

Hallituksen esitys Eduskunnalle ajoneuvoverolaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki ajoneuvoverosta. Laissa säädettäisiin ajoneuvoista rekisterissä olon perusteella kannettavista veroista. Nykyisin kahdessa eri verolaissa olevat järjestelmät yhdistettäisiin yhteen lakiin. Lailla korvattaisiin vuodelta 1966 oleva moottoriajoneuvoverosta annettu laki sekä vuodelta 1996 oleva ajoneuvoverosta annettu laki. Esitys liittyy hallituksen esitykseen eduskunnalle polttoainemaksulaiksi, jolla korvattaisiin moottoriajoneuvoverolain ne säännökset, jotka koskevat eräiden polttoai-

neiden käytöstä ajoneuvoissa tulevia seuraamuksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2004 alusta. Sitä sovellettaisiin ensimmäisen kerran vuodelta 2004 toimitettavassa ajoneuvoverotuksessa.

Esitys liittyy valtion vuoden 2004 talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Talousarvioesitystä täydentävällä esityksellä on tarkoitus antaa lakiesitystä vastaavat esitykset vuoden 2004 talousarvioon.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....</b>	<b>1</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO .....</b>	<b>2</b>
<b>YLEISPERUSTELUT .....</b>	<b>3</b>
1. Nykytila.....	3
1.1. Lainsäädäntö.....	3
1.1.1. Nykytilan arviointi.....	8
1.1.2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	18
1.2. Fiskaalisia veroja koskevien ehdotusten pääpiirteet .....	24
1.2.1. Esityksen vaikutukset .....	32
2. Asian valmistelu ja lausunnot.....	35
3. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja .....	36
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....</b>	<b>36</b>
1. Lakiehdotuksen perustelut .....	36
1 luku. Yleiset säännökset .....	36
2 luku. Ajoneuvovero .....	37
3 luku. Ajoneuvoveron kanto .....	45
4 luku. Veron palauttaminen .....	50
5 luku. Vammaiselle myönnettävä vapautus .....	52
6 luku. Muut kuin Suomessa rekisteröidyt ajoneuvot .....	53
7 luku. Veronkorotus, veronoikaus veronsaajan hyväksi ja jälkiverotus.....	54
8 luku. Ennakkoratkaisu, oikaisu ja muutoksenhaku .....	55
9 luku. Viranomaiset ja valvonta.....	58
10 luku. Erityisiä säännöksiä .....	61
2. Voimaantulo .....	65
<b>LAKIEHDOTUKSET .....</b>	<b>66</b>
Ajoneuvoverolaki.....	66

## YLEISPERUSTELUT

## 1. Nykytila

## 1.1. Lainsäädäntö

Voimassa oleva lainsäädäntö ja sen tausta

Ajoneuvon käytön ja ajoneuvorekisterissä olon perusteella kannetaan tällä hetkellä vuosittaista ajoneuvoveroa ja varsinaista ajoneuvoveroa eli dieselveroa. Ajoneuvoveroa kannetaan ajoneuvoverosta annetun lain (1111/1996) perusteella henkilö- ja pakettiautoista sekä eräistä erikoisautoista. Ajoneuvoverosta annettua lakia täydentää ajoneuvoveroasetus (324/1997) sekä valtiovarainministeriön päätös ajoneuvoveron kannosta (1314/1997). Ajoneuvoveron kanton sovelletaan menettelyn osalta myös moottoriajoneuvoverosta annettua lakia (722/1966).

Varsinaista ajoneuvoveroa eli dieselveroa kannetaan moottoriajoneuvoverosta annetun lain perusteella moottoriajoneuvoista, joita käytetään muulla voimalla kuin bensiinillä. Lakia täydentää asetus moottoriajoneuvoverosta (1758/1995), valtiovarainministeriön päätös varsinaisen ajoneuvoveron kannosta, maksupaikoista ja suorittamisesta (12/1996) sekä valtiovarainministeriön päätös eräiden ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen vapauttamisesta moottoriajoneuvoverosta tai veron alentamisesta (82/1996). Ajoneuvoveron ja dieselveron kanton sovelletaan myös useita verotuksen yleislakeja, joista tärkeimmät ovat veronkantolaki (611/1978), veronkantoasetus (903/1978) sekä veronlisäyksestä ja viivekorosta annettu laki (1556/1995). Myös lakia verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin (367/1961) ja sen nojalla annettua asetusta (368/1961) sovelletaan vuotuisiin veroihin. Ajoneuvo- ja dieselverotukseen vaikuttavat myös huomattavasti ajoneuvolain (1090/2002) ja sen nojalla annetut säädökset ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuudesta sekä ajoneuvojen rakenteista ja varusteista sekä luokittelusta.

Kahdesta rekisterissä oloon perustuvasta veromuodosta moottoriajoneuvoverotus on selvästi vanhempi. Nykyisin voimassa oleva laki moottoriajoneuvoverosta on ollut käytössä vuoden 1967 alusta. Moottoriajoneuvo-

verotus on huomattavasti tätä vanhempaa perua, jos sillä ymmärretään kiinteää ajoneuvon hallinta-aikaan perustuvaa veroa. Ensimmäinen leimaverotuksen muotoinen vero kohdistettiin ajoneuvoihin alkujaan fiskaalisista syistä jo vuonna 1922. Moottoriajoneuvoverolain säätäminen liittyi olennaisesti polttoaineverotuksessa samaan aikaan tapahtuneeseen kehitykseen. Kun moottoribensiinin ja dieselöljyn polttoaineveron tasot tuolloin eriytyivät aiempaa enemmän, tuli tarpeelliseksi tasata eri polttoaineita käyttäviin ajoneuvoihin kohdistuvaa verorasitusta pitämällä aikavälillä dieselajoneuvoilta kannettavalla vuotuisella verolla.

Polttoaineveroa ja moottoriajoneuvoverotusta koskevat vuodelta 1966 peräisin olevat ratkaisut tarkoittivat sitä, että samalla kun eri polttoaineita käyttävien ajoneuvojen verotus voitiin kokonaisuutena pitää suhteellisen neutraalina, kyettiin kuitenkin pääasiallisesti tavara- ja julkisen liikenteen polttoaineena käytetyn dieselöljyn verotus säilyttämään moottoribensiinin verotusta alemmalla tasolla. Polttoaineveroa koskevat fiskaaliset paineet ovat tuon jälkeenkin kohdistuneet kokonaisuutena arvioiden voimakkaammin moottoribensiinin kuin dieselöljyn veroon. Myös dieselöljyn ja kevyen polttoöljyn käyttöön eri ajoneuvoissa samoin kuin kevyen polttoöljyn virheellisen käytön sanktiointi liittyi kiinteästi moottoriajoneuvoverotuksen tavoiteisiin, kun moottoriajoneuvoverolakia aikanaan säädettiin. Moottoriajoneuvoverotuksen peruslähdekohta oli alkujaan kokonaisuutena arvioituna varsin puhtaasti fiskaalinen, verotuottoja kerryttävä, eikä 1960-luvulla vielä asetettu esimerkiksi ympäristöohjaustavoitteita.

Ajoneuvoverotuksen taustalla puolestaan on keväällä 1993 toteutettu autoveron alennus. Tuon muutoksen yhteydessä valtioneuvoston istunnon pöytäkirjaan kirjattiin, että autoveron alentamisen johdosta menetetty verotuotto korvataan kaikkia henkilö- ja pakettiautoja koskevalla vuotuisella verolla. Ajoneuvoverolla oli siten korostetusti fiskaalinen lähdekohta. Tavoite kuitenkin haluttiin toteuttaa siten, että vero porrastettiin tavallaan kaksinkertaisen verotuksen lieventämi-

seksi hieman alemmaksi niille autoille, jotka oli verotettu aikaisempien korkeampien autoveroperusteiden mukaan. Ajoneuvoverotus oli jo alun perin tarkoitettu pysyväksi järjestelmäksi, toisin kuin oli laita vuonna 1976, jolloin samankaltaista veroa kannettiin tilapäisenä, vain yhden vuoden voimassa olleena verona. Vastaavia väliaikaisia järjestelyjä oli aikaisemmin käytössä myös 1960-luvulla.

#### Ajoneuvoverotuksen keskeiset piirteet

Ajoneuvovero on verokaudelta 84 euroa ennen vuotta 1994 käyttöön otetuista ja 117 euroa tätä uudemmista autoista. Verokauden aikana ensi- tai uudelleenrekisteröitävästä autosta maksetaan veroa verokauden jäljellä olevilta päiviltä, kuitenkin vähintään 17 euroa. Ajoneuvoveron maksaa se, joka verokauden alkaessa on auton omistaja. Jos autolla on myös rekisteriin merkitty haltija, tämä on verovelvollinen. Auton myynti kesken verokauden ei oikeuta veronpalautukseen. Myöskään rekisteröidyn auton käyttökelttomuus, epäkuntoisuus tai seisontavakuutus ei poista maksuvelvollisuutta. Verokausi on kalenterivuosi, eli verokausi alkaa tammikuun 1 päivänä ja päättyy 31 päivänä joulukuuta. Rekisteriin kesken verokautta tulevan ajoneuvon verokausi alkaa rekisteriin merkittämispäivänä ja päättyy vuoden viimeiseen päivään.

Ajoneuvoveroa on suoritettava Suomessa ajoneuvorekisteriin merkitystä henkilöautosta, pakettiautosta sekä erikoisautosta, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Verotusperusteena on ajoneuvorekisteriin merkittävä ajoneuvon laji. Ajoneuvoveroa on suoritettava sellaisestakin ajoneuvosta, jota ei ole rekisteröity, mutta joka olisi pitänyt rekisteröidä. Kaikkia rekisterissä olevia autoja verotetaan. Sillä ei ole merkitystä, käytetäänkö autoa tosiasiaassa liikenteessä. Auto on verollinen, vaikka se olisi ilmoitettu seisonta- tai varastovakuutukseen. Myös epäkuntoisista tai käyttökelttomista rekisteröidyistä autoista on suoritettava veroa.

Koska veronalaisia ovat vain ajoneuvorekisteriin merkittävät autot, tilapäiskäytössä olevat rekisteriin merkittämättömät autot jäävät verottamatta. Autoa ei myöskään vero-

teta, jos se ennen verokauden alkamista poistetaan rekisteristä tai muutostarkastetaan tai -rekisteröidään verottomaksi. Ajoneuvoveroa ei hakemuksen perusteella maksuunpanna sellaisesta autosta, joka on ennen verokauden alkamista ilmoitettu poliisille anastetuksi, takavarikoitu poliisin haltuun, ulosmitattu ulosottoviranomaisen haltuun, otettu kunnan haltuun romuautona tai tuhoutunut taikka romutettu.

Ajoneuvoveroverovapaita ajoneuvoja ovat museoajoneuvona rekisteriin merkityt autot, diplomaattikilvin varustetut autot sekä Euroopan yhteisöjen toimielinten autot, vientikilvin varustetut autot sekä puolustusvoimien omaan rekisteriin merkityt autot.

Ajoneuvoveroliput lähetetään tavallisina postilähetyksinä verovelvollisen ajoneuvorekisteriin ilmoittamalla osoitteella. Verovelvollisella on lisäksi mahdollisuus myös omaaloitteiseen ajoneuvoveron suorittamiseen esipainetulla tilisiirtolomakkeella. Jollei verolippu ole saapunut perille kantoaikana eli kantokuukautena, verovelvollinen voi viimeistään veron eräpäivänä pyytää lippua Ajoneuvohallintokeskukselta. Ajoneuvohallintokeskus ei voi antaa verolle maksuaikaa, vaikka verolippu ei olisi tullut perille tai vaikka verolippu olisi hävinnyt. Verovelvollisen on itse huolehdittava, että verolippu toimitetaan niin ajoissa, että ajoneuvovero ennätetään suorittaa viimeistään eräpäivänä. Auto on käyttökiellossa, kunnes ajoneuvovero korkoineen on täysimääräisesti suoritettu.

Verokauden alkaessa rekisterissä olevista ajoneuvoista lähetetään ajoneuvoverolippu ajoneuvorekisterissä vuoden vaihteessa olevien tietojen perusteella. Veroliput tulostetaan ja postitetaan verovelvollisille tammikuun alussa siten, että veroliput ovat perillä verovelvollisilla tammikuun puoleen väliin mennessä. Eräpäivät ovat tammihelmikuun vaihteessa. Vero kannetaan siis jälkikäteen verokauden aikana ja vero eräännyy vasta verokauden aikana. Autoa saa kuitenkin käyttää liikenteessä toimitettavan verolipun eräpäivään asti edellyttäen, että edelliset veroerät on suoritettu. Rekisteriin tulevien, osavuodelta verotettavien, veronoikaisuna tai jälkiverotuksena maksuunpantavien autojen veroliput lähetetään välittömästi rekisterimuutoksen tai päätöksen tekemisen jälkeen. Eräpäivä on

kuukauden kuluttua muutoksesta tai päätöksestä.

Jos auto poistetaan rekisteristä tai auton verottomuuden edellytykset täyttyvät verokauden aikana, maksuunpannun veron määrää alennetaan, perittävän ajoneuvoveron määrää alennetaan tai mahdollisesti suoritettua veroa palautetaan.

Autosta tulee maksaa ajoneuvoveroa verokauden alusta alkaen siihen päivään asti, jolloin auton rekisterikilvet on palautettu ja auto on poistettu rekisteristä tai jolloin verovapauden edellytykset ovat täyttyneet. Vero määrätään siis päiväkohtaisesti. Veroa on kuitenkin aina maksettava vähintään 17 euroa. Ajoneuvohallintokeskus suorittaa veronpalautuksen ilman erillistä hakemusta, jos auto poistetaan rekisteristä tai muutetaan verottomaksi kesken verokauden. Hakemuksen perusteella palautusta voi saada, jos ajoneuvo on ilmoitettu poliisille anastetuksi, otettu viranomaisen haltuun, tuhoutunut, romutettu tai jos vammaisille säädetyn vapautuksen edellytykset täyttyvät verokauden aikana. Vero palautetaan ilman palautuskorkoa.

Ajoneuvoveroa palautetaan verokauden jäljellä olevilta päiviltä sille, joka on ajoneuvon omistajana rekisteristä poiston hetkellä tai veronvapautusten edellytysten täytyessä. Jos ajoneuvolla on sekä omistaja että haltija, vero palautetaan haltijalle. Alle 17 euron määrää ei palauteta.

**Moottoriajoneuvoverotuksen keskeiset piirteet**

Varsinaista ajoneuvoveroa, jota kutsutaan usein myös dieselveroksi, on maksettava ajoneuvorekisteriin merkitystä henkilö-, paketti-, kuorma- ja erikoisautosta, jossa käytetään polttoaineena kokonaan tai osaksi muuta kuin bensiiniä eli esimerkiksi dieselöljyä, moottoripetrolia, sähköä, neste- tai maakaasua. Dieselvero määräytyy auton kokonaisuksen (oma massa ja kantavuus) ja muiden teknisten tietojen perusteella (ajoneuvolaji / -ryhmä, akselirakenne, perävaunun käyttömahdollisuus), jotka on ilmoitettu tai olisi pitänyt ilmoittaa rekisteriin. Auto ei ole rekisterivelvoitteen alainen eikä veroa maksuunpanna, jos autoa käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä suljetulla alueella,

auto on tuhoutunut, takavarikoituna poliisin hallussa, ulosmitattuna ulosottoviranomaisen hallussa tai kunta on ottanut romuauton haltuunsa. Lisäksi kiinnitettyä autoa ei voi poistaa rekisteristä. Kun kiinnitetyn auton rekisterikilvet palautetaan, auto ei ole enää rekisteröintivelvoitteen alainen eikä veroa maksuunpanna.

Auton lajia tai ryhmää, kokonaisuutta, käyttövoimaa tai rakennetta saatetaan verokauden aikana muuttaa siten, että auton verotusperuste muuttuu. Tällöin auto on muutoksastettava. Ajoneuvohallintokeskus lähettää muutoksastuskuukaudesta lukien mahdollisen lisäveloituksen muutosverolipulla, jolloin aikaisemmin suoritettu vero otetaan huomioon tai vaihtoehtoisesti lähetetään veronpalautus. Muutoksastuskuukaudesta vero maksuunpannaan ankarimman veroperusteiden mukaan. Alle viiden euron palautusta ei makseta.

Vetopöydällä tai vetokytkimellä varustettu ja kuorma-autoja verotetaan muita kuorma-autoja ankarammin. Jos kuorma-autoa ei kuitenkaan käytetä perävaunun vetoon, auton omistaja tai haltija voi ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä tai etukäteen ennen perävaunun vetämisen lopettamista tehdä siitä ilmoituksen Ajoneuvohallintokeskuksen lomakkeella katsastustoimipaikalle suoraan tai poliisin välityksellä. Vetolaitteen käyttämättömyysilmoitus tulee tehdä myös ajoneuvoista, jotka on hyväksytty vain hinattavan laitteen vetoon, mutta jota ei aiota siihen käyttää.

Dieselveron maksamisesta on vapautettu seuraavat ajoneuvot:

- 1) Valtion tai sen laitoksen omistamat ja hallitsemat autot, lukuun ottamatta vähintään 12 tonnin kuorma-autoja. Valtionyhtiöiden ja liikelaitosten autot ovat kuitenkin veronalaisia,
- 2) pelastus- ja sairausautot,
- 3) poliisin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen hallitsemat autot,
- 4) museoautot,
- 5) auton alustalle rakennetut työkonet,
- 6) linja-autot,
- 7) vientirekisteröidyt autot,
- 8) tullikilvillä rekisteröidyt autot,
- 9) koenumerokilvillä käytettävät autot,
- 10) siirtokilvillä käytettävät autot,

11) diplomaattiautot sekä

12) puu- tai turveperusteista polttoainetta pääasiallisesti käyttävät autot.

Diesilveron on velvollinen suorittamaan se, joka verokauden alkaessa on tai jonka olisi pitänyt olla merkittynä rekisteriin auton omistajaksi tai haltijaksi. Ratkaisevaa on siis se, kuka tosiasiallisesti on auton ensimmäinen omistaja tai haltija kunkin verokauden alkaessa. Verovelvollisuus määräytyy auton todellisen luovutuspäivän mukaan eikä rekisteri-ilmoituksen päiväyksellä ole merkitystä. Verolippu lähetetään jälkikäteen sille, joka verokauden ensimmäisenä päivänä oli auton ensimmäinen omistaja tai haltija. Verovelvollinen vastaa koko verokauden verosta ja uusi omistaja tai haltija vastaa seuraavan kauden verosta. Ajoneuvohallintokeskus lähettää veroliput ensisijaisesti auton käyttäjälle eli haltijalle. Jos haltija laiminlyö veron maksamisen, vero maksuunpannaan oikaisuna omistajalle.

Kun auto tulee rekisteriin verovuoden aikana, autoa verotetaan rekisteröintikuukauden alusta lukien. Diesilverosta vastaa se, joka ensi- tai uudelleenrekisteröitäessä merkitään auton ensimmäiseksi omistajaksi tai haltijaksi, vaikka auto luovutettaisiin edelleen jo samana päivänä.

Rekisterissä olevan auton osalta diesilvero maksuunpannaan lakisääteisen eräajan mukaisesti verovuodelta yhdessä, kahdessa tai neljässä erässä seuraavasti:

a) yhdessä erässä, jos veron määrä on alle 300 euroa vuodessa, verokausi on 1.1.—31.12. ja veron kantokuukausi helmikuu,

b) kahdessa erässä, jos veron määrä on vähintään 300 mutta alle 600 euroa vuodessa, verokaudet ovat 1.1.—30.6. ja 1.7.—31.12. ja veron kantokuukaudet helmi- sekä elokuu tai

c) neljässä erässä, jos veron määrä on vähintään 600 euroa vuodessa, verokaudet ovat 1.1.—31.3., 1.4.—30.6., 1.7.—30.9. ja 1.10.—31.12. ja veron kantokuukaudet ovat helmi-, touko-, elo- ja marraskuu.

Koska vero maksetaan vasta verokauden aikana, autoa koskevaa verolippua ei ole olemassa vielä verokauden alussa. Autoa saa käyttää liikenteessä verolipun eräpäivään asti, kunhan edelliset veroerät on suoritettu. Jos auto poistetaan verokaudella rekisteristä en-

nen verotusajoa, vero maksuunpannaan poistokuukauden loppuun saakka. Alle 17 euron verolippua ei maksuunpanna. Vero määrätään kalenterikuukausikohtaisesti. Diesilvero maksuunpannaan aina vähintään yhdeltä kuukaudelta. Kun auto merkitään rekisteriin verovuoden aikana, veroa on maksettava jo rekisteröintikuukaudesta alkaen, vaikka auto rekisteröitäisiinkin kuukauden viimeisenä päivänä. Tällöin vero kannetaan välittömästi rekisterimerkinnän tekemisen jälkeen lähetettävällä verolipulla, ja vero erääntyy noin kuukauden kuluttua rekisteröinnistä. Alle 17 euron vero jätetään kantamatta.

Jos verovelvollinen ei ole saanut dieserverolippua veronkantoaikana, hänen on pyydetävä sitä Ajoneuvohallintokeskukselta niin ajoissa, että lippu ennätetään toimittaa ennen kantoajan päättymistä eräpäivään mennessä. Verolippu toimitetaan verovelvolliselle kantoajan kuluessa esimerkiksi faksilla. Verovelvolliselle voidaan antaa puhelimitse tiedot veron maksamiseksi ja hänelle lähetetään verolippu liitettäväksi maksukuittiin. Maksuaikaa ei siis myönnetä, vaikka verolippu olisi hävinnyt tai vaikka verolippu ei olisi tullut perille.

Kun auto myydään tai haltija vaihtuu, omistajan on pääsääntöisesti seitsemän päivän kuluessa muutoksesta jätettävä asiasta rekisterimuutosilmoitus. Koska rekisteriotteen ilmoitusosasta ei jää myyjälle omaa kappaletta, diesilveron alaista autoa myydessä myyjälle tulisi aina jäädä asiakirja, esimerkiksi erillinen luovutustodistus, joka osoittaa kenelle ja milloin auto on myyty. Tämä on tarpeen, koska jos ostaja ei rekisteröi autoa nimiinsä ja jos myyjä ei pysty näyttämään myyneensä auton toiselle henkilölle, vero maksuunpannaan edelleen myyjälle. Kun auto myydään, uusi omistaja vastaa verosta vasta luovutuspäivää seuraavan verokauden alusta lukien, jolloin myyjän vastuu lakkaa. Kun auto myydään kesken verokauden, myyjä ei ole oikeutettu veron palautukseen auton myynnin perusteella.

Ellei verovelvollinen maksa diesilveroa, auton ostaja joutuu maksamaan veron, jos hän haluaa käyttää autoa liikenteessä. Ostaja voi maksaa veron verovelvolliselta myyjältä saamallaan verolipulla tai pyytää Ajoneuvohallintokeskukselta verolipun kaksoiskappa-

leen. Eräpäivän jälkeen ostaja joutuu mak samaan myös viivekoron. Veroa ei maksuun panna uudelleen ostajalle.

Jos auto poistetaan rekisteristä, suoritetusta dieselverosta maksetaan takaisin veron määrä, joka ylittää sen kuukauden loppuun laske tun veron määrän, jonka aikana rekisterikil vet on palautettu viranomaisille. Kun poisto tehdään, autoa verotetaan kilpien palautus kuukauden loppuun, vaikka kilpien palautus ja poisto olisivatkin tapahtuneet eri vuosien aikana.

#### Yhteiset säännökset

Ajoneuvoveroon ja dieselveroon sovelle taan monia samoja menettelysäännöksiä moottoriajoneuvoverosta annetun lain mukaisesti. Yhteisiä ovat säännökset veron maksupaikoista, perinnästä, jälkiverotukses ta, muutoksenhausta, käyttökiellosta ja sen valvonnasta sekä säännökset huojennuksesta.

Jos osoitetaan, että joku on erehdyksessä suorittanut veroa autosta tai jos joku on suorittanut veroa liikaa, Ajoneuvohallintokeskus voi hakemuksen perusteella palauttaa suorite tun määrän. Erehdyksenä ei kuitenkaan voida pitää sitä, jos veron on suorittanut auton omistaja tai haltija riippumatta siitä, onko tämä verovelvollinen vai ei. Jos kaksi tai useampi henkilö on maksanut veroa samasta autosta, Ajoneuvohallintokeskus voi palauttaa liikaa maksetun määrän hakemuksen pe rusteella sille henkilölle, joka ei ole veron osalta verovelvollinen.

Ajoneuvo- ja dieselvero maksetaan veroli pun yhteydessä olevalla tilisiirtolomakkeella pankkiin, pankkien laskunmaksuautomaatei la taikka koti- tai yrityspääteellä. Oikaisuha kemuksesta tai valituksesta huolimatta vero on maksettava viimeistään eräpäivänä. Hen kilökohtaisesta esteestä, kuten sairaudesta tai ulkomailla olosta, huolimatta vero on esi merkiksi asiamiehen välityksellä maksettava ajallaan. Eräpäivänä maksamatta jätetty vero voidaan vielä veron alkuperäisen eräpäivän jälkeen maksaa viivekorkoineen normaalei hin maksupaikkoihin. Ajoneuvohallintokes kus lähettää maksamatta jääneistä veroista verovelvollisille maksumuistutuksen noin kuukauden kuluttua eräpäivästä. Maksumuis tutukseen on merkitty viivekoron määrä

maksumuistutuksen maksupäivään asti. Mak sumuistutuksella veron voi maksaa samalla tavoin kuin verolipullakin. Auto on kuitenkin käyttökiellossa veron maksamiseen asti. Ajoneuvohallintokeskus lähettää pääosin atk linjasiirtona veron ulosottoon perittäväksi. Ulosoton alaista veroa ei enää voi maksaa normaaleissa maksupaikoissa. Vero vanhee viidessä vuodessa veron maksuunpano vuoden päättymisestä lukien.

Poliisin, rajavartiolaitoksen ja tullin on valvottava, ettei liikenteessä käytetä ajoneu voa, josta on erääntynyttä ajoneuvo- tai die selveroa maksamatta. Tällaista autoa voidaan hinata tai kuljettaa trailerilla tai lavetilla. Koska kuittia veron suorittamisesta ei ole pi dettävä autossa mukana, valvonta perustuu käytännössä vain atk-valvontaan. Verovel vollinen voi kuitenkin asianmukaisen tosi teen esittämällä osoittaa suorittaneensa ve ron, jos maksu ei vielä olisikaan jostain syys tä välittynyt tietojärjestelmään.

Auton käyttö on estettävä, jollei veroa tai sen erääntynyttä osaa ole suoritettu. Auton rekisterikilvet ja rekisteriote otetaan pois, kunnes vero on maksettu. Määräaikaikatsas tuksessa ajoneuvoa ei hyväksytä, jos ajoneu vo- tai dieselveroa on maksamatta. Rekiste ristä poistettua autoa ei voi rekisteröidä uu delleen, jos veroa on maksamatta. Veron au tokohtaisuudesta johtuen myös sellaisen au ton käyttö on estettävä, jonka omistus- tai hallintaoikeus on siirtynyt muulle siltä vero velvolliselta, jolle vero on maksuunpantu. Käytön esto koskee siis myös auton uutta omistajaa tai haltijaa. Veroa ei kuitenkaan voida periä ulosoton kautta uudelta omista jalta tai haltijalta.

Jos liikenteessä käytetään autoa, josta on erääntynyttä ajoneuvo- tai dieselveroa mak samatta, myös rikosoikeudellinen seuraamus on mahdollinen. Jos veron maksamista on ta hallisesti yritetty välttää tai tietoisesti jätetty verot maksamatta, verovelvollinen voi saada rangaistuksen veropetoksesta. Vero on pan tava maksuun jälkiverotuksena, kun liiken teessä on käytetty rekisteröintivelvollisuuden alaista rekisteröimätöntä autoa tai kun rekis teriin merkityn auton omistaja ei ole sääde tyssä seitsemässä vuorokaudessa omistajan tai haltijan vaihtumisesta tehnyt rekisteri muutositilmoitusta taikka hän on antanut vää

rän ilmoituksen. Rekisteri-ilmoitus on ikään kuin veronalaisen auton veroilmoitus. Ennen veron maksuunpanoa verovelvolliselle varataan tilaisuus antaa selityksensä asiassa. Maksuunpanematta jäänyt vero maksuunpannaan jälkiverotuslipulla verovelvollisen maksettavaksi enintään kolminkertaisena. Jälkiverotus on toimitettava 10 vuodessa verovuoden päättymisestä. Auton käyttö ei ole sallittu, ennen kuin jälkiverotuksena maksuunpantu vero korotuksineen on täysimääräisesti suoritettu, vaikka maksuunpantu veroerä ei olisikaan vielä erääntynyt.

Verovelvollinen voi hakea ajoneuvo- tai dieselveron maksuunpanoon oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. Jos verovelvolliselle on ilman hänen omaa syytään laskuvirheen tai vastaavan erehdyksen vuoksi jäänyt maksuunpanematta tai palautettu liikaa veroa, Ajoneuvohallintokeskus voi oikaista maksuunpanoa. Oikaisu on tehtävä kahden vuoden kuluessa veron maksuunpanovuoden päättymisestä. Verovelvollisuutta tai veron määrää koskevaan Ajoneuvohallintokeskuksen toimenpiteeseen tyytymätön verovelvollinen saa hakea muutosta kirjallisesti Helsingin hallinto-oikeudelta. Valitusaika on 30 päivää veron maksupäivästä tai eräpäivästä, sitä päivää lukuun ottamatta. Perustevalitus-aika on viisi vuotta. Käytännössä kaikki valitukset on katsottu perustevalituksiksi. Viranomaisena joka käsittelee valitusta tai oikaisuhakemusta, voi kirjallisen hakemuksen perusteella kieltää veron ulosoton tai määrätä sen keskeytettäväksi käsittelyn ajaksi.

Verohallitus voi erityisestä syystä hakemuksen perusteella myöntää vapautuksen ajoneuvo- tai dieselveron, viivekoron, viivästyskoron tai jäämämaksun suorittamisesta tai myöntää maksuun lykkäystä. Päätöksestä ei voi valittaa. Koska pääsääntönä on auton käytön estäminen maksamattomien verojen vuoksi, huojennuksiin suhtaudutaan erittäin pidättyvästi. Huojennusta ei myönnetä pelkästään verovelvollisen maksukyvyttömyyden vuoksi. Yrityssaneeraus- ja velkajärjestelytilanteissa tai muulloinkin, jos kohtuussyyt sitä edellyttävät, voidaan verojen suorittamiselle myöntää maksuaikaa. Vuoden 2003 alusta on ollut mahdollista myös hakea Ajoneuvohallintokeskukselta käyttökiellon purkua tilanteessa, jossa tuomioistuin on tehnyt

velkajärjestelyn tai yrityssaneerausmenettelyn aloittamis päätöksen.

### 1.1.1. Nykytilan arviointi

Rekisterissä oloaikaan perustuvan verotuksen hajanaisuus

Ajoneuvoveroa ja dieselveroa koskevan lainsäädännön yhtenä epäkohtana on ollut säädösten hajanainen sijoitus eri lakeihin, asetuksiin ja ministeriön päätöksiin. Näitä veroja koskeva lainsäädäntö on syntynyt eri aikoina pääasiallisesti vuosina 1966—1997. Lainsäädännölle asetetut tavoitteet, säännösten rakenne ja niiden kirjoitustapa vaihtelevat tämän johdosta suuresti. Osittain tässä heijastuvat eri säännösten säätämisaikaan vallinneista hyvinkin erilaisista lainsäädäntökulttuureista ja käytännön tarpeista ja myös hallinnollisista rajoitteista johtuvat erot. Esi merkiksi vuonna 1966, jolloin nykyisinkin voimassa oleva moottoriajoneuvoverosta annettu laki säädettiin, ajoneuvojen rekisteritoiminto oli juuri samaan aikaan siirtymässä lääninhallituksilta vasta perustetulle Autorekisterikeskukselle. Silloin otettiin valtion keskushallinnon ensimmäisenä suurena atksovelluksena käyttöön reikäkorttitekniikkaan perustuva ajoneuvorekisteri. Tähän uutuuteen perustui myös verolipulla kannettava ajoneuvoverotus, kun sitä edeltävä järjestelmä oli leimaverotuksesta alkunsa saanut veromerkkeihin perustuva veronkantojärjestelmä. Verouudistus valmisteltiin hyvin kiireisenä, jotta se voitiin ottaa käyttöön heti tietokonepohjaisen rekisterin myötä. Lain tasolla olevat menettelylliset säännökset olivat hyvin vähäiset, tai puuttuivat miltei kokonaan. Vaikka lainsäädäntö on aikaa myöten jonkin verran tarkentunut ja kehittynyt, tämän lähökohdan voi nähdä edelleen heijastuvan moottoriajoneuvoverolaissa.

Ajoneuvoverosta annetun lain säätämisen yhteydessä noin kolmekymmentä vuotta myöhemmin oli taustalla jo ajatus näiden kahden veromuodon yhtenäistämisestä menettelyllisellä tasolla, mikä näkyy muun muassa tässä laissa olevasta menettelyllisestä viittaussäännöksestä moottoriajoneuvoverolakiin. Koska tämäkin laki on säädetty ennen vuoden 1999 perustuslakiuudistusta, se myös



heijastuu lain ja sitä alemman asteisten säännösten rakenteissa. Näistä syistä lainsäädännöstä on muodostunut kokonaisuutena katsottuna hajanaista ja säännöksissä on eri historiallisia vaiheita vastaavia, nykyisin tietyllä tapaa merkityksensä menettäneitäkin kerroksia.

Yksi asiaan vaikuttaneista tekijöistä on tietotekniikassa tapahtunut kehitys. Tätä ei tule käsittää vain teknisestä näkökulmasta, vaan sillä tavoin, että nykyiset välineet antavat mahdollisuuksia kokonaan toisenlaiseen hallintoon, kuin mikä oli mahdollista esimerkiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain säätämisen aikana. Ajoneuvohallintokeskuksen nykyiset verotuksen atk-sovellukset ovat peräisin moottoriajoneuvoverotuksesta vuodelta 1989 ja ajoneuvoverotuksessa vuodelta 1997 ja ne edustavat senaikaista tekniikkaa ja ohjelmointikäytäntöjä. Vuoden 1997 järjestelmä perustui samaan tekniseen ratkaisuun kuin vuodelta 1989 oleva järjestelmä. Voidaan arvioida, että sovellusten ylläpito on käynyt teknisten ratkaisujen vanhentumisen johdosta kohtuuttoman hankalaksi, eikä järjestelmiin enää helposti voida tehdä tarpeelliseksi katsottavia osauudistuksia. Järjestelmät eivät siten teknisessä mielessäkään ole kyllin joustavia, jotta välttämättömäkään verotusmenettelyä uudistavat muutostarpeet olisivat kohtuullisin ponnistuksin enää toteutettavissa. Sama koskee laajemminkin Ajoneuvohallintokeskuksen muitakin järjestelmiä, joita myös ollaan parhaillaan uusimassa niin sanottu PALKO-hankkeen yhteydessä. On selvää, että kun verotuksen atk-sovellus on erittäin kiinteässä yhteydessä esimerkiksi ajoneuvojen rekisteröintijärjestelmään, näiden järjestelmien kehittämisen tulee tapahtua hyvin yhteensopivalta pohjalta. Verosovellus onkin suunniteltu otettavaksi käyttöön heti PALKO-hankkeen ensimmäisessä vaiheessa. PALKO-hanketta selostetaan laajemmin organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia käsittelevässä jaksossa.

PALCO-hankkeen näkökulmasta voidaan esittää painavia syitä sille, että nykyisin kahden eri järjestelmänä olevat verosovellukset yhdistettäisiin. Tähän on niin toiminnallisia kuin puhtaasti atk-tekniisiäkin syitä. Nykyisinkin periaatteessa erillisillä verosovelluksilla on jo monia keskinäisiä liittymäkoh-

tia esimerkiksi ajoneuvoverolain 4 §:ssä olevan viittaussäännöksen kautta, jossa viitataan moottoriajoneuvoverosta annetun lain menettelyllisten säännösten soveltamiseen silloin, kun ajoneuvoverolaissa ei ole toisin säädetty.

Moottoriajoneuvoverotukseen liittyviä näkökohtia

Nykyisen tyyppisen moottoriajoneuvoverotuksen lähtökohtia voi perustellusti etsiä 1960-luvulta erityisesti niistä vaiheista, jolloin liikennepolttoaineiden verotus järjestettiin tavalla, joka on polttoaineverotuksessa pääpiirteittäin edelleenkin käytössä. Esimerkiksi liikennepolttoaineiden verotasot ovat paljonkin vaihdelleet. Moottoriajoneuvoveron syntyhistoria liittyi kuitenkin oleellisesti siihen, että dieselöljyä ryhdyttiin 1960-luvulta lähtien verottamaan alemmalla verokannalla kuin mikä kohdistettiin moottoribensiiniin. Jotta eri polttoaineita käyttävien ajoneuvojen kokonaisverorasitus olisi jollakin keskimääräisellä tasolla sama riippumatta siitä, käytetäänkö ajoneuvossa dieselöljyä vai moottoribensiiniä, oli dieselöljyn alemmaa verokantaa täydennettävä jollakin muulla veromuodolla. Vuotuista veroa pidettiin tähän tarkoitukseen sopivana ja niin nykyistä vastaava moottoriajoneuvoverotus otettiin käyttöön vuoden 1967 alusta.

Moottoriajoneuvoverotuksen tavoitteet voi hahmottaa varsin selkeästi fiskaalisiksi. Tämän veromuodon taustan voi myös liittää edellä sanotulla tavalla verotukselliseen neutraliteettiin, kun asiaa tarkastelee ajoneuvojen kokonaisverotuksen näkökulmasta. Neutraalisuustavoitetta korostaa myös se, että moottoriajoneuvoverotus perustui ajoneuvon kokonaisuutenaan. Dieselajoneuvon kokonaisuutena on ajoneuvon massan kasvava sen kaltainen, että polttoainekulutus kasvaa muiden tekijöiden ollessa vakiona periaatteessa hitaammin kuin mitä massan muutos sellaisenaan edellyttäisi. Jos käytettäisiin vain polttoaineverotusta, massaltaan suurempien ajoneuvojen verotus olisi nimenomaan massaan eli periaatteessa ajoneuvon kuljetuskapasiteettiin suhteutettuna kevyempi massaltaan suurissa kuin pienemmissä ajoneuvoissa. Massan myötä kasvavan veron voi katsoa tasaavan tätä dieselmoottorin ominai-

suuksista johtuvaa vaikutusta.

Viime vuosina verotuksen neutraalisuutta on pidetty useimmilla verotuksen osa-alueilla yhä tärkeämpänä hyvän verojärjestelmän ominaisuutena. Kuitenkin liikenneverotuksessa on yhä enemmän korostettu erilaisia ohjailutavoitteita. Monesti nämä ovat liittyneet liikenteen aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin, mutta myös laajemmin muihinkin liikenteen aiheuttamiin haittoihin, kuten esimerkiksi ruuhkautumisesta muille liikenteessä olijoille aiheutuvaan haittaan. Yleisesti voidaan viitata tarpeeseen sisäistä liikenteen ulkoisia kustannuksia verojen ja maksujen kautta. Tätä korostetaan esimerkiksi EU:n liikennepoliittikkaa tarkastelevassa valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepoliittikka 2010: valintojen aika" (KOM(2001)370). Voidaan jopa katsoa, että tästä näkökulmasta verotuksen perinteinen fiskaalinen tarkoitus peittyi liikenne- ja ympäristöpoliittisen ohjailutavoitteen taakse.

Mainitussa valkoisessa kirjassa oli myös vahvasti esillä tarve kehittää liikenteen verotusta yhteisön monissa muissakin viime vuosien selvityksissä esillä olleen niin sanotun rajakustannusperusteisen vero- tai maksujärjestelmän suuntaan. Sen mukaan liikenteen julkiselle vallalle tai muulle tienpitäjälle maksamat suoritukset asettuisivat talousteorian edellyttämälle eikä fiskaalisten tarpeiden edellyttämälle tasolle. Tällä on katsottu voitavan parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta, jos samat periaatteet ulotetaan yhtäläisesti kaikkiin liikennemuotoihin. Näin arvioidaan saavutettavan paitsi suotuisia ohjailuvaikutuksia yksittäisillä politiikka-alueilla, myös yleisesti hyvinvointietua koko yhteisön alueella. Tämä näkökulma on ollut esillä myös laajemminkin kuin yhteisön piirissä, viimeaikaisista selvityksistä mainittakoon tässä esimerkkinä Euroopan liikenneministerikonferenssin 4 päivänä maaliskuuta 2003 päivätty selvitys "Efficient transport taxes and charges 2003" (CEMT/CS(2003)4), jossa korostetaan nykyistä differentioidummasta vero- tai maksujärjestelmästä saatavia etuja. Yhteisön poliittinen valmistelu liittyy myös yhteisön laajentumiseen, kansainvälisen liikenteen kasvuun ja näihin liittyen verotusta tai maksuja koskevan päätöksentekojärjestelmän eroihin. Yhteisöllä on ilmeistä tar-

vetta siirtyä veroista maksuihin myös siksi, että samalla päästäisiin yksimielisyyttä edellyttävästä päätöksentekojärjestelmästä enemmistöpäätöksiin.

Edellä kuvattu yhteisökehitys, jonka loppulos tosin on tässä vaiheessa vielä vaikeasti ennakoitavissa, antaa aiheen arvioida, miten nyt esillä oleva vuotuinen verotus soveltuu mainittuihin kehitysnäkymiin, vai olisiko sitä jo pidettävä tyystin vanhentuneena. On ilmeistä, että ajoneuvojen rekisterissä oloaikaan perustuvassa verotuksessa milteipä ainoa mahdollisuus differentioida verotusta liittyy ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin, päästötasot mukaan luettuina. Käytännön syistä rajoitteena on lisäksi se, että vain ajoneuvorekisteristä saatavissa olevaa tietopohjaa on mahdollista käyttää tähän tarkoitukseen. Näin ollen tässä veromuodossa ei ole mahdollista toteuttaa varsinaista ajoneuvojen käytön verotusta siinä mielessä, että veron määrä riippuisi siitä, minkä verran, missä ja mihin aikaan ajoneuvoa tosiasiallisesti käytetään. Toisin sanoen ajokilometrien määrästä riippuva verotus edellyttää kokonaan muunlaista tietopohjaa kuin ainoastaan ajoneuvorekisterin käyttöä. Tätä varten tarvittavat menetelmät, joissa siis on kyse ajoneuvojen liikenneverkolla liikkumisen seurannasta, edellyttävät satelliitteihin ja matkapuhelimiin sekä ajoneuvossa oleviin rahastuslaitteisiin perustuvaa järjestelmää, jollaisen käyttöön ottoa esimerkiksi Saksa on parhaillaan valmistelemassa. Menetelmät ovat aikaisintaan vasta 2010-luvun alussa käytettävissä, jos kehitys noudattaa suunnitelmia, jotka on esitetty komission ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiemaksujen sähköisen keruujärjestelmän laajasta käyttöönotosta ja yhteentoimivuudesta (KOM(2003)132 lopullinen). Ainakin tässä vaiheessa on arvioitava, että Suomen oloissa nykyisen järjestelmän tehokkuutta ja toimivuutta on syytä kehittää niin hyväksi kuin mahdollista.

Voitaneen perustellusti katsoa, että vastaus kysymykseen siitä, olisiko vuotuinen verotus jo katsottava vanhentuneeksi veromuodoksi riippuu oleellisesti siitä, pidetäänkö verotukselle ominaista fiskaalista tavoitetta edelleen merkittävänä vai olisiko pääpaino siirrettävä fiskaalisista tavoitteista edellä kuvattuihin,

kansainvälisessä keskustelussa esillä oleviin ohjailutavoitteisiin tai talousteoreettisesti perusteltuihin muihin tavoitteisiin. Tosin myös fiskaaliset tavoitteet voidaan saavuttaa muullakin tavalla, kuin juuri ajoneuvon rekisterisäoloaikaan perustuvan veromuodon kautta. Esimerkiksi polttoaineverotus on ollut silloin tällöin esillä erityisesti ajoneuvoveron mahdollisena vaihtoehtona. Kotimaisessa keskustelussa on kuitenkin kiinnitetty huomiota myös tällaisen ratkaisun haittapuoliin, vaikkakin kyse olisi siirtymästä kohti tarkemmin ajoneuvon käyttöön perustuvaa suoriteperusteista verotusta.

