitä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan laskettavien käyttökuukausien määrä olisi.

Jos vastaavaa uutta ajoneuvoa ei voida osoittaa, vero määrätään teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan lähinnä vastaavan uuden ajoneuvon verosta. Siinä tapauksessa, että ajoneuvo on ollut käytössä lyhyemmän kuin I momentissa sanotulla tavalla lasketun ajan, vero voidaan määrätä tosiasiallisen käyttöajan mukaan. Jos käytettynä maahan tuodun ajoneuvon verotusarvon mukaan määrättävä vero olisi korkeampi kuin I momentin mukaan määrättävä vero, vero määrätään ajoneuvon verotusarvon perusteella.

neuvon valmistusajankohtana, c on 11 a §:ssä tarkoitettu ajoneuvon verotusarvon osuutta tarkoittava kerroin, V on vähennysten määrä, joita olisi sovellettu ajoneuvoon sen valmistusajankohtana voimassa olleiden autoveroperusteiden mukaan, sekä p on sanottuna ajankohtana voimassa ollut veroprosentti. Lisäksi sovelletaan niitä muita perusteita, jotka olivat voimassa ajoneuvon valmistusajankohtana.

7 §

Jos ajoneuvon veroa tai verotusarvoa laskettaessa on tämän lain muiden säännösten perusteella sovellettava menetelmää, joka perustuu ajoneuvon tai sen varusteen arvon alentamiseen myöntämällä uuden tai muun, verotettavaa ajoneuvoa uudemman ajoneuvon taikka varusteen arvosta ikähyvitystä, ikähyvityksen perusarvona on 0,8 prosenttia kuukautta kohden luettuna ajoneuvon valmistumisesta ottaen huomioon 11 u §:n säännökset. Ikähyvitys lasketaan kunkin edellisen kuukauden loppuun lasketusta jäännösarvosta. Aika, jonka ajoneuvo on ollut kokonaan käyttämättömänä, vähennetään ikähyvitykseen luettavasta ajasta, jos käyttämättömänä olon voidaan katsoa merkittävästi vaikuttavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon.

Ikähyvityksen perusarvoa mukautetaan mallikohtaiseksi siten, että ikähyvitys vastaa mahdollisimman hyvin samanlaisen ajoneuvon yleisiä markkinahintoja Suomessa. Valtiovarainministeriön asetuksella säädetään tarkemmin ikähyvityksen mukauttamisessa käytettävästä laskentamenetelmästä. Tietoihin, joita käytetään ikähyvityksen mallikohtaiseen mukauttamiseen, sovelletaan 11 b—11 u §:n säännöksiä.

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.

Mitä tässä pykälässä säädetään, ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden valmistumisvuoden päättymisestä on autoveroilmoituksen tekemisen ajankohtana kulunut 25 vuotta tai enemmän.

7 a §

Verotettaessa muuta ajoneuvoa kuin henkilöautoa käytettynä vero on vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna 7 §:ssä tarkoitetulla ikähyvityskertoimella. Vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvoon sovelletaan 11 a §:ää.

Jos voidaan osoittaa, että 1 momentin mukaisesti kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta. Markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon veron määrittelyyn sovelletaan 6 b §:n mukaista menettelyä. Pakettiautojen alennetun veron edellytyksiin sovelletaan 23 ja 24 §:n säännöksiä riippumatta ajoneuvon valmistusajankohdasta.

Käyttöön otetun ajoneuvon vero on aina vähintään vastaavan uuden ajoneuvon vero.

7 b §

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

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

7 c §

Jos 6 tai 6 b §:ää ei verotusarvoa koskevien tietojen puuttumisen johdosta voida so-

veltaa käytetyn ajoneuvon verotukseen, ajoneuvon verotus toimitetaan noudattaen soveltuvien osin 7 a §:n 1 momentin säännöksiä.

8 §

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

Ulkomailla käyttöön otetun, muun kuin 10 §:ssä tarkoitetun moottoripyörän vero on aina vähintään vastaavan uuden moottoripyörän vero.

Käyttöön otetun ajoneuvon vero on aina vähintään vastaavan uuden ajoneuvon vero.

Käytettyjen tämän pykälän mukaan verotettavien ajoneuvojen verotuksessa noudatetaan 7 a §:ää.

9 §

Jos muun kuin käytettynä maahan tuodun ajoneuvon valmistuskuukauden päättymisestä on ennen autoveroilmoituksen antamista kulunut enemmän kuin yksi vuosi, korotetaan 6 tai 8 §:n mukaan suoritettavaa veroa 20 prosentilla. Vastaavasti on menettävä, jos maassa tehdasmaisesti valmistetun ajoneuvon valmistuskuukaudesta on kulunut ennen autoveroilmoituksen antamista enemmän kuin yksi vuosi.

9 §

Jos uutena verotettavan ajoneuvon valmistuskuukauden päättymisestä on autoveroilmoitusta annettaessa kulunut enemmän kuin 12 kuukautta, korotetaan autoveroa 20 prosentilla. Moottoripyörän ja muun 8 §:n mukaan verotettavan ajoneuvon veroa korotetaan kuitenkin vasta, kun valmistuskuukauden päättymisestä on kulunut enemmän kuin 24 kuukautta.

10 §

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

10 §

Ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä tai käytössä kauemmin kuin kuusi kuukautta.

Ajoneuvo, jota ei ole pidettävä 1 momentin mukaan käytettynä, katsotaan tätä lakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi.

Ajoneuvo katsotaan käyttöön otetuksi, jos sitä on käytetty liikenteessä tai se on ollut rekisterissä enintään kuusi kuukautta.

4 luku.

Verotusarvo

10 a §

*Henkilöauton verotusarvo on 11 b—11 u §:ssä tarkoitettu kuluttajahinta, lukuun ottamatta kuitenkaan 11 a §:ssä tarkoitettuja henkilöautoja (**kuluttajahintaperusteinen verotus**). Henkilöautoiksi luetaan myös ajoneuvoluokan M1 alaryhmät.*

*Muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotusarvo on 11 §:ssä tarkoitettu hankinta-arvo (**hankinta-arvoperusteinen verotus**).*

Jos maassa aikaisemmin verotettu ajoneuvo olisi verotettava uudelleen tai siitä olisi kannettava lisää veroa, verotus perustetaan hankinta-arvoon tai kuluttajahintaan sen mukaan, miten ajoneuvo on ensimmäisen kerran Suomessa verotettu. Muun kuin 10 §:ssä tarkoitetun käytetyn ajoneuvon verotusarvona on uuden ajoneuvon verotusarvo sen mukaisena kuin jäljempänä säädetään.