Näyttää kuitenkin siltä, että vaikkakin tie- liikenneverotuksen nykyisten osatekijöiden, eli ajoneuvon hankinnan verotuksen, polttoaineverotuksen ja rekisterissä olon perusteella kannettavien verojen keskinäisestä painopisteestä voidaankin kansalliselta pohjalta esittää erilaisia käsityksiä, näiden veromuotojen fiskaalista kokonaisvaikutusta on edelleen pidettävä julkisen talouden kannalta tärkeänä. Viime aikaisessa veropoliittisessa keskustelussa Suomessa ei ole ollut esillä ainakaan tästä fiskaalisesta kokonaistasosta luopuminen. Kun kansainvälinenkin kehitys näyttää toistaiseksi epäselvältä tai on suorastaan kääntymässä jälleen kohti fiskaalisia tavoitteita, lienee katsottava, ettei ainakaan tällä erää ole pidettävä vuotuista, rekisterissäoloaikaan perustuvaa verotusta kansainvälisistä lähtökohdistakaan vanhentuneena. Suoriteperusteisen ja tarkasti differentioitun verotuksen laajaan käyttöön ottoon ei sitä paitsi ole toistaiseksi tosiasiallisia teknisiäkään mahdollisuuksia, vaikka tarvittavat ratkaisut ovat toki periaatteessa tiedossa.

Edellä käsiteltyjen yleisten kansainvälisten näkökohtien lisäksi on moottoriajoneuvoverotuksen arvioinnissa kiinnitettävä huomiota erityisesti polttoaineverotuksen kehitykseen yhteisössä. Kuten edellä on todettu, yksi nykyisen moottoriajoneuvoverotuksen syntyyn 1960-luvulla vaikuttaneista tekijöistä on ollut moottoribensiinin ja dieselöljyn verotuksen erityttäminen siten, että pääasiallisesti tavara- liikenteen ja julkisen liikenteen polttoaineena käytettävän dieselöljyn vero on alempi kuin moottoribensiinin polttoainevero, johon taas fiskaaliset paineet ovat selvästi enemmän vaikuttaneet. Sekä liikenteen valkoisessa kir-

jassa että yhteisön energiaveroa koskevan direktiivin valmistelussa on ollut esillä dieselöljyn veron lähentäminen moottoribensiinin verotuksen kanssa. Voidaan katsoa, että ainakin niiden ajoneuvoryhmien kohdalla, joissa on tarjolla rinnakkain sekä bensiinikäyttöinen että dieselkäyttöinen vaihtoehto, näiden polttoaineiden veroeroa kompensoiva tai neutralisoiva tavoite tulee tarpeettomaksi, jos polttoaineverotuksessa ei jatkossa olisi tähän asti vallinnutta eroa.

Yhteisön energiaverosäännösten valmistelun yhteydessä on ollut esillä vaihtoehto, jossa dieselöljyn verotusta olisi lähennetty moottoribensiinin verotukseen. Pyrkimyksenä olisi lopulta yhtenäistää näiden polttoaineiden valmisteverotus. Ajatus on esillä myös liikenteen valkoisessa kirjassa. Viimeaikaisen kehityksen ja valmisteluvaiheiden perusteella näyttää kuitenkin siltä, etteivät tämän suuntaiset ehdotukset etene asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Johtopäätöksenä voitaneen todeta, että liikennepolttoaineiden polttoaineverotuksessa jatkossakin säilyy ainakin jonkin suuruinen ero, joka on edelleen perusteena soveltaa tiettyihin ajoneuvoryhmiin myös käyttöaikaan tai rekisterissä oloon perustuvaa verotusta.

Ajoneuvoverotuksen arviointia

Ajoneuvoveron fiskaalisesta lähtökohdasta

Ajoneuvoverotus, eli käyttövoimasta riippumaton henkilöautoihin ja pakettiautoihin kohdistuva vuotuinen rekisterissä olon perusteella kannettava verotus, otettiin Suomessa uudelleen käyttöön vuonna 1994. Antaessaan keväällä 1993 esityksen laiksi auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta (HE 42/1993 vp), jolla autoveroa alennettiin 20 prosentilla, hallitus sisällytti valtioneuvoston pöytäkirjaan lausuman, jonka mukaan lainmuutoksesta johtuva autoveron tuoton alentuminen on korvattava ottamalla käyttöön kaikkia autoja koskeva vuotuinen vero. Kun autoveron tuolloin toteutettu alennus oli pysyvä, myös tarve menetetyn verotuoton korvaamiseen oli pysyvä. Laki annettiin pysyvänä verolakina, eikä sen säätämiseen liittynyt jatkuvasti julkisuudessa esillä ollutta tilapäisyyden tarkoitusta. Ajoneuvoverolla oli

siten korostetusti fiskaalinen tavoite.

Fiskaalisten tavoitteiden kannalta niin ajoneuvoveroa kuin dieselveroakin on pidettävä tehokkaina veromuotoina siinä mielessä, että nämä verot kertyvät varsin hyvin ja verojäämien määrä on yleensä vähäinen. Lopullisesti maksamatta jää vain muutama promille maksuun pannuista veroista. Tämä johtuu epäilemättä ennen kaikkea siitä, että veron suorittamatta jättämisestä seuraa ajoneuvon käytön estyminen ja että ajoneuvoa ei myöskään voi katsastaa. Muussa verotuksessa ei ole käytettävissä tämän tapaisia sanktioita veron suorittamisen laiminlyönnille, mikä osittain selittää sen, että verrattuna muihin verolipulla kannettaviin veroihin ajoneuvoveron ja dieselveron kertymää voidaan pitää poikkeuksellisen hyvänä. Käytännössä ajoneuvojen verotuksessa ulosottoaperinnällä ei ole ollut erityistä vaikutusta veron kertymiseen.

Ajoneuvoverosta annettua lakia säädettäessä yhtenä tavoitteena oli myös välttää veron kantamista ennen edellä mainittua autoveron alennusta voimassa olleiden korkeampien autoveroperusteiden mukaan verotetuilta autoilta yhtä korkeiden veroperusteiden mukaan, joita katsottiin voitavan soveltaa niihin autoihin, joihin on sovellettu toukokuussa 1993 käyttöön tulleita alempia autoveroperusteita. Tätä tavallaan kaksinkertaisen verotuksen osittaista välttämistä on toisaalta arvosteltu erityisesti ympäristöperusteilla, koska vaikutuksen voi tästä näkökulmasta katsoa jonkin verran suosivan vanhempaa, yleensä ympäristövaikutuksiltaan huonompaa autokantaa uusien ajoneuvojen kustannuksella. Käytännössä porrastus on kuitenkin ollut suhteellisen vähäinen, koska sen määrä on ollut enintään samaa luokkaa kuin henkilöauton tavanomaisen polttoainetankillisen hinta. Järjestelmää on kuitenkin arvosteltu ympäristöohjauksen puuttumisesta.

Ajoneuvoveroon liittyy myös kansainvälinen näkökulma. Euroopan yhteisöjen komissio on esittänyt 9 päivänä syyskuuta 2002 antamassaan tiedonannossa neuvostolle ja Euroopan parlamentille — Henkilöautojen verotuksesta Euroopan Unionissa — vaihtoehdot toimille kansallisella ja yhteisön tasolla (KOM(2002)431 lopull.) jäsenmaille suosituksen käyttää fiskaalisten tarpeidensa täyttämiseen hankinnan verotuksen sijasta mie-

luummin vuotuisia ajoneuvoveron tapaisia veroja. Kysymyksessä on kuitenkin ainoastaan suositus, eikä asiakirjassa ole viitteitä siitä, että verotuksen painopistettä pyrittäisiin jatkossakaan siirtämään tähän suuntaan verotuksen harmonisointia koskevan yhteisöläis-säädännön avulla. Sellaisia ehdotuksia ei ole vireillä lukuun ottamatta eräitä ajoneuvojen tilapäistä käyttöä ja muuttoautojen verotusta koskevien komission esitysten uusimishanketta, jota komissio on ilmoittanut valmistelelevansa.

Ajoneuvoveroa koskevia menettelyllisiä ja hallinnollisia näkökohtia

Ajoneuvovero kannetaan nykyisin ajoneuvorekisterin perusteella atk-pohjaisesti. Vuosina 1994-1996 käytössä ollut ajoneuvon tuulilasiin kiinnitettävään veromerkkiin perustuva veronkanto korvattiin uudella järjestelmällä siten, että atk-pohjainen veronkanto verolipulla toimitettiin ensimmäisen kerran elokuussa 1997. Nykyistä veronkantojärjestelmää voidaan pitää edelleen suhteellisen modernina ottaen huomioon sen syntymisaikana käytössä olleen liikennetietojärjestelmän ja siinä tuolloin käytettyjen atk-ratkaisujen edellyttämät rajoitukset, joista aiheutuu järjestelmään tiettyä joustamattomuutta.

Menettelyyn liittyvistä yksityiskohdista näkyy myös se, että järjestelmä on alun alkaen pyritty toteuttamaan hallinnollisilta kustannuksiltaan huokeana. Niinpä järjestelmään ei ole liitetty esimerkiksi veron palauttamista ajoneuvon omistuksen vaihtuessa ja vastaavasti veron kantamista ajoneuvon uudelta omistajalta. Alun perin arvioitiin, että asia tulee ajoneuvon ostajan ja myyjän kesken otetuksi huomioon jo suoraan ajoneuvojen kauppahinnoissa siten, että hinnassa on tietty ero, jos vero on ostajan tieteen maksamatta. Jos veroa palautetaan aikaisemmalle verovelvolliselle ja kannetaan vastaavasti uudelta omistajalta, kyse olisi ollut vuosittain noin 1,2 miljoonasta hallinnollisesta suoritteesta ilman, että sillä olisi ollut vaikutusta verokertymiin. Kuten jäljempänä todetaan, esimerkiksi tätä seikkaa on nykyisin arvioitava kenties toisin kuin vielä vuonna 1996, jolloin nykyistä verojärjestelmää suunniteltiin. Ko-

konaisuutena ottaen voitaneen katsoa, että ajoneuvoverotuksen kustannukset ovat olleet suhteellisen kohtuulliset järjestelmän erityispiirteet huomioon ottaen verrattuna verojärjestelmien yleiseen hallinnolliseen kustannustasoon. Kustannustason tarkkaa vertailua ei kuitenkaan ole helppoa tehdä, koska eri veromuodot eroavat melkoisesti toisistaan ja niiltä edellytetty palvelutaso ja joustavuus asiakkaan kannalta vaihtelevat. Esimerkiksi verotuottoon suhteutettu kustannustaso ei anna hallinnollisesta tehokkuudesta oikeaa kuvaa siitäkään syystä, että verotason muutokset vaikuttavat suoraan vertailulukuihin, vaikka järjestelmän tehokkuus olisi muutoin sama. Selviä kustannustason mittareita tällaisia vertailuja varten ei ole kehitetty, joten vertailussa on tyydyttävä yleisellä tasolla oleviin näkemyksiin.

Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnan kannalta yli kahta ja puolta miljoonaa verovelvollista kunkin verovuoden alussa hyvin samanaikaisesti koskevaa järjestelmää ei voida pitää työmäärän jakautumiseltaan ja resurssien kohdentamiseltaan hyvänä. Verotuksen vaatiman työmäärän pitäisi jakautua ajallisesti nykyistä tasaisemmin koko kalenterivuoden ajalle.

#### Moottoriajoneuvoveroa ja ajoneuvoveroa koskevia kriittisiä arvioita

Edellä on jo viitattu siihen, ettei nykyisiin verojärjestelmiin sisälly erityistä ympäristöohjausta esimerkiksi samalla tavalla kuin joissakin muissa maissa on toteutettu. Osittain tämän voi katsoa liittyvän vuotuisten verojen puhtaasti fiskaalisten tavoitteiden korostumiseen tai veronkantojärjestelmien tähän astiseen kehitysvaiheeseen. Näiden seikkojen ei nykyisin voine katsoa sinänsä asettavan esteitä tarvittaessa myös ympäristöohjauksen toteuttamiseen. Ajoneuvorekisterin tietosisältö kuitenkin voi muodostaa yhden keskeisen rajoitteen ympäristöohjauksen suunnittelussa. Rekisterin tietosisältö on erityisesti vanhempien ajoneuvojen osalta suhteellisen puutteellinen, mitä tulee esimerkiksi päästöjä tai polttoainekulutusta koskeviin tietoihin. Tämän vuoksi voi osoittautua vaikeaksi ottaa käyttöön tehokasta ja oikeudenmu-

kaisesti ajoneuvojen tosiasiallisiin päästöihin perustuvaa ympäristöohjausjärjestelmää.

Yhtenä rekisterissäoloaikaan sidottujen verojärjestelmien epäkohtana on pidetty sitä, että tällainen verojärjestelmä ei ota huomioon eri ajoneuvojen tosiasiallisen käytön määrää muutoin kuin sikäli, että ajoneuvon poisto rekisteristä periaatteessa katkaisee veronmaksun. Vanhempien ajoneuvojen keskimääräinen ajosuorite on yleensä kuitenkin pienempi kuin mitä se on uusilla ajoneuvoilla. Ajomäärään suhteutettu veron määrä muodostuu helpostikin itse asiassa suuremmaksi vanhemmilla ajoneuvoilla kuin uusilla ajoneuvoilla, vaikka vanhempien ajoneuvojen veron nimellismäärä olisi jonkin verran pienempikin kun uusien ajoneuvojen vero. Tämän voidaan katsoa periaatteessa korjaavan sen, ettei näihin veromuotoihin ainakaan toistaiseksi ole liitetty varsinaista ympäristöohjausta. Toisaalta ajoneuvokohtainen veromäärä on ajosuoritetta kohden sitä pienempi, mitä enemmän ajoneuvolla ajetaan. Tämä vaikutus on selvästi ympäristötavoitteiden vastaista. Myös näistä syistä vuotuisen verotuksen ympäristöohjaus on aiheutta suunnitella huolellisesti, jotta järjestelmästä tulisi toimiva.

Myös verotuksen oikeudenmukaisuuden kannalta on pidetty ongelmallisena sitä, että vähän ajatun ajoneuvon vero on yhtä suuri kuin samanlaisen paljon käytetyn ajoneuvon vero. Vuotuisia veroja koskevassa Ajoneuvohallintokeskuksen asiakaspalautteessa ajomäärien vaihtelusta johtuvaa verotuksen kohdentumisen periaatteellista epäoikeudenmukaisuutta on pidetty yhtenä vuotuisen verotuksen pahimmista puutteista. Epäkohtaa on kuitenkin vaikea poistaa, koska yhtä pitkän aikaa rekisterissä olevien ajoneuvojen ajomäärät vaihtelevat suuresti. Asia liittyy kuitenkin osittain myös rekisteristä poistoa koskeviin järjestelyihin ja poistosta sekä uudelleen rekisteröinnistä aiheutuviin kustannuksiin. Järjestelmän kehittäminen ei kuitenkaan ole yksinomaan verotusta koskeva kysymys.

Nykyisin veronmaksun voi saada keskeytyksi poistamalla ajoneuvo rekisteristä. Kuitenkaan esimerkiksi koko vuodelta jo maksettua ajoneuvoveroa ei palauteta, vaikka verovelvollinen myisi ajoneuvonsa toiselle kesken verokauden. Vero jää tässä tilanteessa

hyödyttämään ajoneuvon uutta omistajaa, mitä myös on arvosteltu verotuksen oikeudenmukaisuuden kannalta. Varsinaisen ajoneuvoveron palauttamista rekisteristä poiston perusteella täysin kalenterikuukausin on pidetty samoista syistä tarpeettoman kaavamaisena ja hankalana järjestelyinä. Ajoneuvoveron palautukset kuitenkin maksetaan nykyisinkin päiväkohtaisesti.

Tässä yhteydessä on syytä vielä korostaa sitä, että edellä käsitellyt ympäristöperusteiset tai liikennepoliittiset ohjailutavoitteet ja mainitut oikeudenmukaisuusnäkökohdat ovat periaatteessa ristiriidassa keskenään, paitsi jos verrataan vain saman ikäluokan ajoneuvoja keskenään. Sama koskee myös eräissä yhteyksissä vuotuiselle verotukselle asetettua tavoitetta toimia ajoneuvojen romutusjärjestelmässä sanktiona siten, että vuotuista veroa kannettaisiin siihen saakka, kunnes ajoneuvosta esitetään asianmukainen romutustodistus. Vuotuisen verotuksen palvelutason parantaminen päinvastoin edellyttää, että veron maksu voidaan keskeyttää mahdollisimman joustavasti, kun ajoneuvo on tosiasiallisesti käyttämättömänä riippumatta siitä, mistä syystä ajoneuvo on poissa käytöstä.

Mahdollisuus joustavuuden lisäämiseen onkin yksi keskeisimpiä nykyisen verotuksen arviointiperusteita. Tämä koskee yhtä hyvin esimerkiksi veronmaksua vain siltä ajalta, jona ajoneuvo on verovelvollisen käytössä kuin sitäkin miten vero olisi jaettavissa makseriin kuin muitakin menettelyllisiä seikkoja, kuten sähköisen asioinnin lisäämistä ja jaksoverotusta, kun verovelvollisella on runsaasti autoja vastattavanaan.

Perustuslain kannalta erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että kansalaisten oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään asianmukaisesti laissa. Valtiovarainministeriön työryhmämuistiossa ”Perustuslaki ja valtuussäännökset” (Valtiovarainministeriön työryhmämuistioita 30/2001) kiinnitettiin huomiota eräisiin sekä ajoneuvoverolaissa että moottoriajoneuvoverolaissa oleviin asetusten käyttöä koskeviin säännöksiin, joita olisi pidettävä uudistetun perustuslain 81 §:n vastaisina. Pääosin on kysymys ajoneuvoverolain 4 §:n liian yleisestä valtuudesta syrjäyttää asetuksella moottoriajoneuvoverosta annetun lain säännöksiä ja moottoriajoneuvoverosta

annetun lain 34 §:n kansainvälisen liikenteen verotusta koskevista järjestelyistä, joissa asetusta ja valtiovarainministeriön päätöksen tasoisia säännöksiä käytetään hyvinkin laajasti veroperusteiden määrittelyyn. Vaikka nykyisessä vuotuisten verojen lainsäädännössä ei ehkä olekaan edellä sanotun lisäksi olennaisia muodollisia puutteita perustuslain kannalta katsottuna, lainsäädäntöä voidaan kuitenkin muutoin asiallisin perustein arvostella jossakin määrin puutteellisuudesta ja myös säädöstason kannalta. Kuten edellä jo todettiin, ajoneuvojen vuotuisia veroja koskevassa lainsäädännössä on nykyiseen lainsäädäntökäytäntöön verrattuna niukasti erityisesti menettelyä koskevia säännöksiä. Osittain nuo säännökset ovat hajallaan eri säädöstasoilla. Säädöstasoa olisi syytä yhtenäistää.

Nykyisen moottoriajoneuvoverosta annetun lain ja ajoneuvoverolain mukaan Ajoneuvohallintokeskus toimittaa nämä verotukset Verohallituksen johdon ja valvonnan alaisena. Käytännössä tehtävä on kuitenkin rajoittunut pääosin siihen, että näiden toimintojen rahoitus on vuoden 2002 loppuun asti hoidettu budjettiteknisesti siten, että kustannukset on suoritettu Ajoneuvohallintokeskukselle keskinäisen sopimuksen mukaisesti verohallinnon määrärahoista. Tilannetta ei kuitenkaan ole pidetty tarkoituksenmukaisena, varsinkin kun Verohallituksen rooli vuotuisessa verotuksessa on muutoin jäänyt vähäiseksi. Tältäkin osin olisi löydettävä uusia nykyistä tarkoituksenmukaisempia järjestelyjä, joita suunniteltaessa olisi otettava huomioon muun muassa tulohajautuskäytäntö.

Vuotuisen verotuksen menettelyjä uudistettaessa olisi asianmukaista huomiota kiinnitettävä verohallinnossa muutoin tapahtuvaan hallinnolliseen kehitykseen, vaikka muodolliset kytkemät verohallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen välillä vähenisivätkin. Monet ongelmat ovat kuitenkin yhteisiä eikä vähiten siitä syystä, että kummallakin suunnalla on kysymys suurista määriä samankaltaisia tapahtumia koskevasta veronkantotoiminnasta. Muun muassa sähköinen asiointi ja muu uusi atk-tekniikka vaikuttavat samaan tapaan niin verohallinnon kuin Ajoneuvohallintokeskuksenkin toimintoihin vuotuisten verojen kantajana.

Verotaseihin liittyviä näkökohtia

Erityisesti dieselverotuksessa on käytössä runsas määrä erilaisia verotasoja eri tyyppisille ajoneuvoille. Samankin ajoneuvolajin sisällä veron määrät eroavat sen mukaan mikä on kunkin ajoneuvon suurin sallittu kokonaismäärä. Lukuun ottamatta sitä, että henkilöautojen veron määrään on eri vaiheissa vaikuttanut muun muassa kulloinenkin verotulojen tarve sekä osittain myös dieselöljyn ja moottoribensiinin verotuksen eron kehittyminen, dieselajoneuvojen veroperusteet ovat yleisrakenteeltaan ja eri ajoneuvojen veron suhteellisen tason osalta peräisin 1970-luvun loppupuolelta. Järjestelmä perustuu edelleen vuoden 1977 Moottoriajoneuvoverotoimikunnan valmistelemaan ehdotukseen (VM 15/1977), eikä eri ajoneuvolajien verojen suhteellisia määriä ole sen jälkeen kovin paljon muutettu lukuun ottamatta sitä, että henkilöautojen veroa on vuosien mittaan korotettu suhteellisesti enemmän kuin muiden ajoneuvojen veroa. Tuolloin lainsäädäntöön omaksutut ajoneuvoluokitukset ja veroperusteiden suhteet vastasivat silloin tehtyjä selvityksiä muun muassa ajoneuvojen aiheuttamista kustannuksista liikenneväylille. Laskelmat perustuivat tuonaikaiseen tietämykseen, joka epäilemättä on kehittynyt ja tarkentunut kuluneen neljännesvuosisadan aikana. Kustannusvastaavuus on sittemmin myös laajentunut kokonaan uusiin suuntiin esimerkiksi ympäristönäkökohtien tullessa mukaan niihin tekijöihin, joita tulisi tavalla tai toisella ottaa huomioon niin sanottuina ulkoisina kustannuksina.

Asia liittyy kuitenkin nykyisen käsityksen mukaan huomattavasti laajempiin yhteyksiin kuin vain aikaan sidotun verotuksen veroperusteisiin. Esimerkiksi kansainvälisissä yhteyksissä tämän tapaisia kysymyksiä on käsitelty siten, että esillä on samalla kertaa koko vero- ja maksujärjestelmän muodostama kokonaisuus eikä vain yksittäinen veromuoto. Tältä osin viitataan jäljempänä uudistuksen tavoitteista esitettävään.

Eduskunnan lausuma autoverolakiin annetussa vastauksessa

Eduskunnan vastauksessa (304/2002 vp)

hallituksen esitykseen laiksi autoverolain muuttamisesta on seuraava myös moottoriajoneuvoverotusta koskeva lausuma:

*"Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy lisäksi toimenpiteisiin autovero- ja moottoriajoneuvoverolainsäädännön laaja-alaiseksi uudistamiseksi pitemmällä aikavälillä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, miten verojärjestelmän avulla voidaan edistää ympäristöohjausta ja -tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi."*

Eduskunnan voi katsoa painottaneen tällä lausumalla mainittujen veromuotojen uudistamista ympäristö-, liikenne- ja veropoliittisista lähtökohdista, vaikka vain ympäristönäkökohdat on lausumassa erikseen mainittu. Valtiovarainvaliokunta katsoi lausunnossaan, että tällainen laajavaikutteinen valmistelu on syytä irrottaa omaksi hankkeekseen nopeampitahtisesta teknisestä laintarkistuksesta.

Perustuslakivaliokunnan lausunto

Perustuslakivaliokunta katsoi käsitellessään hallituksen esitystä ajoneuvolaiksi ja siihen liittyväksi lainsäädännöksi (HE 141/2002 vp, PeVL 40/2002 vp), että tietyissä verotusta ja muuta ajoneuvolainsäädäntöä koskevissa tilanteissa kansalaisten valitusmahdollisuutta viranomaisen päätöksestä ei tule rajoittaa. Asia sivuaa myös nyt käsiteltävää lainsäädäntöä erityisesti veron huojentamisen ja veronmaksun lykkäyksen osalta ja on tämän johdosta merkityksellinen tämänkin lainsäädännön nykytilan ja muutostarpeiden arvioinnin kannalta.

Ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä muutettiin myös eräitä säännöksiä, jotka koskevat ajoneuvon käytön estämistä, muun muassa verojen ja maksujen laiminlyöntitilanteissa. Periaatteena on, että jos ajoneuvosta kannettuja veroja, tässä tapauksessa polttoainemaksua on suoritamatta, ajoneuvo on käyttökiellossa. Polttoainemaksusta annetun lain 13 §:n 4 momentissa ehdotettiin polttoainemaksun määränneelle viranomaiselle annettavaksi valta hakemuksesta erityisistä syistä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa käyttökielto. Hallituksen esityksessä oli myös ehdotettu säädettäväksi, ettei tuohon päätökseen olisi saanut valittamalla

hakea muutosta. Hallituksen esityksessä ei erityisesti perusteltu muutoksenhakukieltä. Perustelun puuttumisen voinee katsoa johtuvan osin siitä, että vastaaviin päätöksiin on jo aikaisemmin liittynyt muutoksenhakukiello autoverolain 52 §:ssä ja moottoriajoneuvoverosta annetun lain 27 §:ssä. Osittain perustelujen puuttumisen voidaan katsoa johtuvan myös siitä, että eri verolaeissa oleviin niin sanottuihin kohtuusharkintaratkaisuihin on vakiintuneesti liittynyt muutoksenhakukiello.

Ehdotetun kaltainen mahdollisuus sallia erityisistä syistä ajoneuvon käyttö silloin, kun ajoneuvo on verojen suorittamatta jättämisen johdosta käyttökiellossa, muistuttaa luonteeltaan verosta vapauttamista tai veron suorittamisen lykkäystä. Tätä tarkoittavia säännöksiä on käytännössä kaikissa verolaeissa. Muun muassa polttoainemaksusta annetun lain 15 §:ssä on tällainen säännös. Näiden säännösten nojalla on tarkoitus ottaa harkinnanvaraisesti huomioon verovelvollisen olosuhteisiin liittyvät erityiset syyt, joiden johdosta voi olla kohtuutonta, että hän joutuisi vastaamaan muutoin lain mukaisesti hänelle kuuluvista velvoitteista. Veronhuojennussäännöksissä on kysymys verovelvollisen erityisolosuhteiden kokonaisvaltaisesta arvioinnista niin sanottuna vapaana tai tarkoituksenmukaisuusharkintana, vastakohtana sidotulle laillisuusharkinnalle. Asian luonteesta johtuu, että tämälampaiset säännökset – olkoonpa kyse veron huojentamisesta tai sitä hyvin läheisesti tässä tapauksessa muistuttavasta ajoneuvon käytön sallimisesta – ovat niin väljästi muotoiltuja, että ne tosiasiallisesti myös mahdollistavat verovelvollisten poikkeuksellisten tilanteiden kokonaisvaltaisen huomioon ottamisen. Tavanomainen sanonta näissä säännöksissä on, että soveltamisen edellytyksenä ovat hakemuksessa esitettävät erityiset syyt. Hakijoiden oikeussuojatarpeiden kannalta on välttämätöntä, että viranomainen voi tarvittaessa päätöksessään asettaa päätöksen vaikutuksia tavalla tai toisella rajoittavia ehtoja silloin, kun ilman tätä mahdollisuutta olisi seurauksena kokonaan kielteinen päätös. Ajoneuvon käyttökiellosta vapauttamista koskevan säännöksen taustalla on tämän kaltainen varsinaisissa veronhuojennusasioissa vakiintunut ja eri osapuolten kannalta toimivaksi osoittautunut ajatte-

lutapa.

Polttoainemaksusta annetun lain 13 a §:n muutoksenhakukiellon oli tarkoitus noudattaa veronhuojennusasioissa vallitsevaa käytäntöä. On katsottu, että kun on kysymys edellä kuvatusta kokonaisvaltaisesta verovelvollisen erityisten olosuhteiden arvioinnista, ei ole asianmukaista, että tällaisesta päätöksestä voitaisiin hakea muutosta valitusteitse. Tällaisessa päätöksessä ei varsinaisesti ole kysymys jonkin aineellisen säännöksen soveltamisesta ehkä virheellisesti, jolloin asia luonnollisesti pitääkin voida saattaa valitusteitse ratkaistavaksi. Kuten veronhuojennusasioissakin, polttoainemaksusta annetun lain 13 §:n 4 momentin tarkoittamassa asiassa on aina mahdollista tehdä uusi hakemus, jos esimerkiksi olosuhteissa on tapahtunut muutoksia. Päätökset eivät saa sen kaltaista lain voimaa, joka estäisi asian uudelleen käsittelyn siinä viranomaisessa, joka on asiassa toimivaltainen. Muutoksenhakukiello perustuu näin ollen käyttökiellosta vapauttamista koskevan päätöksenteon rinnastamiseen asiallisesti saman luonteiseksi veronhuojennus- ja lykkäysasioiden käsittelyn kanssa.

Vaikka tässä esitettyä vastaavaa perustelua muutoksenhakukiellolle ei ollut ajoneuvolainsäädäntöä koskevan hallituksen esityksen perusteluissa, yllä oleva perustelu oli esillä valiokunnan asiantuntijakuulemisessa. Perustuslakivaliokunnan lausunnosta ei käy ilmi mitään perusteluita, joiden nojalla voitaisiin päätellä valiokunnan pitäneen ajoneuvon käyttökieltä koskevia harkinnanvaraisia kohtuuspäätöksiä ja muita varsinaisia veronhuojennuspäätöksiä luonteeltaan erilaisina. Vaikka tuossa yhteydessä oli kysymys vain käyttökieltä koskevasta päätöksenteosta, valiokunnan kannanoton voidaan katsoa koskevan yleisemmin tämän tapaista erityisistä syistä kokonaiisharkinnan perusteella tapahtuvaa päätöksentekoa. Valiokunta katsoi, että

*"Hakijan oikeussuojatarpeiden kannalta on ongelmallista, että viranomainen voi peruuttaa ajokiellon väljästi muotoillun säännöksen nojalla "määräämillään ehdoilla". Muutoksenhakukiellon tarvetta ei ole esityksessä mitenkään perusteltu. Koska tarpeettomien muutoksenhakukiellojen säätämistä tulee perustuslain 21 §:n takia välttää, on va-*



*lituskielto poistettava lakiehdotuksesta.”*

Polttoainemaksusta annetun lain 13 §:n 4 momentti säädettiin siinä muodossa, ettei siihen sisälly muutoksenhakukieltoa. Kuitenkin esimerkiksi samaa asiakokonaisuutta koskevan moottoriajoneuvoverosta annetun lain 27 §:n 4 momenttiin edelleen jäi muutoksenhakukielto, koska tuo momentti ei ollut sillä kertaa esillä.

Nyt käsiteltävän lainsäädännön kannalta on katsottava perustuslakivaliokunnan omaksumeen sen kannan, että myös viranomaisten kohtuusharkintaan perustuvista päätöksistä tulee hakijoilla olla muutoksenhakuoikeus.

Euroopan yhteisöjen komission kanta moottoriajoneuvoveron palauttamisesta

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 13 §:n 2 momentin nojalla kuorma-autosta maksetusta varsinaisesta ajoneuvoverosta palautetaan 80 prosenttia siitä käyttäjämaksun määrästä, joka ajoneuvosta on verovuoden aikana suoritettu Euroopan yhteisön jäsenmaissa moottoritien käyttämisestä. Komissio on epävirallisella tasolla kiinnittänyt huomiota tähän järjestelyyn. Kirjeenvaihto ei kuitenkaan toistaiseksi ole johtanut virallisen valvontamenettelyn käynnistämiseen. Komissio on katsonut, että tätä palautusmenettelyä olisi pidettävä sisämarkkinasäännösten vastaisena valtionapuna. On odotettavissa, että komissio palaa asiaan.

Varsinaisen ajoneuvoveron palauttaminen moottoriajoneuvoverosta annetun lain 13 §:n 2 momentin nojalla on ollut edellä mainitun kirjeenvaihdon johdosta keskeytyksissä vuoden 2002 alun jälkeiseltä ajalta.

Polttoainekäytön sanktiointi vuotuisen verotuksen yhteydessä

Historiallisista syistä lainsäädännössä nimenomaan moottoriajoneuvosta annettu laki sisältää säännökset siitä, missä dieselmoottorilla varustetuissa ajoneuvoissa on käytettävä dieselöljynä verotettua polttoainetta ja missä taas voidaan käyttää kevyttä polttoöljyä. Dieselöljyn ja kevyen polttoöljyn käytön lisäksi nämä säännökset koskevat yleisesti moottoribensiiniä lievemmin verotettujen polttoainekäyttöä kipinäsytytteisellä moottorilla

varustetuissa ajoneuvoissa sekä kaasumaisten polttoainekäyttöä. Toisaalta osittain samoja tarkoituksia varten olevasta polttoainemaksusta säädetään erillisessä polttoainemaksusta annetussa laissa.

Tämä lainsäädäntö on tarkoitettu olennaisesti polttoainekäytön säätelyä varten ja virheellisen käytön sanktioimiseksi. Aihepiirillä ei ole yhteyttä vuotuisten verojen fiskaalisiin tavoitteisiin, ellei välillisenä fiskaalisenä tarkoituksena haluta nähdä polttoaineveron asianmukaisen kertymisen varmistamista. Käytännössä tärkeimpänä varsinaisen ajoneuvoveron ja polttoainekäytön sanktioinnin yhtymäkohtana on se, että lisäveron määrä on pääsääntöisesti varsinainen ajoneuvovero kaksikymmenkertaisena. Tällä tavoin sanktion määrää on eriytetty ajoneuvon lajin ja koon mukaan. Tämänkin näkökohdan merkitys on sitemmin vähentynyt, koska polttoainemaksusta annetun lain säätämisestä vuonna 1993 lähtien käytännössä on kuitenkin ollut tämän lain nojalla kiinteä ajoneuvolajin mukaan määräytyvä vero.

Polttoainekäytön sanktioimista fiskaalisen lainsäädännön yhteydessä voidaan nykyisessä tilanteessa perustellusti arvostella muun muassa sen vuoksi, että säännöksen selkeys kärsii asiayhteyden katkeamisesta. Myöskään 1960-luvulla lainsäädäntöratkaisuihin vielä vaikuttaneilla historiallisilla näkökohdilla ei enää ole oleellista merkitystä, joten enää ei ole perusteita sisällyttää tämän kaltaisia sanktiosäännöksiä ajoneuvoverotuksen yhteyteen. Tarkempien perustelujen osalta viitataan erikseen annettavaan hallituksen esitykseen laiksi polttoainemaksusta.

Verovelvollisten näkökulmasta

Ajoneuvohallintokeskus on satunnaisotannalla lähetetyllä kyselyllä selvittänyt verovelvollisten mielipiteitä vuodesta 1997. Ajoneuvohallintokeskuksen muutoinkin saaman laajan asiakaspalautteen yhteydessä on nousut esille muun muassa seuraavia näkökohtia.

— Lainsäädännön hajanaisuus ja kahden toisiaan lähellä olevan vuotuisen verojärjestelmän pienet keskinäiset erot ovat omiaan aiheuttamaan kansalaisen näkökulmasta epäselvyyttä lain sisällöstä.

— Verovelvolliset ovat kokeneet epäkoh-

daksi sen, ettei ajoneuvon myynti kesken verokauden oikeuta veronpalautukseen.

— Verovelvolliset ovat toivoneet veron muutettavaksi päiväkohtaiseksi siten, että jokainen maksaa veron vain omalta omistusajaltaan.

— Verovelvolliset ovat myös toivoneet, että nykyään kuukausikohtaisesti laskettava dieselvero olisi päiväkohtainen kuten ajoneuvoverokin.

— Erityisesti yritykset ovat toivoneet mahdollisuuksia maksaa vero joustavammin nykyaikaisia maksutapoja käyttäen.

— Verovelvolliset käsittelevät ajoneuvo- ja dieselveron verolippua kuten mitä tahansa laskua ja tämän johdosta on toivottu, että normaalit laskunmaksun käytännöt toimisivat myös ajoneuvo- ja dieselverotuksessa.

Verovelvolliset ovat esittäneet toiveita voimassaolevien säännösten muuttamiseksi enenevässä määrin myös ympäristö- ja turvallisuusnäkökohtien perusteella. Voimassa olevat lait eivät asiakaspalautteen mukaan varsinaisesti edistä uudempien, turvallisempien ja ympäristöystävällisempien autojen hankintaa tai käyttöä. Toisaalta vanhojen ajoneuvojen omistajat ovat esittäneet päinvastaisiakin toiveita, joiden mukaan vanhoista ajoneuvoista tulisi maksaa selvästi vähemmän ajoneuvoveroa kuin uusista ajoneuvoista.

Verovelvolliset ovat kiinnittäneet eri yhteyksissä huomiota veron maksuunpanoon silloin, kun auto, joka on invalideetin perusteella vapaa ajoneuvoverosta, luovutetaan muuhun käyttöön kesken verokauden. Ajoneuvoverosta annetun lain 9 §:n 1 momentissa olevien invalidien ajoneuvojen verovapautta koskevien säännösten lähtökohta on, että verovapaus vammaisuuden perusteella voi koskea saman aikaisesti vain yhtä ajoneuvoa. Toisaalta tarkoituksena on, ettei ajoneuvo ole verovapaa, jos se luovutetaan muuhun kuin siihen käyttöön, jonka perusteella verovapaus on myönnetty. Näin ollen ajoneuvovero kannetaan silloin, kun verovapauden saanut invalidi vaikkapa myy ajoneuvon muulle kuin verovapauteen oikeutetulle henkilölle. Se, että tästä eteenpäin ajoneuvosta on suoritettava vero jäljellä olevalta verokauden osalta, voitaisiin toteuttaa periaatteessa kahden vaihtoehdon mukaan: veron suorittaa joko ajoneu-

von myyjä tai sen ostaja. Voimassa olevassa ajoneuvoverojärjestelmässä on päädytty siihen, että veron maksaa tässä tapauksessa ajoneuvon myyjä. Näin vältetään se, että invalidiauton osto olisi se ainoa tilanne - veronmaksun laiminlyönnin ohella - jossa rekisterissä olevan auton ostajan olisi varauduttava kesken verokauden ajoneuvoveron suorittamiseen. Lakia säädettäessä oli lähtökohdana, että ajoneuvoveron maksaminen vaikuttaa tässäkin tapauksessa periaatteessa kauppahintaan. Myyjän oletetaan saavan tätä kautta tietyllä tapaa hyvitystä siitä, että hän luovuttaa auton siten, että siitä on vero maksettu verokauden loppuun asti. Järjestelyä ei kuitenkaan ole mielletty tällä tavoin, vaan lähinnä vain lisärasitteena verovapauden jo saaneelle myyjälle. Järjestelyyn on oltu tyytymättömiä, vaikka näin on välttytty siltä, että rekisterissä olevan auton ostajalla aina olisi syytä selvittää, onko kyse ehkä entisestä invalidiautosta, josta ostajalle saattaa koitua veroseuraamuksia.

Yhtenä verovelvollisten taholta esille tulleet näkökohtana on, että veron maksaminen kokonaan jo alkuvuodesta ei välttämättä ole ajoitukseltaan kovin hyvä, koska samaan ajankohtaan osuu myös useita muita pakollisia maksuja.

#### *1.1.2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset*

Yleistavoitteena lainsäädäntötekniinen uudistus

Esityksen tavoitteena on ajoneuvoverotusta ja moottoriajoneuvoverotusta koskevan lainsäädännön lainsäädäntötekniinen uudistaminen siten, että nämä verojärjestelmät voidaan myös tietojärjestelmien ja muun hallinnollisen toiminnan tasolla optimoida soveltuviksi Ajoneuvohallintokeskuksen PALKO-hankkeen yhteydessä uudistuviin järjestelmiin ja sen yhteydessä uudistuviin tietotekniikkaratkaisuihin. Verojärjestelmän joustavuutta ja palvelukykyä erityisesti verovelvollisten näkökulmasta parannetaan. Kahden toisiaan lähellä olevan, mutta kuitenkin useilta yksityiskohdiltaan toisistaan poikkeavan verojärjestelmän sijaan otettaisiin käyttöön yhdessä laissa säädely verojärjestelmä, johon otetta-

siin ne ajoneuvoverotuksen ja dieselverotuksen toisistaan eroavat piirteet, joiden säilyttäminen on edelleen perusteltua.

Uudistuksella pyritään luomaan verojärjestelmä, joka teknisessä mielessä on mahdollisimman moderni ja jonka voi arvioida pitkälle tulevaisuuteenkin täyttävän ne vaatimukset, joita rekisterissäoloaikaan perustuvalla verotukselle voi ajatella asetettavan. Sen sijaan esimerkiksi ympäristö- tai liikennepoliittiset tavoitteet ja myös muut kuin järjestelmän hyvään toimivuuteen, joustavuuteen ja hyvään palvelukykyyn liittyvät veropoliittiset tavoitteet on tässä esityksessä jätetty sivuun. Yhtenä keskeisenä syynä tähän on se, että verojärjestelmän teknisen toimivuuden varmistamista laajempien, useille eri politiikan lohkoille ulottuvien ehdotusten valmistelu edellyttäisi vielä runsaasti perusteellisten selvitysten tekemistä ja riittävän laajapohjaista valmistelua. Valmistelun ajoituksessa on otettu huomioon myös liikenneverotuksen valmistelu yhteisölaainsäädännössä. Valkoisen kirjan jatkoehdotusten antaminen näyttää tämänhetkisten tietojen mukaan viivästyvän jopa joitakin vuosia. Laajaa vero- tai ympäristöpoliittista kansallista valmistelua varten olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista, että yhteisössä suunniteltu vastaava kehitys olisi ainakin suuntaviivoiltaan tiedossa.

Kuitenkin nyt tehtävä ehdotus on varsin oleellinen muiden kehittämissuunnitelmien kannalta. Tavoitteena on järjestelmä, jossa voidaan mahdollisimman helposti ja joustavasti toteuttaa niitä erilaisia politiikkatavoitteita, joita tulevaisuudessa todennäköisesti tulee esille. Ehdotetussa järjestelmässä voidaan katsoa esimerkiksi ympäristöohjauksen olevan ikään kuin optiona, vaikka sitä koskevia ratkaisuja ei tässä yhteydessä esitetäkään tehtäväksi. Järjestelmät on kuitenkin laadittu sekä lainsäädännön että tietojärjestelmienkin tasolla niin, että niihin on tarpeen tullen hyvin helppo liittää elementtejä, joissa verotusta porrastetaan ajoneuvorekisterissä käytävissä olevien ajoneuvojen teknisten tietojen perusteella.

Tarkoituksena on näin ollen säätää nykyisen kahden hyvin eri aikaan syntyneen vuotuisen veron sijalle yksi molempien veromuotojen piirteitä sisältävä verojärjestelmä, joka täyttäisi teknisessä mielessä korkeatkin

vaatimukset. Uuden verojärjestelmän voitaisiin arvioida lähivuosina vanhentuvan vain, jos fiskaalisilla tavoitteilla ei enää olisi merkitystä tai jos havaitaan välttämättömäksi korvata aikaan sidottu verotus esimerkiksi jollakin kokonaan muuhun perusteeseen nojautuvalla, esimerkiksi käytöstä tai ajosuoritteesta riippuvalla uudella veromuodolla.

Se, että nyt toteutetaan lainsäädännön uusiminen vain teknisluonteisena hankkeena ja eri politiikkalohkoja koskevat sisällölliset kysymykset jäävät myöhempään yhteyteen, vastaa myös edellä mainittua eduskunnan autoverolakiin liittämää lausumaa. Lainsäädännön teknisessä uudistamisessa on kuitenkin oleellista, että luodaan mahdollisimman hyvä ympäristö järjestelmään myöhemmin lisättäviä erilaisia ohjaustekijöitä varten. Siten nyt käsiteltävä pääosin lainsäädäntötekninen uudistus on välttämätön ehto myöhemmin mahdollisesti tehtäviä laajempia veropoliittisia uudistuksia varten.

Lainsäädäntötekninen uudistus tarkoittaa järjestelmän joustavuuden ja palvelukyvyn lisääntymistä myös verovelvollisten näkökulmasta. Tältä osin uudistuksella, jonka yhtenä päätavoitteena on tehdä verotuksen taustalla olevat uudet tietojärjestelmäratkaisut mahdollisiksi, on myös yleisellä tasolla olevaa sisällöllistä merkitystä.

#### Eräät veropoliittiset tavoitteet

Esityksen korostetusti teknisestä luonteesta huolimatta tässä yhteydessä ehdotetaan kuitenkin tehtäväksi joitakin yksittäisiä veropoliittisina pidettäviä muutoksia, joita voidaan pitää kiireellisinä tai muutoin tähän yhteyteen soveltuvina. Nämä ovat seuraavia:

1) eurovinjettiä vastaavasta palautuksesta luovuttaisiin,

2) perustuslakivaliokunnan kannan mukaisesti muutoksenhakuoikeutta laajennettaisiin koskemaan myös kohtuusperusteisia viranomaispäätöksiä,

3) valtion ajoneuvoja koskevasta verovapaudesta moottoriajoneuvoverotuksessa luovuttaisiin, ja eräiden ajoneuvoryhmien verovapautta rajoitettaisiin,

4) kuorma-autojen veroperusteita kehitettäisiin ajoneuvojen teknistä kehitystä ja suhteellista tiekulutusta aiempaa paremmin vas-

taavaksi.

*Veronpalautusjärjestelmästä luopuminen* johtuu EY-oikeudellisista syistä. Vaikka asiaa ei ole oikeudellisesti sitovasti ratkaistu ja vaikka myös komission kanta siihen, olisiko järjestelmää pidettävä perustamissopimuksen 71 artiklassa tarkoitettuna kiellettyinä valtiontukena, on tässä vaiheessa pidettävä vasta alustavana, on kuitenkin arvioitava eri vaihtoehtoja myös etujen ja riskien kannalta. Palautuksen kokonaismäärä on viime vuosina ollut suunnilleen 1—1,5 miljoonaa euroa vuodessa, joten sitä ei voida pitää ulkomaanliikenteen kannalta kokonaisuutena katsottuna kovin merkittävänä, vaikka yrityskohtaista vaikutusta saattaa jonkin verran ollakin. Toisaalta riskinä on, että maksetut palautukset jouduttaisiin pahimmassa tapauksessa perimään takaisin pitkältikin ajalta. Asiaan liittyy myös se, että neuvoston direktiivissä 1999/62/EY verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä tarkoitettu eurovinjetiksi kutsuttu moottoritiemaksujärjestelmä, joka on meillä veronpalautuksen lähtökohtana, on todennäköisesti lähivuosina joka tapauksessa hajautumassa muun muassa siksi, että Saksa on irtautumassa tästä järjestelmästä. Saattaa olla, että yhteisön tasolla tämä järjestelmä joka tapauksessa korvattaisiin jollakin uudella järjestelmällä, jolloin Suomessakin olisi viimeistään arvioitava uudesta mahdollisuudet ylläpitää kansallista verotukea.

*Valitusoikeuden laajentamista* kohtuusharkintapäätöksiin, eli käytön estoa koskevien poikkeuslupien lisäksi veronhuojennus ja -lykkäysasioihin, voidaan pitää muutakin verotusta mahdollisesti koskevana merkittävänä veropoliittisena linjaratkaisuna. Ehdotus perustuu välittömästi perustuslakivaliokunnan edellä selostettuun kantaan.

Samalla kun valitusoikeutta tämän tapaisissa asioissa ehdotetaan laajennettavaksi, olisi myös harkittava täydentävää vaihtoehtoa, jonka mukaan hallinnollisille tuomioistuimille annettaisiin mahdollisuus käsitellä muutokin, kuin vain muun viranomaisen jo tekemää kielteistä veronhuojennuspäätöstä koskevan valituksen perusteella veronhuojennusasioita ja muita vastaavia kohtuusharkintaa edellyttäviä asioita silloin, kun

tarvetta siihen on tuomioistuimessa jo vireillä olevan muun asian yhteydessä. Aiheen tähän antaa myös korkeimman hallinto-oikeuden eräissä tieliikenneverotusta koskeneissa valitusasioissa omaksuma kanta, josta esimerkin tarjoaa Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu KHO 1999:33. Siinä oli kysymys autoverotuksesta. Ratkaisussa katsottiin, että vaikka tapauksessa esillä olleissa olosuhteissa velvollisuus autoveron suorittamiseen oli kiistaton ja selvä, kuitenkin asia voitiin kohtuussyistä ratkaista vastoin voimassa olevaa lakia siten, ettei veroa tullut suorittaa. Tällä ratkaisulla, joka lienee vero-oikeuden alalla ensimmäinen laatuaan, aloitettiin käytäntö, jonka mukaan yleisiä periaatteita soveltamalla voidaan yksittäistapauksessa toimia toisin kuin laki edellyttää. Sen jälkeen, kun tulliasiamies oli hakenut tuomiota purettavaksi, Korkein hallinto-oikeus esitti perusteeksi, että ratkaisu oli katsottava tehdyksi perustuslain 107 §:ssä tarkoitettuna perustuslakimyönteisenä tulkintana, jossa lähtökohtana oli perustuslain 15 §:ssä mainittu omaisuuden suojan periaate, joka siis ylitti tuossa tilanteessa sen, että verolaki oli täysin yksiselitteisesti edellyttänyt veron suorittamista. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu oli muotoiltu siten, ettei veron periminen tapauksen olosuhteissa ollut kohtuullista. Vastavia ratkaisuja on tuon jälkeen tehty eri hallinnollisissa tuomioistuimissa muitakin. Oikeustieteellisessä kirjallisuudessa on katsottu, että verotusta koskevassa oikeuskäytännössä on näin ryhdytty soveltamaan niin sanottua suhteellisuusperiaatetta. Eri näkökantoja on esitetty siitä, olisiko tässä kysymys EU-oikeudellisesta jo vakiintuneesta suhteellisuusperiaatteesta, vaiko kotimaisen oikeuskäytännön itsenäisesti luomasta uudesta periaatteesta. Etsiessään mahdollisuutta verotuksen kohtuullistamiseen tapauksissa, joissa tämä on syystä tai toisesta koettu tarpeelliseksi, tuomioistuimet ovat joka tapauksessa pyrkineet luomaan ainakin jonkinlaisen eri sääöstasojen tai voimassa olevan lain ja lakiin ehkä kirjaamattomien periaatteiden välisen ristiriitatilanteen, jonka perusteella lain sanamuodon mukainen tulkintavaihtoehto on voitu tarvittaessa syrjäyttää. Tätä ei välttämättä voi pitää ainakaan voimassa olevien säännösten tulkintaa selventävänä, eikä aina

ole selvää, missä määrin tämänkaltaiset ratkaisut koskevat vain tiettyä yksittäistapausta ja missä määrin niillä on tarkoitettu olemaan yleisempää tulkintaa ohjaavaa vaikutusta. Niin sanotun sidotun tai laillisuusharkinnan ja vapaan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan välinen raja, joka tosin ei muutoinkaan ole mitenkään tarkkarajainen, on omiaan entisestään hämärtymään, jos tuomioistuimet joutuvat perustelevaan tosiasiallisesti tarkoitusharkinnan piiriin kuuluvat kohtuullistamisratkaisunsa keinotekoisesti laillisuusharkinnan alueelle kuuluvien argumentein. Näin ollen sellaista oikeustilaa ei voida pitää hyvänä, ettei tuomioistuimille ole annettu selvästi lakiin perustuvaa valtuutta kohtuusharkintaan, kun kohtuusharkintaa kuitenkin tosiasiallisesti harjoitetaan, kuten esimerkkinä oleva ratkaisu osoittaa.

Verolainsäädännössä on jo perinteisesti ollut säännöksiä sen varalta, että veron kantaminen laissa säädetyn mukaisesti on yksittäistapauksen erityispiirteiden tai poikkeuksellisten olosuhteiden johdosta syystä tai toisesta kohtuutonta. Kyse on tällöin veron hakemusperusteisesta huoventamisesta tai veronmaksun lykkäämisestä. Aikaisemmassa oikeuskäytännössä onkin ollut tapana, että erityisesti Korkein hallinto-oikeus on liittännyt joihinkin ratkaisuihinsa viittauksen tai valittajalle tarkoitettun ohjauksen turvautua asianomaisille viranomaisille tehtyyn veronhuojennushakemukseen silloin, kun tuomioistuimen arvion mukaan asiassa voisi olla kyse kohtuusharkinnan piiriin kuuluvista näkökohdista, joita ei ole voitu ottaa huomioon valitusta käsiteltäessä. Tällä ei ole ollut suoraista vaikutusta huojennusasioissa toimivaltaisten viranomaisten ratkaisukäytäntöön, vaan viranomaiset ovat noudattaneet tällöinkin vallitsevaa käytäntöään. Verovelvollisille annettu ohjaus on vaikuttanut mahdollisesti siihen, että hakijat ovat paremmin esittäneet asiansa kohtuusnäkökohtien kannalta. Sen sijaan uudempi käytäntö, jossa tuomioistuimet pyrkivät kohtuullistamaan yksittäisiä verotuspäätöksiä joko yleisiin periaatteisiin nojautuen tai niin sanotun perustuslakimyönteisen tulkinnan kautta, on ainakin joissakin tapauksissa ollut omiaan vaikuttamaan veronhuojennuskäytäntöön siten, että huojennusasioissa toimivaltaiset viranomaiset ovat ol-

leet epävarmoja siitä, tulisiko heidän soveltaa laissa olevia huojennussäännöksiä vai jättää asia valituskäsittelyssä ehkä syntyvän kohtuullistamisen varaan. Tilannetta ei voi pitää oikeusvarmuuden kannalta tyydyttävänä.

Eduskunnan apulaisoikeusasiamiehen 31 päivänä maaliskuuta 2003 antamassa päätöksessä Dnro 2015/4/01 on painotettu kohtuusharkinta-asioissa annettujen kielteisten päätösten riittävää perustelevuutta. Päätöksessä viitataan perustuslain 21 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan jokaisella on oikeus saada perusteltu päätös ja oikeus hakea muutosta. Tarkoituksenmukaisuusharkintaan perustuvassakin asiassa olisi tosiasiaoperustelun oltava sellainen, että sen avulla voidaan arvioida, onko harkintavaltaa käytetty laillisissa rajoissa. Oikeuskirjallisuuden mukaan tämä on tarpeen erityisesti joustavien oikeusnormien kohdalla, kun ratkaisu perustuu erityisiin syihin tai muihin tämän tapaisiin ilmiin. Apulaisoikeusasiamies katsoo omasta puolestaan, että erityisesti perusoikeusudistuksen jälkeen ja perustuslaissa turvatun yhdenvertaisuuden toteutumiseksi on myös verosta vapauttamista koskevissa ratkaisuissa kiinnitettävä entistä enemmän huomiota perustelujen sisältöön. Vaikka tämä ei ole tarpeen välittömästi muutoksenhakua varten, on kuitenkin voitava jälkikäteen esimerkiksi laillisuusvalvonnassa arvioida, ovatko perustelut asianmukaisia siltä osin, kuin ne koskevat oikeuskysymysten arviointia. Voidaan katsoa, että apulaisoikeusasiamies viittaa tässä ratkaisussaan siihen, että tavallisesti myös tarkoituksenmukaisuusharkintapäätöksissä on osia, joissa käytetään joka tapauksessa myös laillisuusharkintaa. Jos tämä näkemys omaksutaan, ratkaisuista tulisi saada valittaa ainakin näiltä osin. Se, että hän katsoo, ettei perustelua tarvita muutoksenhakua varten, näyttää johtuvan vain voimassa olevista muutoksenhakukielloista. Lisätty perusteluvollisuus selvästi lähentää esimerkiksi veronhuojennuspäätöksiä tavanomaisiin valituskelpoisiin viranomaisratkaisuihin.

Johtopäätöksenä edellä sanotusta on, että kun perustuslakivaliokunnan kannan mukaisesti muutoksenhakukielto on poistettava myös tarkoituksenmukaisuusperusteilla tehdyistä päätöksistä, painavat syyt puoltavat sitä, että hallinnolliset tuomioistuimet voisivat

tarvittaessa antaa niissä vireillä olevan muun asian yhteydessä myös veronhuojennuspäätöksiä. Sen sijaan ei ole tarpeen antaa hallinnollisille tuomioistuimille valtaa ottaa käsiteltäväkseen veronhuojennushakemuksia silloin, kun ne eivät liity muutoin vireillä olevaan muutoksenhakuun, koskipa tämä aiempaa veronhuojennusratkaisua tai muutoin verotuspäätöstä. Vastaavaa tarvetta ei voida katsoa olevan olemassa veronmaksun lykkäysasioissa tai käyttökiellon purkamisessa. Edellisissä tuomioistuimilla on jo nyt valta myöntää valitusasian yhteydessä veron perimiselle täytäntöönpanokieltoa, millä on lähes sama vaikutus kuin varsinaisella veronmaksun lykkäyspäätöksellä. Käyttökiellon purkua tuskin on tarpeen käsitellä muutoin kuin valitusasiana.

Vasta-argumenttina veronhuojennusvallan esitettyyn laajentamiseen voidaan huomauttaa, että näissä kokonaisvaltaiseen kohtuullisuusharkintaan perustuvissa asioissa saattaa näin muodostua useita rinnakkaisia ratkaisijoita, joiden on vaikea noudattaa keskenään yhtenevää päätöskäytäntöä. Esimerkiksi eduskunnan apulaisoikeusasiamies pitää edellä selostetussa ratkaisussaan tärkeänä yhdenvertaista kohtelua myös näissä asioissa. Tarkoituksena kuitenkin on, että myös hallinnollisten tuomioistuinten näissä asioissa antamia päätöksiä pidetään luonteensa mukaisesti yksittäistapauksia koskevinä ratkaisuinä eikä yleisinä ennakkoratkaisuinä, joita muiden viranomaisten olisi noudatettava. Eri asia on, että tuomioistuimilla olisi veronhuojennuspäätöksissään tilaisuus tarvittaessa myös käsitellä yleisiä periaatteita, joihin näitä asioita käsiteltäessä olisi kiinnitettävä huomiota.

Ehdotus veronhuojennusasioita koskevan toimivallan laajentamisesta tähtää verovelvollisten oikeussuojan parantamiseen. Valitusmahdollisuudella on sellaisenaan oikeussuojaan suotuisa vaikutus. Ehdotus myös korostaa hyvään hallintoon kuuluvaa niin sanottua kaksiasianosaisperiaatetta näissä asioissa, koska ratkaisun voi saada tarvittaessa muulta kuin verotuksen toimittaneelta hallinnolta. Veronhuojennusasioiden käsittelyn siirtäminen yhä lähemmäksi ensi asteen verotusta epäilemättä korostaa muutoksenhakumahdollisuuden merkitystä.

Veronhuojennusasioiden ja niitä koskevien valitusten käsittely todennäköisesti lisää jonkin verran hallinnollisten tuomioistuinten käsiteltäviksi tulevien asioiden määrää. Toisaalta tämän uudistuksen yhteydessä ehdotetaan menettelyä muutoksenhaussa kehitettäväksi vastaamaan muussa verotuksessa sovellettua siten, että Ajoneuvohallintokeskus käsittelee muutoksenhaun ensiksi oikaisuna, jonka jälkeen vasta asia tulee hallinnollisten tuomioistuinten käsiteltäväksi siltä osin kuin oikaisua ei ole tehty.

Sen lisäksi, että valitusmahdollisuutta ja toimivaltaa veronhuojennusasioissa laajennettaisiin edellä sanotulla tavalla, nykyisin Verohallituksella oleva huojennus- ja lykkäystoimivalta siirrettäisiin Ajoneuvohallintokeskukselle. Tämä liittyy osittain myös Verohallituksen toimivalta ajoneuvojen verotuksen ylimpänä johtona poistettaisiin tämän uudistuksen yhteydessä. Käytännössä on todettu, ettei verohallituksella ole ollut kovinkaan aktiivista osaa ajoneuvoverotuksen johdossa lukuun ottamatta sitä, että Ajoneuvohallintokeskuksen verotustoimintojen rahoitus on vuoteen 2002 asti ollut järjestettynä verohallinnon talousarvion kautta.

*Valtion ajoneuvojen verovapaudesta* luopumista voidaan perustella aineelliselta kannalta neutraalisuussyillä. Raja julkisen vallan itse tuottamien palvelujen ja sen muualta ostamien palvelujen välillä on nykyisin aivan toinen, kuin mikä se on ollut valtion ajoneuvojen verottomuudesta aikoinaan säädettyinä. Kun toimintojen ulkoistaminen on tullut yhä tavallisemmaksi, tarve ajoneuvojen verotuksen neutraalisuuteen on korostunut. Yhtenä valtion ajoneuvojen verovapauden syynä lienee ollut se, että verovelvollinen ja veronsaaja ovat sama, eli valtio itse, ajateltiin olevan hallinnollisesti yksinkertaisempaa säätää sen omistamat ajoneuvot suoraan verovapaiksi. Tällä hetkellä verojärjestelmän kannalta tilanne on se, että valtion ajoneuvojen yksilöinti ja poiminta tietojärjestelmästä verovapaiden ajoneuvojen ryhmään on huomattavasti työläämpää kuin näiden ajoneuvojen verottaminen. Poimintaa ei voida tehdä ohjelmallisesti, koska valtiolla ei ole yhtenäistä tunnusta ajoneuvon omistajana. Näin ollen myös seuraavassa tarkemmin käsiteltävät verojärjestelmään liittyvät verotustekniset syyt

ja järjestelmän yksinkertaistaminen puoltavat valtion ajoneuvojen verovapaudesta luopumista. Ehdotus vastaa myös sitä yleisesti noudatettua periaatetta, että viranomaiset ja julkisyhteisöt budjetoivat menonsa verollisiin hintoihin.

Verosta vapaiden ajoneuvojen joukosta ehdotetaan poistettavaksi myös rajavartiolaitoksen ja poliisin hallitsemat ajoneuvot. Edellä mainittu yksilöllinen poiminta joudutaisiin tekemään rajavartiolaitoksen ja poliisin ajoneuvojen osalta.

Tässä mainittujen ajoneuvojen veronalaisuuden laajentaminen koskee käytännössä ainoastaan dieselkäyttöisiä ajoneuvoja ja niiden dieselveroa, jota uudessa järjestelmässä kutsuttaisiin käyttövoimaveroksi. Jo nykyisin näistä ajoneuvoista on suoritettu ajoneuvovero, joten tältä osin ei ole kyse veropohjan laajennuksesta.

Valtion ajoneuvoista puolustusvoimain ajoneuvot ovat erityisasemassa sikäli, että jos ajoneuvo on merkitty puolustusvoimien itsensä pitämään sotilasajoneuvorekisteriin, siitä ei ole suoritettu ajoneuvoveroa. Dieselverotuksessa puolustusvoimien ajoneuvot ovat olleet verosta vapaita moottoriajoneuvoverosta annetun lain 6 §:n 2 kohdan nojalla riippumatta siitä, mihin rekisteriin ne on merkitty. Uudistus tarkoittaa sitä, että nykyinen tilanne jatkuu siltä osin, kuin ajoneuvot ovat puolustusvoimien omassa rekisterissä. Myöskään teknisiä esteitä ei liene sille, että puolustusvoimat käyttävät omaa sotilasajoneuvorekisteriään, kun on kyse sotilaskäytössä olevasta ajoneuvosta.

*Kuorma-autojen veroperusteita* ehdotetaan tarkistettavaksi. Kuorma-autoista akseliluvun ja perävaunun käytön mukaan kannettavan veron määräytymisperusteet ovat peräisin 1970-luvulta ja ne vastaavat sen aikaista ajoneuvokannan rakennetta ja silloisiin ajoneuvoihin perustuvia laskelmia eri ajoneuvojen suhteellisesta tiekulutuksesta. Tuolloin ei ollut tarvetta ottaa huomioon muun muassa sitä, että kuorma-autoissa saattaisi olla esimerkiksi useampia kuin kolme akselia, jolloin massan ollessa sama tietä kuluttava vaikutus muodostuu vähäisemmäksi, kun massa jakautuu tasaisemmin useamman akselin välityksellä.

Esityksessä ehdotetaan, että kuorma-

autojen veroperusteissa otetaan huomioon taapahtunut tekninen kehitys. Tarkentamalla veroperusteita siten, että massaltaan samanlaisista ajoneuvoista vero pienenee akseliluvun kasvaessa kolmesta neljään tai viiteen, verotus vastaisi tähänastista paremmin näiden ajoneuvojen tiekulutusvaikutusten eroja. Ehdotus on laadittu kompromissina siten, etteivät verotasojen muutokset toisaalta muodostu kovin suuriksi, vaikka veromallissa otettaisiinkin huomioon erikseen myös neli- ja viisi- tai useampiakseliset ajoneuvot. Myös kuorma-autoista kannettavan ajoneuvoveron yhteismäärä säilyisi jokseenkin ennallaan. Ehdotus suosisi jonkin verran tiekulutusvaikutukseltaan edullisempia moniakselisia vaihtoehtoja.

Lainsäädäntötekniset muutosehdotukset

Lainsäädännön yhdistäminen ja uudelleen ryhmittely

Lainsäädännön yhdistäminen tarkoittaa sitä, että moottoriajoneuvoverotusta ja ajoneuvoverotusta koskevat säännökset yhdistettäisiin samaan lakiin. Uudelleen ryhmittelynä moottoriajoneuvoveron lisäveroa koskevat säännökset siirrettäisiin omaan lakiinsa tai korvattaisiin uudessa laissa muulla seuraamuksella kuin lisäverolla. Tarkoitus on, että myös eri asetuksissa olevat säännökset otettaisiin asianomaiseen lakiin tarpeellisilta osin uuden perustuslain velvoittamalla tavalla. Tavoitteena on, ettei lakia alemman asteisia säännöksiä tarvittaisi lainkaan.

Nykyisin eri tavalla verotettujen polttoainelajien käyttöä koskevat säännökset ovat hajautettuna osittain moottoriajoneuvoverosta annettuun lakiin ja osittain polttoainemaksusta annettuun lakiin. Näiden säännösten pää-tarkoitus on määrätä sanktioista virheellisen polttoaineen käytön tapauksissa. Tällä tarkoituksella ei ole muuta yhteyttä vuotuisiin fisikaalisiin veroihin kuin se säännösten syntyhistoriaan liittyvä seikka, että moottoriajoneuvoveron lisäveron määrä on yhteydessä ajoneuvosta suoritettavan varsinaisen ajoneuvoveron määrään. Tämäkin on suurelta osin menettänyt merkityksensä, kun ajoneuvoverotuksesta riippumaton polttoainemaksu otettiin käyttöön vuonna 1993. Tämän esi-

tyksen yhtenä tavoitteena on, että nämä polttoainekäytön sanktioimista koskevat säännökset siirrettäisiin vuotuisia fiskaalisia veroja koskevasta lainsäädännöstä omaksi lainsäädännölliseksi kokonaisuudekseen, jossa lisäveroa ja polttoainemaksua koskevat, nykyisin päällekkäiset järjestelmät voitaisiin yhdistää yhdeksi seuraamusjärjestelmäksi.

Ehdotuksen rakenteelliset tavoitteet voi siten pelkistää toisaalta lainsäädännön aihepiiriin mukaiseen uudelleen ryhmittelyyn ja yhtenäistämiseen sekä toisaalta säädöstason karsimiseen ja siihen, että vain lain taseisia säännöksiä olisi tarpeen antaa. Pääosin asetuksista luopuminen tarkoittaa sitä, että tarpeettoman yksityiskohtaisista, vain viranomaisen sisäisen toiminnan järjestelyä varten tarkoitetuista säännöksistä luovuttaisiin. Jos nykyisissä asetuksissa on säännöksiä, jotka vaikuttavat verovelvollisten oikeuksiin tai velvollisuuksiin, tästä olisi säädettävä lailla ottaen huomioon perustuslain 81 §:n säännökset.

## **1.2. Fiskaalisia veroja koskevien ehdotusten pääpiirteet**

Kiinteästä verovuodesta 12 kuukauden juoksevana verotukseen

Tähän asti sekä moottoriajoneuvoverotus että ajoneuvoverotus ovat perustuneet kiinteään kaikille ajoneuvoille yhteisen verokauteen. Verokautena on kalenterivuosi. Vero on näin ollen eräänäntynyt maksettavaksi periaatteessa samaan aikaan kaikille ajoneuvoille, kuitenkin niin, että varsinainen ajoneuvovero on jakautunut yhteen, kahteen tai neljään erään veron määrästä riippuen. Verokausi on voinut poiketa kalenterivuodesta, jos ajoneuvo tulee rekisteriin kesken vuotta tai poistetaan vuoden aikana rekisteristä.

Kalenterivuoteen perustuva verokausi korvattaisiin ajoneuvokohtaisella 12 kuukauden pituisella verokaudella. Verokausi alkaisi siitä, kun ajoneuvoa koskeva ensirekisteröinti taikka omistuksen tai haltijuuden muutostieto kirjataan ajoneuvorekisteriin. Verokauden pituus on periaatteessa 12 kuukautta tästä tapahtumasta. Jos lähtökohtaisesti 12 kuukauden pituisen verojakson aikana kuitenkin vaikkapa ajoneuvon omistaja vaihtuu, vaih-

dos katkaisee kesken olevan kauden ja samalla alkaa uusi 12 kuukauden verokausi. Laissa ehdotetaan tarkasti lueltavaksi ne perusteet, jotka aloittavat verokauden eli määrittävät verovelvollisuuden ja samoin myös ne tapahtumat, joihin verokausi voi päättyä ennen 12 kuukauden kauden loppuun kulumista. Jos ajoneuvon omistus ja muut verovelvollisuuteen vaikuttavat tekijät jatkuvat 12 kuukauden kauden jälkeen ennallaan, uusi verokausi alkaa samalle verovelvolliselle automaattisesti, niin kuin vuotuisessa verotuksessa nykyisinkin. Jos verokausi katkeaa, se vero, joka on maksettu 12 kuukauden jäljellä olevalta ajalta, palautetaan sille, joka on sen verovelvollisena maksanut tai tämä määrä käytetään hänen seuraavan ajoneuvonsa hyväksi. Tätä järjestelyä samoin kuin sitä, miten laissa säädetyn veroperusteen muutokset otetaan tasapuolisesti huomioon, selostetaan erikseen jäljempänä.

Siirtyminen kiinteästä kalenterivuoden mukaan määräytyvästä verokaudesta ajoneuvokohtaiseen 12 kuukauden verokauteen, joka sekin voi eri syistä keskeytyä, on oleellinen osa uutta järjestelmää. Tavoitteena on järjestelmän joustavuuden ja oikeudenmukaisuuden lisääminen. Erityisesti nämä tavoitteet saattavat korostua jatkossa, jos järjestelmään lisätään ympäristöperusteisia tai muihin tavoitteisiin tähtäviä ohjaustavoitteita. Tällöin ohjausvaikutuksen tehokkuuden kannalta on tärkeää, että verojärjestelmä reagoi mahdollisimman nopeasti käyttäytymismuutoksiin. Tämä on yksi tämän ehdotuksen yhteydessä suunniteltuja, mutta varsinaisesti myöhempiä muutoksia varten tarkoitettuja piirteitä.

Siirtyminen joustavaan ajoneuvokohtaiseen verokauteen lisää hallinnollista työtä ja kustannuksia ilman, että sillä olisi suuntaan tai toiseen vaikutusta valtiolle tulevaan verotuottoon. Lisäkustannukset on pyritty mahdollisimman tarkasti minimoimaan tinkimättä kuitenkaan ehdotuksen keskeisestä tavoitteesta verojärjestelmän palvelukyvyn lisäämiseen.

Yhtenä vaihtoehtoisena tavoitteena ajoneuvoverojärjestelmälle on esitetty ajoneuvojen romutusjärjestelmän tukemista siten, ettei veron suorittamisesta voisi vapautua muutoin kuin esittämällä ajoneuvosta romutustodistus.



Tällä voitaisiin periaatteessa varmistua siitä, että ajoneuvot toimitetaan asianmukaiseen loppukäsittelyyn sen sijaan, että ne hylättäisiin tien varsille tai luontoon. Veronmaksuvelvollisuuden jatkumista näissä tapauksissa käytettäisiin sanktion luontoisena seuraamuksena. Tämänkaltaisen järjestely on kuitenkin periaatteessa juuri päinvastainen verojärjestelmän joustavuuden ja palvelukyvyyn lisäämisen kanssa. Näin ollen verovelvollisella tulee olla mahdollisuus riittävän helposti, mutta kuitenkin verotuksen valvonnan kannalta luotettavaan selvitykseen perustuen saada verotus katkaistuksi siltä ajalta, jona ajoneuvo on poissa liikenteestä. Tähän tavoitteeseen ei sovellu, että verotus päättyy vasta ja ainoastaan romutustodistuksen esittämiseen. Verokausien päättymisajankohtaan ja päättymisperusteisiin liittyviä kysymyksiä tarkastellaan erikseen jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Tässä yhteydessä on vielä korostettava, että ajatus jatkuvasta ajoneuvokohtaisesta verokaudesta, veron maksaminen vain verovelvollisen omalta omistus- tai hallinta-ajalta sekä eräät jäljempänä selostettavat veronkannolliset muutokset muodostavat kokonaisuuden, jossa kukin osatekijä edellyttää myös muiden toteuttamista saaman aikaan. Vain näin voidaan saavuttaa mahdollisimman hyvä kokonaistulos ottaen huomioon, että järjestelmän vaatima työmäärä joka tapauksessa kasvaa ja kustannukset jonkin verran nousevat verrattuna nykyiseen palvelukyvyllään oleellisesti heikompaan ja jo vanhentuneeksi katsottavaan vuotuisten verojen järjestelmään.

Vero maksetaan vain omalta omistus- tai hallinta-ajalta

Yksi uudistuksen tavoitteista on lisätä ajoneuvon rekisterissä oloaikaan perustuvan verotuksen oikeudenmukaisuutta. On selvää, ettei tällainen veromuoto vastaa ajoneuvon tosiasiallista käytön määrää, eikä tässä suhteessa ole juuri parannusta odotettavissa niin kauan, kun pysyttäytyään aikaan sidotussa verotuksessa. Verovelvolliset ovat kuitenkin kokeneet epäoikeudenmukaiseksi sen, että veroa joudutaan suorittamaan muultakin kuin siltä ajalta, jonka ajoneuvo on muun kuin ve-

rovelvollisen itsensä omistuksessa tai hallinnassa. Tämän vuoksi uudessa järjestelmässä kukin maksaisi veron vain siltä ajalta, jonka hän on ajoneuvon omistajana taikka haltijana. Veronmaksuvelvollisuus alkaisi siitä, kun nämä tiedot kirjataan tai olisi pitänyt kirjata ajoneuvorekisteriin ja päättyisi siihen, kun ajoneuvorekisteriin kirjataan tai olisi pitänyt kirjata tietojen muutos. Verokauden päättyessä rekisteritietojen muutoksen johdosta on mahdollista, että ajoneuvo joko poistetaan rekisteristä tai se säilyy edelleen rekisterissä uuden omistajan tai haltijan nimissä, josta silloin tulee uusi verovelvollinen.

Erona nykyiseen järjestelmään on, että ajoneuvon verokausi voi päättyä rekisteritietojen muutokseen milloin vain, kun tähän asti on otettu huomioon rekisterissä olevan ajoneuvon omistus tai hallinta vain verokauden vaihtuessa, eli pääsääntöisesti kalenterivuoden alussa. Rekisteristä poistosta on seurannut veron palauttaminen nykyisinkin. Uudistus tarkentaa muutosten huomioon ottamista siten, että nyt näillä olisi vaikutus päivän tarkkuudella laskettuna.

Niin ajoneuvoverotuksessa kuin moottori-ajoneuvoverotuksessa, mukaan lukien sekä varsinaisen ajoneuvoveron että lisäveron, ajoneuvon uusi omistaja tai haltija on voinut joutua välillisesti vastaamaan jonkin edellisen verovelvollisen aikaisista maksamatta olevista veroista. Vaikka itse verovelka ei siirry verovelvolliselta toiselle, ajoneuvon käyttö voidaan estää, jos ajoneuvosta on veroja maksamatta. Ajoneuvoa ei myöskään voi saada katsastetuksi, jollei veroja makseta. Suoranaisestä uuden omistajan vastuusta ei ole kysymys siksikään, ettei veroa voida periä hänen tuloistaan tai varallisuudestaan. Järjestely on osaltaan vaikuttamassa siihen, että verot kertyvät poikkeuksellisen hyvin verrattuna muihin verolipulla kannettaviin veroihin. Vaikka ehdotus muutoin rakentuukin vain verovelvollisen omalta omistus- tai hallinta-ajalta aiheutuviin velvoitteisiin, ajoneuvon käytön esto verojäämien vuoksi ehdotetaan edelleen säilytettäväksi. On syytä korostaa, että tämä ei sinänsä aiheuta ajoneuvon ostajalle uusia lisärasitteita ja että ajoneuvon verojäämät voi aina tarkistaa ajoneuvorekisteristä, jos ajoneuvon ostajan on syytä epäillä, että veroja olisi ehkä suorittamatta. Vero-

jäämien vaikutus lisää muutoin henkilökohtaiseen verovelvollisuuteen tietyn ajoneuvo-kohtaisen piirteen, vaikka kysymyksessä ei olekaan samanlainen vastuu kuin verovelvollisella itsellään on. Järjestäytyneessä auto-kaupassa käytetään kuitenkin vakiosopimuslomaketta, jonka mukaan myyjä vastaa ennen kauppaa syntyneistä verorästeistä. Tämä on omiaan käytännössä helpottamaan ostajan asemaa omistuksen vaihdoksen yhteydessä.

Voimassa olevassa järjestelmässä invalidiautosta, joka luovutetaan muuhun käyttöön kesken verokauden, kannetaan auton myyjältä verokauden loppuosaa vastaava veron määrä. Menettelyä on pidetty epäkohtana. Uudistus tarkoittaa sitä, että myös invalidiautojen kohdalla verojakso loppuu auton luovutukseen ja auton uusi omistaja vastaa veroista omalta ajaltaan.

Verovelvollisuuden perusteet olisivat ehdotuksen mukaan samat kuin nykyisessä ajoneuvo- ja moottoriajoneuvoverotuksessakin. Ajoneuvon haltija, jonka voi olettaa olevan ajoneuvon varsinainen käyttäjä, on ensisijainen verovelvollinen. Uutena piirteenä olisi se, että ajoneuvon luovutuksen saaja voisi tietyissä tilanteissa ottaa veron vastatakseen. Samoin verovelvollinen ja muu taho voisivat keskinäisellä sopimuksellaan siirtää verovelvollisuuden muulle kuin sille, joka lain mukaan olisi ajoneuvosta verovelvollinen. Nämä periaatteissa merkittävät poikkeukset omistajan tai haltijan verovelvollisuudesta johtuvat käytännön tarpeista. Esimerkiksi työnantaja voisi ottaa vastattavakseen työsuhdeautona olevan ajoneuvon verosta, vaikka pääsäännön mukaan ensi sijaisena verovelvollisena on ajoneuvon haltijaksi merkitty työntekijä. Tavoitteena on tässäkin lisätä verojärjestelmän joustavuutta ja kykyä mukautua esiintyneisiin tarpeisiin.

#### Verokauden alkaminen ja päättyminen

Verokausi alkaisi siitä päivästä, jona verovelvollisuus syntyy, siis pääsääntöisesti siitä päivästä, jona ajoneuvolle tulee ensirekisteröinnin tai uudelleenrekisteröinnin yhteydessä ajoneuvorekisteriin omistaja tai haltija. Omistaja- ja haltijamerkintöjen pysyessä rekisterissä ennallaan uusi verokausi alkaa automaattisesti. Vielä on mahdollista, että ajo-

neuvo muutoksastetaan verottomasta verolliseksi tai että verovapauden edellytykset muutoin lakkaavat.

Verokauden päättyminen on ikään kuin edellisen peilikuva. Se päättyy 12 kuukauden kuluttua alkamisesta tai sitä ennen samoista syistä, joista verokausi voi alkaakin.

Verokauden merkitys uudessa järjestelmässä on monella tapaa vähäisempi kuin mikä se on ollut tähänastisessa kiinteästi kalenterivuoteen sidotussa verotuksessa. Esimerkiksi veron määriä ei enää ilmoiteta vuotuisina, vaan päivältä laskettuina määrinä. Verokauden päämerkitys on siinä, että se muodostaa ajoneuvo-kohtaisesti tietyn jakson, jolta kannettavalle verolle muodostuu yksi tai useampia eräpäiviä. Jos tämänkaltaiset veronkantotekniset seikat jätetään huomiotta, voitaisiin oikeastaan paremmin puhua päiväkohtaisesta verosta kuin vanhaan tapaan vuotuisesta verosta. Tämäkin kuvastaa osaltaan tavoitteena olevaa järjestelmän kehittämistä entistä joustavammaksi. Oleellista on, että verokauden päättymistä ja verovelvollisuutta koskevat säännöt sovitetaan täsmällisesti toisiinsa ja että ne muodostavat johdonmukaisen ja aukottoman kokonaisuuden.

#### Omistuksen tai hallinnan muutosten vaikutus

Kuten edellä on todettu, tarkoituksena on parantaa ajoneuvoverotuksen kohdentumista siten, että veron suorittaa se, jonka käytössä ajoneuvo pysyväisluonteisesti on. Muutoksesta nykyiseen on, että verorasitus kohdentuisi vain siihen aikaan, jonka asianomainen itse on ajoneuvon pääasiallisena käyttäjänä. Verotuksen oikeudenmukainen kohdentuminen paranee, kun kukin maksaa veron vain siltä ajalta, jona hän itse on ajoneuvon käyttäjän asemassa.

Ajoneuvon pääasiallinen käyttäjä on mahdollista todeta vain sillä tarkkuudella, joka sisältyy ajoneuvorekisteriin. Näin ollen verovelvollisuus määriteltäisiin lähtökohtaisesti ajoneuvorekisterissä oleviin omistaja- tai haltijatietoihin perustuen. Ajoneuvon rekisteröintivelvollisuudesta ja ajoneuvorekisterin tarkemmasta tietosisällöstä säädetään tarkemmin ajoneuvolaissa ja asetuksessa ajoneuvojen rekisteröinnistä (1598/1995). Kun verovelvollisuus perustetaan ajoneuvorekis-

terin omistaja- tai haltijatietoihin, nämä rekisteröintivelvollisuutta koskevat säännökset tulevat olemaan tärkeässä asemassa myös ajoneuvoverotuksessa. Tärkeänä poikkeuksena ajoneuvon omistajana tai haltijana olemiseen liittyvästä verovelvollisuudesta on edellä mainittu järjestely, jossa verovelvollisuus voidaan sopimuserusteisesti siirtää muullekin kuin omistajalle tai haltijalle. Ajoneuvohallintokeskus huolehtii siitä, että voimassa olevat sopimukset tallennetaan verotuksessa käytettävään tietokantaan.

Uudistuksessa on varauduttu myös siihen, että liikenteessä käytetään ajoneuvoja, joita koskevat merkinnät ajoneuvorekisterissä eivät vastaa edellä mainittuja säännöksiä. Kun tällainen tulee viranomaisten tietoon, vero kannetaan sen mukaisesti, miten ajoneuvon omistus tai hallinta olisi tullut säädösten nojalla asianmukaisesti merkitä ajoneuvorekisteriin. Tarkoitus on, että verolta ei voi välttyä sillä, että rekisteröintitoimet laiminlyödään.

Rekisteröinnin laiminlyönteelle ostajalle voidaan ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 19 §:n mukaisen niin sanotun myynti-ilmoituksen perusteella maksuunpanna vero. Myynti-ilmoituksen perusteella vero maksuunpannaan kuten rekisteröinnin asianmukaisesti hoitaneelle ostajalle, mutta ensimmäisen verokauden verolipun yhteydessä verovelvollista kehoitetaan rekisteröimään ajoneuvo nimiinsä sillä uhalla, että seuraavan verokauden vero maksuunpannaan korotettuna. Veroa voidaan korottaa enintään 100 prosentilla.

Ajoneuvon nimiinsä rekisteröivä henkilö joutuu käytännössä ottamaan vastattavakseen myös häntä edeltävien rekisteröinnin laiminlyönteiden omistajien (niin sanottu väliomistaja) omistajan maksamatta olevan veron, sillä muussa tapauksessa ajoneuvo on käyttökiellossa kunnes väliomistajat tai joku muu on maksanut veron.

Vaikka vero maksuunpannaan verovelvollisen omistus- tai haltijuusajalta, ajoneuvovero on viime kädessä edelleen ajoneuvokohmainen. Ajoneuvoa ei siis saa käyttää, jos ajoneuvosta on eräänäntynyt veroa suorittamatta. Ajoneuvo on käyttökiellossa, vaikka kyse olisi edellisen omistajan tai haltijan maksamatta jättämästä verosta. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei voida hyväksyä määrä-

aikaiskatsastuksessa. Käyttökieltosäännöksen vuoksi verojäämät jäävät erittäin pieniksi, ja lisäksi ajoneuvorekisterin tiedot pysyvät erinomaisesti ajan tasalla. Vuoden sisällä veronkannosta saadaan perittyä 99 prosenttia maksuunpannuista veroista. Vain muutama promille verosta jää veron vanhennuttua lopullisesti maksamatta.

#### Perusvero ja käyttövoimavero

Uuden veron nimenä olisi ajoneuvovero. Sen osatekijöinä olisivat perusvero, joka vastaa tähänastista ajoneuvoveroa, sekä käyttövoimaveron, joka on uudessa järjestelmässä varsinaisen ajoneuvoveron eli dieselveron vastine. Termi moottoriajoneuvovero, joka kattaa nykyisin varsinaisen ajoneuvoveron, lisäveron ja vielä muualla kuin Suomessa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta eräissä tapauksissa kannettavan kiinteän ja kulutusveronkin, jäisi pois käytöstä. Muualla kuin Suomessa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta kannettavat verot olisivat nekin osa ajoneuvoveroa.

Terminologian muutos merkitsee ennen kaikkea verojärjestelmien historiallisista lähtökohdista johtuvista verojen nimistä luopumista. Siihen, mitkä ajoneuvot ovat verollisia tai mikä on veron määrä, tällä muutoksella ei sinänsä ole vaikutusta. Terminologinen uudistus kuitenkin tarvitaan, jotta näitä veroja voitaisiin käsitellä yhteisen yläkäsitteen ”ajoneuvovero” alla.

Myös kansainvälisessä kielenkäytössä termi ajoneuvovero tai sen vastine muilla kielillä (fordonskatt, vehicle tax, Kraftfahrzeugsteuer, taxe differentielle sur les véhicules à moteur) ymmärretään yleisesti vuotuiseksi, tai oikeastaan rekisteröinnin perusteella kannettavaksi, aikaan sidotuksi ajoneuvoihin kohdistuvaksi veroksi.

#### Vuotuisesta verosta päiväkohtaiseen veroon

Kun verokausi voi ajoneuvokohtaisesti vaihdella siten, että verokausi voi päättyä jo ennen 12 kuukauden enimmäisajan päättymistä ja kun verokausi ei muutoinkaan noudata kaikille ajoneuvoille yhteistä esimerkiksi kalenterivuoteen perustuvaa verokautta, on luontevaa luopua ilmaisemasta veron määrää vuotuiseksi veroksi laskettuna. Tämän sijasta

verojen määrästä ehdotetaan säädettäväksi päiväkohtaisena verona.

Siirtyminen päiväkohtaisena ilmaistuihin veron määriin on omiaan helpottamaan veron laskentaa, koska ei ole tarpeen jakaa koko vuoden veroa osalle verokautta, kun veroa kannetaan 12 kuukautta lyhyemmältä jaksolta. Ongelmana tässä jakolaskussa on jaollisuussääntö tai sen vaihtoehtona lopputuloksen pyöristäminen, jos jako ei mene tasan. Nykyisessä järjestelmässä nämä kysymykset on jouduttu dieselverotuksen osalta hoitamaan siten, että veroa palautetaan melko kaavamaisesti täysin kuukausin. Laissa olevat veroperusteet on täytynyt valita siten, että veron määrä jakautuu tasan luvulla 12. Tämä on käytännössä asettanut huomattavia rajoitteita verojärjestelmän joustavalle kehittämiselle. Tasan päättymätön osamäärä, jossa on sentin osia, voitaisiin tietysti verovelvollisen kannalta pyöristää tavalla tai toisella, mutta ongelmaksi jäisi siltikin, miten sentin osia tulisi käsitellä muussa osassa tietojärjestelmää kuin siinä, mikä näkyy verolipulle tulostettuna veron määränä. Tämän tapaisista kysymyksistä selvittää luontevasti säätämällä veron määrästä päiväkohtaisena. Tällöin maksuun panot ja palautukset voidaan toimittaa juuri niin monelta päivältä, kuin ajoneuvorekisterin tiedot kulloinkin edellyttävät.