11 §

Maahan tuodun ajoneuvon verotusarvon perustana on ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle vähennettynä 16 §:ssä mainituilla määrillä.

Maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on:

1) Euroopan yhteisön tullikoodeksin (Euroopan yhteisöjen neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92) mukaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon tullikoodeksissa ja Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksin soveltamisesta tarkoitettu tullausarvo; sekä

2) yhteisötavarana tuodun ajoneuvon arvo, joka on määritelty noudattaen soveltuvin osin, mitä 1 kohdassa säädetään.

Verotusarvoon tulee sisältyä ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

11 §

Edellä 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettun ajoneuvon verotusarvon perustana on ajoneuvon hankinta-arvo verovelvolliselle.

Maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on:

1) Euroopan yhteisön tullikoodeksin (Euroopan yhteisöjen neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92) mukaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon tullikoodeksissa ja Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksin soveltamisesta tarkoitettu tullausarvo; sekä

2) yhteisötavarana tuodun ajoneuvon arvo, joka on määritelty noudattaen soveltuvin osin, mitä 1 kohdassa säädetään.

Verotusarvoon tulee sisältyä ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava.

Maassa valmistetun ajoneuvon verotusarvo on ajoneuvon valmistajan ollessa verovelvollinen ajoneuvon valmistuskustannusten perusteella määritettävä ajoneuvon hinta valmistuspaikalla.

Verotusarvoon ei kuitenkaan lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvoon lisättyjen enintään 80 euron arvoisten varusteiden arvoa. Ajoneuvon rekisteröintimaksua ja maksua rekisterikilvistä ei lueta verotusarvoon.

Myös maassa valmistetun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verotusarvoon sovelletaan, mitä tässä pykälässä säädetään.

Verotusarvoon ei kuitenkaan lueta ajoneuvon tavanomaisen myyntikunnostuksen arvoa eikä tämän yhteydessä ajoneuvoon lisättyjen enintään 80 euron arvoisten varusteiden arvoa. Ajoneuvon rekisteröintimaksua ja maksua rekisterikilvistä ei lueta verotusarvoon.

Jos tässä laissa säädetään käytetyn ajoneuvon verotusarvon määrittämiseen liittyvästä vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvon määrittämisestä toisin kuin yhteisön tullikoodeksissa tai sen soveltamisasetuksessa, noudatetaan tässä laissa olevia säännöksiä.

11 a §

Laskettaessa 6 b ja 7 a §:ää varten verotusarvoa, verotusarvon osuutena pidetään:

1) henkilöautojen ja muiden samojen perusteiden mukaan verotettavien ajoneuvojen osalta, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, 35 prosenttia tämän luvun säännösten mukaan määritettävästä ajoneuvon yleisestä kuluttajahinnasta, tai jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy, 33 prosenttia tästä hinnasta,

2) ajoneuvon, joka verotetaan 23 §:n mukaisin perustein, sekä muiden tätä vastaavalla veroprosentilla verotettavien ajoneuvojen osalta 46 prosenttia yleisestä kuluttajahinnasta,

3) moottoripyörien ja samoin perustein verotettavien muiden ajoneuvojen osalta moottorin kuutiotilavuuden mukaan seuraavia prosenttiosuuksia yleisestä kuluttajahinnasta:

Kokoluokka	Verotusarvo- prosentti
enintään 130 cm ³	46
131 — 255 cm ³	41
256 — 355 cm ³	40
356 — 505 cm ³	39
506 — 755 cm ³	35
756 cm ³ tai enemmän	33
sähkökäyttöinen	41
L-luokan ajoneuvo	

Jos vastaavan ajoneuvon yleiseen kuluttajahintaan sisältyy 1 momentissa säädetystä poikkeava osuus verotusarvona 11 §:n mukaisesti määriteltävää hankinta-arvoa, vahvistetaan selvityksen perusteella muikin kuin 1 momentissa tarkoitettu verotusarvon osuus kuluttajahinnasta. Tätä arvoa sovelletaan 1 momentissa tarkoitetun keskimääräisen arvon sijasta silloinkin, kun tämä johtaa korkeampaan veron määrään kuin keskimääräisen arvon käyttö. Vastaavaan ajoneuvoon sovelletaan mitä 11 k §:ssä ja muualla tässä luvussa säädetään.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää myös tullilaitoksen tuottamia tilastollisia tietoja vastaavan ajoneuvon yleiseen kuluttajahintaan sisältyneen veron määrästä. Jos yhtä vastaavaa ajoneuvoa ei voida osoittaa, tilastollinen arvo voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvomallin tietojen perusteella todennäköisenä arvona ottaen huomioon samaa automerkkiä tuovan yrityksen verotustiedot ja hinnoittelu siinä laajuudessa kuin edellä tarkoitettu tilastollinen selvitys kussakin tapauksessa edellyttää.

11 b §

*Edellä 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun kuluttajahintaperusteisesti verotettavan ajoneuvon verotusarvon lähtökohtana on se arvo, jolla kuluttajan asemassa oleva ostaja voisi yleisesti ostaa samanlaisen tai vastaavan ajoneuvon verollisena Suomen markkinoilla sinä ajankohtana, jolloin ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ollut ilmoitettava verotettavaksi (**yleinen kuluttajahinta**). Verotusarvo muodostetaan tästä arvosta vähentämällä siitä ajoneuvon arvoon sisältyvä autovero sekä 5 §:ssä ja arvonlisäverolaissa säädetty arvonlisävero.*

Edellä 1 momentissa tarkoitetun arvon määrittämisessä noudatetaan, mitä 11 c—11 u §:ssä säädetään. Jos ajoneuville ei voida määrittellä 1 momentissa tarkoitettua hintaa Suomen markkinoilla, verotusarvo määritellään 11 p §:ssä säädettyinä menetelmin.

11 c §

Uuden ajoneuvon yleistä kuluttajahintaa määritettäessä otetaan huomioon sen vastaavia ajoneuvoja liiketoiminnan muodossa myyvän yrityksen yleisesti ilmoittama ajoneuvon myyntihinta, joka on tilastojen mukaan viimeksi kuluneen kuuden kuukauden aikana myynyt eniten vastaavaa mallia tai samaa mallisarjaa olevia ajoneuvoja. Tätä hintaa sovelletaan, jos myyntimäärä edustaa vähintään 50 prosentin osuutta tuona aikana myydyistä vastaavista ajoneuvoista. Yhtenäistä hintaa soveltaneiden useamman kuin yhden toimijan markkinaosuudet voidaan laskea yhteen tätä momenttia sovellettaessa. Liiketoiminnan muodossa tapahtuvalta toiminnalta edellytetään tätä pykälää sovellettaessa muun ohella, että toiminta on jatkunut ennen verotuksen ajankohtaa vähintään kuuden kuukauden ajan ja että liiketoimintaa harjoitetaan edelleen 56 a §:ssä säädetyn oikaisun ajankohtana.

Jos edellä tarkoitettua vähintään 50 prosentin automallikohtaista markkinaosuutta ei saavuteta, ensiksi selvitetään, voidaanko saman valmistajan kaikki samaa ajoneuvolajia koskevat eri mallit tai mallisarjat huomioon ottaen muodostaa 1 momentissa tarkoitettu enemmistö. Jos tätäkään ei voida muodostaa, hinnan mallintamisessa käytetään kaikkien tiedossa olevien vastaavia ajoneuvoja liiketoiminnan muodossa myyvien yritysten soveltamista hinnoista saatuja tietoja.

Käytetyn ajoneuvon yleistä kuluttajahintaa määritettäessä otetaan huomioon kaikkien liiketoiminnassa myytävien käytettyjen ajoneuvojen tiedot, jotka ovat saatavissa mallinnettua arvoa varten.

11 d §

Kuluttajan asemassa olevaksi ostajaksi katsotaan luonnollinen henkilö, joka ostaa yhden ajoneuvon kerrallaan. Jos käytettä-

vissä ei ole luonnolliselle henkilölle tarkoitettua hintaa, käytetään sellaista yritysten välistä hintaa, jossa ostajana on ajoneuvoa tavanomaiseen liikenteeseen käyttävä yritys.

11 e §

Yleinen kuluttajahinta määritetään:

1) hinnasta, jolla vastaavia ajoneuvoja on tosiasiallisesti myyty, tai

2) siitä hinnasta, jolla ajoneuvoja ilmoitetaan myytäväksi (**pyyntihinta**); verotusarvoa varten tätä hintaa alennetaan tavanomaisia alennuksia vastaavana eränä neljällä prosentilla ja 300 eurolla, kuitenkin enintään 20 prosentilla.

Toteutuneisiin myyntihintoihin perustuvaa yleistä kuluttajahintaa käytetään, jos se on saatavissa tilastollisesti luotettavana 11 f §:ssä tarkoitettuna mallinnettuna arvona. Jos tällaista hintaa ei ole käytettävissä, sovelletaan pyyntihinnasta laskettua hintaa. Uusien ajoneuvojen vero perustetaan aina pyyntihinnoista laskettuun hintaan.

Ajoneuvon hinta määritellään siltä ajankohdalta, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava verotettavaksi.

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

11 f §

Yleinen kuluttajahinta kullekin ajankohdalle määritetään 11 b—11 e §:ssä tarkoitettun aineiston perusteella soveltaen regressioanalyysiin perustuvaa mallia, joka määrittää ajoneuvon hintaennusteen ottaen huomioon muun muassa ajoneuvon merkin ja mallin sekä ne ajoneuvon tarkemmat tekniset ja laadulliset ominaisuudet, joiden voi katsoa vaikuttavan ajoneuvon hintaan (**mallinnettu arvo**). Näihin ominaisuuksiin luetaan myös ajoneuvon varustetaso, jos siitä on käytettävissä tietoja. Määritettäessä käytetyn ajoneuvon hinnan odotusarvoa mallissa voidaan ottaa huomioon myös ajokilo-

metrien vaikutus.

Mallinnettua arvoa voidaan ajoneuvon yksilökohtaisten ominaisuuksien huomioon ottamiseksi oikaista siten kuin jäljempänä 11 g—11 i §:ssä säädetään, jos ajoneuvon ominaisuutta tai varustetta ei ole otettu jo huomioon mallinnetussa arvossa.

11 g §

Jos ajoneuvon varustelu poikkeaa siitä, jonka on katsottava sisältyvän samanlaisen ajoneuvon mallinnettuun arvoon, ajoneuvossa olevat poikkeavat varusteet otetaan huomioon lisäämällä tai vähentämällä niiden arvo. Varusteiden arvona pidetään tällöin ensisijaisesti sitä hintaa, jolla varuste on yleisesti ostettavissa kysymyksessä olevaan automalliin. Jos tällaista hintaa ei ole käytettävissä, sovelletaan sitä arvoa, joka on muodostettavissa 11 f §:n mukaisella menettelyllä yleiseksi tällaisen varusteen kulluttajahinnaksi. Jos tätäkään arvoa ei ole käytettävissä, varusteen arvo määritetään suhteellisena hintana muiltakin kuin Suomen markkinoilta saatavissa olevien tietojen perusteella.

Käytetyn ajoneuvon varusteiden lisättävä tai vähennettävä arvo määritetään tarvittaessa uuden ajoneuvon vastaavan varusteen arvon perusteella soveltamalla 7 §:ssä tarkoitettua ikähyvitystä kerrottuna kahdella. Jos ikähyvityksenä vähennettävä määrä on enemmän kuin 90 prosenttia varusteen arvosta, arvoa ei lisätä eikä vähennetä. Jos ajoneuvosta on käytettävissä 7 §:n 2 momentissa tarkoitettu mallikohtaisesti mukautettu ikähyvityskäyrä, sitä käytetään tätä momenttia sovellettaessa.

Ajoneuvon mallinnettuun arvoon ei erikseen lisätä eikä siitä vähennetä ajoneuvon mukana myytävän toisen rengaskerran, radion tai soittimen, vetokoukun, lohkolämmittimen ja suojamattojen arvoa.