#### Eräjakaisuuden valintamahdollisuus

Tähän asti ajoneuvovero on aina ollut yksieräinen, eikä verovelvollinen ole voinut vaikuttaa asiaan muutoin kuin poistamalla ajoneuvonsa rekisteristä. Dieselajoneuvojen varsinaisen ajoneuvoveron jakautumisesta eriin on säädetty laissa sen mukaan, kuinka suuri koko vuoden veromäärä on. Samalla kun siirryttäisiin päiväkohtaisesti ilmaistuu veron määrään, on luontevaa lisätä verovelvollisen mahdollisuutta valita, kuinka monessa erässä hän haluaa veronsa suorittaa. Vastaavaa käytäntöä on esimerkiksi televisioluvissa, vakuutusyhtiöiden laskutuskäytännössä ja monissa kaupallisissa yhteyksissä. Muutenkin on todettava, että ajoneuvoverotukseen ehdotettu käytäntö muistuttaa liikennevakuutuksen laskutuskäytäntöä. Ehdotettu päiväveroon perustuva verojärjestelmä on omiaan siihen, että verotuksessakin ote-

taan käyttöön saman tapainen joustava käytäntö suorituksen jakautumisessa maksueriin. Uudistukselle asetetun joustavuustavoitteen mukaisesti ehdotetaan, että verovelvollinen saisi itse valita, maksaako hän veronsa yhdessä, kahdessa vaiko neljässä erässä. Tämä koskisi sekä perusveroa, eli tähänastista ajoneuvoveroa että käyttövoimaveroa, eli aikaisempaa varsinaista ajoneuvoveroa.

Toisaalta veron jakaminen useampaan kuin yhteen erään tarkoittaa verovelvolliselle maksuaikaetua verrattuna niihin, jotka maksavat veronsa jo verokauden alussa yhtenä eränä. Valtiolle veronsaajana aiheutuu vastaavasti menetystä siitä, että veron kertyminen viivästyy. Lisäksi useamman kuin yhden erän käsittelystä syntyy hallinnollista työtä ja kustannuksia. Näistä syistä voidaan pitää oikeana, että veron määrä muodostuu vastaavasti jonkin verran suuremmaksi silloin, kun valitaan useammassa erässä maksaminen. Tämä voitaisiin toteuttaa monellakin tavalla. Periaatteessa paras vaihtoehto olisi laskea korotus korkona, jolloin lisärasitus olisi aina samassa suhteessa veron määrään ja lisääntyneeseen maksuaikaan. Jos halutaan korostaa verovelvollisten keskinäisen aseman tasapuolisuutta, korko olisi epäilemättä oikeudenmukainen, koska se ottaisi huomioon sen edun, jonka verovelvollinen saa pitemmästä maksuajasta. Tämä kuitenkin monimutkais-taisi järjestelmää huomattavasti. Vaikka sinänsä koron laskeminen ei ole erityisen vaikeaa, ongelmana olisi se, että kautta koko verosovelluksen tulisi kuljettaa tietoa siitä, mikä olisi eri tapauksissa juuri oikea veron ja sille laskettavan koron määrä. Tämän välttämiseksi ehdotetaan käytettäväksi huomattavasti kaavamaisempaa menettelyä. Veroon lisättäisiin erää kohden kiinteämääräinen maksutapalisä, jonka määräksi ehdotetaan viisi euroa jokaista yhden erän ylittävää erää kohden. Tälläkin tavalla voidaan ottaa tyydyttävästi huomioon useammasta erästä aiheutuva hallinnollisten kulujen kasvu. Vaihtoehtoa puoltaa erityisesti sen yksinkertaisuus niin hallinnon kuin verovelvollistenkin näkökulmasta.

Siihen, että maksutapalisä olisi veron määrästä riippumatta sama ja että se näin ollen periaatteessa suosisi suurten verojen jakamista monieräisiksi ja olisi jonkin verran ras-

kaampi silloin, kun jaettavana on vain pieni veron määrä, voidaan huomauttaa, että nykyisin monieräisyyden etu on jo olemassa ilman tällaista korotusta, kun on kyse korkeammista veron määristä.

#### Veron laskutusjärjestelmä

Sen jälkeen, kun ajoneuvoverotuksessa luovuttiin tuulilasiin kiinnitetyn veromerkin käytöstä vuonna 1997, vuotuiset verot on kannettu verovelvolliselle lähetetyllä verolipulla. Vero on maksettu rahalaitosten kautta valtion tilille. Koti- tai yrityspäätteiden käyttö on ollut myös mahdollista jo muutaman vuoden ajan. Tätä käytäntöä on tarkoitus jatkaa myös uudessa järjestelmässä. Suurin osa ajoneuvoveron maksutapahtumista noudattaa siten entistä käytäntöä. Järjestelmä kuitenkin mahdollistaa jatkossa muun muassa esimerkiksi sähköisessä asioinnissa tapahtuvan kehityksen hyödyntämisen.

Uutuutena otettaisiin käyttöön niin sanottu jaksoverotus. Siinä on kysymys sellaisista verovelvollisista, jotka vastaavat tavallista suuremmista ajoneuvomääristä, jotka ovat verovelvollisen hallussa mahdollisesti lyhyenkin aikaa. Tyypillinen esimerkki voisi olla vaikkapa autokauppa tai muu yritys, jolla on runsaasti autoja. Jaksoverotus tarkoittaisi näissä tapauksissa sitä, että Ajoneuvohallintokeskus kerää verotustiedot kultakin jaksolta ja lähettää tälle verolippujen koosteen aina kunkin jakson päätyttyä. Tarkoituksena on tällä tavoin helpottaa veron kantamista silloin, kun muutoin seurauksena olisi suurehko määrä erillisiä verolippuja. Näin vältettäisiin sekä verovelvollisille että veroviranomaisille aiheutuva työtä.

Tarkoitus on rajata jaksoverotuksessa olevien verovelvollisten määrää siten, että eritystapauksia lukuun ottamatta vain ne, joilla on 12 kuukauden aikana oletettavasti hallussaan päivittäin keskimäärin 50 ajoneuvoa, voisivat tulla hyväksytyiksi jaksoverovelvollisiksi. Eri verovelvollisten olosuhteet epäilemättä voivat vaihdella paljonkin. Siksi ehdotetaan, että Ajoneuvohallintokeskus voisi suhteellisen laajasti sopia kussakin tapauksessa sovellettavista veronkantoon liittyvistä asioista kulloinkin tarkoituksenmukaisella tavalla ilman, että laissa tarkasti määriteltäisiin,

miten eri tilanteissa tulisi menetellä. Laissa kuitenkin määriteltäisiin ne kysymykset, joissa Ajoneuvohallintokeskuksella on oikeus sopia menettelystä toisinkin, kuin mitä laissa muutoin säädetään. Tarkoituksena on, että näin voitaisiin saavuttaa tapauksittain mahdollisimman hyvin niin verovelvollisen kuin veronsaajankin etuja vastaavia järjestelyjä. Sen sijaan ei ole tarkoituksena, että tätä kautta esimerkiksi annettaisiin jossakin yksittäistapauksessa perusteetta esimerkiksi maksuaikaan tai muuhun vastaavaan liittyvää etua, jos järjestelyä ei voi pitää perusteltuna joustavuustavoitteen kannalta. Tätä harkittaessa on toisaalta kiinnitettävä huomiota myös verovelvollisten tasapuolisen kohteluun.

Myös sähköisen asioinnin lisääminen liittyy oleellisesti jaksoverotukseen. Voidaan sanoa, että jaksoverotus edellyttää sitä, että vero voidaan kantaa verovelvollisen koko autokannasta yhdellä sähköisellä laskulla kerallaan. Tavoitteena on vähitellen lisätä sähköisen laskutuksen määrää. Uudessa järjestelmässä voitaisiin käyttää myös suoraveloitusta. Tarkoitus on myös tallentaa verovelvolliskohtaiset veronpalautustiedot järjestelmään, mikä mahdollistaa kuittaukset ja hyvitykset saman verovelvollisen eri ajoneuvoista maksuunpantavien ajoneuvoverojen kesken. Tämä vähentää turhia kustannuksia aiheuttavaa rahaliikennettä ja veronpalautusten maksamista.

Muut veron suorittamista koskevat muutokset

Valtioneuvoston oikeuskansleri on 6 päivänä syyskuuta 2001 päivätyssä kirjeessään valtioneuvostolle kiinnittänyt huomiota siihen, että valtiolle tuleva vero on voitava suorittaa myös ilman, että siitä aiheutuu verovelvolliselle tilisiirto- tai muita vastaavia kustannuksia. Siten olisi varattava mahdollisuus myös siihen, että vero suoritetaan suoraan valtiolle myös käteisenä rahana. Oikeuskanslerin kanta on peräisin ajoneuvoveroa koskevasta selvityksestä, mutta lopputulos koskee yleisesti kaikkia veroja. Asia on ollut valmisteltavana valtiovarainministeriössä. Tässä esityksessä on varauduttu siihen, että nämä muutokset tulevat sovellettaviksi uudessa ajoneuvoverojärjestelmässä yleisviitta-

uksella veronkantolain soveltamiseen. Veron suorittamista koskevassa ajoneuvoverolain 24 §:ssä ehdotetaan informatiivisista syistä myös viitattavaksi tässä asiassa veronkantolakiin ja sen nojalla annettaviin säännöksiin.

Menettely veron määrän tai muiden veroperusteiden muuttuessa

Ehdotetussa uudessa järjestelmässä verokauden alku- ja päättymisajankohdat jakautuisivat siirtymävaiheen jälkeen koko kalenterivuodelle. Näin ollen ei enää olisi olemassa mitään sellaista erityistä ajonkohtaa, jona esimerkiksi mahdolliset veroperusteiden muutokset voisivat tulla voimaan siten, että ne kohdistuisivat kaikkiin ajoneuvoihin samalla tavalla. Tähän asti on ollut helpointa toteuttaa veroperustemuutoksia siten, että ne ovat tulleet voimaan verovuoden vaihtuessa. Tällöin veroperustemuutos kohdistuu kaikkiin ajoneuvoihin samalla tavalla, eikä ole tarpeen lähettää korjattuja verolippuja. Sen sijaan uudessa järjestelmässä on tavalla tai toisella voitava turvata tasapuolinen kohtelu, vaikka verokaudet ovat eri ajoneuvoilla eri tavoin kesken, tehtiinpä veroperusteisiin muutoksia missä vaiheessa tahansa.

Uudessa järjestelmässä on aina runsaasti verovelvollisia, joiden verokausi on kesken silloin, kun lakia muutettaessa veroperustemuutoksen on tarkoitus tulla sovellettavaksi. Esityksessä ehdotetaan, että tällaisissa tapauksissa veron määrää vain korjataan veroperustemuutoksen mukaiseksi siitä päivästä, jona muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan. Näin ollen jäljellä olevalta verokauden osalta voi tulla palautettavaksi veroa tai kannettavaksi sitä lisää. Jotta ei kuitenkaan jouduttaisi käsittelemään kaikkien muutosten yhteydessä suurta määrää veron palautuksia tai lisäkantoa, ehdotetaan, että muuttuva veron määrä jäisi pääsääntöisesti kannettavaksi tai palautettavaksi kutakin ajoneuvoa koskevan seuraavan maksuunpanon tai palautuksen yhteydessä siltä verovelvolliselta, jonka omistus- tai hallinta-aikaa muutos koskee. Jos palautettavaa tai maksuunpantavaa veroa ei samalle verovelvolliselle tulisi verokauden seuraavan kerran vaihtuessa tai veron eräpäivän seuraavan kerran koittaessa samalla ve-

rokaudella, toimitettaisiin veroperustemuutoksen johdosta erillinen maksuunpano tai liikaa maksettu vero palautettaisiin.

Menettelyn tarkoitus on ensinnäkin saattaa kaikki verovelvolliset periaatteessa samaan asemaan siinä, että samalta ajalta maksetaan yhtäläisesti veroa riippumatta siitä, onko verokausi kesken vai ei. Toiseksi on tarkoitus säästää hallinnollista työtä ja kustannuksia. Kukin veroperustemuutos aiheuttaisi muussa tapauksessa runsaan kahden miljoonan verolipun tai veron palauttamisen kustannukset, minkä voitaisiin arvioida tarkoittavan kolmesta viiteen miljoonan euron hallinnollisia kustannuksia jokaista veroperustemuutosta kohden. Siihen olisi lisättävä vielä verovelvollisille aiheutuvat kustannukset. Nämä voidaan pääosin välttää ehdotetulla järjestelyllä.

Tässä tarkoitettulle palautukselle tai lisää maksettavalle verolle ei maksettaisi tai perittäisi korkoa tosiasiallisen maksupäivän ja sen päivän väliltä, johon veron voi ajatella kohdistuvan. Teoreettisesti koron maksu johtaisi kaikkein tasapuolisimpaan ratkaisuun, koska verovelvolliset ovat maksaneet veronsa hyvin eri aikoihin muutoksen voimaantuloon nähden. Korkovaikutuksen sisältävä järjestelmä muodostuisi kuitenkin varsin paljon nyt suunniteltua järjestelmää monimutkaisemmaksi, minkä vuoksi lain muutosten johdosta palautettaville tai lisää maksettaville veroille ei ehdoteta suoritettavaksi korkoa. Myöskään edellä selostetun kaavamaisen maksutapa-lisan tyyppinen seuraamus ei olisi tässä tilanteessa käyttökelpoinen, vaikka sellaisen käsittely verojärjestelmässä saattaisi olla hie-man yksinkertaisempaa kuin varsinaisen koron käsittely olisi.

Yhteenvedona voidaan todeta, että lain muutoksista johtuvien maksutoimitusten käsittely on pyritty järjestämään niin tasapuoliseksi ja samalla hallinnollisesti yksinkertaiseksi kuin mahdollista. Erityisesti on pyritty välttämään tarpeetonta verolippujen käyttöä, minkä lisäksi verotuksen atk-järjestelmän monimutkaistumista yli välttämättömän tarpeen on vältetty. Jos veron määrää haluttaisiin jatkossa muuttaa, muutos voisi tulla voimaan vaikka kesken vuotta ja uusia veronmääriä käytetään voimaantulopäivästä alkaen.

Verojärjestelmän ennallaan pysyvät piirteet

Kuten edellä todettiin, tälle uudistukselle on asetettu lähinnä teknisluonteisia, verojärjestelmän toimintaa koskevia tavoitteita sisällöllisten veropoliittisten tavoitteiden jäädessä tällä kertaa sivuun. Siten ehdotetussa uudessa verojärjestelmässä on joukko nykyisin voimassa olevan verojärjestelmän piirteitä tai yksityiskohtia.

*Veron alaiset ajoneuvoryhmät* ovat periaatteessa samat kuin nykyisinkin. Perusvero koskisi henkilö- ja pakettiautoja niiden käyttövoimasta riippumatta kuten nykyisinkin. Käyttövoimaveroa kannettaisiin myös nykyiseen tapaan muuta polttoainetta tai käyttövoimaa kuin moottoribensiiniä käyttävistä ajoneuvoista. Eri ajoneuvoluokkien verollisuus tai verottomuus vastaisi nykyisiä lakeja. Esimerkiksi työkoneet olisivat edelleen verottomia samoin ehdoin kuin nykyisinkin. Edellä on kuitenkin selvitelty esimerkiksi valtion ajoneuvojen muuttumista veron alaisiksi.

*Veron määrät* vastaisivat nekin pitkälti nykykäytäntöä ja hallituksen 16 päivänä syyskuuta 2003 eduskunnalle antamaa esitystä ajoneuvoverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta (HE 53/2003 vp), vaikka vero määrittäisiin päivältä eikä vuodelta kuten nyt. Kuitenkin erityisesti useammalla kuin kolmella akselilla varustettujen kuorma-autojen veroperusteet poikkeavat nykyisistä veroperusteista.

*Vammaispalautusjärjestelmä* säilyisi pääosin ennallaan. Ajoneuvoverosta myönnettävään vapautukseen vammaisen pysäköintiluvalla ehdotetaan kuitenkin pientä muutosta siten, ettei useampi henkilö voi saada vapautusta saman vammaisen kuljettamiseen.

*Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen verotus* noudattaisi myös asiasisällöltään nykyisiä linjoja. Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen verotusta ei ole 1970-luvun jälkeen uudistettu juuri muutoin, kuin että aikaa myöten vastavuoroisten verottomuuksien vaikutus on erilaisien sopimusten ja niitä seuranneiden valtiovarainministeriön verovapauspäätösten johdosta jatkuvasti lisääntynyt. Niinpä tällä verotuksen osa-alueella ei nykyisin juurikaan ole fiskaalista merkitystä. Järjestelmä kuiten-

kin antaa mahdollisuuden hyvin joustavasti soveltaa jonkin maan ajoneuvoihin tilanteen mukaan joko hyvinkin korkeaa verotasoa tai toisessa ääripäässä vastavuoroisuuteen perustuvaa verottomuutta. Verotusmahdollisuutta onkin käytetty enemmän neuvottelutaktisena kuin fiskaalisena välineenä. On katsottu, että Suomelle on sijainniltaan syrjäisenä valtiona ollut suurempi etu saada aikaan vastavuoroisia verovapauksia kuin kerätä periaatteellista syistä verotuottoja tällä liikennöiviltä ulkomaisilta ajoneuvoilta.

Yhtenä syynä menettelyn säilyttämiseen lain tasolle nostettuna, on myös kansainvälinen tilanne raskaan tieliikenteen tai yleensäkin eri liikennemuotojen verottamisessa. Komission valkoisessa kirjassa liikennepoliitikasta esitetään komission tavoitteet EU:n liikenneverotuksen kehittämiseksi. Yleisenä lähtökohtana on liikenneverotuksen käyttö entistä tehokkaammin liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden hyväksi. Ehdotus ei vielä sisällä tarkempia säännösehdotuksia. Ensiksi on odotettavissa raskaan tieliikenteen veroja ja maksuja koskevan direktiivin muutos, jossa olisi suuntana siirtymä nykyisestä niin sanotusta eurovinjetti-järjestelmästä kohti kilometriveron tyyppistä verojärjestelmää. Viimeisten tietojen mukaan näyttäisi kuitenkin siltä, että ehdotuksen antaminen viivästyy vielä ehkä parilla vuodella. Näin ollen olisi tarkoituksenmukaista jatkaa tässä vaiheessa Suomessa nykyisellä kansainvälisen liikenteen verotuksella huolimatta siitä, että järjestelmää kenties voisi jo pitää monissa suhteissa vanhentuneenakin. Yhteisössä tapahtuvan kehityksen edellä ei näyttäisi olevan aihetta laatia omalta kansalliselta pohjalta uusia kenties tulevasta kehityksestä poikkeavia verojärjestelyjä, varsinkin kun suurta tarvetta tällaiseen uudistamiseen ei asiallisista syistä ole.

Ehdotuksen merkitys tietojärjestelmien kannalta

Ehdotus tarkoittaa myös tietojärjestelmien kokonaisuudistusta. Nykyiset verotuksen atk-sovellukset ovat jo suhteellisen ikääntyneitä ja ne olisivat olleet muutoinkin perusteellisen uudistuksen tarpeessa. Myös Ajoneuvohallintokeskuksessa käynnissä oleva toimintojen

kokonaisuudistus, jota selvitetään tarkemmin jäljempänä, olisi joka tapauksessa edellyttänyt myös vanhaan käytöstä poistuvaan ympäristöön tehtyjen atk-sovellusten uudistamista.

Verotuksen atk-järjestelmien uudistustyö on jo pitkällä. Työssä on otettu huomioon verolainsäädännön yhdistäminen tässä esityksessä ehdotettavalla tavalla. Tietojärjestelmän yksityiskohdat perustuvat myös tähän esitykseen, jonka alustava luonnos on ollut käytettävissä järjestelmien määrittelyssä ja niitä tilattaessa.

Verojärjestelmälle tämän ehdotuksen mukaan myöhemmässä vaiheessa asetettavien veropoliittisten tavoitteiden ja siinä yhteydessä tehtävän valmistelun kannalta on oleellista, että nyt laadittavat tietojärjestelmät mahdollistavat jatkossa teknisesti kaiken ajoneuvorekisterissä olevan tiedon käytön verotustarkoituksissa. Tässä kohden sekä lainsäädäntö että verotuksen toteuttamisessa tarvittavat muut ratkaisut ovat tarkoitetut mahdollisimman joustaviksi.

Lisäksi verotuksella ja ajoneuvorekisterin tietopohjan oikeellisuudella on kiinteä yhteys myös siten, että näihin tietoihin perustuvan veron suorittamisvelvollisuuden voi katsoa vaikuttavan voimakkaasti ajoneuvojen omistajia ja haltijoita koskevien tietojen pysymiseen ajan tasalla.

### *1.2.1. Esityksen vaikutukset*

#### Taloudelliset vaikutukset

Tarkoituksena on kerätä verovelvollisilta sama määrä verotuloja kuin olisi kertynyt ajoneuvoverosta ja moottoriajoneuvoverosta annettujen lakien nojalla, ottaen huomioon myös hallituksen 16 päivänä syyskuuta 2003 antama esitys ajoneuvoverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta (HE 53/2003 vp). Esityksen tavoitteena on kuitenkin uudistaa verotuksen tietojärjestelmät siten, että tulevaisuudessa erilaisten ajoneuvorekisterin tietoi-

hin perustuvien veroperusteiden käyttö tulisi mahdolliseksi.

Veronkannon kustannukset tulevat esityksen myötä selvästi nousemaan nykytasoon verrattuna paremman palvelutason johdosta. Verokertymä pysyy edelleen hyvänä. Uuden järjestelmän jousto- ja muutosvalmius mahdollistaa tulevaisuudessa tarvittavien muutosten toteuttamisen nopeammin, helpommin ja edullisemmin.

Kustannukset nousevat siirtymäaikana verrattuna nykyisiin ajoneuvoverotus- ja dieselverojärjestelmiin. Vertailua ei kuitenkaan voida tehdä suoraan, koska uudistunut ajoneuvoverotus on täysin uusi järjestelmä nykyjärjestelmiin verrattuna. Kustannusten nousu johtuu uusista palveluista. Vero maksetaan kunkin verovelvollisen omalta omistus- tai hallinta-ajalta ja lisäksi verovelvollisella on mahdollisuus valita, maksaako hän veron yhdessä, kahdessa vai neljässä erässä.

Nykyjärjestelmien palvelutaso ei enää ole riittävä. Varsinkin dieselverojärjestelmä on pahasti vanhentunut, mikä todettiin jo ajoneuvoverolakiesityksessä vuonna 1996. Lisäksi nykyiset tietojärjestelmät ovat teknisesti tulleet elinkaarensa päähän. Uuden, palvelukyvyltään paremman järjestelmän myötä lähetettävien verolippujen määrä tulee nousemaan huomattavasti.

Kustannustason nousu johtuu pääosin verolippujen toimittamiseen ja veron maksamiseen liittyvien kustannusten kasvusta. Siirtymäaikana kustannukset tulevat olemaan noin 11 miljoonaa euroa vuonna 2004 ja verolippujen määrä noin 8,5 miljoonaa kappaletta. Tämän jälkeen vuotuiset kustannukset ovat arviolta 10 miljoonaa euroa ja verolippujen määrä noin 7 miljoonaa kappaletta. Nykyisten ajoneuvovero- ja dieselverojärjestelmien vuosikustannukset ovat yhteensä noin 7,2 miljoonaa euroa ja verolippujen määrä noin 3,9 miljoonaa kappaletta vuodessa.



**Verotustehtävien kustannukset vuosina 2002-2007**

Vuosi	Kustannukset, euroa	Tulosteita	Kustannus/verolippu, euroa
2002	6 783 494	3 700 000	1,83
2003	7 829 224	3 800 000	2,06
2004	11 367 008	8 500 000	1,34
2005	10 069 752	7 350 000	1,37
2006	10 995 775	7 450 000	1,48
2007	11 822 252	7 550 000	1,57

Järjestelmän suunnittelussa on jo otettu huomioon ajoneuvoveron perusveron osuuden osalta mahdollinen tulevaisuuden ympäristöohjaus, jota ei kuitenkaan oteta käyttöön toistaiseksi. Tietojärjestelmät on suunniteltu niin, että ajoneuvorekisterissä olevia ajoneuvon teknisiä tietoja voidaan helposti käyttää veron määrien eriyttämiseen. Näin ollen ympäristöohjaus voidaan ottaa haluttaessa käyttöön ilman, että verotuksen atk-sovelluksessa olisi tarpeen tehdä kovin suuritöisiä ja kalliita muutoksia. Jos ajoneuvorekisterin teknisiä tietoja kuitenkin olisi täydennettävä esimerkiksi sieltä nykyisin pääosin puuttuvilla vanhempi ajoneuvoja koskevilla päästötasotiedoilla, se luonnollisesti aiheuttaisi enemmän lisäkustannuksia, kuin vain näitä tietoja hyväksi käyttävän verosovelluksen vaatimista muutoksista aiheutuisi. Muutoinkin järjestelmä on suunniteltu silmällä pitäen sitä, että sen palvelutaso on riittävä myös nykyistä korkeampia verotasoja varten. Lisäksi järjestelmä on pyritty suunnittelemaan siten, että verolippujen määrän kasvusta aiheutuva kustannusten kasvu voidaan vähentää. Tästä saatavat kustannussäästöt saataneen täysimääräisesti hyväksi kuitenkin vasta vuosien kuluessa, kun uudistukseen totutaan. Oletettavaa nimittäin on, että esimerkiksi sähköinen laskutus lisääntyy vähitellen, jolloin verolippujen tulostuksesta ja postituksesta sekä pankkipalvelumaksuista saavutettavien kustannussäästöjen määrä jää aluksi melko vähäiseksi. Verolippujen toimittamiseen ja veron maksamiseen liittyvät suorat kustannukset, noin 0,60 euroa/verolippu, ovat noin puolet verotustehtävien kokonaiskustannuksista. Jos siis esimerkiksi neljännes 7 miljonnasta verolipusta toimitettaisiin sähköisesti ja kulut olisivat puolet entisistä, säästö voisi ol-

la 500 000 euroa vuodessa.

Esityksessä pyritään erilaisten veronkanto-tekniisten uudistusten myötä tavoittelemaan kustannussäästöjä. Sähköisen laskutuksen, jaksoverotuksen, verovelvollisuuden siirtämisen sekä veron palauttamiseen liittyvät uudistukset vähentävät maksuliikennettä sekä alentavat verolippujen tulostus- ja postituskustannuksia sekä muita veronkannon kustannuksia. Jaksoverotukseen siirtyminen merkitsee myös yrityksille kustannussäästöä veronmaksun helpottuessa. Maksutapalisä kannustaa maksamaan veron yhdessä erässä, jolloin saavutetaan sekä verovelvolliselle että veronkantoviranomaiselle kustannussäästöä. Yksityishenkilöille veron eräisyyden valinta antaa mahdollisuuden sopeuttaa veron maksaminen elämäntilanteen mukaan. Maksutapalisä luonnollisesti nostaa verovelvollisen näkökulmasta kustannuksia, mutta eräisyyden valinnalla saatava hyöty koettaneen kuitenkin tärkeämmäksi. Maksutapalisän määrän voi olettaa vaikuttavan lähetettävien verolippujen määrään ja tätä kautta suoraan verotuksen kustannuksiin erittäin voimakkaasti.

Ajoneuvoverotuksen tietojärjestelmässä käyttöön otettava menettely, jossa veronpalautus siirretään odottamaan seuraavaa maksuunpanoa, vähentää osaltaan veronkannon kustannuksia. Edestakaista maksuliikennettä vältetään, kun veronpalautukset siirretään odottamaan seuraavaa maksuunpanoa, jonka yhteydessä ne voidaan käyttää verovelvollisen seuraavien maksuunpanojen hyväksi. Kyseinen menettely mahdollistaa myös sen, että alle pienimmän erikseen palautettavana olevan määrän, eli viisi euroa, suuruinen summa voidaan kuitenkin siirtää odottamaan ja käyttää seuraavan maksuunpanon yhteydessä verovelvollisen hyväksi.

Siirryttäessä dieselkäyttöisten ajoneuvojen verotuksessa kuukausikohtaisesta verotuksesta päiväkohtaiseen verotukseen, on odotettavissa, että kuorma-autojen vetolaitelmoituksen määrä tulee huomattavasti nousemaan. Vetolaitelmoitukset tehdään katsastustoimipaikalle tai Ajoneuvohallintokeskukselle.

Valtion omistamat ajoneuvot sekä puolustusvoimien hallitsemat ajoneuvot eivät olisi ehdotuksen mukaan enää verovapaita käyttövoimaveron osalta kuten nykyisin. Kyseisistä ajoneuvoista on ollut maksettava ajoneuvovero, mutta dieselveron osalta ajoneuvot ovat olleet verovapaita.

#### Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Ajoneuvohallintokeskuksessa käynnistettiin vuonna 1999 palvelujen kokonaisuudistus eli PALKO-hanke. Siinä kuvataan ja virtaviivaistetaan toimintaprosessit sekä ajanmukaistetaan tarvittavat operatiiviset ja hallinnolliset tietojärjestelmät. Tietojärjestelmille asetettavat vaatimukset ovat löytyneet prosesseja kehitettäessä. Ajoneuvoverotuksen uudistamiseen tähtäävä VERSO-projekti on osa PALKO-hanketta.

Ajoneuvohallintokeskuksen nykyinen tieliikenteen tietojärjestelmä LTJ suunniteltiin ja rakennettiin 1980-luvulla ja se on nykytarpeisiin teknisesti vanhanaikainen. Tietojärjestelmien uudistaminen on PALKO-hankkeen painopiste ja päätavoite. Uusi järjestelmä on nimeltään ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmä eli ATJ. Säännökset sisältyvät ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin (541/2003).

PALKO-hankkeen tavoitteena on, että Ajoneuvohallintokeskuksessa voidaan siirtyä uudistettujen prosessien mukaiseen toimintaan. Toimintatapoja ja käsitteistöä saadaan yhtenäistettyä ja toimintaprosesseja virtaviivaistetaan. Keskeisenä tavoitteena on tehostaa ja monipuolistaa sähköisiä asiointimahdollisuuksia.

Toimivat prosessit ja nykyaikainen tietotekniikka parantavat myös Ajoneuvohallintokeskuksen edellytyksiä ottaa vastaan uusia tehtäviä. Hankkeen keskeinen tavoite on uuden teknologian käyttöönotto. Toiminnallisten uudistusten lähtökohtana on toimialajako,

jonka lisäksi on koko Ajoneuvohallintokeskusta virastotasolla koskevia prosesseja. Toiminnallisia hyötyjä tulee muun muassa toiminnan selkeyttämisestä ja kustannussäästöistä. Ajoneuvohallintokeskuksen ja sen sidosryhmien vastuut selkiytyvät ja palvelutuottajien seuranta ja valvonta tehostuu. Ajoneuvohallintokeskus pystyy tarjoamaan paremmat palvelut ja käyttöliittymät samalla, kun palvelujen saatavuus laajenee uusille käyttäjärühmille. Uusi teknologia mahdollistaa myös, että tietopalvelu voidaan toteuttaa nykyistä helpommin.

Nykyinen laki tieliikenteen tietojärjestelmästä on vuodelta 1989 ja sitä on muutettu useaan kertaan. PALKO-hankkeen yhteydessä on uudistettu myös ajoneuvoliikennerekisteriä koskevat säännökset edellä mainitulla lailla, joka tulee voimaan vuoden 2004 alusta. Tämä laki on puhtaasti rekisteriä koskeva laki, jolloin toiminnalliset asiat määriteltäisiin muualla eikä laissa otettaisi kantaa tietotekniikkaan tai rekistereiden rakenteeseen.

Laajaa hanketta ei voida toteuttaa yhtä aikaa kaikilla Ajoneuvohallintokeskuksen toimialoilla. Tästä syystä ensivaiheessa toteutetaan koko virasto-tasoa koskevat projektit sekä tietotekniset ratkaisut. Sen jälkeen toteutetaan ensin Rekisteröinti- ja verotus sekä tekniikka-toimialan projektit ja sitten Kuljettaja-toimialan projektit. AKEtiedon projektit kulkevat niiden rinnalla. Kokonaisuudessaan PALKO-hanke on valmis vuoden 2005 loppussa. Hankkeelle laaditaan vuosittaiset rahoitussuunnitelmat. Hankkeeseen ei tule ulkopuolista rahoitusta, vaan sen kustannukset rahoitetaan viraston tulorahoituksella.

PALKO-hankkeessa uusi Ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmä, Ajoneuvohallintokeskuksen koko tietojärjestelmäarkkitehtuuri ja tekninen arkkitehtuuri uudistetaan. ATJ käsittää useita tietojärjestelmiä. Lisäksi Ajoneuvohallintokeskuksen kumppanien käyttöön toteutetaan erikseen järjestelmiä ja käyttöliittymiä. Tarvittaessa uusitaan myös Ajoneuvohallintokeskuksen hallinnolliset tukijärjestelmät muun muassa talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmät. Asianhallinnan ja arkistoinnin järjestelmät uudistetaan vastaamaan sähköisen asioinnin vaatimuksia.

Tietojärjestelmien uudistamisen tavoitteena on parantaa järjestelmien mukauttavuutta ja

nopeuttaa reagointikykyä muuttuviin tarpeisiin. Uuden järjestelmän on oltava käytön osalta vähintään nykyisen järjestelmän tasolla. Tietojärjestelmä uudistetaan osajärjestelmä kerrallaan. Uuden järjestelmän on kyettävä toimimaan yhdessä nykyisen liikennetietojärjestelmän (LTJ) kanssa siirtymävaiheen aikana.

Vaikka järjestelmät ja toiminnot uudistetaan edellä selostetun mukaisesti tehtävät voitaneen hoitaa pääosin Ajoneuvohallintokeskuksen nykyisellä henkilöstömäärällä. Tarvittaessa voidaan käyttää ulkoisia palveluja esimerkiksi puhelinneuvonnassa siten, että kapasiteetti vastaa kysyntää. Myöskään huojennusasioiden siirtymisen Ajoneuvohallintokeskukselle sekä oikaisumenettelyn laajentuminen ei aiheuttane lisäresurssien tarvetta.

#### Ympäristövaikutukset

Nykyinen ajoneuvoverotuksen kahden verokannan malli merkitsee sitä, että uudemmista ja ympäristöystävällisemmistä henkilö- ja pakettiautoista maksetaan enemmän veroa kuin vanhemmista, enemmän ympäristöä kuormittavista ajoneuvoista. Nykyiset veroperusteet eivät suoranaisesti ota huomioon ympäristönäkökohtia verotuksessa. Vaikka veroperuste uudelle ympäristöominaisuksiltaan paremmalle ajoneuville olisi sama kuin vanhemmalle enemmän saastuttavalle ajoneuville, voidaan arvioida, että kun vanhempien ajoneuvojen ajomäärät ovat yleensä pienemmät kuin uusilla, verotus muodostuu käyttömäärää kohden vastaavasti korkeammaksi vanhemmille ajoneuvoille. Tätä voinee pitää eräänlaisena välillisenä ympäristövaikutuksena, vaikka kysymys ei ole suoraan laissa säädetystä ympäristöperusteisesta veroporrastuksesta. Tällainen porrastus edellyttäisi kuitenkin perusteellisempaa valmistelua ja poliittista päätöksentekoa kuin mihin tässä yhteydessä on mahdollisuuksia.

Uusi ajoneuvoverotuksen tietojärjestelmä suunnitellaan siten, että se mahdollistaa tulevaisuudessa ympäristöperusteiset veroporrastukset, jotka voitaisiin toteuttaa esimerkiksi eri ajoneuvoille annettavalla ympäristöperusteisella kertoimella, joka vaikuttaisi veron

määrään. Kertoimen perusteena voitaisiin käyttää esimerkiksi ajoneuvon polttoaineen kulutusta tai päästötietoja taikka näitä kuvaavia teknisiä tietoja.

Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan ja julkisyhteisöjen talouteen

Esityksen tarkoituksena on, että eri ajoneuvolajeilta kannettaisiin edelleen suunnilleen sama määrä veroja kuin tähänkin asti. Verojärjestelmä muuttuu aiempaa joustavammaksi ja ottaa tarkemmin huomioon ajoneuvon poiston käytöstä. Tästä hyötyvät ne, jotka pitävät ajoneuvoa vain osan vuotta rekisterissä. Muutoin ehdotus ei vaikuta verorasituksen jakautumiseen eri kansalaisryhmien kesken. Eräät julkisyhteisöjen ajoneuvot muuttuisivat jatkossa verollisiksi.

## 2. Asian valmistelu ja lausunnot

Esitys on valmistelu virkatyönä valtiovarainministeriön ja Ajoneuvohallintokeskuksen yhteistyönä.

Lausuntonsa ovat antaneet liikenne- ja viestintäministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö, sisäasiainministeriö (pelastusosasto, poliisiosasto ja rajavartiolaitoksen esikunta), Ahvenanmaan lääninhallitus, Korkein hallinto-oikeus, Ajoneuvohallintokeskus, Tiehallinto, Tullihallitus, Verohallitus, Suomen Kuntaliitto, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ry, Veronmaksajain Keskusliitto ry, Linja-autoliitto, Suomen Kuorma-autoliitto ry, Ulkomaanliikenteenharjoittajat ry, Suomen Taksiliitto ry, Öljy- ja kaasualan Keskusliitto ry, Suomen Autokatsastus Oy, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Invalidiliitto ry, Liikennevakuutuskeskus, Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö ja Suomen Palopäällystöliitto ry.

Lausunnoissa on suhtauduttu myönteisesti uudistuksen kokonaisrakenteeseen. Lausunnoissa esitettyjä yksityiskohtaisia huomautuksia on pyritty ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan.

### 3. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy samanaikaisesti eduskunnan käsiteltäväksi annettuun hallituksen esitykseen polttoainemaksulaiksi. Näihin kahteen

esitykseen on yhdistelty nykyisen moottoriajoneuvoverolain, ajoneuvoverolain sekä polttoainemaksulain säännöksiä. Erityisesti moottoriajoneuvoverolain säännökset jakautuvat kumpaankin ehdotetuista laeista. Tästä seuraa, että esitykset tulisi käsitellä toisistaan riippuvina.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

#### 1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Lain soveltamisala.* Suomessa rekisteröidystä tai Suomessa käytettävästä ajoneuvosta suoritetaan valtiolle ajoneuvoveroa sekä ulkomailla rekisteröidyistä Suomessa tilapäisesti käytettävistä ajoneuvoista ajoneuvoverona kannettavaa kiinteää veroa ja kulu- tusveroa.

Ajoneuvo on määritelty tieliikennelain (267/1981) 2 a §:ssä maalla kulkeväksi laitteeksi, joka ei kulje kiskoilla. Kaikki Suomeen rekisteröidyt tai Suomessa käytettävät ajoneuvot kuuluisivat lain soveltamisalaan. Veronsaajana on valtio.

Ajoneuvoverolaissa säädettäisiin kattavasti lain tasolla keskeisistä veronmaksuvelvollisuuteen ja veron kantamiseen liittyvistä kysymyksistä. Osa säännöksistä voitaisiin lähinnä menettelyä koskevinä mahdollisesti säätää asetuksella, mutta selvyyden vuoksi ehdotetaan, että kaikki säännökset ajoneuvoverosta kootaan yhteen lakiin. Myös verovelvollisten asemaan välittömästi vaikuttavat menettelysäännökset olisivat tässä laissa.

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muiden lakien soveltamisesta. Jollei ehdotetussa laissa toisin säädetä, ajoneuvoveron kanton sovelletaan soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (611/1978) tai sen nojalla säädetään, mitä veronlisäyksestä ja viivekorosta annettussa laissa (1556/1995) säädetään sekä mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annettussa laissa (367/1961) säädetään. Esimerkiksi viivekoron minimimäärään sovelletaan nykykäytännön mukaisesti lakia veronlisäyksestä ja viivekorosta, jonka mukaan viivekoron minimimäärä on kolme euroa.

Joliltakin osin ajoneuvoverolaissa viitattaisiin muihin lakeihin, joissa on yleisiä säännöksiä veron maksuunpanosta. Veronkantolaissa on säännöksiä, jotka vaikuttavat veronmaksuvelvollisuuteen, joten ajoneuvoverolaissa viitattaisiin veronkantolakiin sekä veronkantoasetukseen. Veronalaisuuden määrittelyyn vaikuttavat myös ajoneuvojen rekisteröintiä sekä ajoneuvotekniikkaa koskevat säännökset. Tämän johdosta laissa viitattaisiin myös keskeisiin säännöksiin, jotka määrittelevät ajoneuvoverolaissa käytettyjä termejä.

Pykälässä ehdotetaan otettavaksi huomioon myös ajoneuvolain (1090/2002) säätämisestä aiheutuneet muutokset säädösviittauksiin. Ajoneuvolain myötä tulee ajoneuvoverolaissa säädettäväksi myös ajoneuvojen luokittelusta tietyissä erityistapauksissa lähinnä silloin, kun luokittelusta ei enää säädetä ajoneuvolaissa tai muualla lainsäädännössä. Näin ollen, jos ajoneuvoverolaissa ei toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaisuuteen sekä ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuteen sovelletaan ajoneuvolakia ja sen nojalla annettuja asetuksia sekä ajoneuvojen rekisteröinnistä annettua asetusta (1598/1995) ja muita tieliikennelain (267/1981) sekä sen nojalla säädettyjä perusteita.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annettussa laissa (541/2003) säädetään. Ajoneuvoverolakiin ehdotetaan otettavaksi 63 §:ään erityissäännös verotietojen julkisuudesta ja tietojen antamisesta. Tämän lisäksi on kuitenkin tarpeen viittaussäännös ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin.

Jos muun lain säännökset ovat ristiriidassa ajoneuvoverolain kanssa, sovellettaisiin ajo-

neuvoveron kantamiseen ajoneuvoverolakia. Muut lait ovat siten toissijaisia suhteessa ajoneuvoverolakiin.

## 2 luku. Ajoneuvovero

3 §. *Ajoneuvoveron rakenne.* Ajoneuvoverolla tarkoitetaan tässä laissa perusveron osuudesta tai käyttövoimaveron osuudesta sekä perusveron että käyttövoimaveron osuudesta koostuvaa veroa. Perusveron osuus vastaa nykyistä ajoneuvoveroa ja käyttövoimaveron osuus vastaa nykyisin perittävää dieselveroa. Ajoneuvoveroa olisivat myös muualla kuin Suomessa rekisteröidyistä ajoneuvoista kannettavat kiinteä vero ja kulu- tusvero.

4 §. *Veronalaiset ajoneuvot.* Ajoneuvoveroa on suoritettava ajoneuvorekisteriin merkitystä luokkiin M ja N kuuluvista autoista. Muualla kuin Suomessa rekisteröidyistä ajoneuvoista on suoritettava vain kiinteää veroa ja kulu- tusvero siten kuin tämän lain 38—44 §:ssä säädetään. Ajoneuvoveroa suoritetaan myös autosta, jonka olisi tullut olla ajoneuvorekisteriin merkittynä.

Ajoneuvovero kannettaisiin nykyiseen tapaan ajoneuvosta, joka on rekisteröity ajoneuvorekisteriin. Ajoneuvon käyttämättömyydellä, epäkuntoisuudella tai esimerkiksi seisontavakuutuksella ei olisi merkitystä veron määräytymisen kannalta, kuten ei nykyäänkään. Jos ajoneuvoa ei käytetä, se tulisi poistaa rekisteristä säädettyä menettelyä noudattaen. Jäljempänä esitetään, että rekisteristä poiston jälkeen veroa palautetaan rekisterikilpien palauttamisesta lukien.

Ajoneuvoveroa kannetaan nykyiseen tapaan myös ajoneuvosta, jonka olisi tullut olla rekisteröity. Ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuudesta on säädetty ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa. Jollei liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ole rekisteröity, veron maksuunpano tapahtuu käytännössä poliisin valvontailmoitusten perusteella jälkiverotuksena. Ajoneuvon omistaja on siten velvollinen verotusta varten rekisteröimään ajoneuvon sekä ilmoittamaan omistussuhteissa tapahtuneista muutoksista.