11 h §

Vastaavana ajoneuvona pidetään liikenteeseen hyväksyttävässä kunnossa olevaa ehjää ajoneuvoa, jossa ei ole kolarivaurioita tai muita ajoneuvon tavanomaisesta käytöstä johtuvasta kulumisesta poikkeavia vaurioita. Käytetyn ajoneuvon kunnan perusteella kuitenkin alennetaan tai korote-

taan ajoneuvon verotusarvon perusteena käytettävää yleistä kuluttajahintaa, jos ajoneuvon käytöstä johtuvan kulumisen voidaan katsoa aiheuttavan sen, että ajoneuvo poikkeaa samanlaisen ja saman ikäisen Suomen markkinoilla olevan auton tavanomaisesta keskimääräisestä kunnosta ajoneuvon arvoon vaikuttavalla tavalla. Oikaisua ei kuitenkaan tehdä ajoneuvon tavanomaisten vaihdettavien kulutusosien kunnan perusteella. Verotusarvoa voidaan edellä tarkoitetuilla perusteilla tarkistaa ylös- tai alaspäin enintään seuraavasti:

Ajoneuvon ikä kuukausina
tarkistuksen enimmäismäärä + - prosent-
tiyksikköä

alle 25			2
25	—	36	3
37	—	48	4
49	—	60	5
61	—	72	6
73	—	84	7
85	—	96	8
97	—	108	9
109 tai enemmän			

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja enimmäismääriä sovelletaan, jos ajoneuvon yleinen kunto poikkeaa olennaisesti vastaavan ajoneuvon tavanomaisesta kunnosta Suomen markkinoilla. Oikaisu voidaan tehdä myös taulukon mukaisia määriä pienempänä. Jos ajoneuvon vero on määrätty muutoin kuin yleisen kuluttajahinnan perusteella, edellä mainitut tarkistukset tehdään autoverosta siten, että tarkistuksen määrä on kolmannes 1 momentissa säädetystä määrästä.

11 i §

Jos henkilöautona verotettavan ajoneuvon ajokilometrimäärä poikkeaa siitä ajokilometrien määrästä, johon käytettävissä oleva mallinnettu kuluttajahinta perustuu, mallinnettua arvoa voidaan oikaista yhdellä viidesosalla siitä prosentuaalisesta määrästä, jolla verotettavana olevan ajoneuvon ajokilometrien määrä poikkeaa 11 f §:ssä tarkoitettussa mallissa käytetystä ajokilometrien määrästä. Mallinnetun arvon oikaisu toimi-

tetaan tämän pykälän nojalla vain, jos verotusarvon mallintamista ei voida toimittaa verotettavan ajoneuvon ajokilometriä mukaisella ajosuoritteella.

Jos käytettävissä on yleinen kuluttajahinta, jota muodostettaessa ei ole otettu lainkaan huomioon ajokilometrimäärien vaikutusta, verotusarvona käytettävää arvoa alennetaan tai korotetaan yhdellä viidesosalla siitä prosentuaalisesta määrästä, jolla verotettavan ajoneuvon ajokilometrimäärä poikkeaa keskimääräisestä ajosuoritteesta, joka 3 momentin mukaisesti voidaan laskea olevan siinä ajoneuvoryhmässä, johon verotettava ajoneuvo kuuluu, saman ikäisenä kuin verotettava ajoneuvo on. Vertailussa käytettävä ajosuorite lasketaan 3 momentin taulukon mukaan vuosi- ja kuukausikohtaisten ajosuoritteiden summana.

Keskimääräisen vuotuisen ajokilometri-suoritteiden laskemista varten ajoneuvot jaetaan ryhmiin ajoneuvon moottorin tilavuuden ja ajoneuvon oman massan tulon sekä käyttövoiman perusteella, ja keskimääräiset ajosuoritteet käyttövuotta kohden määritetään seuraavan taulukon mukaisesti:

1) bensiinikäyttöiset ja muut henkilöautot lukuun ottamatta dieselmootorilla varustettuja henkilöautoja

	—	1131	$y = 16236,178 - 305,851x$
1132	—	1620	$y = 18343,832 - 337,691x$
1621	—	2051	$y = 22294,993 - 533,867x$
2052	—	2798	$y = 23996,687 - 617,807x$
2799	—		$y = 24950,253 - 672,059x$

2) dieselmootorilla varustetut henkilöautot

	—	1713	$y = 32179,678 - 602,019x$
1714	—	2030	$y = 31408,114 - 605,013x$
2031	—	2570	$y = 38739,473 - 1$ $215,730x$
2571	—	3256	$y = 36803,934 - 950,926x$
3257	—		$y = 31997,900 - 620,229x$

Yhtälöissä y on keskimääräinen kilometri-suorite ajoneuvon kunakin ikävuonna ja x on se vuosi, jolta suoritetta lasketaan. Niiltä kuukausilta, joilla ajoneuvon ikä ylittää täysin vuosin lasketun iän, ajosuorite lasketaan sen viimeisen täyden vuoden suoritteiden pe-

rusteella, jolta ajosuoritetta on laskettu yhtälöiden mukaisesti vuosittaisten ajosuoritteiden summaa varten.

Ajosuoritteiden perusteella tehtävän tarkistuksen enimmäismäärä on tätä pykälää sovellettaessa kaksi prosenttiyksikköä ajoneuvon rekisterissä oloajan täyttä 12 kuukautta kohden, kuitenkin enintään 20 prosenttia verotusarvon perusteena käytettävästä kuluttajahinnasta. Jos oikaisun määrä olisi pienempi kuin yksi prosentti, oikaisua ei tehdä.

11 j §

Uutena 6 §:n mukaan verotettavan henkilöauton yleiseen kuluttajahintaan tulee sisältyä vähintään yhdeksän prosenttia Suomessa syntyviä jakelukustannuksia. Jos tätä määrää ei ole sisällytetty ajoneuvon yleiseen kuluttajahintaan, sitä tarkistetaan puuttuvalla osuudella.

11 k §

Muuta kuin mallinnettua arvoa määritettäessä ajoneuvoja voidaan pitää toisiaan vastaavina, jos ne ovat samanlaiset merkittäen ja malliltaan ja edustavat mallin samaa ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä käytettävää versiota ja varianttia. Jos vertailtavana on eri maissa tyyppitettyjä ajoneuvoja, asiakirjoissa olevien tietojen lisäksi ajoneuvojen tulee tosiasiallisesti olla teknisesti samanlaisia. Varustetason tulee niin ikään vastata toisiaan. Pienet eroavaisuudet eivät kuitenkaan estä pitämästä ajoneuvoja vastaavina, jos tällä ei voi katsoa olevan merkitystä ajoneuvon arvon tai kuluttajien ajoneuvoon kohdistuvien tarpeiden kannalta (**samanlainen ajoneuvo**).