Mikäli Suomessa käytettävä ajoneuvo on rekisteröity muualle kuin Suomeen, siitä kannetaan kiinteää veroa ja kulu- tusvero.

neuvon tulee olla tällöin rekisterissä jossain muualla kuin Suomessa. Jos ajoneuvoa käytetään rekisteröimättömänä, sitä verotetaan mahdollisesta ulkomaalaisomistuksesta huolimatta sen mukaan, että ajoneuvon olisi pitänyt olla rekisterissä Suomessa.

Eri ajoneuvoluokat on määritelty ajoneuvolain 2 luvussa. Ajoneuvolainsäädännön uudistamisen yhteydessä näistä ajoneuvoihin, niiden hyväksymiseen ja käyttöön liittyvistä säännöksistä poistettiin tuohon lainsäädäntöön pitkällä aikavälillä syntyneet verotusta varten olevat ajoneuvojen määrittelysäännökset. Tähän asti auton alustalle rakennetut työkoneet ovat olleet varsinaisesta ajoneuvoverosta vapaita moottoriajoneuvoverolain 6 §:n 2 kohdan nojalla. Näiden työkoneiden määritelmästä on aiemmin säädetty ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa asetuksessa (1256/1992). Voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, että käsillä olevassa uudistuksessa auton alustalle rakennettujen työkoneiden verottomuus säilytetään ennallaan. Rakenne- ja varusteasetuksen kumouttua ajoneuvolain myötä, tulee myös auton alustalle rakennettujen työkoneiden määrittelyä säätäminen verolaissa tarpeelliseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että auton alustalle rakennettu työkone on ajoneuvoverosta vapaa ja että auton alustalle rakennettu työkone on N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvo, joka on varustettu erityisillä välineillä työn tekoa varten ja jota ei ole tarkoitettu muun tavaran kuin työssä tarpeellisten työvälineiden ja tarvikkeiden kuljettamiseen.

5 §. *Verovelvollisuus.* Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai rekisteriin merkitty haltija on velvollinen suorittamaan ajoneuvosta ajoneuvoveroa rekisteriin merkityltä omistus- tai haltijuusajaltaan. Ajoneuvovero kannettaisiin ajoneuvorekisterin omistus- ja haltijatietojen perusteella. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistaja että haltija, haltija on verovelvollinen. Ajoneuvoveroa ei siten maksuunpantaisi nykyisen dieselveron tapaan ensin haltijalle ja sitten omistajalle, vaan verovelvollinen olisi aina haltija, jos sellainen ajoneuvolla on. Jos omistajia tai haltijoita on enemmän kuin yksi, olisivat he kaikki verovelvollisia ja yhteisvastuussa veron suorittamisesta. Tässäkin tapauksessa haltijat olisivat ennen omistajia verovelvolli-

sina. Ehdotus tarkoittaa, että olipa omistajien ja haltijoiden lukumäärä mikä hyvänsä, omistaja ja haltija eivät voi olla yhtä aikaa verovelvollisina samasta ajoneuvosta.

Jos liikenteessä käytetään rekisteröimätöntä ajoneuvoa tai rekisteriin merkitty tieto on virheellinen, verovelvollisena on se, jonka olisi tullut olla rekisterissä ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen mukaan omistajana. Jollei tätä voida selvittää tai jos rekisteröimätöntä ajoneuvoa on käytetty omistajan suostumuksetta, verovelvollinen on se, jonka käytössä ajoneuvon on katsottava olleen.

Henkilö, joka ei ole rekisteröinyt omistaansa ajoneuvoa nimiinsä, on verovelvollinen 1 momentin mukaisesti. Käytännössä esiintyy tilanteita, joissa ajoneuvon ostanut ei tee rekisteri-ilmoitusta omistusoikeudestaan. Näissä tilanteissa verolipun saa ajoneuvon entinen omistaja tai haltija, joka ei ole enää verovelvollinen kyseisestä ajoneuvosta. Tämä johtuu siitä, että veronkantoviranomainen ei ole saanut tietoa uudesta verovelvollisesta. Jollei uusi omistaja ole tehnyt rekisteri-ilmoitusta omistajan vaihdosta, myyjä voi tehdä rekisteröinnistä annetun asetuksen 19 §:n mukaisen myynti-ilmoituksen. Vero kannetaan tällaiselta rekisteröinnin laiminlyöneeltä henkilöltä ensimmäiseltä verokaudelta yksinkertaisena ja seuraavilta korotettuna 46 §:n mukaisesti, jos rekisteri-ilmoitusvelvollisuutta ei ole edelleenkään täytetty. Verovelvollisuus ei siten riipu siitä, täyttääkö ajoneuvon uusi omistaja rekisteröintivelvollisuutensa vaiko ei. Jos ajoneuvon omistus vaihtuu vielä uudelleen sen jälkeen, kun ajoneuvon ensiksi ostanut on laiminlyönyt rekisteri-ilmoituksen tekemisen, on uusi omistaja edellä sanotun mukaan verovelvollinen siitä alkaen, kun hän tulee omistajaksi. Kuitenkin tässä tilanteessa ajoneuvosta on rekisteri-ilmoituksen puuttumisen johdosta maksuun panematta veroa häntä edeltäneen omistajan ajalta. Tällainen rekisteriin merkitsemätön väliomistajien ketju voi käytännössä olla pitkäkin. Jos tällaisten väliomistajien omistajat ovat lyhyitä, mikä myös on ainakin tietyn tyyppisessä autokaupassa tavallista, veron määrät eivät välttämättä ole yhtä omistajaa kohden suuria. Niihin kuitenkin sovellettaisiin myös säännöstä maksuunpanon vähimmäismäärästä, mikä joissakin tapauksissa

nostaa tällaiselta rekisteröinti-ilmoituksensa laiminlyöneen väliomistajan ajalta olevaa veron määrää ajan pituuteen nähden huomattavastikin. Uuden omistajan kannalta, joka huolehtii rekisteröintivelvoitteistaan, tilanne voi muodostua hankalaksi, jos väliomistajien aikainen verotus ei tule selvitettyksi ja verot maksettuiksi. Tällaisia käytännössä melko useinkin esille tulevia tilanteita varten 5 §:n 3 momentissa ensinnäkin ehdotetaan mahdollisimman selvästi säädettäväksi, että myös se, joka jättää rekisteri-ilmoituksen tekemättä, vaikka on ajoneuvon omistajana, on omistusajaltaan verovelvollisena. Samalla lakiin kuitenkin ehdotetaan järjestelyä, jossa se, joka tulee rekisteriin merkityksi omistajaksi tällaisten väliomistajien jälkeen, voi niin halutessaan saada ajoneuvon verotusta koskevat asiat mahdollisimman yksinkertaisesti hoideutuksi myös velvoitteensa laiminlyöneen väliomistajan ajalta. Tämä tapahtuisi siten, että ajoneuvon ostaja voisi ottaa itse vastatakseen väliomistajien verosta. Tästä säädettäisiin tarkemmin 6 §:ssä, mutta jo verovelvollisuutta koskevassa 5 §:ssä ehdotetaan kuitenkin viitattavaksi siihen, että jos ajoneuvon seuraava omistaja on ottanut vastatakseen verosta 6 §:n mukaisesti, verovelvollisuus määräytyy mainitun säännöksen mukaisesti. Jos ajoneuvon nimiinsä rekisteröivä omistaja ei ota vastatakseen verosta, verovelvollisuus määräytyisi 5 §:n 1 momentin mukaisesti, jolloin kaikki ajoneuvon omistajina olleet olisivat verovelvollisia omalta omistusajaltaan. Korostettakoon, että vastattavaksi ottaminen on tarkoitettu aina uudelle omistajalle vapaaehtoiseksi. Tämä ilmenee siitä, että verovelvollisuus on pääsäännön mukainen, jos hän ei ota vastatakseen väliomistajien aikaisesta verosta. Käytännön rekisteröintitoiminnasta olevat kokemukset viittaavat siihen, että tällainen vapaaehtoisuuteen perustuva poikkeama omaan omistusaikaan perustuvasta verovelvollisuudesta voi joissakin tapauksissa olla ajoneuvon omistajaksi itsensä säädetyllä tavalla rekisteröivän omistajan edun mukaisista, vaikka hän näin tulee maksaneeksi jonkin verran muun omistajan ajalta olevaa veroa.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi tarkentavasti 1 momentissa mainituista yhteisvastuullisista verovelvollisista. Jos ajoneuvolla on 1 momentissa tarkoitettuja

yhteisvastuullisia verovelvollisia, vero maksuunpannaan ajoneuvon ensimmäiseksi omistajaksi tai haltijaksi merkitylle henkilölle. Jos veroa ei saada perityksi tältä, tai jos maksuunpanoon on muu erityinen syy, vero maksuunpannaan muulle yhteisvastuulliselle verovelvolliselle.

Kun verotus käytännössä pohjautuu ajoneuvorekisterin tietoihin, rekisteri-ilmoitusten tärkeyttä on korostettava. Rekisteri-ilmoitus ja ajoneuvon katsastus rinnastetaan yleisessä verotusmenettelyssä käytettävään veroilmoitukseen. Rekisteri-ilmoitus on veroilmoituksen tavoin verotuksen toimittamisen peruste. Ajoneuvon omistaja tai muu ilmoitusvelvollinen on velvollinen ilmoittamaan ajoneuvorekisteriin merkittäväksi sisällöltään oikeat tiedot säädetyssä ajassa verotuksen toimittamista varten.

6 §. *Verosta vastattavaksi ottaminen.* Siirtyminen päiväkohtaisesti laskettavaan veroon ja verokauden määräytymiseen vain kunkin auton omistajan tai haltijan omalta rekisteröitynä olon ajalta tarkoittaa sitä, että huomattavalle osalle autoja tulee 12 kuukauden pituisen säännönmukaisen verokauden aikana jokin rekisterimerkintä, joka aiheuttaa verokauden katkeamisen ja uuden verokauden alkamisen toisen verovelvollisen nimissä. Tällaisia tapahtumia on rekisteritilastojen mukaan noin kolmannes rekisterissä olevien veronalaisten ajoneuvojen määrästä. Kun on kyse päiväkohtaisesta verosta, myös erilaiset lyhytaikaisetkin väliomistajat ovat periaatteessa verovelvollisia niiltä päiviltä, jotka he ovat ajoneuvon omistajina. Hyvin lyhytaikaisia omistussuhteiden muutoksia ei käytännössä välttämättä aina kirjata ajoneuvorekisteriin, vaikka lyhytaikaisetkin muutokset olisi ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 11 §:n mukaan merkittävä ajoneuvorekisteriin. Mitään aikarajaa ei tässä suhteessa ole, ja tuon asetuksen 22 §:ssä säädetty seitsemän päivän enimmäisaika ilmoituksen tekemiselle koskee vain sitä, mihin mennessä vaikkapa vain yhden päivän kestänyt ajoneuvon omistajuus olisi tullut ilmoittaa rekisteriä pitävälle viranomaisille.

Ajoneuvoverotuksen kannalta edellä sanottu tarkoittaa käytännössä sitä, että lyhytaikainenkin väliomistaja on verovelvollinen niiltä päiviltä, joina ajoneuvo on hänen omistuk-

sessaan. Veron määräksi tulisi lakiehdotuksen 62 §:ssä olevaa vähimmäisveroa koskevan säännöksen mukaan aina vähintään 17 euroa kunkin verovelvollisen vaikkapa hyvin lyhyeksi muodostuvaa verokautta kohden.

Nykyisin vastaavaa tilannetta ei synny, koska vero on maksuunpantu koko kalenterivuodelta eikä ajoneuvon omistuksen vaihtuminen vaikuta asiaan. Järjestelmän muuttuessa on tarpeen ottaa käyttöön järjestely, jossa edellä kuvatun kaltaisen yhden tai useamman väliomistajan vaikutus voidaan tavalla tai toisella poistaa. Olettavasti nämä eivät aina ole kovin innokkaita huolehtimaan siitä, että heidän kauttaan kulkeneiden ajoneuvojen ajoneuvoverotus olisi siinä kunnossa, ettei ajoneuvoa ehkä hyvinkin uhkaksi käyttökielto jonkin väliomistajan laiminlyöntien johdosta. Ajoneuvon myöhemmällä ostajalla, joka haluaa saada ajoneuvon laillisesti käyttöön, olisi toki mahdollisuus maksaa väliomistajien hoitamatta jättämät verot, mutta ottaen huomioon edellä mainittu veron vähimmäismäärä, tämä voi käydä kalliiksi, jos lyhytaikaisia väliomistajia on ollut useita.

Ratkaisuksi ehdotetaan, että se, joka tulee ajoneuvosta verovelvolliseksi siten, että hänelle maksuunpannaan ajoneuvoveroa oikein tehtyjen rekisterimerkintöjen mukaisesti, voisi vapaaehtoisesti ottaa vastatakseen myös edellisen rekisterimerkintöjen päättymisen jälkeisten väliomistajien aikaisesta verosta. Tämä tarkoittaa siis sitä, että ajanjakso, jolta puuttuu tieto rekisteröidystä omistajasta, tulisi verotettavaksi ikään kuin tämän uuden asianmukaisesti rekisteriin merkityn omistajan nimissä. Veron verokaudelta kannettavaa vähimmäismäärää koskevat säännökset eivät tulisi sovellettavaksi väliomistajakohtaisesti, vaan vero kannettaisiin siitä vastattavaksi ottavan verovelvollisen muun verotuksen yhteydessä. Näin luovutuksensaaja voisi välttää myös ajoneuvon mahdollisen käyttökiellon väliomistajan laiminlyötyä veron maksun väliomistajasajaltaan. Veronkantoa verosta vastattavaksi ottamistilanteissa selostetaan tarkemmin 16 §:n kohdalla. Tässä yhteydessä mainittakoon kuitenkin jo, että veronkannossa on oletusarvona, että uusi omistaja tai luovutuksensaaja ottaa väliomistajien aikaisen veron vastatakseen ja että hän välttyy vastaamasta väliomistajan verosta ilmoittamalla

asiasta Ajoneuvohallintokeskukselle. Tätä vaihtoehtoa puoltaa se, että esimerkiksi käydettyjen autojen kaupan varastokiertonopeuden perusteella arvioituna väliomistajien aikaiset veromäärät eivät tavallisesti nouse kovin korkeiksi.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi vastattavaksi ottamisen vaikutuksesta ajoneuvon luovuttajan verovelvollisuuteen. Jos luovutuksensaaja ottaa vastatakseen verosta 1 momentin mukaisesti ja maksaa veron, luovuttaja vapautuu verovelvollisuudesta. Jos luovutuksensaaja ei ota vastatakseen ajoneuvon luovuttajalle kuuluvasta verosta, heiltä kummaltakin kannetaan ajoneuvovero sen ajan mukaan, jonka he ovat olleet ajoneuvon omistajina. Tässä on kyse tosiasiallisesta omistajasajasta, joka siis ei ainakaan kaikilta osin vastaa ajoneuvosta tehtyjä rekisteri-ilmoituksia.

Koska väliomistaja on myös verovelvollinen, on asianmukaista, että auton uusi omistaja voi kuitenkin kieltäytyä väliomistajan veron maksamisesta. Tällöin väliomistajalle maksuunpannaan vero hänen omistajasajaltaan. Jos väliomistaja maksaa osuutensa verosta, veronkanto jatkuu uuden rekisteriin merkityn omistajan ajalta aivan tavanomaiseen tapaan. Jos väliomistaja sen sijaan ei maksa osuuttaan, ajoneuvo on käyttökiellossa, ja väliomistajan osuutta on maksettava veron vähimmäismäärä 17 euroa kutakin väliomistajaa kohden, vaikka väliomistuksen aika ei riittäisikään nostamaan veroa tähän määrään. Vastattavaksi ottaminen on tarkoitettu tekemään asia mahdollisimman helpoksi ajoneuvon uudelle omistajalle. Ehdotettu järjestely samalla korostaa ajoneuvon ostajan huolellisuutta ostotilanteessa. Hänellä on lakiehdotuksen 63 §:n mukaan mahdollisuus selvittää Ajoneuvohallintokeskuksesta se, onko ajoneuvosta veroja maksamatta. Tähän tullaan myös tiedotuksessa kiinnittämään huomiota.

Pääsääntönä käytännössä olisi, että rekisteriin merkittävä uusi omistaja ottaisi väliomistajan veron vastatakseen. Väliomistajan verovelvollisuus on tarkoitettu lähinnä sellaisia tilanteita varten, joissa väliomistajan omistusaika on muodostunut poikkeuksellisen pitkäksi. Veron ensisijainen maksuunpano rekisteriin merkitylle omistajalle helpottaa ja

nopeuttaa verotusmenettelyä. Järjestelyn ei pitäisi olla kohtuuton uuden omistajan kannalta, koska väliomistajien omistusajat ovat yleensä lyhyitä ja veron määrät siksi suhteellisen pieniä, ja joka tapauksessa uusi omistaja voi kieltäytyä väliomistajan veron maksamisesta. On huomattava, että ajoneuvoveron joutuu usein maksamaan ajoneuvon käyttöönsä ostanut viimeisin omistaja, koska ajoneuvo olisi kuitenkin käyttökiellossa veronmaksun laiminlyönnin vuoksi, eikä entisillä väliomistajilla ehkä ole halua korjata tilannetta. Tämä ei siten poikkea siitä, miten käytännössä kuitenkin useimmiten toimitaan nykyäänkin, vaikka vastaava tilanne voi tulla yleensä esille vain koko vuodelta kannettavan veron yhteydessä.

7 §. *Verovelvollisuuden siirto.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi verovelvolliselle mahdollisuus siirtää verovelvollisuus sopimuksen perusteella toiselle henkilölle. Siirto on tehtävä kirjallisesti Ajoneuvohallintokeskuksen vahvistamaa lomaketta käyttäen. Verovelvollisuuden vastaanottaja vastaa verosta niiden perusteiden mukaan, jotka koskevat alkuperäistä verovelvollista. Jos verovelvollisuuden siirto on ilmeisesti tehty veronmaksun välttämiseksi, vero voidaan maksuunpanna siten kuin siirtoa ei olisi tehty.

Verovelvollisuuden siirto tulee kyseeseen esimerkiksi työsuhdeajoneuvojen kohdalla. Työnantaja haluaa omistajana maksaa haltijana olevan työntekijänsä ajoneuvoveron työssä käytettävästä ajoneuvosta. Vastaanottavan yrityksen ollessa 26 §:n mukainen jaksoverotusasiakas säästetään kustannuksia, koska lähetettävien verolippujen määrä vähenee sähköisen laskutuksen lisääntyessä.

Ajoneuvohallintokeskukselle esitetään säädettäväksi oikeus hyväksyä tai hylätä verovelvollisuuden siirtäminen määräämillään ehdoilla. Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi, että jos verovelvollisuuden vastaanottaja ei suorita veroa säädetyllä tavalla, Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä verovelvollisuuden siirtäjän ja vastaanottajan vastaamaan verosta yhteisvastuullisina.

Tarve hylätä verovelvollisuuden siirto tulee kyseeseen lähinnä veronkiertotapauksissa. Jos on nähtävissä, että verovelvollisuuden siirto on tehty ainoastaan veron välttämistä tarkoituksessa, voidaan siirrosta kieltäytyä. Siir-



toa ei hyväksyttäisi myöskään, jos vastaanotettava verovelvollinen ei todennäköisesti pystyisi suoriutumaan veron maksamisesta. Jos verovelvollisuuden vastaanottaja ei suorita veroa säädetyllä tavalla, Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä verovelvollisuuden siirtäjän ja vastaanottajan vastaamaan verosta yhteisvastuullisina. Tässä ehdotetaan siis säädettäväksi, että jos verovelvollisuuden vastaanottaja ei maksakaan veroa, maksamaton veroa voidaan periä myös verovelvollisuuden luovuttajalta. Näin erilaiset veronkierto-yritykset voidaan tehokkaasti estää.

8 §. *Verovelvollisuuden alkaminen ja päättyminen.* Verovelvollisuus alkaa, kun rekisteriin merkitään uusi verollinen ajoneuvo, rekisterissä oleva ajoneuvo muuttuu verolliseksi tai kun rekisterissä oleva verovelvollinen vaihtuu. Verovelvollisuus alkaa:

1) sinä päivänä, kun ajoneuvo ensi- tai uudelleenrekisteröidään,

2) sitä seuraavasta päivästä, kun rekisteriin merkityn ajoneuvon omistaja- tai haltijatieto muuttuu siten, että vero on maksuunpantava uudelle verovelvolliselle,

3) sinä päivänä, kun verosta vapaa ajoneuvo muutosrekisteröidään tai muutoskatsastetaan veronalaiseksi tai

4) verovapautuksen edellytysten päättyispäivää seuraavasta päivästä lukien.

Ajoneuvon rekisteriin merkityn omistajan tai haltijan verovelvollisuus alkaa siitä päivästä, joka on merkitty tai olisi ollut merkittävä omistus- tai haltijuusajan ensimmäiseksi päiväksi. Jos verovelvollisuuden alkamisen ajankohtaa ei 5 §:n 2 momentin tarkoittamissa tapauksissa voida selvittää, verovelvollisuus voidaan arvion perusteella vahvistaa alkavaksi enintään 12 kuukautta aikaisemmin kyseinen päivä mukaan lukien, jona Ajoneuvohallintokeskus sai tiedon 5 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta ajoneuvon käytöstä.

Verovelvollisuus päättyy, ja kyseinen päivä on vielä verollinen, sinä päivänä kun:

1) ajoneuvo poistetaan rekisteristä,

2) ajoneuvon omistaja- tai haltijatieto muuttuu siten, että vero on maksuunpantava uudelle verovelvolliselle,

3) verollinen ajoneuvo muutosrekisteröidään tai muutoskatsastetaan verovapaaksi ta

hi

4) verovapautuksen edellytykset alkavat.

Verovelvollisuuden päättymisen edellytyksenä momentin 1 kohdassa on, että ajoneuvon rekisterikilpien palauttamisen lisäksi ajoneuvo on myös poistettu rekisteristä. Siinä tapauksessa, että ajoneuvon kilpienpalautuspäivä on aiempi kuin rekisteristä poistopäivä, päättyisi verokausi siihen päivään, jona rekisterikilvet palautetaan.

Tässä yhteydessä voidaan todeta, että harkittavana on, voitaisiinko ajoneuvojen liikenteestä taikka rekisteristä poistamista koskevia säännöksiä mahdollisesti kehittää nykyistä joustavimmiksi. Yhtenä mahdollisuutena on käyttämättömänä olevan ajoneuvon poisto siten, ettei kyseessä ole varsinainen rekisteristä poisto, mutta kuitenkin sellainen toimenpide, joka tarkoittaa, ettei ajoneuvoa voi käyttää tällaisen poiston aikana liikenteessä. Tällaiseen vaihtoehtoon liittyy luonnollisesti myös muun muassa valvonnallisia kysymyksiä muutoinkin kuin vain verotuksen osalta. Esillä on ollut se vaihtoehto, että tässä käytettäisiin hyväksi liikennevakuutusyhtiöille tehtäviä niin sanottuja seisokki-ilmoituksia, jotka katkaisevat vakuutusmaksuvelvollisuuden ilmoitetuksi ajaksi. Tätä vaihtoehtoa selvitetiin jo nykyisen ajoneuvoverolain säätämisen yhteydessä, mutta tuolloin jouduttiin useistakin syistä toteamaan, ettei tätä kautta voida päästä tyydyttävästi toimivaan järjestelmään. Ensinnäkin vakuutusyhtiöiden seisokkikäytäntö on kokonaan säätelemätön, vain yhtiökohtaiseen liikekäytäntöön perustuva järjestely. Tiedot seisokeista saadaan ajoneuvorekisteriin varsin eri tavalla eri yhtiöistä, eikä näytä siltä, että verovelvollisten tasapuolinen kohtelu juurikaan olisi mahdollista näin epäyhtenäisen tietopohjan varassa. Tämän tiedon käyttö tarkoittaisi myös sitä, että verovelvollisen ja verottajan välissä olisi tiedonvälittäjänä kolmas taho, jonka velvollisuudet ja vastuut kumpaankin suuntaan olisivat nykyisellään varsin epäselvät. Seisokkikäytännöstä olisikin näin ollen joka tapauksessa säädettävä mahdollisesti lain tasolla, jos sitä aiottaisiin hyödyntää yhtenä verotuksen apukeinona. Ainakin tässä vaiheessa on aikaisemman selvitystyön perusteella arvioitavissa, että ensiksi olisi selvitettävä, mihin rekisteröintiä koskevien säännösten kehittäminen antaa mahdollisuuksia, varsinkin kun myös näitä säännöksiä olisi samalla tavalla tai toisella

muutettava. On hyvin mahdollista, että vaakuutusyhtiöt perustaisivat jatkossa omat käytäntönsä paremminkin ajoneuvorekisterin tietoihin, jos järjestelmää voitaisiin kehittää edellä ennakoituun suuntaan.

Edellä 3 momentin 2 ja 4 kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa verovelvollisuuden päättymisen edellytyksenä on, että verovelvollisuuden päättymisen perusteesta on tehty ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa tarkoitettu rekisteri-ilmoitus. Jos voidaan luotettavasti osoittaa, että verovelvollisuuden päättymisen peruste on syntynyt ilmoituksen tekoa aikaisemmasta ajankohdasta, verovelvollisuuden voidaan katsoa päättyneen tuona ajankohtana. Luotettavana selvityksenä voidaan pitää muun muassa luovutuskirjaa, kauppakirjaa, myynti-ilmoitusta tai muuta vastaavaa asiakirjaa.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan lisäksi nimenomaisesti säädettäväksi siitä, että ajoneuvon luovuttaja vastaa luovutuspäivän verosta. Tämä vastaa nykyistä verotuskäytäntöä. Myös haltijan osalta esitetään säädettäväksi, että haltija vastaa haltijuusajan viimeisen päivän verosta. Jos ajoneuvo myydään ja ajoneuvo poistetaan rekisteristä luovutuspäivänä, ei ole tarkoituksenmukaista, että uudelle omistajalle olisi maksuunpantava minimivero 17 euroa.

Omistajan verovelvollisuus päättyy siis siihen hetkeen, kun hän on luovuttanut ajoneuvon omistusoikeuden toiselle. Jollei uusi omistaja ole tehnyt rekisteri-ilmoitusta omistajan vaihdosta, luovutuksesta on tehtävä niin sanottu myynti-ilmoitus, josta ilmenee luovutuspäivämäärä sekä uuden omistajan nimi ja osoite. Tarkoitus on, että myyjän verovelvollisuus päättyy aina myyjän ilmoittaessa riittävät ja luotettavat tiedot uuden verovelvollisen yksilöimiseksi. Joissain tapauksissa tämä ei kuitenkaan ole mahdollista. Tällöin myyjän on pystyttävä antamaan selvitys ajoneuvon omistusoikeuden luovuttamisesta ja luovutusajankohdasta. Käytännössä uudelle ostajalle lähetetään myynti-ilmoituksen perusteella ensimmäisen verokauden verolippu, jossa häntä kehoitetaan rekisteröimään ajoneuvo nimiinsä. Jos uusi omistaja ei kehoituksesta huolimatta rekisteröi omistusoikeuttaan, maksuunpannaan vero seuraavilta verokausilta 46 §:n mukaisesti korotettuna. Jotta

verotus voidaan kohdistaa oikeaan verovelvolliseen, myynti-ilmoituksessa tulee yksilöidä ajoneuvon ostaja.

Ajoneuvon omistajan ei siis tarvitse olla rekisteriin merkitty omistaja, jotta häntä voitaisiin verottaa. Myös omistaja, joka ei ole tehnyt rekisteri-ilmoitusta omistusoikeudeltaan, voi olla verovelvollinen 5 §:n ja 6 §:n mukaisesti.

Käytännössä esiintyy tarvetta vapauttaa myös rekisteriin merkitty haltija veronmaksuvelvollisuudesta, vaikka haltijamerkintää ei olisikaan omistajan toimesta poistettu rekisteristä. Jollei ajoneuvon omistaja ole tehnyt rekisteri-ilmoitusta haltijan poistamiseksi rekisteristä, haltijan verovelvollisuus päättyy sinä päivänä, kun hän on luovuttanut pysyvästi ajoneuvon hallinnan sen omistajalle tai kun ajoneuvon omistaja on hyväksynyt ajoneuvon pysyvän hallinnan luovutuksen kolmannelle. Haltija ei siten voi luovuttaa ilman omistajan suostumusta ajoneuvoa kolmannelle henkilölle. Omistaja, joka on hyväksynyt hallinnan luovutuksen, vastaa ajoneuvoverosta siihen hetkeen saakka, kun hän on luovuttanut ajoneuvon omistusoikeuden tai kun hallinnan luovutuksensaaja on kirjattu rekisteriin ajoneuvon haltijaksi. Tällöin ajoneuvon omistaja vastaa ajoneuvoverosta haltijan verovelvollisuuden päättymisestä lukien.

9 §. *Ajoneuvoveron määrä.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvoveron määrän laskemisesta. Ajoneuvoveron päivää kohden kannettava määrä saadaan laskemalla yhteen perusveron sekä käyttövoimaveron määrä.

Vero määrätään niiden tietojen perusteella, jotka on ilmoitettu tai olisi pitänyt ilmoittaa rekisteriä pitävälle viranomaiselle. Vero kannetaan aina vähintään rekisteritietojen mukaisena. Poikkeaminen rekisteritiedoista olisi mahdollista esimerkiksi sellaisissa tilanteissa, joissa rekisteritietojen virheellisuuden syynä olisi rekisteri-ilmoituksen virheellinen kirjaaminen tai muu vastaava syy.

10 §. *Perusvero.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvoveron perusveron määrittä eri ajoneuvoille. Perusveroa kannetaan henkilö- ja pakettiautoista (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, M<sub>1</sub>G- ja N<sub>1</sub>G-luokka) sekä erikoisautoista, joiden suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa. Perusveron määrä päivää koh-

den on 26 senttiä ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ennen 1 päivää tammikuuta 1994, ja 35 senttiä ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön mainittuna päivänä tai sen jälkeen.

Ehdotetun perusveron määrissä ei ole otettu huomioon mahdollisen maksutapalisän vaikutusta. Maksutapalisä luonnollisesti nostaa maksettavaa määrää. Maksutapalisää voidaan kuitenkin perustella sillä, että toisaalta verovelvollinen saa pitemmästä maksuajasta koituvan edun, toisaalta useiden erien käytöstä aiheutuu hallinnollisia kuluja enemmän kuin jos vero maksettaisiin yhdessä erässä.

Perusveron määrää koskevassa ehdotuksessa on otettu huomioon myös hallituksen 16 päivänä syyskuuta 2003 eduskunnalle antama esitys ajoneuvoverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta (HE 53/2003 vp). Tuon esityksen mukaan koko vuodelta olevan ajoneuvoveron määrät ovat 94 euroa ja 127 euroa. Tässä pykälässä ehdotettavat määrät vastaavat 365 päivälle laskettuna 94,90 euroa ja 127,75 euroa. Erot näiden kahden esityksen välillä johtuvat siitä, että perusveron määrä on ilmaistu täysin senttein käyttämättä sentin kymmenesosia.

11 §. *Käyttövoimaveron*. Pykälässä säädetäisiin käyttövoimaveron määrästä eri ajoneuvoille. Käyttövoimaveron kannetaan ajoneuvoista, joita käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden määrätäisiin ajoneuvolajin, kokonaismassan ja kuorma-autoille myös perävaunun käytön perusteella kuten tähän astikin moottoriajoneuvoverolain mukaisessa verotuksessa. Kuorma-autojen veroperusteissa otettaisiin kuitenkin huomioon uusina ryhminä neli- ja viisi- tai useampiakseliset ajoneuvot. Veroperusteet olisivat seuraavat:

1) henkilöautosta ( $M_1$ - ja  $M_1G$ -luokka) ja kaksikäyttöautosta ( $N_1$ -luokka) sekä ajoneuvosta, joka siihen teytyjen katsastamattomien muutosten johdosta vastaa käyttötarkoitukseltaan lähinnä henkilöautoa 6,7 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

2) pakettiautosta ( $N_1$ - ja  $N_1G$ -luokka), matkailuautosta ( $M_1$ -luokka) ja huoltoautosta ( $M_1$ -,  $N_1$ -,  $N_2$ -,  $N_3$ -,  $M_1G$ -,  $N_1G$ -,  $N_2G$ - ja  $N_3G$ -luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

3) kuorma-autosta ( $N_2$ -,  $N_3$ -,  $N_2G$ - ja  $N_3G$ -luokka), jossa ei käytetä perävaunua, jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 1,0 senttiä 12 000 kilogramman kokonaismassaan saakka ja jokaiselta tämän massan ylittävältä kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 2,2 senttiä, jos ajoneuvossa on kaksi akselia. Vero on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 1,3 senttiä, jos ajoneuvossa on kolme akselia, 1,2 senttiä, jos ajoneuvossa on neljä akselia ja 1,1 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

4) kuorma-autosta ( $N_2$ -,  $N_3$ -,  $N_2G$ - ja  $N_3G$ -luokka), joka on varustettu ja jota käytetään puoliperävaunun vetoon, 3,8 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 2,3 senttiä, jos akseleita on kolme, 2,0 senttiä, jos akseleita on neljä ja 1,8 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

5) kuorma-autosta ( $N_2$ -,  $N_3$ -,  $N_2G$ - ja  $N_3G$ -luokka), joka on varustettu ja jota käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon, 3,8 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 2,5 senttiä, jos akseleita on kolme, 2,3 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 2,0 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia.

Ajoneuvojen luokittelua koskevia säännöksiä muutettiin vuonna 1992 siten, että ajoneuvoluokista poistettiin siihen asti käytössä ollut erikoisautojen luokka. Rekisterissä olleet erikoisautot saivat kuitenkin pitää entisen luokittelun erikoisautona, jollei ajoneuvon omistaja halunnut uutta ajoneuvoluokittelua sovellettavaksi. Suurin osa massaltaan vähintään 3 500 kilogrammaa olevista erikoisautoista olisi uuden luokittelun mukaan katsottu kuorma-autoiksi. Ajoneuvorekisterissä on vieläkin tällaisia ajoneuvoja erikoisautoiksi luokiteltuina. Verotuksessa nämä ehdotetaan rinnastettavaksi siihen nykyiseen ajoneuvoluokkaan, johon ne kuuluisivat, jos ajoneuvon luokkaa tarkistettaisiin nyt. Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että erikoisautona rekisterissä olevan ajoneuvon vero olisi sama kuin akseliluvultaan vastaavan M- tai N-luokan ajoneuvon vero. Samaa periaatetta sovelletaan lainsäädäntöteknisesti hieman toisessa muodossa myös nykyisessä mootto-

riaajoneuvoverotuksessa.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säilytettäväksi nykyiset vetolaiteilmoitukset perävaunujen verottamiseksi. Kuorma-autoa, joka on varustettu perävaunun vetoautoksi, katsotaan käytettävän perävaunun vetoon, jollei muuta ilmoiteta. Jos perävaunun vetoon varustettua kuorma-autoa ei käytetä perävaunun vetoon, ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava tästä kuorma-auton ensi- ja uudelleenrekisteröinnin yhteydessä tai ennen perävaunun käytön lopettamista. Vastaavasti etukäteen on tehtävä ilmoitus, jos kuorma-autoa, josta on tehty perävaunun käytön lopettamisilmoitus, ryhdytään käyttämään perävaunun vetoon. Myös ajoneuvosta, joka on hyväksytty vain hinattavan laitteen vetoon, on tehtävä ilmoitus siitä, että vetolaitetta ei käytetä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin menettelystä vetolaiteilmoituksen tekemiseksi. Ilmoitukset tehdään katsastustoimipaikassa tai Ajoneuvohallintokeskukselle vahvistettua lomaketta käyttäen. Koska dieselajoneuvojen verotuksessa tältä osin siirrytään kuukausikohtaisesta verotuksesta päiväkohtaiseen verotukseen, on odotettavissa, että vetolaiteilmoitusten määrä tulee huomattavasti nousemaan.

12 §. *Verosta vapaat ajoneuvot.* Ajoneuvoverosta vapaita olisivat seuraavat ajoneuvot:

1) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 36 §:n c ja d kohdan mukaisesti C- tai CD-tunnuksella rekisteröity ajoneuvo;

2) Euroopan yhteisöjen Suomessa sijaitsevien toimielinten omistamat tai hallitsemat ajoneuvot tai muun kansainvälisen sopimuksen perusteella verosta vapaat ajoneuvot;

3) ajoneuvot, jotka on katsastettu ja rekisteröity ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 21 §:n mukaiseksi museoajoneuvoksi;

4) pelastus- ja sairausautot;

5) linja-autot (M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-luokka);

6) puolustusvoimien yksin omistamat ja hallitsemat sotilasajoneuvot, joita ei ole merkitty ajoneuvorekisteriin;

7) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 38 §:n mukaisesti vientirekisteröidyt ulkomaille vietävät ajoneuvot;

8) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 51 §:n mukaiset Suomessa tilapäi-

sesti käytettävät ajoneuvot;

9) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 46 §:n mukaisesti ajoneuvot, joita käytetään koenumerokilvin näiden tilapäiseen käyttöön liittyvin rajoituksin;

10) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 48 §:n mukaisesti ajoneuvot, joiden käyttöön on annettu siirtolupa; ja

11) ajoneuvot, joissa käytetään pääasiallisesti puu- tai turveperusteista polttoainetta.

Verovapaudet esitetään yhdistettäväksi nykyisestä ajoneuvo- ja dieselverosta. Kaikkia nykykäytännön mukaisia verovapauksia ei kuitenkaan ehdoteta säilytettäväksi. Dieselverosta nykyisin vapautetut valtion omistamat ja hallitsemat ajoneuvot, poliisin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen hallitsemat ajoneuvot eivät enää olisi vapautetut dieselveroa vastaavasta käyttövoimaverosta muutoin kuin silloin, kun ajoneuvo on puolustusvoimien yksin omistama ja hallitsema sotilasajoneuvo, jota ei ole merkitty ajoneuvorekisteriin. Ajoneuvorekisterillä tarkoitetaan tässä Ajoneuvohallintokeskuksen pitämää yleistä ajoneuvorekisteriä. Erilaisten kansainvälisten sopimusten perusteella vapautettaviksi tulevat ajoneuvot mainittaisiin erikseen verosta vapautettuina ajoneuvoina. Tällaisia ovat nykyisin esimerkiksi Pohjoismainen Investointipankki ja Russian Maritime, jotka molemmat on vapautettu erityisen kansainvälisen sopimuksen perusteella maksamasta omistamistaan ja hallitsemistaan ajoneuvoista ajoneuvoveroa. Lisäksi vapautettujen ajoneuvojen piiriin on otettu myös ajoneuvot, jotka on vientirekisteröity tai joissa käytetään puu- tai turveperusteista polttoainetta. Tällaisia verotettavia ajoneuvoja nykyjärjestelmässä on ollut lukumääräisesti vähän tai ei ollenkaan ja siten näiden verottaminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Uusi verojärjestelmä on tietojärjestelmän tasolla nykyistä kiinteämmin yhteydessä niihin tietoihin, joita ajoneuvoista on ajoneuvorekisterissä. Jos jollekin ajoneuvoryhmälle halutaan säätää erityisiä veroperusteita tai esimerkiksi vapautus verosta, näiden ajoneuvojen on muodostettava rekisteritietojen perusteella sellainen oma ryhmänsä, joka voidaan tietokannassa olevien tietojen perusteella poimia suoraan pois veronalaisten ajoneuvojen joukosta. Esimerkiksi harrasteautojen

vapauttaminen verosta olisi mahdollista vain, jos harrasteautot muodostavat tulevaisuudessa rekisterissä oman nykyisten museoajoneuvojen kaltaisen ryhmän, mihin ryhmään kuuluvat ajoneuvot erikseen katsastetaan harrasteautoiksi ja merkitään sellaisina rekisteriin. Ajoneuvon hyväksymisestä museoajoneuvoksi on tieto ajoneuvorekisterissä.

Nykyisen moottoriajoneuvoverolain 6 §:n 2 kohdan mukaan auton alustalle rakennetut työkoneet ovat vapaat varsinaisesta ajoneuvoverosta. Auton alustalle rakennettu työkone ei kuitenkaan sisälly edellä mainittujen verovapaiden ajoneuvojen joukkoon. Ehdotettavan lain 12 §:ään ei ole tarpeen ottaa tätä vastaavaa erityistä vapautussäännöstä, koska asiasta on säädetty jo lain 4 §:n yhteydessä siten, ettei tällainen ajoneuvo kuulu laissa tarkoitettuihin veronalaisiin ajoneuvoihin. Myös auton alustalle rakennetun työkoneen määritelmä on 4 §:ssä. Nykyinen tilanne ei siten tältä osin muutu.

### 3 luku. Ajoneuvoveron kanto

13 §. *Verokausi.* Ajoneuvovero kannetaan ehdotuksen mukaan verokaudelta, jonka pituus on 12 kuukautta, eikä tämä ajanjakso ole sidottu kalenterivuoteen kuten nykyisin. Ajoneuvovero maksuunpannaan verovelvollisen omistus- tai haltijuusajalta päiväkohtaisena verona. Verokausi voi päättyä ennen 1 momentissa tarkoitettua ajanjakson päättymistä, jos ajoneuvoa koskeva verovelvollisuus päättyy tai ajoneuvosta ei sen laadun muutoksen johdosta ole enää suoritettava veroa.

Nykyisestä, kalenterivuoden pituisesta, kaikille ajoneuvoille saman pituisesta verokauden määritelmästä luovutaan. Esityksessä ehdotetaan siirryttäväksi juoksevaan, jokaiselle ajoneuvolle yksilöllisesti määriteltävään verokauteen. Ehdotuksen mukaisesti veroja ei kanneta kaikilta verovelvollisilta enää samaan aikaan vuodesta, sillä juoksevan verokauden luonteeseen kuuluu, että vero kannetaan verovelvollisilta hajautetusti kalenterivuoden aikana.

14 §. *Verokauden alkaminen ja päättyminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi verokauden alkamisesta ja päättymisestä. Verokausi alkaa:

1) päivästä, jona 8 §:ssä tarkoitettu verovelvollisuus alkaa,

2) edellisen verokauden päättymistä seuraavasta päivästä,

3) päivänä, jona rekisteriin ilmoitetaan ajoneuvon muutos laadultaan veronalaiseksi ajoneuvoksi,

4) päivänä, jona ajoneuvo muutoskatsastetaan tai muutosrekisteröidään laadultaan veronalaiseksi.

Luovutuksensaajan verokausi, silloin kun luovutuksensaaja ottaa vastattavakseen verosta 6 §:n mukaisesti, alkaa rekisteriin merkityn edellisen omistajan verokauden päättymispäivää seuraavasta päivästä.

Verokausi päättyy 1 tai 2 momentissa tarkoitettua päivästä alkavan 12 kuukauden ajanjakson viimeisenä päivänä tai:

1) päivänä, jona ajoneuvon 5 §:n mukainen verovelvollisuus päättyy,

2) seuraavan verokauden alkamista edeltävänä päivänä,

3) päivänä, jona rekisteriin ilmoitetaan ajoneuvon muutos verovapaaksi ajoneuvoksi,

4) päivänä, jona ajoneuvo muutoskatsastetaan tai muutosrekisteröidään verovapaaksi tai

5) päivänä, josta alkaen 35 §:ssä tarkoitettu oikeus vammaisvapautukseen on voimassa.

Esimerkki:

Jos ajoneuvo ensi- tai uudelleenrekisteröidään 15.1.2004, ensimmäinen verokausi on 15.1.2004 – 14.1.2005 ja veroa maksuunpannaan 366 päivältä, vuoden 2004 ollessa karkausvuosi. Tämän jälkeen verokausi on 15.1.2005 – 14.1.2006, ellei verovelvollinen vaihdu. Jos jo rekisterissä oleva ajoneuvo myydään 15.1.2004, uuden omistajan ensimmäinen verokausi on 16.1.2004 – 15.1.2005 ja veroa maksuunpannaan 366 päivältä. Jatkossa verokausi on tälle autolle 16 päivästä tammikuuta 15 päivään seuraavan vuoden tammikuuta, ellei verovelvollinen vaihdu tätä ennen.

15 §. *Ajoneuvoveron maksuunpano.* Pykälä koskee menettelyä ajoneuvoveron maksuunpanossa. Ajoneuvovero maksuunpannaan viipymättä, kun verokausi on alkanut tai kun verotukseen vaikuttava ajoneuvon laadun muutos tai muu verotusta varten tarvittava tieto on merkitty rekisteriin tai on muutoin tullut Ajoneuvohallintokeskuksen tietoon.

Käytännössä verolippu lähetettäisiin verovelvolliselle siten, että hän yleensä saa sen noin kaksi viikkoa verokauden alkamispäivän jälkeen. Eräpäivästä ehdotetaan säädettäväksi erikseen 23 §:ssä.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi vielä, että maksuunpano toimitetaan verovelvollista kuulematta. Ajoneuvovero kannetaan suoraan ajoneuvorekisterin tietojen perusteella, eikä tällaiseen massamenettelyyn soveltuisi hallintolain 34 §:ssä tarkoitettu kuulemismenettely.

16 §. *Veronkanto verosta vastattavaksi otettaessa.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi menettelystä tilanteissa, joissa luovutuksensaaja ottaa vastattavakseen niin sanotun väliomistajan verosta. Lain 6 §:n mukaisissa tilanteissa ajoneuvovero maksuunpannaan pääsääntöisesti ensin luovutuksensaajalle. Jos luovutuksensaaja ei ota vastattavakseen verosta 6 §:n mukaisesti, maksuunpannaan vero luovuttajalle.

Tarkoituksena on, että verolippu lähetetään ensisijaisesti ajoneuvorekisteriin merkitylle uudelle omistajalle. Verokausi alkaa edellisen rekisteriin merkityn omistajan verokauden päättymisestä. Jos uusi omistaja ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle, että hän ei ota vastataksaan väliomistajan tai -omistajien veroista, maksuunpannaan vero kullekin väliomistajalle tämän omistusaikalta vähintään 17 euron suuruisena, joka on veron minimimäärä. Rekisteriin merkitylle uudelle omistajalle maksuunpannaan veroa luovutuspäivää seuraavasta päivästä lukien.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi myös menettelystä silloin, kun luovutuksensaaja ei halua ottaa vastataksaan väliomistajan verosta. Uuden rekisteriin merkityn omistajan tulee ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle, että ei ota vastataksaan verosta. Ilmoituksen voi tehdä myös puhelimitse. Ilmoitukselle ei säädettäisi määräaikaa, vaan sen voi tehdä milloin hyvänsä. Jos uusi omistaja kuitenkin haluaa välttää autonsa joutumisen käyttökieltoon, hänen on syytä tehdä ilmoitus mahdollisimman pian ja viimeistään ennen hänelle lähetetyn ensimmäisen erän eräpäivää.

Esimerkki:

Ajoneuvo on myyty 12 päivänä kesäkuuta 2004 eikä ostaja ole rekisteröinyt ajoneuvoa nimiinsä. Oletetaan, että hän on väliomista-

jana myynyt ajoneuvon eteenpäin 20 päivänä kesäkuuta 2004 ja uusi omistaja rekisteröi ajoneuvon nimiinsä samana päivänä. Jos uusi omistaja ottaa vastataksaan väliomistajan verosta, maksuunpannaan uudelle rekisteriin merkitylle omistajalle veroa verokaudelta 13.6.2004—12.6.2005. Jos kysymyksessä on vuoden 1994 alun jälkeen rekisteröity henkilöauto, tähän voidaan laskea sisältyvän väliomistajan aikaista perusveroa kahdeksalta päivältä, eli 2,80 euroa. Jos uusi omistaja ei ota vastataksaan väliomistajan verosta, maksuunpannaan vero rekisteriin merkitylle uudelle omistajalle verokaudelta 21.6.2004—20.6.2005 ja väliomistajalle verokaudelta 13.6.—20.6.2004 veron minimimäärä 17 euroa. Veron eräpäivä olisi maksuunpanon ajankohdasta riippuen elokuun puolivälissä. Jos veroa on tuon jälkeen maksamatta, ajoneuvo on käyttökiellossa, kunnes sekä uuden omistajan että väliomistajan erääntyneet verot on maksettu.

17 §. *Ajoneuvoveron kanto veroperusteiden muuttuessa.* Jos edellä 10 §:ssä tarkoitettun perusveron tai 11 §:ssä tarkoitettun käyttövoimaveron määriä muutetaan siten, että ajoneuvosta olisi muuttuneiden veroperusteiden mukaan kannettava jäljellä olevalta verokaudelta enemmän tai vähemmän veroa kuin on maksuunpantu, tämä määrä voidaan kantaa tai palauttaa ajoneuvoa koskevan seuraavan maksuunpanon yhteydessä taikka vähentää palautuksesta tai lisätä palautukseen, joka verovelvolliselle olisi suoritettava. Jos veron muuttunutta osaa ei voida kantaa muun maksuunpanon yhteydessä tai palautuksen vähennyksenä, se kannetaan erikseen.

Veron määrän mahdollisesti muuttuessa, koskisi veron korotus tai alennus muutoksen voimaantulosta lähtien kaikkia verotettavia ajoneuvoja, riippumatta siitä, milloin vero on edellisen kerran maksuunpantu. Muutokset toteutettaisiin tarvittaessa siis maksuunpanoa takautuvastikin muuttaen. Muutoin saattaisi syntyä tilanteita, joissa samanlaisista autoista kannettaisiin samalta ajanjaksolta eri määrä veroa, johtuen siitä, että ajoneuvojen verokausi on alkanut eri aikana. Ehdotettu menettely estää näin veron määrän muuttuessa kansalaisten joutumista eriarvoiseen asemaan juoksevaan verokauteen perustuvan verotuksen johdosta. Myöskään koronmaksuvelvolli-

suutta veron määrän muuttuessa ei synny, sillä juoksevan verokauden luonteeseen kuuluu, että verot maksetaan eriaikaisesti. Juoksevan verokauden ansiosta veron muutokset voidaan toteuttaa tarvittaessa kesken kalenterivuoden.

Tietojärjestelmän jatkokehityksessä tullaan ottamaan huomioon tarve luoda menettelytapa, jossa huomioitaisiin esimerkiksi alle perintärajan olevat saamiset, veron korotukseen liittyvät lisämaksuunpanot sekä muut vastaavat tilanteet, joissa tulisi lähetettäväksi erillinen, mahdollisesti pienen summan suuruinen verolippu. Näin voitaisiin lisämaksuunpano tehdä seuraavan maksuunpanon yhteydessä.

18 §. *Veron maksaminen erissä ja maksutapalisä.* Verovelvolliselle ehdotetaan annettavaksi mahdollisuus maksaa vero myös kahdessa tai neljässä erässä. Erissä maksettaessa lisätään erien määrään viiden euron suuruinen maksutapalisä. Esitettävillä palautus- ja maksuunpanosäännöksillä varmistetaan, että jokainen maksaa veron vain siltä ajalta, kun ajoneuvo on ollut hänen omistuksessaan tai hallinnassaan. Verovelvollisen ennen kunkin verokauden ensimmäistä veron eräpäivää tekemästä pyynnöstä Ajoneuvohallintokeskus voi jakaa maksuunpantavan veron määrän maksettavaksi kahdessa tai neljässä erässä.

Esimerkiksi vähävaraiset opiskelijat ja eläkeläiset ovat toivoneet mahdollisuutta maksaa vero pienissä erissä. Myös tilanteessa, jossa verovelvollinen tietää omistavansa auton vain lyhyen aikaa, erissä maksaminen on kannattavaa.

Yhdessä erässä maksaminen pienentää veronkannonkustannuksia, joita ovat muun muassa atk-ajot, tulostus, kuoritus ja postitus, koska lähetettävien verolippujen määrä vähentyy. Lähetettävien lippujen määrä vaikuttaa suoraan palvelutapahtumiin, kuten puhelinsoitot, sähköinen asiointi, maksuselvitykset, oikaisuvaatimukset, valitukset ja kirjeet. Useammassa erässä tapahtuva veron maksu aiheuttaa veronsaajalle yhdessä erässä maksamiseen verrattuna korkotappiota, koska vero kertyy myöhemmin verokauden aikana. Lisäksi verotuksessa on otettava huomioon verovelvollisten välinen yhdenvertaisuus siten, että useammassa erässä veron maksavan verovelvollisen saaman maksuajan tuomaa

korkohyötyä kompensoidaan osaksi maksutapalisällä.

Ajoneuvovero maksuunpannaan lähtökohdaisesti aina yhdessä erässä, mutta verovelvollisella on mahdollisuus verovelvollisuuden alkamisen jälkeen ensimmäisellä verolipulla valita, monessako erässä ajoneuvovero häneltä laskutetaan. Tästä valinnasta huolimatta verovelvollinen voi kirjallisen ilmoituksen perusteella pyytää erien lukumäärän muuttamista seuraavan verokaudesta alusta lukien. Maksettaessa ajoneuvovero kahdessa erässä, erien pituudet ovat 183 päivää ja 182 päivää (karkausvuonna 183 päivää). Maksettaessa neljässä erässä erät 1—3 ovat pituudeltaan 91 päivää ja neljäs erä 92 päivää (karkausvuonna 93 päivää).

Eriin jaettua maksutapaa noudatetaan samalla ajoneuvolla myös seuraavien verokausien aikana, ellei verovelvollinen ole vaihtanut tai ellei verovelvollinen ole tehnyt pyyntöä erien lukumäärän muuttamiseksi.

Maksuunpanon oikaisun, jälkiverotuksen tai sellaisen maksuunpanon johdosta, joka on toimitettu muutoksenhakuviranomaisen Ajoneuvohallintokeskuksen käsiteltäväksi palauttamassa asiassa, vero esitetään maksuunpantavaksi yhdessä erässä.

19 §. *Veronkanto eräissä tapauksissa.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi nykytilannetta vastaten veronkannosta eritystilanteissa. Ajoneuvohallintokeskukselle tehtävällä kirjallisella hakemuksella veron maksuunpanoa oikaistaan ja maksettua veroa palautetaan 32 §:n mukaisesti, kun ajoneuvo on:

- 1) ilmoitettu poliisille anastetuksi;
- 2) takavarikoitu poliisiin tai autoverosta huolehtivan viranomaisen haltuun;
- 3) ulosmitattu ulosottoviranomaisen haltuun;
- 4) otettu romuajoneuvona kunnan haltuun; tai
- 5) osoitettu tuhoutuneeksi tai romutetuksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettu ajoneuvoneuvo otetaan uudelleen käyttöön, vero maksuunpannaan tämän lain mukaisesti 1 momentissa tarkoitettun tilanteen päättymispäivästä alkaen.

Veronkannon oikaiseminen eräissä tapauksissa esitetyllä tavalla vastaa nykyisen ajoneuvoverosta annetun asetuksen 19 §:ssä säädettyä menettelyä, jolloin ajoneuvoveroa

ei hakemuksen perusteella maksuunpanna edellä mainituissa erityistilanteissa. Mikäli poliisi on tehnyt ajoneuvorekisteriin merkinnän anastuksesta, veronkanto keskeytetään Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta hakemuksetta.

20 §. *Ajoneuvon rekisteritietojen muuttuminen verokauden aikana.* Jos ajoneuvo muutosrekisteröidään tai muutoksastetaan verokauden aikana siten, että suoritettavan ajoneuvoveron määrä muuttuu, ajoneuvoveroa maksuunpannaan lisää muutoksen tapahtumispäivästä alkaen tai liikaa maksettua veroa palautetaan muutoksen tapahtumispäivää seuraavasta päivästä alkaen. Tämä tarkoittaa, että muutoksen tapahtumapäivän vero on aina korkeamman veroperusteen mukainen.

Palautettava määrä siirretään uudessa verojärjestelmässä odottamaan seuraavaa maksuunpanoa, jonka hyväksi palautus voidaan käyttää seuraavan verolipun yhteydessä. Sen sijaan lisää maksuunpantavaa veroa ei siirretä odottamaan, vaan vero maksuunpannaan erillisellä verolipulla.

21 §. *Verolipun ja muun ilmoituksen tai päätöksen lähettäminen.* Ajoneuvohallintokeskus lähettää verolipun, muun ilmoituksen tai päätöksen ajoneuvorekisteriin ilmoitetulla osoitteella tai Ajoneuvohallintokeskukselle kirjallisesti ilmoitetulla ajoneuvoveron laskutusosoitteella. Jollei muuta näytetä, mainitun asiakirjan tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun Ajoneuvohallintokeskus on antanut asiakirjan postin kuljetettavaksi. Jos verovelvollinen ei ole saanut verolippua, hänen on pyydettävä sitä Ajoneuvohallintokeskukselta siten, että veron voi suorittaa eräpäivänä.

Ehdotus vastaa muutoin nykymenettelyä paitsi siltä osin, että esityksessä ehdotetaan säädettäväksi mahdollisuudesta ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle veron kantoa varten erillinen laskutusosoite. Tällainen mahdollisuus vastaa verovelvollisten toivomuksia.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että jos verovelvollinen ei ole saanut verolippua, hänen on pyydettävä sitä Ajoneuvohallintokeskukselta siten, että veron voi suorittaa eräpäivänä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi menettelystä, jos on syytä olettaa, että

vastaanottajan osoite voi olla virheellinen. Tällaisissa tapauksissa Ajoneuvohallintokeskus voi lähettää asiakirjan käyttäen todisteellista tiedoksiantoa. Pykälä tarkoittaa kuitenkin sitä, että verovelvollisella itsellään on vastuu verolipun saamisesta. Tämä vaatimus on kohtuullinen, koska verollisen ajoneuvon omistaja tietää aina veronmaksuvelvollisuudesta.

22 §. *Verolipun tiedot.* Pykälässä esitetään säädettäväksi verolipun sisältämistä tiedoista. Verolippuun merkitään ajoneuvon yksilöintitietojen ja verovelvollisen nimen lisäksi verokaudelta maksuunpannun ajoneuvoveron määrä ja aika, jota se koskee sekä muut verotuksen toimittamiseksi tarpeelliset tiedot.

Verolippuun voidaan merkitä myös tiedot samasta ajoneuvosta aikaisemmin suorittamatta olevista ajoneuvoveroista, niille lasketavasta viivästysseuraamuksista sekä siitä, kenelle vero on näiltä ajoilta maksuunpantu.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että verolippuun ei sovelleta hallintolain 44 §:ää ja 45 §:ää. Näistä 44 § koskee päätöksen sisältöä ja 45 § päätöksen perustelusta. Nämä pykälät eivät sellaisenaan sovellu massamenettelynä toimitettavaan verotukseen. Käytännössä verolipuissa on samankaltaisia tietoja, joita hallintolaki edellyttää, mutta esimerkiksi jonkun tietyn henkilön nimeäminen lisätietojen antajaksi olisi käytännössä mahdotonta, kun verolippuja lähetetään miljoonia. Verolipuissa on kuitenkin samaa tarkoitusta palvelevat yhteystiedot.

23 §. *Eräpäivät.* Vero erääntyy maksettavaksi verolipussa mainittuna eräpäivänä. Eräpäivä on 42 päivän kuluttua verokauden alkamisesta tai verotuspäätöksen tekemisestä. Jos ajankohdat poikkeavat toisistaan, aika lasketaan myöhäisimmästä ajankohdasta. Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä muunkin päivän tämän lain 18 §:n 3 momentin mukaisen maksuunpanon eräpäiväksi.

Vero, jonka verovelvollinen maksaa kahdessa tai neljässä erässä, erääntyy maksettavaksi noin kolmen tai noin kuuden kuukauden välein veron ensimmäisen erän eräpäivästä lukien.

24 §. *Ajoneuvoveron suorittaminen.* Ajoneuvovero on maksettava viimeistään eräpäivänä. Vero on maksettava verolipussa mainittuun rahalaitokseen tai maksuja vastaanot-



tavaan toimipisteeseen sen mukaan kuin veronkantolaissa tai sen nojalla säädetään. Veron maksun yhteydessä on ilmoitettava verolipun viitenumero. Hallituksen tarkoituksena on erikseen annettavassa esityksessä kehittää verojen maksamisen menettelyä yleisesti siten, että valtiolle tulevia veroja ja maksuja voitaisiin suorittaa haluttaessa myös siten, että verovelvollinen voi suorittaa veron tai maksun ilman, että hänelle aiheutuu kuluja esimerkiksi rahalaitosten tilisiirtomaksuista tai muista vastaavista palvelumaksuista. Tämä edellyttää käteismaksuja vastaanottavien toimipisteiden perustamista. Tätä koskevat säännökset annettaisiin erikseen veronkantolaissa tai sen nojalla annettavissa säännöksissä. Viittaus veronkantolakiin ja sen nojalla annettaviin säännöksiin tarkoittaa, että maksupaikkoja koskeva uudistus tulee sovellettavaksi myös ajoneuvoverotuksessa.

Verovelvollinen on vastuussa siitä, että maksun yhteydessä ilmoitetaan viitenumero ja muut maksutiedot, kuten tilinumero, maksupäivä ja veron määrä oikein. Ilman oikeita maksutietoja vero ei kohdistu oikealle maksuunpanolle. Maksuselvittelyjä on nykyään noin 1 prosentissa maksuunpannuista veroista.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi viivekoron maksamisvelvollisuudesta. Jos ajoneuvoveroa ei makseta 23 §:ssä säädetyssä määräajassa, verovelvolliselta peritään veronlisäyksestä ja viivekorosta annettussa laissa säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivekorko.

25 §. *Maksumuistutus.* Pykälässä säädettäisiin maksumuistutuksen lähettämismahdollisuudesta nykyisen menettelyn mukaisesti. Ajoneuvohallintokeskus voi lähettää eräänyneestä verosta verovelvolliselle maksumuistutuksen. Maksumuistutusta ei kuitenkaan lähetetä, jos sen lähettämättä jättämiseen on erityisiä syitä.

26 §. *Veronkannon jaksottaminen.* Ehdotus jaksoverotuksesta on uutuus, jota vastaavaa menettelyä ei ole käytössä nykyisessä vuotuisessa verotuksessa. Tarkoituksena on mahdollisimman yksinkertainen ja joustava menettely, kun samalla verovelvollisella on runsaasti verollisia ajoneuvoja. Ajoneuvohallintokeskukselle ehdotetaan säädettäväksi erityinen mahdollisuus hyväksyä jaksovero-

tettavaksi verovelvollinen, jonka voidaan arvioida vastaavan keskimäärin päivittäin 12 kuukauden aikana vähintään 50 ajoneuvon verosta. Jaksoverotettavaksi voidaan erityisesti syistä hyväksyä myös tätä pienemmistä verotettavien ajoneuvojen määrästä vastaava verovelvollinen. Jaksoverotettavaksi hyväksymiseen vaikuttaisi esimerkiksi yrityksen ajoneuvojen määrä, yrityksen vakavaisuus ja luotettavuus. Jaksoverotukseen soveltuvia yrityksiä ovat esimerkiksi autoliikkeet, joilla on paljon ajoneuvoja vaihtomaisuutena, sekä isot yritykset, joilla on ajoneuvoja käyttöomaisuutena. Lisäksi jaksoverotus soveltuu niille rahoitusyhtiöille, joille verovelvollisuus on siirretty 7 §:n mukaisesti sopimuksen perustella.

Huomioon otettavaa on, että Ajoneuvohallintokeskuksen tulee voida aloittaa jaksoverotussopimusneuvottelut ja sopimusten teko jo ennen lain voimaantuloa.

Jaksoverotukseen hyväksytyille verovelvolliselle toimitetaan verolippujen kooste verotusjakson päättymisen jälkeen niistä ajoneuvoista, joista jaksoverotettava on ollut verovelvollinen kyseisen jakson aikana. Jaksoverotettava suorittaa tällä yhdellä koostelipulla ajoneuvoveron päiväkohtaisesti kaikista jakson aikana rekisterissä olleista ajoneuvoista.

Ajoneuvohallintokeskus voi sopia jaksoverotettavan kanssa veronkantoon liittyvistä seuraavista asioista edellä säädetyistä poikkeavasti:

- 1) verolipun sisältämistä tiedoista,
- 2) veron eräpäivästä,
- 3) verotusjakson pituudesta,
- 4) verosaatavaa turvaavasta vakuudesta,
- 5) maksuunpantavan veron minimimäärästä sekä
- 6) muista jaksoverottamisen toimittamiseksi tarpeellisista asioista.

Jos sopimuksen ehtoja ei noudateta tai jos sopimuksen edellytykset muutoin lakkaavat, Ajoneuvohallintokeskus voi purkaa sopimuksen jaksoverovelvollista kuulematta. Sopimuksen purkamisen jälkeen ajoneuvoverot maksuunpannaan ajoneuvo kohtaisesti ensin alkuperäisen, kuluvan verokauden maksamattomalta osalta yhdessä erässä ja tämän jälkeen normaalisti siten, kuin tässä laissa säädetään.

Maksulaiminlyönti on ehdoton sopimuksen purkamisperuste, joka tullaan kirjaamaan vakiosopimuksen ehtoihin. Seuraavan kuukauden laskutusta ei suoriteta, jos sopimuksella on suorittamattomia veroja. Tällöin sopimus puretaan, ja verotuksessa siirrytään takaisin ajoneuvoverolaissa säädettyyn veronkantoon. Samoin sopimus puretaan, jos saman maksuvelvollisen virhesuoritukset ovat lukuisia tai purkamiseen on muutoin erityistä aihetta.

Jaksoverovelvollinen maksaa tasaisesti ympäri kalenterivuoden ajoneuvoveroa omistamistaan ajoneuvoista. Jaksoverotuksessa maksuunpanon tapahtuessa aina jälkikäteen sopimuksessa sovitun jakson kuluttua välteetään turhia maksuunpanoja, palautuspäätöksiä ja palautusten suorituksia ajoneuvon verovelvollisen luovuttaessaan ajoneuvonsa. Tästä saavutetaan selkeää kustannussäästöä verolippujen lukumäärän vähentyessä, sillä jaksoverotettava saa kaikista ajoneuvoistaan yhden koostelaskun. Lisäksi jaksoverotuksessa käytetään sähköistä laskutusta, joka myös vähentää selvästi veronkannon kustannuksia verrattaessa postitse suoritettavaan verolippujen lähettämiseen.

Vaikka jaksoverotuksessa veroa kannetaan jälkikäteen, veroa kertyy kuitenkin suhteellisen tasaisesti kalenterivuodelle. Ilman jaksoverotusta paljon ajoneuvoja omistava yritys saisi pitkin vuotta yksitellen veroliput omistamistaan ajoneuvoista ajoneuvojen yksilöllisen verokauden mukaisesti. Myös myynti kesken verokauden johtaisi erillisen palautuspäätöksen tekemiseen ja palautuksen suorittamiseen. Jaksoverotuksen ansiosta yritys tai muu jaksoverotettava saa kaikista ajoneuvoistaan yhden laskun juuri päättyneeltä jaksolta. Jakso on yleensä yhden kuukauden mittainen.

Jaksoverotuksessa vero erääntyy pääsääntöisesti kahden viikon kuluttua verojakson päättymisestä. Lyhyemmän maksuajan ansiosta maksamattomasta verosta ehditään lähettää vielä maksuistutus ennen seuraavan verojakson maksuunpanoa. Pääperiaatteena jaksoverotuksessa tulisi olemaan, että veroa ei maksuunpanna jaksoverotuksena, jos edellisen jakson vero on maksamatta. Tällaisen maksulaiminlyönnin tapahtuessa jaksoverotettavaan otetaan välittömästi yhteyttä ja ellei muuta ilmene, jaksoverotussopimus pure-

taan, ja veronkannossa siirrytään normaaliin menettelyyn. Tällöin veronkanto hajautetaan takaisin alkuperäisiä ajoneuvokohtaisia verokausia vastaavaksi maksuunpanemalla sopimuksen purkaannuttua ensin kyseisiltä verokausilta maksamattomana oleva osa. Tämän jälkeen vero kannetaan normaalisti ajoneuvon alkuperäisen verokauden mukaisesti.

#### 4 luku. Veron palauttaminen

27 §. *Veron palauttaminen.* Veroa palautetaan, jos verokauden aikana

- 1) ajoneuvo poistetaan rekisteristä tai kiinnitetyn ajoneuvon rekisterikilvet palautetaan;
- 2) verovelvollinen vaihtuu;
- 3) ajoneuvorekisteriin merkityt tiedot muuttuvat siten, että ajoneuvosta tulee verovapaa tai veron määrä alenee tai
- 4) verovelvollinen vapautetaan veron maksuvelvollisuudesta.

Esimerkki:

Jos ajoneuvo, jonka omistajalle on maksuunpantu veroa 1 päivästä syyskuuta 2004 alkaneelta verokaudelta 31 päivään elokuuta 2005 asti, myytäisiin 31 päivästä maaliskuuta 2005, myyjä saa veronpalautusta myynnin jälkeiseltä ajalta, eli 1 päivästä huhtikuuta 2005 alkaen. Palautusta suoritettua verosta maksettaisiin myyjälle ajalta 1 päivästä huhtikuuta 31 päivään elokuuta 2005 päiväkohtaisesti. Ostajalle maksuunpantaisiin vero 1 päivästä huhtikuuta 2005 alkaen aina 12 kuukauden pituisen verokauden loppuun eli 31 päivään maaliskuuta 2006 asti päiväkohtaisesti.

28 §. *Palautuksen määrä.* Suoritettua veroa palautetaan 27 §:ssä tarkoitetun palautusperusteen alkamispäivää seuraavasta päivästä alkaen. Palautuksen määrä lasketaan päiväkohtaisesti lain 10 ja 11 §:n mukaisesti.

Palautettavan veron määrä lasketaan päiväkohtaisesti kertomalla palautusajan päivien lukumäärä maksetun veron päiväkohtaisella määrällä. Palautettavalle määrälle ei makseta korkoa.

Esimerkki:

Maksettaessa palautusta myyjälle dieselkäyttöisestä henkilöautosta ajalta 1 päivästä huhtikuuta 31 päivään elokuuta 2004 lasketaan palautettavan veron määrä seuraavasti: perusveron 35 senttiä, olettaen, että henkilö-

auton käyttöönottovuosi on 1997 ja ajoneuvokohtaisen käyttövoimaveron 1,4 euroa, olettaen, että henkilöauton massa on 2 000 kilogrammaa, summa kerrotaan palautusajan päivien lukumäärällä 153 päivällä, jolloin palautettavaksi määräksi saadaan 1,75 euroa kerrottuna päivien lukumäärällä, joka on 153, eli palautus on 267,75 euroa.

29 §. *Palautukseen oikeutettu.* Suoritettu vero palautetaan verovelvolliselle. Palautus voidaan verovelvollisen kirjallisen suostumuksen perusteella maksaa tämän ilmoittamalle henkilölle tai oikeushenkilölle. Yhteisvastuullisista verovelvollisista vero ehdotetaan palautettavaksi sille, jolle vero oli maksunpantu.

30 §. *Aiheettoman suorituksen palauttaminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi nykyisen lainsäädännön mukaisesti aiheettomasti suoritetuksi tulleen veron palauttamisesta. Joka osoittaa suorittaneensa erehdyksessä ajoneuvoveroa, on oikeutettu hakemaan suorittamansa määrän takaisin Ajoneuvohallintokeskukselta. Erehdyksenä ei pidetä veron suorittamista siinä ilmeisessä tarkoituksessa, ettei ajoneuvon käyttöä estettäisi tai olosuhteissa, joissa tätä tarkoitusta voidaan pitää ilmeisenä. Tämä tarkoittaisi muun muassa sitä tilannetta, jossa ajoneuvon myöhempi omistaja maksaa aikaisemman omistajan ajalta olevan veron saadakseen ajoneuvon vapaaksi käyttökiellosta. Näin ollen veron maksaneen tulisi voida antaa tässä tapauksessa selvitys siitä, mihin erehdys on perustunut, jotta oletus käyttökiellon välttämisen tarkoituksesta voitaisiin sivuuttaa. Huomattakoon, että jos aikaisemman omistajan veroa tämän selvityksen tultua hyväksytyksi palautetaan ja aikaisempi omistaja ei veroaan maksa, ajoneuvo on käyttökiellossa.

Jos kaksi tai useampi on suorittanut samasta ajoneuvosta ajoneuvoveroa, liikaa maksettu vero palautetaan hakemuksesta sille, joka ei ole verovelvollinen.

31 §. *Veronpalautuksen siirto.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi mahdollisuudesta siirtää veronpalautus toisen Ajoneuvohallintokeskuksen kantaman veron suoritukseksi. Jos Ajoneuvohallintokeskuksella on verovelvolliselle sekä palautettavaa että maksunpantavaa veroa, Ajoneuvohallintokeskus voi verovelvollista kuulematta siirtää palautuk-

sen veron suoritukseksi. Siirto voidaan tehdä, vaikka vero ei ole eräännyt.

Jos verovelvolliselle olisi palautettavaa veroa, palautettava määrä siirretään odottamaan seuraavaa maksunpanoa. Jos määrää ei voida käyttää veron suoritukseksi, vero palautetaan verovelvolliselle 32 §:n mukaisesti, eli viimeistään 12 kuukauden kuluttua tai aikaisemmin, jos verovelvollinen sitä pyytää.

Tavoitteena on edestakaisen rahaliikenteen välttäminen esimerkiksi ajoneuvoa vaihdettaessa, jolloin henkilö olisi verovelvollinen uudesta ajoneuvosta ja samalla oikeutettu veronpalautukseen vanhan ajoneuvonsa myynnin perusteella. Pääsääntönä on veronpalautusten siirtäminen ajoneuvoverotuksen tietojärjestelmässä odottamaan seuraavaa maksunpanoa, jossa veronpalautusta voidaan käyttää henkilön toisen veron suoritukseksi. Näin vältetään turhaa rahaliikennettä ja saadaan aikaan kustannussäästöjä veronkannossa.

Palautettavan määrän siirrosta ja käyttämisestä veron suoritukseksi ilmoitetaan verovelvolliselle seuraavaksi lähetettävässä verolipussa.

32 §. *Palautuksen maksaminen.* Veronpalautus maksetaan hakemuksen perusteella palautuksen saajan ilmoittamalle pankkitilille tai maksuosoituksena, jollei palautusta voida siirtää tai käyttää veron suoritukseksi 31 tai 33 §:n mukaisesti. Palautusta voi pyytää maksettavaksi ennen 12 kuukauden määräaikaan myös puhelimitse, jos tiedot palautuksen saajasta ja hänen tilitietonsa ovat Ajoneuvohallintokeskuksen käytettävissä.

Pykälän toisessa momentissa ehdotetaan säädettäväksi tarkentava säännös automaattisesta veronpalautusten maksamisesta. Jos palautusta ei ole haettu 12 kuukauden kuluessa palautusperusteen syntymisestä, veronpalautus maksetaan ilman eri hakemusta, jos maksajana on ollut verovelvollinen. Muussa tapauksessa maksajan tulee hakea veronpalautusta Ajoneuvohallintokeskukselta kuten 29 ja 30 §:ssä säädetään. Ehdotettu menettely perustuu siihen, että maksajan ollessa eri kuin verovelvollinen ei Ajoneuvohallintokeskukselle välity maksun yhteydessä riittäviä tietoja automaattiselle palautukselle.

33 §. *Kuittaus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi yleisen verotusmenettelyn mukai-

sesta kuittausmahdollisuudesta. Jos kuittaukseen veronkantolaissa säädetyt edellytykset ovat hankaluudetta todettavissa ja kuittausta voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, kuittaus voidaan toimittaa myös Ajoneuvohallintokeskuksen kannettavana olevien ja muun viranomaisen kannettavana olevien verojen kesken. Tällöin veron kuittaukseen sovelletaan veronkantolain säännöksiä.

Nykyisin kuittauksia Ajoneuvohallintokeskuksen ja verohallinnon välillä ei juurikaan tehdä. Säädös ehdotetaan säilytettäväksi laissa, jotta tarvittaessa kuittaus olisi edelleen mahdollinen.

34 §. *Yhdistettyjen kuljetusten tuki.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi nykyisen mukaisesti yhdistetyille kuljetuksille maksettavasta tuesta. Kuorma-autosta suoritettua ajoneuvoveroa palautetaan 50 euroa jokaiselta kansainvälisen kuljetuksen osana olevalta Suomessa tapahtuneelta kuorma-auton rautatiekuljetukselta, jonka alku- ja päätepisteiden välimatka on suoraan mitattuna vähintään 100 kilometriä. Tämän pykälän mukaiseen palautukseen sovelletaan, mitä eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetussa laissa (440/2000) säädetään.

Palautuksen myöntämisen edellytyksenä on nimenomaisesti rahtikirjojen tai muun vastaavan selvityksen esittäminen. Tukea ei ole tarkoitus maksaa perävaunun kuljettamisesta, vaan nimenomaan vetoauton kuljettamisesta rautateitse.

Yhdistettyjen kuljetusten tukea on vuodelta 2000 maksettu 35:lle ajoneuvolle yhteensä 253 626 markkaa, eli 42 656 euroa. Palautusten määrä on viime vuosina pysynyt samansuuruisena.

## 5 luku. **Vammaiselle myönnettävä vapautus**

35 §. *Vapautus vammaisuuden perusteella.* Pykälässä säädettäisiin niistä henkilöistä, jotka voisivat saada ajoneuvoverosta vapautuksen vammaisuuden perusteella. Ajoneuvoveron perusverosta myönnetään vapautus henkilölle, jolle on myönnetty tieliikennelain (267/1981) 28 b §:ssä tarkoitettu vammaisen pysäköintilupa tai henkilölle, joka kuljettaa

vammaista, jolle lupa on myönnetty. Vapautus myönnetään myös henkilölle, jolle on myönnetty autoveron palautus autoverolain (1482/1994) 51 §:n perusteella tai 50 §:ssä tarkoitettu vapautus oman tai perheenjäsenen sairauden, vian tai vamman aiheuttaman haitan vuoksi.

Vapautus voidaan myöntää saman henkilön vammaisuuden perusteella vain yhdestä ajoneuvosta kerrallaan, ja verovelvollinen voi saada vammaisvapautuksen vain yhdestä ajoneuvosta kerrallaan. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi vammaisen lapsen vanhemmista vain toinen voi saada vapautuksen lapsen pysäköintiluvan perusteella. Ei voida katsoa, että olisi tarkoituksenmukaista myöntää vapautusta kahdesta ajoneuvosta yhtä aikaa saman vammaisen henkilö kuljettamista varten. Jos vammaista kuljetetaan useammassa kuin yhdessä ajoneuvossa, tulee päättää mistä ajoneuvosta vapautus halutaan saada.

Vammaisen on vuoden 2001 elokuusta alkaen voinut saada poliisilta uudenmallisen kuvallisen vammaisen pysäköintiluvan. Pysäköintilupa on henkilökohtaisesti vammaiselle myönnettävä kuvallinen kortti, jota voidaan käyttää koko Euroopan unionin jäsenmaiden alueella. Pysäköintilupa ei ole enää sidottu tietyn ajoneuvon käyttöön kuten ennen.

36 §. *Menettely vapautusta haettaessa.* Vapautusta haettaisiin Ajoneuvohallintokeskuksesta kirjallisella hakemuksella. Hakemuksessa on ilmoitettava verovelvollisen sekä vammaisen henkilön nimi, osoite ja henkilötunnus sekä ajoneuvon rekisteritunnus ja hakemuksen perustelut. Hakemukseen on liitettävä jäljennös mahdollisesta autoveronpalautuspäätöksestä tai pysäköintiluvasta. Jäljennökset voidaan vaatia liitettäväksi oikeaksi todistettuina tai esitettäväksi alkuperäisinä.

Vapautus voidaan myöntää hakemuksetta, jos vapautuksen peruste on Ajoneuvohallintokeskuksen tiedossa. Tämä soveltuisi lähinnä tapauksiin, joissa ajoneuvorekisteriin on tehty merkintä autoveronpalautuksen myöntämisestä.

37 §. *Vapautuksen voimassaoloaika.* Vapautus on voimassa niin kauan, kun verovapauden edellytyksissä ei tapahdu muutoksia. Vammaisen pysäköintiluvan voimassaolon umpeuduttua kesken verokauden ajoneuvo-

veron vapautusperuste on päättynyt. Verovelvolliselle lähetetään tällöin loppuverokaudelta verolippu. Ajoneuvoveron tietojärjestelmä kuitenkin odottaa määrätyn ajan uuden pysäköintiluvan saapumista. Verovelvollista muistutetaan pysäköintiluvan umpeutumisesta ennen vapautuksen päättymistä. Näin verovelvollinen voi toimittaa uusitun pysäköintiluvan Ajoneuvohallintokeskukselle ja verovapauteen ei tule tarpeettomia katkoja.

#### 6 luku. Muut kuin Suomessa rekisteröidyt ajoneuvot

Tulli kantaa ulkomailta tänne tuoduista ajoneuvoista eräissä tapauksissa ajoneuvoverona kannettavaa kiinteää veroa ja kulutusveroa. Tullin kantamien verojen perusteisiin tai määriin ei esitetä muutoksia. Säännökset tullin kantamista veroista on tässä esityksessä koottu samaan lakiin muun ajoneuvoverotuksen kanssa. Säännökset ovat tähän asti olleet asetuksessa ja osin valtiovarainministeriön päätöksissä, mitä voidaan hyvin perustein pitää liian alhaisella tasolla tapahtuvana sääteilynä perustuslain 81 §:n kannalta, jonka mukaan verosta ja sen perusteista on säädettävä lailla. Koska verot tulevat tässä esityksessä kirjatuksi lakiin, esitetään Suomen kauppaoliittisten etujen turvaamiseksi, että valtiovarainministeriölle annetaan mahdollisuus poikkeustilanteissa myös korottaa verotusta tilapäisesti, kunhan esitys tätä koskevasta lakimuutoksesta tuodaan välittömästi eduskunnan käsiteltäväksi. Seuraavissa pykälissä käsiteltävät säännökset kiinteästä ja kulutusverosta vastaavat nykyisiä eri tasoilla olevia säännöksiä.

38 §. *Kiinteä vero ja kulutusvero.* Ulkomaalla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä

Kulutusvero	Euroa/km	Euroa vuorokaudelta, vähintään
Pakettiauto	0,10	33,00
Linja-auto	0,15	60,00
Kuorma-auto	0,60	225,00
Kuorma-auton perävaunu	0,20	85,00

Kuorma-auton perävaunusta peritään kulutusvero saman pituisen matkan perusteella kuin veto-autosta, jollei matkan pituudesta

käyttöä varten tuodusta ajoneuvosta on suoritettava ajoneuvoverona kiinteää veroa jokaiselta kalenterivuorokaudelta, jona ajoneuvoa Suomessa käytetään, sekä lisäksi kulutusveroa Suomessa ajettavan matkan perusteella. Ajoneuvoa katsotaan käytetyn Suomessa siitä alkaen, kun se on saapunut Suomen alueelle siihen saakka, kun se on poistunut Suomen alueelta.

39 §. *Verovelvollisuus.* Velvollinen suorittamaan 38 §:ssä tarkoitetun veron on ajoneuvon omistaja tai haltija. Jos veroa ei voida kantaa ajoneuvon omistajalta tai haltijalta, vero voidaan maksuunpanna sille, jonka toimesta tai toimeksiannosta ajoneuvoa Suomessa käytetään.

40 §. *Kiinteän veron määrä.* Ulkomaalla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta moottoriajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena muuta ainetta kuin moottoribensiiniä, sekä kuorma-auton perävaunusta peritään moottoriajoneuvoverona kiinteää veroa jokaiselta kalenterivuorokaudelta, jona ajoneuvoa on Suomessa käytetty, seuraavasti:

Kiinteä vero	Euroa vuorokaudelta
Pakettiauto	13,00
Linja-auto	15,00
Kuorma-auto	25,00
Kuorma-auton perävaunu	15,00

41 §. *Kulutusveron määrä.* Kiinteän veron lisäksi peritään kulutusveroa Suomessa ajettun matkan perusteella. Kulutusveroa suoritetaan tulo- ja lähtöpäivät mukaan luettuina jokaiselta kalenterivuorokaudelta seuraavasti:

muuta näytetä.

42 §. *Veron maksuunpano.* Lain 38 §:n mukainen vero maksuunpannaan ja kannetaan

etukäteen ajoneuvoa maahan tuotaessa. Jos maasta vietäessä ajoneuvolla todetaan ajatun Suomessa pidemmän tai lyhyemmän matkan tahi käytetyn pidemmän tai lyhyemmän ajan kuin mitä veroa perittäessä on edellytetty, verotusta oikaistaan. Jos oikaisu toimitetaan sen vuoksi, että ajoneuvolla on täällä ajettu pidempi matka tai käytetty pidemmän ajan, kuin mitä veroa perittäessä on edellytetty, voidaan lisää perittävää veron määrää korottaa enintään 50 eurolla.

43 §. *Eräiden ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen vapauttaminen ajoneuvoverosta.* Vastavuoroisuuteen perustuen myönnetään vapautus tai alennus 39 §:ssä tarkoitetun veron suorittamisesta ulkomailla rekisteröidyistä Suomeen tilapäisesti käyttöä varten tuodusta ajoneuvoista seuraavasti:

1) vapautetaan kiinteästä verosta ja kulu- tusverosta Armeniassa, Azerbaizanissa, Georgiassa, Iranissa, Kazakstanissa, Kirgisi- assa, Latviassa, Liettuassa, Moldovassa, Slo- vakian tasavallassa, Tadzikistanissa, Tunisi- assa, Tsekin tasavallassa, Turkmenistanissa, Ukrainassa, Uzbekistanissa tai Virossa rekis- teröidyt ajoneuvot, Libyassa rekisteröidyt kuorma-autot ja kuorma-auton perävaunut sekä Turkissa rekisteröidyt linja-autot ja sel- laiset kuorma-autot, jotka ovat Suomen ja Turkin välisessä liikenteessä,

2) vapautetaan kiinteästä verosta Sveitsissä ja Venäjän federaatiossa rekisteröidyt ajo- neuvot,

3) vapautetaan kulutusverosta Bosnia- Herzegovinassa, Kroatiassa, Norjassa tai Sloveniassa rekisteröidyt ajoneuvot, sekä

4) alennetaan kulutusvero Sveitsissä rekis- teröidyistä ajoneuvoista siten, että vero alen- netaan pakettiautosta 0,03 euroon kilometriltä, linja-autosta ja kuorma-autosta 0,05 eu- roon kilometriltä ja kuorma-auton perävau- nusta 0,02 euroon kilometriltä.

Sveitsissä rekisteröityyn ajoneuvoon ei so- vellela kulutusveron vähimmäismääriä kos- kevia säännöksiä. Sveitsissä rekisteröity ajo- neuvo, jolla Suomessa ajettu matka on enin- tään 50 kilometriä, on vapaa kulutusverosta.

44 §. *Verosta vapaat ajoneuvot.* Edellä säädetystä kiinteästä verosta on vapaa ulko- maalla rekisteröity moottoriajoneuvo, jonka rekisteröintimaa on liittynyt 14 päivänä syyskuuta 1956 annetulla asetuksella

(495/1956) voimaansaatettuun yleissopimuk- seen yksityiskäyttöisten kansainvälisessä lii- kenteessä olevien maantiekulkuneuvojen ve- rottamisesta tai 10 päivänä helmikuuta 1967 annetulla asetuksella (104/1967) voimaan- saatettuun yleissopimukseen kansainvälisessä matkustajakuljetuksessa käytettävien ajoneu- vojen verottamisesta taikka 10 päivänä hel- mikuuta 1967 annetulla asetuksella (106/1967) voimaansaatettuun yleissopimuk- seen kansainvälisessä tavarankuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta ja jota Suomessa tilapäisesti käytetään asian- omaisen sopimuksen ehdoin ja sen rajoissa.

Edellä 38 §:ssä säädetystä veroista on va- paa vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuk- sen nojalla vastavuoroisuuden ehdoin vie- raassa maassa rekisteröity, Suomessa tilapäi- sesti käytettävä paketti-, kuorma- ja linja- auto sekä kuorma-auton perävaunu. Verova- paus myönnetään yhtä pitkäksi ajaksi kuin Suomessa rekisteröidylle ajoneuvolle on vie- raassa valtiossa myönnetty vastaava etu, kui- tenkin enintään yhden vuoden ajaksi maa- hantuonnista lukien.

Euroopan unionin jäsenmaassa rekisteröity ajoneuvo on vapaa kiinteästä verosta ja kulu- tusverosta.

Venäjällä rekisteröidyt ajoneuvot ovat va- paat kulutusverosta.