Jos ajoneuvojen ominaisuudet poikkeavat toisistaan versio- tai varianttitasolla taikka varustelussa, kuitenkin siten, että näiden poikkeamien johdosta ajoneuvojen arvon voidaan katsoa poikkeavan toistaan vain vähäisessä määrin, eikä markkinoilta voida osoittaa toisiaan tarkemmin vastaavaa ajoneuvoa ja sen vertailuajoneuvoa, ajoneuvoja voidaan pitää toisiaan lähinnä vastaavina (**lähes samanlainen ajoneuvo**).

Jos lähes samanlaistakaan ajoneuvoa ei voida osoittaa, **samankaltaisina ajoneuvoina** voidaan pitää ajoneuvoja, joiden seuraavat ominaisuudet ovat mahdollisimman

lähellä toisiaan:

1) merkki, malli ja kaupallinen nimitys sekä ajoneuvon tyyppihyväksyntä,

2) ajoneuvon tekniset ominaisuudet, kuten korimalli, käyttövoima, moottorin koko ja teho, voimansiirto, polttoainekulutus ja muut ominaisuudet, joilla voi olla merkitystä kuluttajan tarpeiden kannalta,

3) ajoneuvon arvoon vaikuttavat yleiset laatuominaisuudet.

Ajoneuvon vastaavuuteen vaikuttavana tekijänä otetaan huomioon myös ajoneuvon ikä.

11 l §

Lähes samanlaisen ajoneuvon arvoa voidaan käyttää arvonmäärityksessä, jos täysin samanlaisen ajoneuvon arvoa ei voida osoittaa. Jos voidaan katsoa, että samanlaisen ja lähes samanlaisen ajoneuvon eroavuudet eivät vaikuta ajoneuvon arvoon tai että vaikutusta on pidettävä vähäisenä, lähes samanlaisen ajoneuvon arvoa voidaan käyttää sellaisenaan. Jos ajoneuvomallien eroilla on tietystä ominaisuudesta johtuvaa vähäistä suurempaa osoitettavissa olevaa vaikutusta ajoneuvon arvoon, lähes samanlaisen ajoneuvon arvoa voidaan tarkistaa siten kuin jäljempänä 11 n §:ssä säädetään.

Jos lähes samanlaisenkaan ajoneuvon arvoa ei voida osoittaa, voidaan lähtökohtana käyttää samankaltaisen ajoneuvon arvoa, jota voidaan tarkistaa siten kuin 11 n §:ssä säädetään.

Ajoneuvon ja sen varusteiden vastaavuus arvioidaan sinä ajankohtana, jona ajoneuvo rekisteröidään tai olisi rekisteröitävä liikenteessä käytettäväksi taikka jona rekisteröity verovelvollinen luovuttaa ajoneuvon omistusoikeuden verovelvollisuutta siirtämättä. Jos nämä ajankohdat poikkeavat toisistaan, sovelletaan niistä myöhäisempää.

11 m §

Jos ajoneuvon arvon määritystä ei voida tietojen puuttumisen johdosta perustaa tietyn 11 k §:ssä tarkoitetun ajoneuvon (**vastaava ajoneuvo**) arvoon, arvo voidaan määrittää useamman kuin yhden ajoneuvon arvon perusteella siten kuin 11 n—11 q §:ssä säädetään (**toissijaiset arvonmääritysmenetelmät**). Toissijaisia arvonmääritysmenetel-

miä sovelletaan käytettävissä olevan tietopohjan mukaan siinä järjestyksessä, jossa ne ovat mainituissa lainkohdissa riippumatta eri menetelmien vaikutuksesta ajoneuvon verotusarvoon. Ajoneuvon yksittäisen ominaisuuden tai varusteen arvo voidaan tarvittaessa määrittää soveltaen muuta menetelmää kuin sitä, joka tulee muilta osin sovellettavaksi.

Jos toissijaisia arvonmääritysmenetelmiä sovellettaessa huomioon otettavalle ajoneuvolle on käytettävissä mallinnettu arvo, sitä käytetään ensisijaisena. Jos mallinnettua arvoa ei ole käytettävissä, sovelletaan muulla perusteella mahdollisimman hyvin tätä vastaavaa ajoneuvon tai sen varusteen yleistä hintatasoa edustavaa arvoa.

Ikähyvitykseen perustuvaa menetelmää arvon oikaisemiseksi voidaan tarvittaessa soveltaa myös silloin, kun lähtökohtana on muu kuin uuden ajoneuvon tai varusteen arvo.

11 n §

Jos ajoneuvolle ei voida osoittaa yhtä vastaavaa ajoneuvoa Suomen markkinoilla, arvo voidaan määrittää kahden tai useamman ajoneuvomallin keskimääräisen arvon perusteella. Vertailuajoneuvot tulee valita käytettävissä olevasta tiedostosta siten, että ne 11 k §:ssä säädettyjen perusteiden mukaan voisivat kokonaisuutena arvioituna vastata mahdollisimman hyvin sitä ajoneuvoa, jonka arvo on määritettävänä.

11 o §

Jos ajoneuvon arvo on määritetty vastaavan ajoneuvon arvon perusteella ja jos ajoneuvoja erottavalle ominaisuudelle voidaan osoittaa yleinen mallinnettu arvo, vastaavan ajoneuvon arvoa tarkistetaan lisäämällä tai vähentämällä siitä ominaisuuden arvo. Jos käytettävissä on ominaisuuden arvo eri ikäisenä kuin verotettava ajoneuvo, arvoa tarkistetaan 7 §:ssä säädetyllä tavalla.

11 p §

Jos ajoneuvolle tai sen arvoon vaikuttavalle ominaisuudelle taikka varusteelle ei ole voitu määrittää arvoa edellä mainituilla menetelmillä, voidaan lähtökohtana käyttää ajoneuvon arvoa Suomen markkinoilla sil-

loin kun ajoneuvo oli uusi siten, että tuota arvoa verrataan vastaaviin sellaisten ajoneuvojen arvoihin samana ajankohtana, joiden nykyinen mallinnettu arvo tiedetään. Verotettavana olevan ajoneuvon arvo muodostetaan laskennallisena siten, että arvo on samassa suhteessa nykyiseltä mallinnetulta arvoltaan tunnettujen ajoneuvojen arvoon, kuin mitkä vastaavat arvojen suhteet olivat ajoneuvojen ollessa uusia. Menetelmää käytettäessä tulee vertailuajoneuvoiksi valita tilastollisesti luotettavan tuloksen edellyttämä määrä mahdollisimman hyvin verotettavana olevaa ajoneuvoa vastaavia ajoneuvomalleja.