## 7 luku. **Veronkorotus, veronoikaisu ve- ronsaajan hyväksi ja jälkivero- tus**

45 §. *Veronkorotus.* Ehdotuksen mukaan ajoneuvoveroa korotettaisiin, jos verovelvol- linen on laiminlyönyt tehdä omistusoikeuden siirtymisestä rekisteri-ilmoituksen ja rekiste- riin ei ole tämän henkilön jälkeen merkitty uutta omistajaa. Veroa korotettaisiin seuraavasti:

1) jos verovelvollinen ei ensimmäisen ve- rokauden maksuunpanon yhteydessä annetun kehotuksen jälkeen täytä ilmoitusvelvolli- suuttaan, maksuunpannaan seuraavan vero- kauden vero enintään 50 prosentilla korotet- tuna, ja

2) jos verovelvollinen toisen verokauden maksuunpanon yhteydessä annetun kehotuk- sen jälkeen ei täytä edelleenkin ilmoitus- velvollisuuttaan, maksuunpannaan seuraavil-

ta verokausilta vero enintään 100 prosentilla korotettuna.

Veronkorotus rekisteröinnin laiminlyöntitilanteissa on tarpeellista, jotta ajoneuvorekisterin tiedot pysyisivät mahdollisimman hyvin ajan tasalla ja luotettavina. Koska rekisteri-ilmoituksen laiminlyönnin voidaan katsoa vastaavan yleisessä verotusmenettelyssä tavallaan veroilmoituksen laiminlyöntiä, veron korottaminen on yleisen verotusmenettelyn mukaista ja perusteltua.

Pykälän toisessa momentissa ehdotetaan säädettäväksi veronkorotuksesta jälkiverotus-tilanteissa. Jälkiverotuksena maksuunpantavaa veroa voidaan korottaa enintään kolminkertaiseksi, jos verovelvollisen menettelyä veron välttämiseksi voidaan pitää törkeänä. Tätä arvioitaessa otettaisiin huomioon muun muassa toiminnan suunnitelmallisuus, erityisen suuren taloudellisen edun tai kilpailuaseman hankkiminen liiketoiminnan yhteydessä sekä toiminnan laajuus ja kesto.

46 §. *Veronoikaisu veronsaajan hyväksi.* Jos verovelvolliselle on jäänyt maksuunpanematta veroa tai jos verovelvollinen on saanut aiheuttomasti liikaa veroa takaisin, voitaisiin verotusta oikaista viiden vuoden kuluessa sen verokauden päättymisestä, jona veron maksuunpano on tehty tai jona veron maksuunpano olisi ollut määrättävä tai jona veron palautuspäätös on tehty.

Verotuksen muuttumista koskevaa Ajoneuvohallintokeskuksen päätöstä saadaan I momentissa säädetyn määräajan estämättä oikaista 60 päivän kuluessa päivästä, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut Ajoneuvohallintokeskuksen päätöksestä tiedon. Tämän säännöksen tarkoituksena on, että oikaisu olisi tässä määräajassa mahdollinen vielä sen jälkeen, kun verovelvollinen tai valtionasiamies ovat saaneet asiasta tiedon. Ehdotettu määräaika on symmetrinen verovelvollisen hyväksi tehtävää oikaisua koskevan 49 §:n määräajan kanssa.

Verovelvollista ei olisi oikaisun johdosta tarpeen kuulla, jos oikaisu tarkoittaa verovelvollisuuden muutosta siten, että samassa yhteydessä muun henkilön verovelvollisuus poistetaan. Käytännössä suuri osa oikaisuista veronsaajan hyväksi on juuri tapauksia, joissa esimerkiksi ajoneuvon omistuksen vaihdoksen yhteydessä tarkennetaan ajoneuvore-

kisterin tietoja ja samalla todetaan, että verovelvollisena olisikin pitänyt olla toisen henkilön, kuin jolle veroa on pantu maksuun.

47 §. *Jälkiverotus.* Jos ajoneuvo on toimittamatta jätetyn tai toimitetun puutteellisen tai tiedoiltaan väärän ilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan johdosta jäänyt kokonaan tai osaksi verottamatta tai veroa on oikeudettomasti palautettu, Ajoneuvohallintokeskuksen on määrättävä suoritettavaksi se vero, joka on mainitusta syystä jäänyt maksuunpanematta tai palautettu.

Mikäli veron määrä tulee laskettavaksi ajoneuvolle, joka ei ole rekisterissä, veron määrä arvioidaan sen mukaiseksi, mikä tiedossa olevien seikkojen perusteella todennäköisesti vastaisi samankaltaisesta rekisteröidystä ajoneuvosta suoritettavan veron määrää. Vero voidaan määrätä aina vähintään niiden tietojen mukaisena, jotka ajoneuvosta on kirjattu sen ollessa viimeksi rekisterissä. Kun liikenteessä on käytetty rekisteröimätöntä ajoneuvoa, kysymyksessä on jälkiverotustilanne.

Ennen jälkiverotuksen toimittamista on verovelvolliselle varattava tilaisuus vastineen antamiseen asiassa. Jälkiverotus tulisi toimittaa viimeistään kahden vuoden kuluessa sen vuoden päätyessä, jonka aikana jälkiverotuksen perusteena oleva seikka on tullut veroviranomaisen tietoon. Jälkiverotus toimitetaan kuitenkin viimeistään viiden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jolta vero olisi ollut maksuunpantava.

Voimassaolevassa laissa ei ole säädetty jälkiverotuksen toimittamiselle erityistä määräaikaa, vaan jälkiverotuksen toimittamisessa on noudatettu yleistä kymmenen vuoden vanhentumisaikaa.

## 8 luku. **Ennakkoratkaisu, oikaisu ja muutoksenhaku**

48 §. *Ennakkoratkaisu.* Ajoneuvohallintokeskus voisi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun ajoneuvoveroa koskevien säännösten soveltamisesta. Ennakkoratkaisu annetaan enintään kahden vuoden pituiselle ajanjaksolle sille, jolle on tärkeää saada tieto lain soveltamisesta ajoneuvoonsa. Ennakkoratkaisun antamisesta peritään valtion maksuprustelain mukainen maksu.

Kun hakija nojautuu ennakkoratkaisuun, si-

tä on noudatettava sitovana hakijan verotuksessa sinä ajanjaksona, jota koskevaksi ajaksi ratkaisu on annettu. Muutoksenhausta ennakkoratkaisuun on voimassa, mitä 50 §:ssä säädetään. Muutosta ei kuitenkaan saa hakea päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkoratkaisua.

Nykyisessä laissa ei ole säädetty mahdollisuudesta saada ennakkoratkaisua ajoneuvo- tai dieselverosta. Kuitenkin esimerkiksi uusi ajoneuvoerien maahantuojalle voisi olla tarpeellista saada sitova ennakkotieto ajoneuvojen verotuksesta ennen maahantuontia. Ennakkoratkaisun tarvetta harkittaessa kiinnitetään huomiota muun muassa esillä olevan soveltamiskysymyksen tulkinnanvaraisuuteen ja siitä johtuviin taloudellisiin vaikutuksiin.

49 §. *Oikaisu verovelvollisen hyväksi.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi oikaisusta verovelvollisen hyväksi yleistä verotusmenettelyä vastaavalla tavalla. Jos veroa on maksuunpantu liikaa, verovelvollinen voi 46 §:ssä säädettyssä ajassa pyytää Ajoneuvohallintokeskusta oikaisemaan verotusta. Oikaisuvaatimus tulisi tehdä kirjallisesti. Lisäksi pykälässä ehdotetaan Ajoneuvohallintokeskukselle annettavaksi valta oikaista verotusta verovelvollisen hyväksi myös omaaloitteisesti.

50 §. *Valitus hallinto-oikeuteen.* Ajoneuvoveroa koskeva muutoksenhaku noudattaisi samoja periaatteita, joita laajasti sovelletaan muussakin verotuksessa. Veronkantorviranomaisen tämän lain nojalla antamaan päätökseen olisi asianomaisella tai veroasiamiehellä oikeus hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta edellä 46 §:ssä säädettyssä ajassa. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta tämän määräajan estämättä 60 päivän aikana sen päivän jälkeen, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut päätöksestä tiedon. Myös nykyistä ajoneuvoveroa ja dieselveroa koskevat valitukset on keskitetty Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltäviksi, eikä tästä ole tarkoitus erillisratkaisuna luopua, vaikka korkein hallinto-oikeus on tehnyt valtioneuvostolle esityksen välillistä verotusta koskevien muutoksenhakuausien jakamisesta muiden veroasioiden tapaan kaikkien hallinto-oikeuksien kesken.

Muutosta olisi tavanomaiseen tapaan haet-

tava kirjallisesti ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa Ajoneuvohallintokeskukselle. Hallinto-oikeuden käsiteltävä edeltäisi oikaisu Ajoneuvohallintokeskuksessa, jotta hallinto-oikeuden käsiteltäväksi tulisivat vain ne asiat, joissa tämä on välttämättä tarpeen. Veronkantoviranomainen käsittelee oikaisuhakemuksena Helsingin hallinto-oikeuteen osoitetun valituksen veron maksuunpanosta taikka päätöksestä, joka koskee veron palauttamista tai verosta vapauttamista. Jos valitusta ei kokonaisuudessaan hyväksytä, hyväksymättä jäänyt osa käsitellään 1 momentin mukaisesti. Jos Ahvenanmaan lääninhallitus on veronkantoviranomaisena, tässäkin siihen sovelletaan 56 §:n mukaisesti samoja säännöksiä, jotka koskevat Ajoneuvohallintokeskusta.

Ajoneuvohallintokeskus tai Ahvenanmaan lääninhallitus käsittelevät siis kaikki valitukset ensin oikaisuhakemuksina. Ainoastaan siltä osin kuin asiaa ei voida oikaista, asia käsiteltäisiin Helsingin hallinto-oikeudessa valitusasiana. Ajoneuvohallintokeskus tai Ahvenanmaan lääninhallitus antaisivat siirron yhteydessä asiassa lausuntonsa. Tällä menettelyllä voitaisiin välttää käytännössä useissa tapauksissa valituksen käsittely Helsingin hallinto-oikeudessa ja samalla nopeutettaisiin eräissä tapauksissa muutoksenhakuprosessia huomattavastikin.

Nykyään Helsingin hallinto-oikeudessa käsitellään vuodessa noin 100—150 kappaletta vuotuisen verotukseen liittyviä verovalituksia. Vuotuisia veroja koskevista valituksista noin 1/3 ratkaistaan oikaisu päätöksinä Ajoneuvohallintokeskuksessa.

51 §. *Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen.* Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Valitusluvan myöntämisen perusteet olisivat samat, joita sovelletaan yleisesti kaikessa muussakin verotuksessa, eli oikeuskäytännön yhtenäisyys, asiassa tapahtunut ilmeinen virhe tai painava taloudellinen tai muu syy.

Valituslupa voitaisiin myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallinto-oikeuden päätöksestä. Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista.



52 §. *Muutoksenhaun johdosta maksettava korko.* Jos vero on muutoksenhaun tai oikaisun johdosta kumottu tai veroa on alennettu, asianomaiselle on maksettava takaisin liikaa suoritettu määrä sekä sille vuotuista korkoa veron maksupäivästä takaisinmaksupäivään sen mukaan, kuin veronkantoasetuksen (903/1978) 11 §:ssä säädetään. Tämä vastaa verotuksessa yleisesti noudatettavaa menettelyä.

Korkoa ei kuitenkaan makseta oikaisun perusteella, jos veron palautus johtuu siitä, että verovelvollinen on jättänyt ilmoittamatta verovelvollisuuden päättymiseen tai 19 §:ssä tarkoitettuun veronkannon keskeyttämiseen liittyvän tai muun vastaavan tiedossaan olleen verovelvollisuuteen tai ajoneuvon veronalaisuuteen liittyvän seikan. Ajoneuvoverotuksessa ei ole käytössä menettelyä, joka vastaisi muussa verotuksessa sovellettavaa ilmoitusmenettelyä. Ajoneuvon omistajalla on verotuksesta riippumatta velvollisuus huolehtia siitä, että ajoneuvon rekisteritiedot ovat ajan tasalla. Jos verotusta muutetaan siitä johtuen, ettei verovelvollinen ole noudattanut hänelle jo muutoinkin kuuluvaa ilmoitusvelvollisuutta, ei palautettavalle määrälle esitetä maksettavaksi korkoa. Käytännössä suuri osa tähän ryhmään kuuluvista asioista on tapauksia, joissa verovelvollisuus vaihtuu siten, että toinen vapautuu ja toinen tulee hänen sijastaan verovelvolliseksi. On tavallista, että tämä todetaan oikaisumenettelyssä suhteellisen pian. Jos kysymyksessä olisi niin tulkinnanvarainen asia, että se jäisi hallinnollisissa tuomioistuimissa ratkaistavaksi, korkoa kuitenkin maksettaisiin. Ehdotettu rajoitus koron maksuun koskee vain oikaisuja.

Jos muutoksenhaun johdosta veroa määrätään suoritettavaksi tai veron määrää korotetaan, Ajoneuvohallintokeskus perisi veron ja sille veronlisäyksestä ja viivekorosta annettussa laissa säädetyn koron. Samoin kuin koron maksamista verovelvolliselle oikaisun vuoksi ehdotetaan rajoitettavaksi vain varsinaiseen muutoksenhakuun, verovelvolliselta ei myöskään perittäisi korkoa oikaisun yhteydessä. Nämä toisiaan vastaavat rajoitukset on tarkoitettu yksinkertaistamaan menettelyä.

53 §. *Valtion puhevallan käyttäminen.* Valtion puolesta puhevaltaa muutoksenhakua ja oikaisua koskevissa asioissa käyttäisi Uu-

denmaan veroviraston veroasiamies.

Kiinteää veroa ja kulutusveroa koskevissa asioissa puhevaltaa käyttäisi Tullihallituksen tulliasiamies.

Hallintolain 34 §:n mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisua varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä asian ratkaisuun mahdollisesti vaikuttavista vaatimuksista ja selvityksistä. Pykälässä luetellaan myös tilanteet, joissa asian saa ratkaista asianosaista kuulematta. Hallintolain 36 §:ssä säädetään kuulemisesta ilmoittamisesta. Sen mukaan asianosaiselle on ilmoitettava kuulemisen tarkoitus ja selityksen antamiselle varattu määräaika sekä tarvittaessa yksilöitävä, mistä seikoista selitystä pyydetään. Asianosaiselle on lisäksi toimitettava kuulemisen kohteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai jäljennöksinä taikka varattava muutoin tilaisuus tutustua niihin.

Hallintolain tiedoksiantovelvollisuutta koskevan 54 §:n 1 momentin mukaan viranomaisen on annettava tekemänsä päätös viipymättä tiedoksi asianosaiselle ja muulle tiedossa olevalle henkilölle, jolla on oikeus hakea siihen oikaisua tai muutosta valittamalla. Lain 58 §:n mukaan tiedoksianto toimitetaan sille viranomaiselle, joka käyttää asiassa puhevaltaa. Hallintolain 10 luvussa säädetään tiedoksiannossa noudatettavasta menettelystä.

Ajoneuvoveroasioissa ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullisilla resursseilla ja kustannuksilla mahdollista, että Ajoneuvohallintokeskuksen tekemien päätösten tiedoksiantoon veroasiamiehelle tai tulliasiamiehelle taikka heidän kuulemisessaan noudatettaisiin hallintolaissa säädettyjä menettelyjä. Käytännössä veronsaajan edun valvonta tapahtuu pääasiassa jälkikäteen. Asiamiestä kuullaan ennen asian ratkaisemista käytännössä vain silloin, kun siihen on erityistä syytä, esimerkiksi silloin, kun annettava ratkaisu poikkeaisi vakiintuneesta ratkaisukäytännöstä tai kun kyse olisi muutoin periaatteellisesta tai merkittävästä päätöksestä. Ajoneuvohallintokeskuksen ajoneuvoveropäätösten katsotaan olevan asiamiehen tiedossa sitä kautta, että asiakirjat ovat hänen nähtävänänsä tarvittaessa Ajoneuvohallintokeskuksessa. Näin hänellä on mahdollisuus tutustua asiakirjoihin ennen muutoksenhakuajan umpeutumista

ja hakea tarvittaessa muutosta toimivaltaansa kuuluviin päätöksiin. Ehdotettu säännös olisi hallintolain asianosaisen kuulemista ja päätöksen tiedoksiantoa asianosaiselle koskevien yleissäännösten soveltamisen syrjäyttävä erityissäännös.

Muuta kuin tässä ehdotettua menettelyä ei käytännössä voitaisi soveltaa siitäkään syystä, että ajoneuvoverotuksessa erilaisten tapahtumien määrät ovat erittäin suuria. Verolippujen, palautusten, oikaisujen ja muiden vastaavien tapahtumien määräksi voidaan arvioida vuositasolla yli seitsemän miljoonaa kappaletta. Tällaisen asiakirjamäärän saattaminen hallintolain mukaisesti asiamiehen tietoon lähettämällä asiakirjat hänelle olisi täysin mahdotonta, eikä tällaisen asiakirjamasan toimittaminen asiamiehelle myöskään edistäisi valtion edunvalvontatehtävän hoitamista.

54 §. *Äänestäminen hallinnollisissa tuomioistuimissa.* Äänestäminen hallinnollisissa tuomioistuimissa veroasioissa poikkeaa jonkin verran tuomioistuimen yleisistä äänestys-säännöistä. Veroasioissa on yleensä tapana, että verovelvollisen etu asetetaan veronsaajan edun edelle äänen mennessä tasan. Tästä on tarpeen olla säännös verolaissa, jos näin halutaan menetellä. Jos ajoneuvoveroa koskevaa muutoksenhakua ratkaistaessa ilmaantuu eri mielipiteitä, tulisi päätökseksi yleisen pääsäännön mukaisesti se mielipide, jota useimpien on katsottava kannattaneen. Äänen jakautuessa tasan päätökseksi tulisi se mielipide, joka on verovelvolliselle edullisempi, tai jollei tätä perustetta käy soveltaminen, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

55 §. *Täytäntöönpano.* Verotuksessa tavalliseen tapaan täytäntöönpanosta ehdotetaan säädettäväksi, että verovelvollinen on velvollinen maksamaan määrätyn ajoneuvoveron siitä huolimatta, että veroon haetaan muutosta. Ajoneuvovero voitaisiin panna täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa säädetään.

## 9 luku. Viranomaiset ja valvonta

56 §. *Viranomaiset.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi viranomaistoimivallasta lähes

voimassaolevan lain mukaisesti. Ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena on Ajoneuvohallintokeskus, kuitenkin siten, että muualta kuin Suomessa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta kannettavan kiinteän veron ja kulutusveron veronkantoviranomaisena on tullit. Ahvenanmaan maakunnassa veronkantoviranomaisena on Ahvenanmaan lääninhallitus, johon sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään Ajoneuvohallintokeskuksesta. Ajoneuvohallintokeskus käsittelee kuitenkin myös Ahvenanmaan lääninhallituksen kantamia veroja koskevat lykkäys- ja huojennusasiat. Verohallituksen johto- ja valvontavalta esitetään poistettavaksi.

Ajoneuvohallintokeskus toimittaa veron maksuunpanon ja huolehtii veron perimisestä ja muista verotukseen liittyvistä toimenpiteistä sekä käsittelee ajoneuvoverotusta koskevat hakemusasiat ja muut veronkantoviranomaiselle kuuluvat asiat. Jos laissa ei erikseen muuta mainita, nämä tehtävät kuuluvat edellä mainituilta osin Ahvenanmaan lääninhallitukselle tai tullille. Tullihallituksen asiana on järjestää tarkemmin se, miten sille kuuluvat tehtävät hoidetaan tullin organisaatiossa.

Ajoneuvon poistuessa Suomen rekisteristä Ahvenanmaan rekisteriin rekisteristä poisto ei ole Suomessa aiheuttanut veronpalautusta eikä uutta maksuunpanoa Ahvenanmaalla. Verokaudelta Suomeen maksettu vero on siis voimassa Ahvenanmaalla ja päinvastoin Ahvenanmaalle maksettu vero on ollut voimassa Suomessa. Uuden järjestelmän myötä luovutuksessa kalenterivuodelta verottamisesta ajoneuvon verokausi päättyisi, kun ajoneuvo viedään Ahvenanmaalle. Ajoneuvon tullessa Ahvenanmaan rekisteristä Suomeen ajoneuvolla alkaisi uusi verokausi. Ajoneuvon poistaminen rekisteristä Ahvenanmaalle päättäisi verokauden kuten mikä tahansa rekisteristä poisto. Ehdotettu menettely on hallinnollisesti selkeämpi sekä käytännöllisempi verovelvollisen kannalta katsottuna. Nykyjärjestelmän ongelmat liittyen tietojärjestelmien erilaisuuteen poistuvat ehdotetun menettelyn myötä. Nykyinen menettely on edellyttänyt verovelvolliselta erillistä hakemusta asiassa.

Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka nojalla Ajoneuvohallintokeskus voisi siirtää veronkantoa avustavia tehtäviä sopimus-kumppanille suoritettavaksi, esimerkiksi pu-

helinneuvonnan, postitustehtävät tai tietokoneajoista huolehtimisen. Viranomaiselle kuuluvaa päätöksentekovaltaa ei voitaisi siirtää muun kuin laissa toimivaltaiseksi säädetyn viranomaisen tehtäväksi. Samalla Ajoneuvohallintokeskuksen on annettava tarvittavat ohjeet ja koulutus tehtävien hoitamiseksi. Ajoneuvohallintokeskus vastaa sopimus-kumppanin menettelystä. Tätä sovellettaisiin myös Ahvenanmaan lääninhallitukseen ja tulliin.

57 §. *Valvonta.* Pykälässä ehdotetaan säädettyväksi valvontamenettelystä ja -viranomaisista. Ajoneuvohallintokeskus olisi jatkossa myös valvova viranomainen. Tässä laissa tarkoitetun verotuksen valvonta kuuluu Ajoneuvohallintokeskukselle sekä poliisi-, rajavartio- ja tulliviranomaisille. Laissa tai asetuksessa määrätyn viranomaisen on valvottava, ettei liikenteessä käytetä tai maasta viedä sellaista ajoneuvoveron alaista ajoneuvoa, josta on erääntynyt veroa suorittamatta. Maasta vieni halutaan estää veronkierron välttämiseksi. Ajoneuvohallintokeskuksella on toimivalta antaa muille viranomaisille tarpeellisia ohjeita valvonnan suorittamiseksi.

58 §. *Käyttökielto.* Jollei veroa tai sen erääntynyttä osaa ole suoritettu, on ajoneuvo käyttökiellossa. Tätä koskevat säännökset vuotuisia veroja koskevista laeissa uusittiin vuoden 2002 lopussa toteutetun ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä. Tuo uudistus koski myös ajoneuvon hyväksymistä liikenteeseen ja katsastuksen suorittamista. Asia järjestettiin siten, että verojen ollessa eräpäivien jälkeen maksamatta ajoneuvo on käyttökiellossa. Tämä tarkistetaan katsastuksen yhteydessä eikä käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa hyväksytä määräaikaiskatsastuksessa. Näin ehdotetaan säädettyväksi myös uudessa laissa. Jos ajoneuvoveroa ei ole suoritettu säädettyssä määräajassa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin maksuvelvolliselle. Ajoneuvoveron määrännyt viranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua käytön estämiseksi. Ajoneuvon käyttö sallitaan vasta sitten, kun verovelvollinen tai muu kuin verovelvollinen on suorittanut ajoneuvoveron.

Laki tarkoittaa sitä, että kun se, joka ole-matta itse verovelvollinen, maksaa ajoneuvoveron siinä ilmeisessä tarkoituksessa, että ajoneuvo vapautuu käyttökiellosta hänen käytettäväkseen esimerkiksi myöhempänä omistajana, tällaista maksua ei voitaisi pitää aiheettomana suorituksena, jonka voisi hakea takaisin. Asiasta säädetään edellä 30 §:ssä.

Pykälässä ehdotetaan säädettyväksi myös menettelystä silloin, kun ajoneuvo joutuu käyttökieltoon. Valvontaviranomaisen on otettava käyttökiellossa olevan ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteriote haltuunsa. Poliisiviranomaisen, tulliviranomaisen tai rajavartioviranomaisen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämäänsä paikkaan säilytettäväksi.

Joissakin erityistilanteissa voi olla kohtuullista myöntää käyttökiellosta helpotusta. Tällaisia tilanteita on mahdotonta määrittellä ennalta ja tässä suhteessa asia muistuttaakin hyvin läheisesti veron huojentamista. Vaikka tämän kaltaiseen poikkeuksien myöntämiseen on suhtauduttava tietyllä pidättyvyydellä, myös ajoneuvoverotuksessa on syytä varautua tämä kohtuullistamiskeinon käyttöön.

Ajoneuvohallintokeskus voisi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruuttaa toimeenpannun ajoneuvon käyttökiellon tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta säännöstä käyttökiellosta. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjä koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn tai jos voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja ajoneuvon käytön estämistä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Jos ajoneuvoja koskevassa rekisterissä on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttöä ei ilman erityistä syytä sallita. Tarkoitus on, että käyttökiellosta vapauttamista ei käytettäisi esimerkiksi veronmaksun lykkäyksen myöntämisen vaihtoehtona silloin, kun hakijan erityisolosuhteet edellyttäisivät mahdollisesti maksunlykkäyksen myöntämistä.

Joustavuuden lisääntyminen saattaa käytännössä aiheuttaa erilaisia väärinkäyttötilanteita, joiden estämiseksi verojärjestelmän

toimivuus edellyttää ajoneuvoveron maksamattomuuteen kytkeytyvän ajoneuvon käyttökiellon säilyttämistä. Käyttökiellon säilyttäminen tulee olemaan tärkeää esitetyille muutoksille erityisesti verotuottojen kertymisen kannalta. Jo pelkästään veron määrääminen ajoneuvon haltijalle on toimenpide, joka mahdollistaisi veron kiertämisen, ellei veron maksamattomuuteen liity käyttökieltoa. Koska ajoneuvon haltijaksi voidaan käytännössä merkitä kuka tai mikä tahansa varaton henkilö tai yhtiö, on maksamattomaan ajoneuvoveroon liittyvä ajoneuvon käyttökiellon säilyttäminen ehdoton edellytys järjestelmän toimivuudelle.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että jos ajoneuvo on ollut 26 §:n mukaisesti jaksoverotettavana, jaksoverotusajalta maksamatta oleva veronsuoritus ei aiheuta ajoneuvon seuraavalle omistajalle käyttökieltoa. Jaksoverotuksessa seuraavan jakson verolippujen koostetta ei lähetetä, jos edellisen jakson vero on maksamatta. Jaksoverotuksessa maksamaton vero siirretään nopeammin ulosottoperintään kuin normaalissa veronkannossa. Lisäksi myös veronmaksun laiminlyönnit aiheuttavat jaksoverotussopimuksen purkautumisen. Näin ollen jaksoverotuksessa ei veronmaksun varmistamiseksi tarvita käyttökieltoa. Ottaen huomioon myöskin sen, että jaksoverotus on aina jälkikäteen tapahtuvaa verottamista, ajoneuvon uusi omistaja ei voisi ostohetkellä olla tietoinen ajoneuvon tulevaisuudessa mahdollisesti maksamattomaksi jäävästä jaksoverosta. Edellytyksenä jaksoverotettavaksi hyväksymiselle on yrityksen vakavaraisuus, joten todennäköistä on, että maksuhäiriöitä ei tule käytännössä lainkaan.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi vastaavasti kuin edellä 4 momentissa poikkeus käyttökieltoon. Jos ajoneuvosta on maksuunpantu 5 §:n 5 momentin nojalla ajoneuvon anastaneelle henkilölle ajoneuvoveroa anastusajalta, kyseiseltä ajalta oleva maksamaton vero ei aiheuta ajoneuvon omistajalle käyttökieltoa.

59 §. *Ajoneuvon katsastaminen.* Katsastuksen suorittaja olisi ajoneuvolain mukaista määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole ajoneuvoveron suorittamisen laiminlyönnin

vuoksi käyttökiellossa. Käyttökielto tarkoittaa puolestaan ajoneuvolain 52 §:n mukaan sitä, ettei ajoneuvoa voitaisi hyväksyä määräaikaikatsastuksessa. Ajoneuvon katsotaan ehdotettavan 59 §:n mukaan olevan käyttökiellossa, jos ajoneuvoveron laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä veron suorittamisesta tai ajoneuvoveron määränneen viranomaisen 58 §:n 2 momentin nojalla antamaa päätöstä, jolla ajoneuvon käyttö on sallittu.

Pykälän 3 momentissa olisivat tarkemmat säännökset siitä, mitä näyttöä veron suorittamisesta voitaisiin esittää silloin, kun ajoneuvoliikennerekisterissä on merkintä, että vero on maksamatta. Luotettavana selvityksenä voitaisiin pitää rahalaitoksen antamaa tositetta ajoneuvoveron suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä maksulipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta. Hyväksyttävässä tulostetussa tositteessa tulee olla nähtävissä pankin arkistointitunnus. Tositteeksi ei hyväksytä niin sanottua ennakkokirjauskuittia, vaan maksun tulee olla lähtenyt tililtä kuitenkin tulostushetkellä.

Jos Ajoneuvohallintokeskus on tehnyt 58 § 2 momentissa tarkoitetun päätöksen sallia ajoneuvon käytön, ajoneuvo voidaan päätöksen voimassa ollessa hyväksyä katsastuksessa, vaikka veroa on suorittamatta.

Pykälä on asiallisesti saman sisältöinen kuin ajoneuvolain kokonaisuudistuksen yhteydessä säädettiin ajoneuvoverosta annetussa laissa ja moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa.

60 §. *Veronkierto.* Jos jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, on verotusta toimitettaessa meneteltävä niin kuin asiassa olisi käytetty oikeaa muotoa. Myös ajoneuvoverolakiin ehdotetaan otettavaksi muualla verolainsäädännössä tavanomainen säännös veronkierron varalta.

Jos on ilmeistä, että verotusta toimitettaessa olisi meneteltävä edellä tarkoitettulla tavalla, on verotusta toimitettaessa huolellisesti tutkittava kaikki ne seikat, jotka voivat vai-

kuttaa asian arvostelemiseen, sekä annettava verovelvolliselle tilaisuus esittää selvitys havaituista seikoista. Mikäli verovelvollinen ei tällöin esitä selvitystä siitä, että olosuhteelle tai toimenpiteelle annettu oikeudellinen muoto vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta taikka ettei toimenpiteeseen ole ryhtydytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että suoritettavasta verosta vapauduttaisiin, verotusta toimitettaessa on meneteltävä 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Käyttönotettaessa uusia palvelumuotoja on nimenomaisen veronkiertopykälän säätämiseksi perusteita. Jotta eliminoidaan uusien palvelumuotojen väärinkäytökset sekä mahdollisten aukkojen käyttäminen veronkiertämistarkoituksessa, tulisi ajoneuvoverolaissa olla nimenomainen veronkierron estävä säännös. Ehdotettu pykälä on yhdenmukainen yleisen verotusmenettelyn kanssa.

61 §. *Veronhuojennus.* Pykälässä esitetään huojennusasiat siirrettäväksi Verohallitukselta Ajoneuvohallintokeskukselle ylimääräisen hallinnollisen työn välttämiseksi ja käsittelyn nopeuttamiseksi. Ajoneuvohallintokeskus voi erityisestä syystä hakemuksesta myöntää määräämillään ehdoilla vapautuksen tai lykkäyksen suoritettuna tai suorittettavana ajoneuvoveron ja sille laskettavan koron suorittamisesta. Ajoneuvohallintokeskus tai 2 momentissa mainittu muu huojennus- tai lykkäyshakemuksen ratkaiseva viranomainen on oikeutettu saamaan muilta veroviranomaisilta tarvittavat tiedot huojennusasian ratkaisemiseksi. Tullihallitus ratkaisisi edellä 38 §:ssä tarkoitettua kiinteää veroa ja kulutusveroa koskevat huojennus- ja lykkäyshakemukset.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että hallinnollinen tuomioistuin, jonka käsiteltävänä tämän lain nojalla tehty viranomaisen ratkaisu on, voi käsittelemässään asiassa niin ikään myöntää tämän pykälän nojalla erityisestä syystä vapautuksen tässä laissa tarkoitettuna veron tai sille laskettavan koron suorittamisesta. Tämä tarkoittaa ensinnäkin sitä, että hallinnollinen tuomioistuin voisi valitusasiaa käsitellessään päätyä harkintansa mukaan myöntämään huojennusta verosta tämän pykälän nojalla. Toiseksi tuomioistuin voisi käsitellä myös Ajoneuvohallintokeskuksen tai valtiovarainministeriön veronhuojennushakemukseen antamaa päätöstä koskevan valituk-

sen. Tämän ehdotuksen perusteluja on käsitelty laajasti esityksen yleisperusteluissa.

Yleensä huojennustapaukset on Verohallituksessa ratkaistu Ajoneuvohallintokeskuksen lausunnon mukaisina. Veron euromäärät ovat olleet suhteellisen pieniä ja muutoinkin huojennuksia on myönnetty vain erityisen painavista syistä. Lisäksi periaatteellisissa tapauksissa päätösvalta olisi edelleen nykykäytännön mukaisesti valtiovarainministeriöllä. Huojennusten siirtäminen Ajoneuvohallintokeskukselle veronkantoviranomaisena olisi myös yleisen verotusmenettelyssä tapahtunut kehityksen mukaista. Säännöksen tarkoituksena ei ole muuttaa huojennusperusteita, vaan selkeyttää menettelyä. Veronhuojennus esimerkiksi maksusuunnitelman muodossa voi tulla kyseeseen esimerkiksi velkajärjestelyn- ja yrityssaneerauksen yhteydessä.

Ajoneuvoverotuksessa on lähtökohtana, että veron ollessa suorittamatta ajoneuvon käyttö on estettävä. Tämän seurauksena ajoneuvovero kertyy poikkeuksellisen hyvin, eikä tästä yleisperiaatteesta ole siksi tarkoituksenmukaista luopua. Käytännössä esiintyy kuitenkin joitakin tilanteita, joiden johdosta laissa olisi tarpeellista olla säännös, jonka perusteella erityistapauksissa voitaisiin luopua maksuunpannun ajoneuvoveron perimisestä tai myöntää veron suorittamiselle lykkäystä. Ajoneuvoveron huojentamisesta ja lykkäämisestä säädettäisiin vastaavassa yleisessä muodossa kuin muissakin verolaeissa. Veron maksamisesta voitaisiin myöntää vapautus ja sen suorittamista voitaisiin lykätä erityisestä syystä. Ottaen huomioon muun muassa sen, että ajoneuvoveron suorittamisen laiminlyöminen johtaa ajoneuvon käytön estämiseen, ehdotettua huojennussäännöstä tulisi soveltaa erityisen pidättyvästi. Tarkoituksena ei ole huojennusten ja lykkäysten myöntäminen ajoneuvoverosta vain sillä perusteella, että verovelvollisella ei ole riittävästi maksukykyä veron suorittamiseen.

#### 10 luku. **Erityisiä säännöksiä**

62 §. *Pienin perittävä, maksuunpantava ja palautettava määrä.* Pykälässä esitetään säädettäväksi säännökset veron pienimmästä maksuunpantavasta, perittävästä ja palautet-

tavasta määrästä, jota koskevat säännökset tulisi kirjata nykytilanteesta poiketen suoraan ajoneuvoverolakiin. Veron määrät vastaavat yleisessä verotusmenettelyssä noudatettuja määriä. Vero maksuunpannaan verokaudelta aina vähintään 17 euron suuruisena. Alle viiden euron suuruisia rahamääriä ei palauteta. Kuitenkin tätä rahamäärää pienempi palautettava määrä voidaan siirtää odottamaan seuraavaa maksuunpanoa. Pienin perittävä veron määrä on 10 euroa. Alle tämän määrän suuruisia saatavaa tai yhteenlaskettujen saatavien määrää ei ilman erityistä syytä peritä. Eriytyisenä syynä voidaan pitää saman verovelvollisen lukuisia tai tahallisia virhesuorituksia.

63 §. *Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen.* Kun ajoneuvoveron suorittamatta jättäminen aiheuttaa ajoneuvon käyttökiellon, tiedolla veron suorittamatta olemisesta voi olla vaikutusta alkuperäisen verovelvollisen lisäksi muunkin tahon oikeusasemaan tai päätöksentekoon. Tieto maksamatta olevista veroista voi vaikuttaa esimerkiksi ajoneuvon mahdollisen ostajan päätöksentekoon. Muulla kuin verovelvollisella itsellään ei sen sijaan voine olla tarvetta saada tietoja jo maksetuista ajoneuvoveroista, koska näistä ei voi enää seurata esimerkiksi ajoneuvon käyttökieltoa. Ehdotuksena on näin ollen, että tieto maksuun pannusta ajoneuvoverosta olisi julkinen, kunnes ajoneuvovero on suoritettu ja tieto suorituksesta on kirjattu ajoneuvorekisteriin. Myös maksuvelvollisen nimi, ajoneuvoveron määrä ja maksuunpanon ajankohta olisivat samaa aikaa julkisia. Nämäkin tiedot saattavat olla esimerkiksi ajoneuvon mahdolliselle ostajalle tarpeen asian arvioimiseksi. Ajoneuvohallintokeskus voisi myös antaa todistuksen siitä, ettei ajoneuvosta ole veroa suorittamatta.

Edellä esitetyn laajuista ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuutta voidaan pitää riittävänä muiden kuin ajoneuvosta verovelvollisen tietotarpeiden kannalta. Esimerkiksi jo maksettuja veroja koskevien tietojen saantiin ei muulla taholla voine olla mitään tarvetta. Eräät ajoneuvoveroa koskevat tiedot saattavat olla niin sanottuja arkaluonteisia tietoja, joita ei voitaisi luovuttaa. Nämä liittyvät pääsääntöisesti ajoneuvoveroa koskeviin poikkeustilanteisiin, kuten vapauttamiseen

vammaisuuden perusteella, veronhuojennuksiin, toimenpiteisiin veron perimisestä tai muuhun vastaavaan. Tiedot voivat koskea esimerkiksi henkilön terveydentilaa tai jotakin hänen maksukykyynsä liittyvää seikkaa. Tämän vuoksi ehdotuksena on, että ajoneuvoverotuksen muut kuin edellä mainittu suorittamatta olevaa veroa koskevat tiedot olisivat salassa pidettäviä. Selvyyden vuoksi pykälässä ehdotetaan mainittavaksi, että tämä ei rajoita antamasta julkisten verotietojen yhteydessä myös julkisia ajoneuvorekisteritietoja. Myös näiden tietojen perusteella voidaan haluttaessa tehdä laajasti päätelmiä ajoneuvon eri aikoina kohdistuneesta ajoneuvoverotuksesta.

Edellä mainitut verovelvollista koskevat tiedot saattavat joissakin tapauksissa olla sellaisia, ettei niitä voitaisi ajoneuvorekisteristä luovuttaa. Esimerkiksi voi olla kysymys henkilöstä, jolle on myönnetty ajoneuvorekisterilain 20 §:n 2 momentissa tarkoitettu niin sanottu turvakielto, jolloin häntä koskevia tietoja ei voida luovuttaa. Tämä voi koskea myös sitä, onko henkilö tietyn ajoneuvon omistajana. Ehdotuksena on, että tämän mukaista rajoitusta sovellettaisiin myös, jos ajoneuvoveron yhteydessä maksuvelvollista koskevien tietojen julkisuus olisi laajempi kuin mitä tietoa voidaan antaa ajoneuvorekisteristä. Tarkoitus on, että tämä ei kuitenkaan estä antamasta tietoa siitä, onko tietystä ajoneuvosta ajoneuvoveroa maksamatta vaiko ei. Rajoitus voisi koskea vain tietoa maksuvelvollisesta silloin, kun tähän on mainitussa lainkohdassa tarkoitettu syy.

Jotta Ajoneuvohallintokeskuksen ei tarvitsisi selvittää edellä mainittujen tietojen käytötarkoitusta, ehdotetaan laissa säädettäväksi, että jokaisella on oikeus saada Ajoneuvohallintokeskukselta ajoneuvoveroa koskevat julkiset tiedot tulosteena, todistuksena tai sähköisessä muodossa sen estämättä mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentissa säädetään. Muutoin tietojen antamisessa noudatettaisiin edellä mainitun lain säännöksiä. Annetuista tiedoista peritään maksu valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

Käytännössä Ajoneuvohallintokeskus lähettäisi myös oma-aloitteisesti maksutta tiedon maksamattomasta verosta ajoneuvon uu-

delle omistajalle tiedottaakseen ajoneuvon kohdistuvasta käyttökiellosta. Koska veron ajoneuvokohtaisuus ja erityisesti veron maksamattomuudesta aiheutuva käyttökielto edellyttävät esimerkiksi ajoneuvon ostotilanteessa tietoa veron maksusta, tulisi tietojen saannin olla mahdollisimman joustavaa ja vaivatonta. Todettakoon tässä yhteydessä, että asiakkaiden kysyessä tietoja maksamatta olevasta ajoneuvoverosta, heillä on mahdollisuus muiden ajoneuvoa tai sen omistusta koskevien julkisten tietojen saantiin siinä laajuudessa ja niillä ehdoin kuin laissa ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmästä säädetään. Onkin asianmukaista, että näiden muiden tietojen antaminen tapahtuu tämän varsinaisesti rekisteritoimintoa koskevan lain eikä verolain nojalla.

64 §. *Tiedonsiirtokorvaus ja rahalaitoksen viivästyskorko.* Rahalaitokselle maksettavaan tiedonsiirtokorvaukseen ja rahalaitoksen velvollisuuteen suorittaa viivästyskorkoa verovarojen siirron tai tilityksen viivästymisen johdosta sovelletaan, mitä Ajoneuvohallintokeskus ja asianomaiset rahalaitokset siitä sopivat.

65 §. *Sähköinen allekirjoitus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi sähköisestä allekirjoituksesta. Verotusjärjestelmästä annettava asiakirja voitaisiin allekirjoittaa koneellisesti. Tästä on oltava maininta asiakirjassa.

66 §. *Rangaistussäännökset.* Rangaistus ajoneuvoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain 29 luvun 1—3 §:ssä.

Pykälässä ehdotetaan myös säädettäväksi poliisimiehelle mahdollisuus antaa liikenteessä tavattaessa sakko rangaistusmääräysmenettelyssä ajoneuvon kuljettamisesta, jos ajoneuvovero on suorittamatta. Joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, olisi tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon. Samoin olisi tuomittava ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

67 §. *Kiinteän ja kulutusveron kantaminen eräissä tapauksissa.* Kun eduskunnalle on annettu esitys 40 tai 41 §:ssä tarkoitetun veron määrän tai näitä veroja koskevien 43 tai 44 §:ssä tarkoitettujen vapautusten taikka veron alennusten muuttamisesta, valtioneuvos-

ton asetuksella voidaan määrätä, että vero kannetaan esityksen mukaisena esityksen antamisesta lukien. Jos eduskunta ei hyväksy esitystä, liikaa kannettu vero palautetaan. Tämän säännöksen perusteluna on, että esimerkiksi kansainvälisissä liikenneneuvotte- luissa voi syntyä tilanteita, joissa neuvotte- luosapuolena olevassa valtiossa rekisteröity- jen ajoneuvojen verotusta voi olla tarpeen nopeastikin muuttaa suuntaan tai toiseen. Voi olla tarpeen ryhtyä soveltamaan verotuksen muutosta nopeammin, kuin mihin on mah- dollisuuksia lakia muuttamalla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että asiasta voitaisiin säätää valtioneuvoston asetuksella, jo silloin, kun esitys lain muuttamisesta annetaan eduskun- nalle.

68 §. *Siirtymäsäännös.* Pykälässä ehdote- taan säädettäväksi siirtymäsäännökset erityi- sesti verokauden vaihtumisesta. Ensimmäi- nen verokausi vuonna 2004 alkaa kaikilla ve- rotettavilla ajoneuvoilla 1 päivänä tammikuu- ta 2004. Vuoden 2004 verokausi päättyy vastaavana kalenteripäivänä, jona ajoneuvo on viimeksi luovutettu tai sitä edeltävänä vas- taavana päivänä, jolloin ajoneuvo on ensi- tai uudelleenrekisteröity. Jos vastaava päivää ei ole siinä kuussa, jona verokausi päättyisi, pi- detään sen kuukauden viimeistä päivää vero- kauden päättymispäivänä. Jos näin määräy- tyvä 1 päivänä tammikuuta 2004 alkava ve- rokausi päättyisi ennen 31 päivää maaliskuuta 2004, verokauden päättymisen siirtyy vuodelle eteenpäin.