11 q §

Jos ajoneuvon arvoa ei voida määrittää Suomen markkinoilta saataviin tietoihin perustuen soveltaen edellä mainittuja menetelmiä, vastaavan ajoneuvon arvon määrittämisessä voidaan käyttää muilta kuin Suomen markkinoilta saatavia tietoja ajoneuvojen arvoista. Nämä tiedot suhteutetaan edellä 11 p §:ssä säädetyllä tavalla Suomessa tiedossa oleviin vastaavien ajoneuvojen arvoihin, jolloin verotettavana olevan auton arvoksi Suomen markkinoilla katsotaan näin saatava tilastollinen arvo.

11 r §

Jos mitään edellä mainituista menetelmistä ei voida käyttää tietopohjan puuttumisen johdosta, ajoneuvon arvona voidaan käyttää sen ominaisuuksien perusteella tilastollisin menetelmin määritettävää arvoa. Tilastollisesti määritettävän arvon perusteena käytetään ajoneuvojen arvoista Suomen markkinoilta saatavissa olevaa tietoa.

11 s §

Uuden markkinoille tulevan mallin verotusarvona voidaan pitää liiketoiminnan muodossa tätä mallia myyvän rekisteröidyn verovelvollisen ilmoittamaa myyntihintaa, ottaen kuitenkin huomioon 11 c §:n säännökset. Tätä hintaa kuitenkin voidaan tarkistaa 56 a §:n mukaisesti vastaamaan edellä säädettyjen menetelmien mukaista ajoneuvon mallinnettua yleistä kuluttajahintaa.

11 t §

Ajoneuvon verotusarvona käytettävää yleistä kuluttajahintaa ei perusteta mallintamattomiin yksittäisiin kauppahintoihin, etuyhteydessä keskenään olevien ostajan ja myyjän välisiin hintoihin tai poikkeuksellisissa markkinaolosuhteissa määräytyviin hintoihin eikä yksityishenkilöiden välisissä kaupoissa sovellettuihin hintoihin. Etuyhteydessä tai muutoin poikkeuksellisissa olosuhteissa sovellettuja muita kuin yksityishenkilöiden välisiä kauppvoja koskevia hintoja voidaan kuitenkin käyttää mallintamisen tai muun hinnan määrittämisen lähtökohtana, jos ne eivät olennaisesti poikkea tavanomaisesta markkinahinnasta.

Määrittäessään verotusarvoa muulla kuin mallinnetun verotusarvon perusteella tai hyväksyessään käytettäväksi 11 a §:n 2 momentin mukaisen veroprosentin viranomaisen samalla tarvittaessa määrää, miltä ajalta kyseessä olevaa ratkaisua enintään sovelletaan. Jos muuta ei ole määrätty ja jos asiaan vaikuttavien olosuhteiden muutoksista ei ilmeisesti seuraa lyhyempää määräaika, soveltamisaika on kuusi kuukautta siitä päivästä, jona päätös on annettu.

11 u §

Jos verotusta varten on tarpeen selvittää ajoneuvon ikä, tämä luetaan kuukausina ensisijaisesti ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröinnistä. Jos tämä ajankohta ei ole tiedossa, ajoneuvon ikä lasketaan valmistuskuukauden päättymisestä. Jos tätäkään ajankohtaa ei ole tiedossa, ajoneuvon ikä määritetään sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvo on todennäköisesti ensimmäisen kerran rekisteröity, otettu käyttöön taikka valmistettu.

Jos ajoneuvo on valmistettu aikaisemmin liikenteessä käytössä olleen tai olleiden ajoneuvon osista, ajoneuvon valmistusajan kohdaksi katsotaan se ajankohta, jolloin ajoneuvon alkuperäisistä osista vähintään 50 prosentin on katsottava vaihtuneen.

13 §

Ajoneuvon verotusarvoon ei lueta sitä Suomessa ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn muutostyön ja varustelun

13 §

Edellä 10 a §:n 2 momentissa tarkoitetun ajoneuvon verotusarvoon ei lueta ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä tehdyn

Voimassa oleva laki

Ehdotus

arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi, tai pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla.

muutostyön ja varustelun arvoa, joka aiheutuu paketti- tai kuorma-auton muuttamisesta henkilöautoksi tai varustamisesta huoltoautoksi taikka pakettiauton alustan varustamisesta kuormakorilla tai -lavalla, jos voidaan osoittaa, että ajoneuvon valmistaja on luovuttanut ajoneuvon ilman tällaista muutostyötä tai varustelua.

15 §

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

15 §

Ajoneuvon 11 §:ssä tarkoitettua verotusarvoa määrättäessä katsotaan ajoneuvoon kuuluvan toimintakuntoisina vähintään ne varusteet, jotka siinä, sen mukaan kuin erikseen on säädetty, tulee olla, jotta se voitaisiin hyväksyä liikenteeseen, sekä sellaiset muut varusteet, jotka tyyppihyväksynnän tai ajoneuvon valmistusmaassa julkaistun selvityksen mukaan kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin, sekä autossa lisäksi lämmityslaite.

Kuluttajahintaan perustuvassa verotuksessa ajoneuvoon tulee sisältyä toimintakuntoisina vähintään ne varusteet, jotka ajoneuvossa tulee olla liikenteeseen hyväksymistä varten. Verotusarvoa ei alenneta tällaisen varusteen puuttumisen tai epäkuntoisuuden johdosta.

Jos ajoneuvossa on merkittäviä puutteita, joiden johdosta sitä ilmeisesti ei voitaisi hyväksyä liikenteeseen, tai jos ajoneuvoa ei sen puutteiden johdosta voida tyydyttävästi yksilöidä verotusarvon määrittämistä varten, veroviranomainen voi määrätä verotuksen toimitettavaksi vasta, kun puutteet on poistettu.

16 §

Auton verotusarvosta vähennetään 70 euroa, jos auto on varustettu takalasin huurteenpoistolaitteella ja valonheitinten pesulaitteella.

Vähäpäästöisen ottomoottorilla varustetun henkilöauton verotusarvosta vähennetään 760 euroa. Vähennys myönnetään myös ulkomailla ensimmäisen kerran rekisteriin merkitystä ottomoottorilla varustetusta henkilöautosta, joka täyttää vähäpäästöisyydelle asetettavat vaatimukset ja jonka

16 §

(kumotaan)

laitteiston toimintakunnosta esitetään selvitys. Vähennystä ei myönnetä ajoneuvosta, jonka verotusarvo on määrätty 25 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa tai muutoin siten, että vähennys on jo otettu huomioon. Valtioneuvoston asetuksella säädetään, milloin ajoneuvoa on pidettävä vähäpäästöisenä.

25 a §

Määrättäessä veroa 25 §:n nojalla voidaan vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvona pitää 45 prosenttia vastaavan tai lähinnä vastaavan ajoneuvon yleisestä vähittäismyyntihinnasta Suomessa, jos verovelvollinen ei vaadi noudatettavaksi muuta tässä laissa säädettyä arvonmäärityksen menettelyä eikä esitä sitä koskevaa veron määrittämiseksi tarvittavaa selvitystä.

28 §

Autosta, joka sitä ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen, autoveroa alennetaan enintään 9 600 eurolla.

37 §

Veroilmoituksesta, sen sisällöstä ja ilmoituksen antamista koskevista poikkeuksista säädetään asetuksella.

Autosta, josta veroa on alennettu 28 §:n

25 a §

(kumotaan)

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 9 600 eurolla autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskymmeneskuudenosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

37 §

Veroilmoituksesta, sen sisällöstä ja ilmoituksen antamista koskevista poikkeuksista säädetään *valtiovarainministeriön* asetuksella.

Edellä 11 §:ssä tarkoitettu hankinta-arvo on ilmoitettava myös uudesta ajoneuvosta, joka verotetaan kuluttajahinnan perusteella.

48 §

Autosta, josta veroa on alennettu 28 tai

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmanneskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Lain 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, invataksin, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti.

51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmanneskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, invataksin, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. *Jos veroa alennettaessa on 28 §:n nojalla otettu veron alennuksen määrässä huomioon myös rekisterissäolo muualla kuin Suomessa, tämä aika lasketaan vastaavasti hyväksi tätä momenttia sovellettaessa.*

51 a §

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

54 a §

Tullihallituksen yhteydessä toimii arviointilautakunta, jonka tehtävänä on antaa verovelvollisen, veroviranomaisen, tullitai veroasiamiehen taikka muutoksenhakuasteen pyynnöstä lausuntoja verotettavana olevan tai muutoksenhakuun liittyen jo verotetun ajoneuvon tai sen varusteiden 11 b—11 t §:n mukaisesti määritettävästä arvosta.

Lautakunnan tehtävänä on myös seurata arvonmäärittystä koskevien säännösten ja menetelmien yleistä soveltuvuutta tarkoitukseensa sekä tehdä aloitteita säännösten kehittämiseksi. Arviointilautakunnan kokoonpanosta ja toiminnasta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtiovarainministeriön asetuksella.

54 b §

Arviointilautakunnassa on puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja seitsemän muuta jäsentä, jotka varajäsenineen valtioneuvosto määrää neljäksi vuodeksi kerrallaan. Arviointilautakunnan puheenjohtajalta ja varapuheenjohtajalta edellytetään autoverotuk-

sen, siitä huolehtivan hallinnon sekä automarkkinoiden hyvää tuntemista. Jäseniksi voidaan nimittää ajoneuvoja ja niiden markkinoita sekä autokauppaa hyvin tuntevia henkilöitä siten, että lautakunnassa on mahdollisimman monipuolinen asiantuntemus tehtäväalueestaan. Ajoneuvojen kaupaa ja käyttäjiä edustaville järjestöille tulee varata mahdollisuus vähintään kahden jäsenen asettamiseen ehdolle lautakuntaan.

Tullihallituksen määräämät esittelijät valmistelevat lautakunnassa käsiteltävät asiat.

54 c §

Arviointilautakunta on päätösvaltainen, kun läsnä on puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan lisäksi vähintään neljä jäsentä.

Lautakunnan päätökseksi tulee enemmistön mielipide. Äänten jakautuessa tasan tulee päätökseksi se mielipide, joka on verovelvolliselle edullisempi, tai jos tätä periaatetta ei voida soveltaa, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

Asioiden käsittelyssä arviointilautakunnassa noudatetaan, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982) säädetään.

54 d §

Arviointilautakunnalla on oikeus tarkastaa ajoneuvo, josta lausuntoa pyydetään, ja määrätä ajoneuvo esitettäväksi lautakunnalle. Lautakunnalla on oikeus määrätä myös muut tarvittavat tiedot esitettäväksi sen mukaan kuin 80—84 §:ssä säädetään. Lautakunta voi käyttää apunaan asiantuntijoita.

54 e §

Arviointilautakunnan ajoneuvon arvosta antamat lausunnot ovat julkisia.

Lautakunnan lausuntoihin ei saa erikseen valittamalla hakea muutosta.

54 f §

Lautakunnan lausunnosta voidaan periä maksu lausunnon pyytäjältä. Maksusta säädetään tarkemmin valtiovarainministeriön asetuksella noudattaen, mitä valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:ssä säädetään. Lautakunnan kustannuksista vastaa tullihal-

linto. Puheenjohtajan ja jäsenten sekä asiantuntijoiden palkkioiden ja matkakustannusten korvausten perusteet vahvistaa valtiovarainministeriö.

56 a §

Autoveron määrää voidaan 56 §:ssä oikaisulle tai 57 §:ssä jälkiverotukselle säädetyistä edellytyksistä riippumatta oikaista viimeistään kuuden kuukauden kuluessa ensiksi toimitetusta verotuksesta verovelvollisen tai veronsaajan hyväksi, jos yleistä kulluttajahintaa koskevien tietojen havaitaan tämän määräajan kuluessa poikkeavan siitä, mitä ensiksi toimitetussa verotuksessa on käytetty verotusarvon perusteena (**verotusarvotietojen oikaisu**).

Jos ensiksi toimitetun verotuksen jälkeen todetaan, että 7 §:n 2 momentissa tarkoitettua ikähyvitystä on verotusajankohtana vallinneista arvoista saadun tiedon perusteella muutettava, autoveron määrää voidaan viimeistään kuuden kuukauden kuluessa ensiksi toimitetusta verotuksesta oikaista verovelvollisen tai veronsaajan hyväksi riippumatta 56 tai 57 §:ssä tarkoitetuista oikaisun tai jälkiverotuksen edellytyksistä (**ikähyvitystietojen oikaisu**).

Tässä pykälässä tarkoitettu oikaisu voidaan toimittaa vain kerran. Se ei kuitenkaan rajoita verotuksen oikaisemista muista kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitetuista syistä 56 §:n perusteella. Jos veroviranomainen on päätöksellään ilmoittanut, ettei oikaisu-tarvetta ole, oikaisua ei enää toimiteta tämän pykälän nojalla.

Verotuksissa, joiden peruste on syntynyt vuosien 2003 tai 2004 aikana, sovelletaan 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa oikaisuissa kymmenen kuukauden enimmäisaikaa. Oikaisu voidaan toimittaa näinä vuosina edellä sanottujen perusteiden lisäksi aina, kun veroviranomainen on ilmoittanut toimittaneensa ensimmäisen verotuksen arvioitujen tietojen perusteella.

67 §

Jos asia on hakijalle erityisen tärkeä, tullihallitus tai ajoneuvohallintokeskus voi antaa

67 §

Jos asia on hakijalle erityisen tärkeä, Tullihallitus tai Ajoneuvohallintokeskus voi an-

hakemuksesta ennakkoratkaisun siitä, miten tätä lakia sovelletaan hakijan ajoneuvon verotukseen. Jos hakemus koskee verotusarvon määrittämistä 11 §:n 2 momentin nojalla, ennakkoratkaisu annetaan kuitenkin vain kysymyksissä, joissa ennakkoratkaisu voidaan antaa Euroopan yhteisön tullikoodeksin

taa hakemuksesta ennakkoratkaisun siitä, miten tätä lakia sovelletaan hakijan ajoneuvon verotukseen. *Ennakkoratkaisua ei kuitenkaan anneta verotusarvosta tai muusta kysymyksestä, joka voidaan arvioida vasta verotusta toimitettaessa.*

86 §

Autoverotusta varten annetut tai esitetyt tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa. Niitä ei saa pöytäkirjassa tai päätöksessä selostaa laajemmalti kuin on välttämätöntä.

86 §

Autoverotusta varten annetut tai esitetyt tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa. Niitä ei saa pöytäkirjassa tai päätöksessä selostaa laajemmin kuin se on välttämätöntä. *Tietoja saadaan käyttää 11 a §:ssä tarkoitettuihin tullin tilastollisiin selvityksiin, joiden yhteenvedot ovat julkisia. Kuluttajahintaan perustuvan 6 §:n nojalla toimitettavan verotuksen verotusarvoja koskevat tiedot ovat julkisia.*

86 a §

Poiketen siitä, mitä 86 §:ssä säädetään, toimitettua tai toimitettavana olevaa käytetyn ajoneuvon verotusta koskevat asiakirjat ovat julkisia, lukuun ottamatta lain 50 ja 51 §:ssä tarkoitettuihin asioihin liittyviä asiakirjoja sekä tietoa henkilötunnuksesta ja luonnollisen henkilön osoitteesta. Jokaisella on oikeus saada tieto käytetyn ajoneuvon autoverotusta koskevista julkisista asiakirjoista kopiona, tulosteena tai sähköisessä muodossa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentin säännösten estämättä. Veroviranomaisen hallussa olevat käytetyn ajoneuvon markkina-arvoa koskevat tiedot ovat julkisia ainoastaan, jos tietoa on käytetty ajoneuvon verotuksessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200.

Jollei jäljempänä toisin säädetä, lakia sovelletaan uusina verotettavien henkilöautojen verotuksessa ensimmäisen kerran verotuksiin, jotka tulevat vireille 1 päivänä tam-

mikuuta 2003 tai sen jälkeen, kuitenkin siten, että autoverolain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulta jaksolta verotettaviin ajoneuvoihin tätä lakia sovelletaan ensimmäisen kerran siltä jaksolta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen. Rekisteröidyllä verovelvollisella on kuitenkin oikeus 1 päivästä tammikuuta 2003 lain voimaantulopäivään hakemuksesta saada verotus toimitetuksi 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa olevan autoverolain mukaisesti. Hakemus tehdään veroilmoituksen yhteydessä.

Tämän lain 6 §:n 3 momentin ja 6 b §:n 1 momentin estämättä toimitetaan ennen 1 päivää tammikuuta 2003 valmistetun käytettynä maahan tuotavan ajoneuvon verotus tämän lain 6 §:n mukaisesti, jos Suomessa on käytössä vastaavia ennen 1 päivää tammikuuta 2003 valmistettuja käytettyjä ajoneuvoja, jotka on verotettu uutena tämän lain 6 §:n ja 10 a §:n 1 momentin mukaisesti. Jos tietyn automallin verotus uutena on toimitettu hakemuksesta 1 päivän tammikuuta 2003 jälkeen tuolloin voimassa olevan autoverolain mukaisesti, käytettyinä maahan tuotavien ajoneuvojen verotukseen sovelletaan 6 b §:ää, jos ajoneuvo on valmistunut samaan aikaan kuin hakemuksen perusteella verotettavat vastaavat uudet ajoneuvot.

Käytettynä verotettavien ajoneuvojen verotuksessa lakia sovelletaan verotuksissa, jotka toimitetaan lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen. Käytettynä maahan tuotujen ajoneuvojen verotusta voidaan hakemuksesta kuitenkin oikaista tämän lain mukaiseksi, jos verotus on toimitettu 1 päivänä tammikuuta 1999 tai sen jälkeen. Hakemuksen veron oikaisemiseksi voi tehdä se, joka on verovelvollisena suorittanut ajoneuvosta veron. Veroa ei kuitenkaan oikaista, jos veron määrään on autoverolain 25, 28, 50 tai 51 §:n taikka muulla vastaavalla perusteella alennettu siten, ettei veron määrä alennettuna ole korkeampi, kuin mikä tulisi tässä momentissa tarkoitetun oikaisun jälkeen kannettavaksi.

Asiat, jotka ovat kesken 1 päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen oikaisuna taikka muutoksenhakuna vireille tulevat asiat, joissa ei ole kysymys käytettyjen ajoneuvojen

74

Voimassa oleva laki

HE 271/2002 vp

Ehdotus

veron määrästä, käsitellään sen lain mukaisesti, jota olisi sovellettu verovelvollisuuden syntyessä.