Kaikista ajoneuvoista lähetetään verolippu vuoden 2004 alussa, jonka jälkeen laskutus hajautuu ajoneuvokohtaisille verokausille ta- saisesti kalenterivuoden ajalle. Jos ajoneuvo on esimerkiksi ensirekisteröity 31 päivänä tammikuuta 2003, pitenee ajoneuvon ensim- mäinen verokausi uuden lain voimaantullessa yli 12 kuukauden pituiseksi. Ajoneuvon en- simmäinen verokausi on tällöin 1 päivästä tammikuuta 2004 — 30 päivään tammikuuta 2005 ja tämän jälkeen 31 päivästä tammikuuta seuraavan vuoden tammikuun 30 päivään asti. Jos ajoneuvon omistaja on ostanut käy- tetyn ajoneuvon esimerkiksi 15 päivänä ke- säkuuta 2002, ajoneuvon ensimmäinen vero- kausi on lain voimaantultua 1 päivästä tam- mikuuta 2004 alkaen 15 päivään kesäkuuta 2004 ja toinen verokausi on alkaa 16 päivänä

kesäkuuta 2004 ja ulottuu 15 päivään kesäkuuta 2005.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi siirtymäajan veron eräisyyden valinnasta. Siirtymäaikana ajoneuvovero maksuunpannaan kaikista ajoneuvoista yhdellä kertaa 1 päivänä tammikuuta 2004 alkavalta verokaudelta toimitettavassa verotuksessa. Verovelvollisen ennen veron eräpäivää tekemästä pyynnöstä Ajoneuvohallintokeskus voi jakaa maksuunpantavan veron määrän maksettavaksi kahdessa, kolmessa tai neljässä erässä riippuen 1 päivänä tammikuuta 2004 alkavan verokauden pituudesta. Alle 6 kuukauden (alle 183 päivää) pituiselta verokaudelta vero maksetaan yhdessä erässä. Yli 6 kuukauden mutta alle 9 kuukauden (183—274 päivää) pituiselta verokaudelta voidaan vero maksaa kahdessa erässä. Yli 9 kuukauden mutta alle 12 kuukauden (275—366 päivää) pituisen verokauden vero voidaan jakaa maksettavaksi kahdessa tai kolmessa erässä ja yli 12 kuukauden (yli 367 päivää) pituisen verokauden vero voidaan maksaa kahdessa tai neljässä erässä. Verovelvollinen voi valita tulevan verokauden erien lukumäärän ensimmäisen verolipun yhteydessä valitsemalla maksettavan summan. Siirtymäkauden aikana ei sovelletaisi lain 18 §:ää, jonka mukaan verovelvollinen voi valita, kuinka monessa erässä hän maksaa ajoneuvoveronsa.

Siirtymäaikana verokausien pituus vaihtelee kolmen kuukauden ja 15 kuukauden välillä. Tämän vuoksi kaikille ei voida tarjota automaattisesti samanlaisia eräisyysvaihtoehtoja. Siirtymäaikana verovelvollinen voi valita eräisyyden siten, että veroa voisi maksaa kolmen tai kuuden kuukauden välein. Johtuen siirtymäkauden pituuden yksilöllisyydestä, veron määrä ei voi olla samansuuruinen jokaisessa erässä. Bensiinikäyttöisille perusverollisille ajoneuvoille siirtymäajan menettelyssä ei ole suuria vaikutuksia nykyjärjestelmään verrattuna, sillä nykyjärjestelmässä ajoneuvovero on maksettava yhdessä erässä. Tarkoituksenmukaisuussyistä erien lukumäärä riippuu siirtymäajan pituudesta. Tästä johtuen tietyillä juuri rajalle osuvilla dieselkäyttöisillä ajoneuvoilla viimeinen erä voi olla veronmäärältään suurempi kuin muut erät. Menettelyllä pyritään kuitenkin estämään alle minimirajan suuruisien verolippujen synty-

minen ja osaltaan estämään verotuskustannusten nouseminen siirtymäajalla.

Siirtymäkauden ensimmäisen veroerän eräpäiviin ei sovelleta 23 §:n säännöksiä, joiden mukaan eräpäivä määräytyy. Käytännön syistä Ajoneuvohallintokeskukselle annettaisiin valta määrätä siirtymäajan eräpäivistä.

69 §. *Voimaantulo.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi lain voimaantulosta. Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Tämän lain mukaista ajoneuvoveroa kanneetaan kaikista ajoneuvoista 1 päivästä tammikuuta 2004 lukien.

Tällä lailla kumotaan ajoneuvoverosta annettu laki (1111/1996) ja moottoriajoneuvoverosta annettu laki (722/1966) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita lakeja ja niiden nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan kuitenkin laeissa tarkoitettuihin veroihin, jotka kohdistuvat aikaan ennen 1 päivää tammikuuta 2004, kuitenkin siten, että muutoksenhakuun, veronhuojennukseen ja lykkäykseen sovelletaan tämän lain säännöksiä, jos asia tulee vireille lain voimaantulon jälkeen. Tämä tarkoittaa, että tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta aineellista lainsäädäntöä edelleen sovellettaisiin tätä edeltävältä ajalta oleviin tapahtumiin, mutta mainittuja uuden lain menettelysäännöksiä kuitenkin sovellettaisiin, jos asia tulee vireille lain voimaantulon jälkeen. Näin ollen Verohallitus käsittelee loppuun siellä vireillä olevat veronhuojennus- ja lykkäysasiat.

Ajalta ennen 1 päivää tammikuuta 2004 koskevan lisäveron huojentamisen ja lykkäykseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Tämä säännös on tarpeen siitä syystä, että voimaan tulevassa lainsäädännössä ei muutoin olisi enää mahdollisuutta lisäveroa koskevien huojennus- ja lykkäysasioiden käsittelyyn.

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 13 §:n 2 momentin säännöksiä ei sovelleta 1 päivää tammikuuta 2002 ja sen jälkeistä aikaa koskeviin veronpalautuksiin. Ehdotus johtuu Euroopan yhteisön komission tähän menettelyyn kohdistamista toistaiseksi epävirallisista valvontatoimista.

Ajoneuvohallintokeskus voi ryhtyä ennen tämän lain voimaantuloa sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin jaksovero-



tusta ja verotusta avustavia tehtäviä koskevien sopimusten tekemiseksi. Näiden toimien tulisi olla valmiina heti lain tullessa voimaan.

## **2. Voimaantulo**

Uuden ajoneuvoverolain on tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Tähän ajankohtaan on varauduttu atk-järjestelyissä. Ajoneuvoverolailta kumottavaa moottoriajoneuvoverotusta ja tähänastista ajoneuvoverotusta ei ole varauduttu toimittamaan enää

näiden lakien mukaisilta vuoden 2004 verokausilta. Kumottavaa lainsäädäntöä sovellettaisiin ajalta ennen vuoden 2004 alkua oleviin ajoneuvoveroihin ja varsinaiseen ajoneuvoveroon muutoksenhakua ja veronhuojennusäännöksiä lukuun ottamatta. Tämä ei kuitenkaan voi johtaa verovelvollisten aseman heikkenemiseen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Ajoneuvoverolaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 luku

#### Yleiset säännökset

##### 1 §

#### *Lain soveltamisala*

Suomessa rekisteröidystä tai Suomessa käytettävästä ajoneuvosta suoritetaan valtiolle ajoneuvoveroa ja ulkomailla rekisteröidyistä Suomessa tilapäisesti käytettävistä ajoneuvoista ajoneuvoverona kannettavaa kiinteää veroa ja kulutusveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

##### 2 §

#### *Muiden lakien soveltaminen*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvoveron kanton sovelletaan soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (611/1978) tai sen nojalla säädetään, samoin kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) sekä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sekä ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuden sovelletaan ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja asetuksia sekä ajoneuvojen rekisteröinnistä annettua asetusta (1598/1995) ja tieliikennelain (267/1981) sekä sen nojalla säädettyjä perusteita. Ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai joiden olisi pitänyt olla rekisteröitynä Ahvenanmaan maakunnassa, sovelletaan vastaavasti, mitä Ahvenanmaan maakuntalainsäädännössä säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetään.

### 2 luku

#### Ajoneuvovero

##### 3 §

#### *Ajoneuvoveron rakenne*

Ajoneuvoverolla tarkoitetaan perusveron osuudesta tai käyttövoimaveron osuudesta taikka perusveron ja käyttövoimaveron yhteenlasketusta osuudesta koostuvaa veroa. Ajoneuvoveroa ovat myös muualla kuin Suomessa rekisteröidystä ajoneuvosta kannettavat kiinteä vero ja kulutusvero.

##### 4 §

#### *Veronalaiset ajoneuvot*

Ajoneuvoveroa on suoritettava ajoneuvorekisteriin merkitystä luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista. Muualla kuin Suomessa rekisteröidyistä ajoneuvoista on suoritettava kiinteää veroa ja kulutusveroa siten kuin 38—44 §:ssä säädetään. Ajoneuvovero suoritetaan myös ajoneuvosta, jonka olisi tullut olla ajoneuvorekisteriin merkittynä.

Auton alustalle rakennettua työkonetta ei katsota 1 momentissa tarkoitetuksi ajoneuvoksi, jos se on N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvo, joka on varustettu erityisillä välineillä työn tekemiseksi ja jos sitä ei ole tarkoitettu muun tavaran kuin työssä tarpeellisten työvälineiden ja tarvikkeiden kuljettamiseen.

Ajoneuvo, jota ei ole ajoneuvorekisterissä luokiteltu M-, N- tai muuhun ajoneuvoluokkaan, katsotaan verotuksessa kuuluvaksi tieliikennelainsäädännön mukaiseen ajoneuvoluokkaan ajoneuvon laadun mukaan.

##### 5 §

#### *Verovelvollinen*

Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai

rekisteriin merkitty haltija on velvollinen suorittamaan ajoneuvosta ajoneuvoveroa rekisteriin merkityltä omistus- tai haltijuusajaltaan. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistaja että haltija, haltija on verovelvollinen. Jos verovelvollisia on enemmän kuin yksi, he ovat yhteisvastuussa veron suorittamisesta.

Jos liikenteessä käytetään rekisteröimätöntä ajoneuvoa tai rekisteriin merkitty tieto on virheellinen, verovelvollinen on se, jonka olisi tullut olla rekisterissä ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen mukaan omistajana. Jollei omistajaa voida osoittaa tai jos rekisteröimätöntä ajoneuvoa on käytetty omistajan tai haltijan suostumuksetta, verovelvollinen on se, jonka käytössä ajoneuvon on katsottava olleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna verovelvollisena pidetään myös ajoneuvon omistajaa, joka ei ole rekisteröitynyt, vaikka ajoneuvon edellinen omistaja on tehnyt ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 19 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen. Jos ajoneuvon omistaja on laiminlyönyt rekisteröinnin ja ajoneuvon nimiinsä rekisteröinyt omistaja on ottanut vastatakseen verosta, verovelvollisuus määräytyy 6 §:n mukaisesti. Jos ajoneuvon nimiinsä rekisteröivä omistaja ei ota vastatakseen verosta, verovelvollisuus määräytyy 1 momentin mukaisesti.

Yhteisvastuullisista verovelvollisista vero maksuunpannaan ajoneuvon rekisteriin ensimmäiseksi omistajaksi tai haltijaksi merkitylle henkilölle. Jos veroa ei saada perityksi ensimmäiseksi merkityltä verovelvolliselta tai jos maksuunpanon muutokseen on muu erityinen syy, vero maksuunpannaan muulle yhteisvastuulliselle verovelvolliselle.

Ajoneuvon rikoksella haltuunsa saanut henkilö on velvollinen suorittamaan veron ajalta, jolta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on myönnetty vapautus verosta 19 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla.

## 6 §

### *Verosta vastattavaksi ottaminen*

Kun ajoneuvo luovutetaan, luovutuksen-saaja voi ottaa vastatakseen verosta myös sil-tä ajalta, jonka ajoneuvo on ollut sellaisen henkilön omistuksessa, joka on laiminlyönyt

ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuk-sen 11 §:ssä säädetyn rekisteri-ilmoituksen omistusoikeuden siirtymisestä. Menettelystä ja veronkannosta verosta vastattavaksi otetta-essa säädetään 16 §:ssä.

Jos luovutuksensaaja ottaa vastatakseen ve-rosta 1 momentin mukaisesti ja suorittaa ve-ron, luovuttaja vapautuu verovelvollisuudes-ta. Jos luovutuksensaaja ilmoittaa, ettei hän ota vastatakseen verosta, häntä ja ajoneuvon luovuttajaa pidetään verovelvollisena omis-tusajaltaan siten kuin 5 §:ssä ja 8 §:ssä sääde-tään.

## 7 §

### *Verovelvollisuuden siirto*

Verovelvollinen voi siirtää verovelvolli-suuden sopimuksen perusteella toiselle hen-kilölle. Sopimus on tehtävä kirjallisesti Ajo-neuvohallintokeskuksen vahvistamaa loma-ketta käyttäen. Verovelvollisuuden vastaan-ottaja vastaa verosta niiden perusteiden mu-kaan, jotka koskevat alkuperäistä verovelvol-lista. Jos verovelvollisuuden siirto on ilmei-sesti tehty veron maksun välttämiseksi, vero voidaan maksuunpanna siten kuin siirtoa ei olisi tehty.

Ajoneuvohallintokeskus voi hyväksyä määräämillään ehdoilla tai hylätä verovelvol-lisuuden siirtämisen. Jos verovelvollisuuden vastaanottaja ei suorita veroa säädetyllä ta-valla, Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä verovelvollisuuden siirtäjän ja vastaanottajan vastaamaan verosta yhteisvastuullisesti.

## 8 §

### *Verovelvollisuuden alkaminen ja päättymi-nen*

Verovelvollisuus alkaa:

- 1) sinä päivänä, kun ajoneuvo ensi- tai uu-delleenrekisteröidään;
- 2) sitä seuraavasta päivästä, kun rekisteriin merkityn ajoneuvon omistaja- tai haltijatieto muuttuu siten, että vero on maksuunpantava uudelle verovelvolliselle;
- 3) sinä päivänä, kun verosta vapaa ajoneu-vo muutosrekisteröidään tai muutoskatsaste-taan veronalaiseksi; tai

4) verovapautuksen edellytysten päättymispäivää seuraavasta päivästä lukien.

Jos verovelvollisuuden alkamisen ajankohdalla 5 §:n 2 momentin tarkoittamissa tapauksissa ei voida selvittää, verovelvollisuus voidaan arvion perusteella vahvistaa alkavaksi enintään 12 kuukautta ennen sitä päivää, jona Ajoneuvohallintokeskus sai tiedon 5 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta ajoneuvon käytöstä.

Verovelvollisuus päättyy sinä päivänä, kun:

- 1) ajoneuvo poistetaan rekisteristä;
- 2) ajoneuvon omistaja- tai haltijatieto muuttuu siten, että vero on maksuunpantava uudelle verovelvolliselle;
- 3) verollinen ajoneuvo muutosrekisteröidään tai muutoskatsastetaan verovapaaksi; tahi

4) verovapautuksen edellytykset alkavat.

Jos edellä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa ajoneuvon kilpienpalautuspäivä on aiempi kuin rekisteristöpoistopäivä, verokausi päättyy kilpienpalautuspäivään.

Edellä 3 momentin 2 ja 4 kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa verovelvollisuuden päättymisen edellytyksenä on, että verovelvollisuuden päättymisen perusteesta on tehty ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa tarkoitettu rekisteri-ilmoitus. Jos voidaan luotettavasti osoittaa, että verovelvollisuuden päättymisen peruste on syntynyt ilmoituksen tekoa aikaisemmasta ajankohdasta, verovelvollisuuden voidaan katsoa päättyneen tuona ajankohtana.

Ajoneuvon luovutuspäivän verosta vastaa luovuttaja, ja haltijana olemisen viimeisen päivän verosta haltija.

## 9 §

### *Ajoneuvoveron määrä*

Ajoneuvoveron päivää kohden kannettava määrä on perusveron osuus lisätynä käyttövoimaveron osuudella. Veron määrä verokaudelle lasketaan kertomalla perus- ja käyttövoimaveron päiväkohtaisten määrien summa verokaudessa olevien päivien lukumäärällä.

Vero määrätään niiden tietojen perusteella, jotka on ilmoitettu tai olisi pitänyt ilmoittaa

rekisteriä pitävälle viranomaiselle.

## 10 §

### *Perusvero*

Perusveroa määrätään henkilö- ja pakettiautolle (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, M<sub>1</sub>G- ja N<sub>1</sub>G-luokka) sekä erikoisautolle, jonka suurin sallittu kokonaisuus on enintään 3 500 kilogrammaa.

Perusveron määrä päivää kohden on 26 senttiä ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ennen tammikuun 1 päivää 1994, ja 35 senttiä ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön mainittuna päivänä tai sen jälkeen.

## 11 §

### *Käyttövoimavero*

Ajoneuville, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

1) henkilöautosta (M<sub>1</sub>- ja M<sub>1</sub>G-luokka) ja kaksikäyttöautosta (N<sub>1</sub>-luokka) sekä ajoneuvosta, joka siihen tehtyjen katsastamattomien muutosten johdosta vastaa käyttötarkoituksestaan lähinnä henkilöautoa, 6,7 senttiä jokaiselta kokonaisuusmassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

2) pakettiautosta (N<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>G-luokka), matkailuautosta (M<sub>1</sub>-luokka) ja huoltoautosta (M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>-, N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, M<sub>1</sub>G-, N<sub>1</sub>G-, N<sub>2</sub>G- ja N<sub>3</sub>G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaisuusmassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

3) kuorma-autosta (N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>G- ja N<sub>3</sub>G-luokka), jossa ei käytetä perävaunua, jokaiselta kokonaisuusmassan alkavalta sadalta kilogrammalta 1,0 senttiä 12 000 kilogramman kokonaisuusmassaan saakka ja jokaiselta tämän massan ylittävältä kokonaisuusmassan alkavalta sadalta kilogrammalta 2,2 senttiä, jos ajoneuvossa on kaksi akselia. Vero on jokaiselta kokonaisuusmassan alkavalta sadalta kilogrammalta 1,3 senttiä, jos ajoneuvossa on kolme akselia, 1,2 senttiä, jos ajoneuvossa on neljä akselia, ja 1,1 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

4) kuorma-autosta (N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>G- ja N<sub>3</sub>G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään puoliperävaunun vetoon, 3,8 senttiä jokaisel-

ta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 2,3 senttiä, jos akseleita on kolme, 2,0 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 1,8 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

5) kuorma-autosta (N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>G- ja N<sub>3</sub>G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon, 3,8 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 2,5 senttiä, jos akseleita on kolme, 2,3 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 2,0 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia.

Erikoisautona rekisterissä olevan ajoneuvon vero on sama kuin akseliluvultaan vastaavan M- tai N-luokan ajoneuvon vero. Erikoisauton ajoneuvoluokka määrätään tarkemmin niiden ajoneuvojen luokituksista annettujen säännösten mukaan, joita sovellettaisiin, jos ajoneuvon rekisteriin merkittyä luokkaa tarkistettaisiin verokauden alkaessa.

Kuorma-autoa, joka on varustettu perävaunun vetoautoksi, katsotaan käytettävän perävaunun vetoon, jollei muuta ilmoiteta. Jos perävaunun vetoon varustettua kuorma-autoa ei käytetä perävaunun vetoon, ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava siitä kuorma-auton ensi- ja uudelleenrekisteröinnin yhteydessä tai ennen perävaunun käytön lopettamista. Vastaavasti etukäteen on tehtävä ilmoitus, jos kuorma-autoa, josta on tehty perävaunun käytön lopettamisilmoitus, ryhdytään käyttämään perävaunun vetoon. Ilmoitus tehdään vahvistettua lomaketta käyttäen rekisteröintiä suorittavassa katsastustoimipaikassa tai Ajoneuvohallintokeskukselle.

## 12 §

### *Verosta vapaat ajoneuvot*

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

1) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 36 §:n 1 momentin c ja d kohdan mukaisesti C- tai CD-tunnuksella rekisteröity ajoneuvo;

2) Euroopan yhteisöjen Suomessa sijaitsevien toimielinten omistamat tai hallitsemat ajoneuvot tai muun kansainvälisen sopimuksen perusteella verosta vapaat ajoneuvot;

3) ajoneuvot, jotka on katsastettu ja rekisteröity ajoneuvolain 24 §:n mukaisesti museoajoneuvoksi;

4) pelastus- ja sairausautot;

5) linja-autot (M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-luokka);

6) puolustusvoimien yksin omistamat ja hallitsemat sotilasajoneuvot, joita ei ole merkitty ajoneuvorekisteriin;

7) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 38 §:n mukaisesti vientirekisteröidyt ulkomaille vietävät ajoneuvot;

8) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 51 §:n mukaiset Suomessa tilapäisesti käytettävät ajoneuvot;

9) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 46 §:n mukaisesti ajoneuvot, joita käytetään koenumeroilvin näiden tilapäiseen käyttöön liittyvin rajoituksin;

10) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 48 §:n mukaisesti ajoneuvot, joiden käyttöön on annettu siirtolupa; ja

11) moottoriajoneuvot, joissa käytetään pääasiallisesti puu- tai turveperusteista polttoainetta.

## 3 luku

### **Ajoneuvoveron kanto**

## 13 §

### *Verokausi*

Jollei 14 §:n 3 momentista muuta johdu, ajoneuvovero kannetaan verokaudelta, jonka pituus on 12 kuukautta. Ajoneuvovero maksumpannaan verovelvollisen omistus- tai haltijuusajalta päiväkohtaisena verona.

## 14 §

### *Verokauden alkaminen ja päättyminen*

Verokausi alkaa:

1) päivästä, jona 8 §:ssä tarkoitettu verovelvollisuus alkaa;

2) edellisen verokauden päättymistä seuraavasta päivästä;

3) päivänä, jona rekisteriin ilmoitetaan ajoneuvon muutos veronalaiseksi ajoneuvoksi; tai

4) päivänä, jona ajoneuvo muutoksastetaan tai muutosrekisteröidään veronalaiseksi.

Luovutuksensaajan verokausi, silloin kun luovutuksensaaja ottaa vastattavakseen verosta 6 §:n mukaisesti, alkaa rekisteriin merkityn edellisen omistajan verokauden päättymispäivää seuraavasta päivästä.

Verokausi päättyy 1 tai 2 momentissa tarkoitetusta päivästä alkavan 12 kuukauden ajanjakson viimeisenä päivänä tai:

1) päivänä, jona 8 §:ssä tarkoitettu verovelvollisuus päättyy,

2) seuraavan verokauden alkamista edeltävänä päivänä,

3) päivänä, jona rekisteriin ilmoitetaan ajoneuvon muutos verovapaaksi ajoneuvoksi,

4) päivänä, jona ajoneuvo muutoksastetaan tai muutosrekisteröidään verovapaaksi; tai

5) päivänä, josta alkaen 35 §:ssä tarkoitettu oikeus vapautukseen vammaisuuden perusteella on voimassa.

#### 15 §

##### *Ajoneuvoveron maksuunpano*

Ajoneuvovero maksuunpannaan viipymättä, kun verokausi on alkanut tai kun verotukseen vaikuttava ajoneuvon laadun muutos tai muu verotusta varten tarvittava tieto on merkitty rekisteriin tai on muutoin tullut Ajoneuvohallintokeskuksen tietoon. Maksuunpano toimitetaan verovelvollista kuulematta.

#### 16 §

##### *Veronkanto verosta vastattavaksi otettaessa*

Jos ajoneuvon luovuttaja on laiminlyönyt rekisteri-ilmoituksen tekemisen ja 6 §:ssä tarkoitettua ajoneuvon luovuttajan veroa ei ole maksuunpantu luovuttajalle, vero kannetaan vastattavaksi otettavana verona ensiksi siltä luovutuksen saajalta, joka on rekisteröinyt ajoneuvon nimiinsä. Vastattavaksi otettavan veron määrään ei tällöin sovelleta 62 §:n säännöksiä pienimmästä perittävästä määrästä. Maksuunpano toimitetaan kuulematta ajoneuvon luovutuksen saajaa. Jos luovutuksen saaja ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle, ettei hän ota vastatakseen verosta, maksuun-

pano peruutetaan. Vero kannetaan tämän jälkeen luovuttajalta ja luovutuksen saajalta heidän omistusaikansa mukaan.

Jos 1 momentissa tarkoitettua veroa ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, Ajoneuvohallintokeskus voi maksuunpanna veron ajoneuvon luovuttajalle. Luovutuksen saaja voi kuitenkin maksuunpanon jälkeen Ajoneuvohallintokeskukselle tehtävällä ilmoituksella ottaa vastattavakseen verosta.

#### 17 §

##### *Ajoneuvoveron kanto veroperusteen muuttuessa*

Jos edellä 10 §:ssä tarkoitettun perusveron tai 11 §:ssä tarkoitettun käyttövoimaveron määrää muutetaan siten, että ajoneuvosta olisi kannettava jäljellä olevalta verokaudelta enemmän tai vähemmän veroa kuin on maksuunpantu, uusien veroperusteiden mukainen määrä voidaan kantaa tai palauttaa ajoneuvoa koskevan seuraavan maksuunpanon yhteydessä taikka vähentää palautuksesta tai lisätä palautukseen, joka verovelvolliselle olisi suoritettava.

Jos veron muuttunutta osaa ei voida kantaa muun maksuunpanon yhteydessä tai palautuksen vähennyksenä, se kannetaan tai palautetaan erikseen.

#### 18 §

##### *Veron maksaminen erissä ja maksutapalisä*

Verovelvollisen ennen kunkin verokauden ensimmäistä eräpäivää tekemästä pyynnöstä Ajoneuvohallintokeskus voi jakaa maksuunpantavan veron määrän maksettavaksi kahdessa tai neljässä erässä. Tällöin erien määriin lisätään maksutapalisää 5 euroa erää kohden. Maksutapaa noudatetaan, kunnes verovelvollinen pyytää maksutavan muutosta. Pyyntö on tehtävä ennen verokauden alkua.

Jos rekisteriin merkitty uusi verovelvollinen verovelvollisuutensa alkaessa maksaa verolipussa olevan eriin jaetun veron osan, hänen katsotaan tehneen 1 momentissa tarkoitetun pyynnön.

Maksuunpanon oikaisussa, jälkiverotuksessa tai muutoksenhakuun annetun päätöksen

johdosta maksuunpantava vero kannetaan yhdessä erässä.

### 19 §

#### *Veronkanto eräissä tapauksissa*

Ajoneuvoveroa ei tarvitse suorittaa siltä ajalta, jona ajoneuvo on:

- 1) ilmoitettu poliisille anastetuksi;
- 2) takavarikoitu poliisin tai autoverosta huolehtivan viranomaisen haltuun;
- 3) ulosmitattu ulosottoviranomaisen haltuun;
- 4) otettu romuajoneuvona kunnan haltuun, tai
- 5) osoitettu tuhoutuneeksi tai romutetuksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa veron maksuunpanoa oikaistaan. Oikaisu tehdään hakemuksetta, jos oikaisun peruste on Ajoneuvohallintokeskuksen tiedossa. Maksettua veroa palautetaan verovelvolliselle siten kuin 32 §:ssä säädetään.

Jos ajoneuvo otetaan uudelleen käyttöön, vero maksuunpannaan 1 momentissa tarkoitettujen perusteiden päättymispäivästä alkaen. Jos verokausi ei ole vielä päättynyt, vero kannetaan verokauden jäljellä olevalta ajalta.

### 20 §

#### *Ajoneuvon rekisteritietojen muuttuminen verokauden aikana*

Jos ajoneuvo muutosrekisteröidään tai muutoksastetaan verokauden aikana siten, että suoritettavan ajoneuvoveron määrä muuttuu, ajoneuvoveroa maksuunpannaan lisää muutoksen tapahtumispäivästä alkaen tai liikaa maksettua veroa palautetaan muutoksen tapahtumispäivää seuraavasta päivästä alkaen.

### 21 §

#### *Verolipun ja muun ilmoituksen tai päätöksen lähettäminen*

Ajoneuvohallintokeskus lähettää verolipun, muun ilmoituksen tai päätöksen ajoneuvorekisteriin ilmoitetulla osoitteella tai Ajoneu-

vohallintokeskukselle kirjallisesti ilmoitetulla ajoneuvoveron laskutusosoitteella. Jollei muuta näytetä, asiakirjan tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun Ajoneuvohallintokeskus on antanut asiakirjan postin tai muun vastaavista tehtävistä huolehtivan sopimuskumppanin kuljetettavaksi.

Jos verovelvollinen ei ole saanut verolippua, hänen on pyydettävä sitä Ajoneuvohallintokeskukselta siten, että veron voi suorittaa eräpäivänä.

Jos on syytä olettaa, että vastaanottajan osoite voi olla virheellinen, asiakirja voidaan lähettää todisteellisena tiedoksiantona.

### 22 §

#### *Verolipun tiedot*

Verotuksen toimittamisessa käytettyjen tietojen ja veron suorittamiseksi tarpeellisten tietojen lisäksi verolippuun voidaan merkitä tiedot samasta ajoneuvosta aikaisemmin suoritettavasta ajoneuvoveroista, niille laskettavista viivästysseuraamuksista sekä siitä, kenelle vero on näiltä ajoilta maksuunpantu. Verolippuun merkitään myös verovelvollisen edeltävältä verokaudelta kannettavaksi tai palautettavaksi siirrettyjen verojen määrä.

Verolippuun ei sovelleta hallintolain (434/2003) 44 §:n ja 45 §:n säännöksiä.

### 23 §

#### *Eräpäivät*

Veron eräpäivä on 42 päivän kuluttua verokauden alkamisesta tai verotuspäätöksen tekemisestä sen mukaan, kumpi niistä on myöhäisempi ajankohta. Lain 18 §:n 3 momentin mukaisen maksuunpanon eräpäiväksi Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä muunkin päivän.

Useammassa kuin yhdessä erässä maksettava vero eräännyy maksettavaksi kolmen tai kuuden kuukauden välein veron ensimmäisen erän eräpäivästä lukien siten kuin verolippuun on merkitty.

## 24 §

*Ajoneuvoveron suorittaminen*

Vero on maksettava rahalaitokseen tai maksuja vastaanottavaan toimipisteeseen sen mukaan kuin veronkantolaissa tai sen nojalla säädetään. Veron maksun yhteydessä on ilmoitettava verolipun viitenumero.

Jos ajoneuvoveroa ei makseta 23 §:ssä säädettyssä määräajassa, verovelvolliselta peritään veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivekorke.

## 25 §

*Maksumuistutus*

Ajoneuvohallintokeskus voi lähettää eräänlyneestä verosta verovelvolliselle maksumuistutuksen. Maksumuistutusta ei kuitenkaan lähetetä, jos sen lähettämättä jättämiseen on erityisiä syitä.

## 26 §

*Veronkannon jaksottaminen*

Ajoneuvohallintokeskus voi hyväksyä jaksoverotettavaksi verovelvollisen, jonka arvioidaan vastaavan keskimäärin päivittäin 12 kuukauden aikana vähintään 50 ajoneuvon verosta. Jaksoverotettavaksi voidaan erityisistä syistä hyväksyä myös tätä pienemmästä verotettavien ajoneuvojen määrästä vastaava verovelvollinen.

Jaksoverotukseen hyväksytyille verovelvolliselle toimitetaan verolippujen kooste verotusjakson päättymisen jälkeen niistä ajoneuvoista, joista jaksoverotettava on ollut verovelvollinen jakson aikana. Vero kannetaan jakson aikana rekisterissä olleista ajoneuvoista päiväkohtaisesti.

Ajoneuvohallintokeskus voi tehdä asettamallaan ehdoilla sopimuksen jaksoverotettavan kanssa:

- 1) verolipun sisältämistä tiedoista;
- 2) veron eräpäivästä;
- 3) verotusjakson pituudesta;
- 4) verosaatavaa turvaavasta vakuudesta;

5) maksuunpantavan veron minimimäärästä; sekä

6) muista jaksoverottamisen toimittamiseksi tarpeellisista asioista.

Jos jaksoverotettava ei noudata sopimuksen ehtoja tai jos sopimuksen edellytykset muutoin lakkaavat, Ajoneuvohallintokeskus voi purkaa sopimuksen verovelvollista kuulematta. Sopimuksen purkamisen jälkeen ajoneuvovero maksuunpannaan ajoneuvokohtaisesti siten kuin tässä laissa säädetään.

## 4 luku

**Veron palauttaminen**

## 27 §

*Veron palauttamisen edellytykset*

Veroa palautetaan, jos verokauden aikana:

- 1) ajoneuvo poistetaan rekisteristä tai kiinnitetyn ajoneuvon rekisterikilvet palautetaan;
- 2) rekisteriin merkitään uusi verovelvollinen;
- 3) ajoneuvorekisteriin merkityt tiedot muuttuvat siten, että ajoneuvosta tulee verovapaa tai veron määrä alenee, tai
- 4) verovelvollinen vapautetaan veron maksumuistutuksesta.

## 28 §

*Palautuksen määrä*

Suoritettua veroa palautetaan 27 §:ssä tarkoitetun palautusperusteen syntymistä seuraavasta päivästä alkaen. Palautuksen määrä lasketaan päiväkohtaisesti 10 ja 11 §:n mukaisesti. Lain 27 §:ssä tarkoitetulle palautukselle ei makseta korkoa.

## 29 §

*Palautukseen oikeutettu*

Palautus maksetaan verovelvolliselle. Palautus voidaan verovelvollisen kirjallisen suostumuksella maksaa muulle kuin verovelvolliselle.



Yhteisvastuullisista verovelvollisista vero palautetaan sille, jolle vero oli maksuunpantu.

## 30 §

*Aiheettoman suorituksen palauttaminen*

Joka osoittaa suorittaneensa erehdyksessä ajoneuvoveroa on oikeutettu hakemaan suorittamansa määrän takaisin Ajoneuvohallintokeskukselta. Erehdyksenä ei pidetä veron suorittamista siinä tarkoituksessa, ettei ajoneuvon käyttöä estettäisi, tai olosuhteissa, joissa tätä tarkoitusta voidaan pitää ilmeisenä.

Jos kaksi tai useampi on suorittanut samasta ajoneuvosta ajoneuvoveroa, liikaa maksettu vero palautetaan hakemuksesta sille, joka ei ole verovelvollinen.

## 31 §

*Veronpalautuksen siirto*

Jos Ajoneuvohallintokeskuksella on verovelvolliselle sekä palautettavaa että maksuunpantavaa veroa, Ajoneuvohallintokeskus siirtää verovelvollista kuulematta palautuksen veron suorituksesi. Siirto voidaan tehdä, vaikka vero, jonka suorituksesi palautus siirretään, ei ole eräännytynyt. Jos maksuunpantua veroa ei ole, palautus siirretään odotamaan seuraavaa maksuunpanoa.

Siirrettyyn veronpalautukseen sovelletaan, mitä 32 §:ssä säädetään.

Palautettavan määrän siirrosta ja käyttämisestä veron suorituksesi ilmoitetaan verovelvolliselle seuraavaksi lähetettävässä verolipussa.

## 32 §

*Palautuksen maksaminen*

Veronpalautus maksetaan hakemuksesta palautuksen saajan ilmoittamalle pankkitilille tai maksuosoituksena, jollei palautusta ole käytetty 31 §:n tai 33 §:n mukaisesti.

Jos palautusta ei ole haettu viimeistään 12 kuukauden kuluessa palautusperusteen syntymisestä, veronpalautus maksetaan ilman eri

hakemusta, jos maksajana on ollut verovelvollinen. Jos muu kuin verovelvollinen on maksanut palautettavana olevan veron, maksajan tulee hakea veronpalautusta Ajoneuvohallintokeskukselta kirjallisesti.

## 33 §

*Kuittaus*

Jos veronkantolaissa säädetyt edellytykset kuittaukseen ovat olemassa ja kuittausta voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, kuittaus voidaan toimittaa Ajoneuvohallintokeskuksen ja muun viranomaisen kannettavana olevien verojen kesken. Kuittausmenettelyssä sovelletaan veronkantolain säännöksiä.

## 34 §

*Yhdistettyjen kuljetusten tuki*

Kuorma-autosta suoritettua ajoneuvoveroa palautetaan 50 euroa jokaiselta kansainvälisen kuljetuksen osana olevalta Suomessa tapahtuneelta kuorma-auton rautatiekuljetukselta, jonka alku- ja päätepisteiden välimatka on suoraan mitattuna vähintään 100 kilometriä. Palautukseen sovelletaan, mitä eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetussa laissa (440/2000) säädetään.

## 5 luku

**Vammaiselle myönnettävä vapautus**

## 35 §

*Vapautus vammaisuuden perusteella*

Perusverosta myönnetään vapautus:

1) henkilölle, jolle on myönnetty tieliikennelain 28 b §:ssä tarkoitettu vammaisen pyöräilijätilupa;

2) henkilölle, joka kuljettaa vammaista, jolle on myönnetty 1 kohdassa mainittu lupa; tai

3) henkilölle, jolle on myönnetty autoveron palautus autoverolain (1482/1994) 51 §:n perusteella tai saman lain 50 §:ssä tarkoitettu vapautus oman tai perheenjäsenen sairauden, vian tai vamman aiheuttaman haitan vuoksi.

Vapautus voidaan myöntää saman henkilön vammaisuuden perusteella vain yhdestä ajoneuvosta kerrallaan ja verovelvollinen voi saada vammaisvapautuksen vain yhdestä ajoneuvosta kerrallaan.

## 36 §

*Menettely vapautusta haettaessa*

Vapautusta vammaisuuden perusteella haetaan Ajoneuvohallintokeskuksesta kirjallisesti.

Hakemuksessa on käytävä ilmi verovelvollisen sekä vammaisen henkilön nimi, osoite ja henkilötunnus sekä ajoneuvon rekisteritunnus samoin kuin hakemuksen perustelut. Hakemukseen on liitettävä jäljennös mahdollisesta autoveronpalautuspäätöksestä tai pysäköintiluvasta. Jäljennökset voidaan vaatia liitettäväksi oikeaksi todistettuina tai asiakirjat esitettäväksi alkuperäisinä.

Vapautus voidaan myöntää hakemuksetta, jos vapautuksen peruste on Ajoneuvohallintokeskuksen tiedossa.

## 37 §

*Vapautuksen voimassaoloaika*

Vapautus on voimassa niin kauan, kun verovapauden edellytyksissä ei tapahdu muutoksia.

## 6 luku

**Muut kuin Suomessa rekisteröidyt ajoneuvot**

## 38 §

*Kiinteä vero ja kulutusvero*

Ulkomaalla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta ajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena muuta ainetta kuin moottoribensiiniä, sekä kuorma-auton perävaunusta on suoritettava ajoneuvoverona kiinteää veroa jokaiselta vuorokaudelta, jona ajoneuvoa Suomessa käytetään. Ajoneuvoa

katsotaan käytetyn Suomessa siitä vuorokaudesta alkaen, kun se on saapunut Suomen alueelle, sen vuorokauden loppuun, jona se on poistunut Suomen alueelta. Sen lisäksi peritään kulutusveroa Suomessa ajatun matkan perusteella.

## 39 §

*Velvollisuus suorittaa kiinteää veroa ja kulutusveroa*

Velvollinen suorittamaan 38 §:ssä tarkoitettua veroa on ajoneuvon omistaja tai haltija. Jos veroa ei voida kantaa ajoneuvon omistajalta tai haltijalta, vero voidaan maksuunpanna sille, jonka toimesta tai toimeksiannosta ajoneuvoa Suomessa käytetään.

## 40 §

*Kiinteän veron määrä*

Kiinteää veroa peritään seuraavasti:

Kiinteä vero	Euroa vuorokaudelta
Pakettiauto	13,00
Linja-auto	15,00
Kuorma-auto	25,00
Kuorma-auton perävaunu	15,00

## 41 §

*Kulutusveron määrä*

Kulutusveroa suoritetaan Suomessa ajatun matkan perusteella tulo- ja lähtöpäivät mukaan luettuina jokaiselta kalenterivuorokaudelta seuraavasti:

Kulutusvero	Euroa/km	Euroa vuorokaudelta, vähintään
Pakettiauto	0,10	33,00
Linja-auto	0,15	60,00
Kuorma-auto	0,60	225,00
Kuorma-auton perävaunu	0,20	85,00

Kuorma-auton perävaunusta peritään kulutusveroa saman pituisen matkan perusteella kuin veto-autosta, jollei matkasta muuta näytetä.

## 42 §

*Veron maksuunpano*

Kiinteä vero ja kulutusvero maksuunpannaan ja kannetaan etukäteen ajoneuvoa maahan tuotaessa. Jos maasta vietäessä ajoneuvolla todetaan ajatun Suomessa pidemmän tai lyhyemmän matkan taikka käytetyn pidemmän tai lyhyemmän ajan, kuin mitä veroa perittäessä on edellytetty, verotusta oikaistaan. Jos oikaisun vuoksi veroa peritään lisää, voidaan lisää perittävän veron määrää korottaa enintään 50 eurolla.

## 43 §

*Eräiden ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen vapauttaminen ajoneuvoverosta*

Vastavuoroisuuteen perustuen myönnetään vapautus tai alennus 38 §:ssä tarkoitetun veron suorittamisesta ulkomailla rekisteröidyistä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta ajoneuvoista seuraavasti:

1) vapautetaan kiinteästä verosta ja kulutusverosta Armeniassa, Azerbaizanissa, Georgiassa, Iranissa, Kazakstanissa, Kirgisiassa, Latviassa, Liettuassa, Moldovassa, Slovakian tasavallassa, Tadzikistanissa, Tunisiassa, Tsekin tasavallassa, Turkmenistanissa, Ukrainassa, Uzbekistanissa tai Virossa rekisteröidyt ajoneuvot, Libyassa rekisteröidyt kuorma-autot ja kuorma-auton perävaunut sekä Turkissa rekisteröidyt linja-autot ja sellaiset kuorma-autot, jotka ovat Suomen ja Turkin välisessä liikenteessä,

2) vapautetaan kiinteästä verosta Sveitsissä ja Venäjän federaatiossa rekisteröidyt ajoneuvot,

3) vapautetaan kulutusverosta Bosnia-Herzegovinassa, Kroatiaassa, Norjassa tai Sloveniassa rekisteröidyt ajoneuvot, sekä

4) alennetaan kulutusvero Sveitsissä rekisteröidyistä ajoneuvoista siten, että vero alennetaan pakettiautosta 0,03 euroon kilometriltä, linja-autosta ja kuorma-autosta 0,05 euroon kilometriltä ja kuorma-auton perävaunusta 0,02 euroon kilometriltä.

Sveitsissä rekisteröityyn ajoneuvoon ei sovelleta kulutusveron vähimmäismääriä koskevia säännöksiä. Sveitsissä rekisteröity ajoneuvo, jolla Suomessa ajettu matka on enintään 50 kilometriä, on vapaa kulutusverosta.

## 44 §

*Kiinteästä ja kulutusverosta vapaat ajoneuvot*

Kiinteästä verosta on vapaa ulkomailla rekisteröity moottoriajoneuvo, jonka rekisteröintimaa on liittynyt 14 päivänä syyskuuta 1956 annetulla asetuksella (495/1956) voimaansaatettuun yleissopimukseen yksityiskäyttöisten kansainvälisessä liikenteessä olevien maantiekulkuneuvojen verottamisesta tai 10 päivänä helmikuuta 1967 annetulla asetuksella (104/1967) voimaansaatettuun yleissopimukseen kansainvälisessä matkustajakuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta taikka 10 päivänä helmikuuta 1967 annetulla asetuksella (106/1967) voimaansaatettuun yleissopimukseen kansainvälisessä tavarankuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta ja jota Suomessa tilapäisesti käytetään asianomaisen sopimuksen ehdoin ja sen rajoissa. Edellä 38 §:ssä säädetyistä veroista on vapaa vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen nojalla vastavuoroisuuden ehdoin vieraassa maassa rekisteröity, Suomessa tilapäisesti käytettävä paketti-, kuorma- ja linja-auto sekä kuorma-auton perävaunu. Verovapaus myönnetään yhtä pitkäksi ajaksi kuin Suomessa rekisteröidylle ajoneuvolle on vieraassa valtiossa myönnetty vastaava etu, kuitenkin enintään yhden vuoden ajaksi maahantuonnista.

Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröity ajoneuvo on vapaa kiinteästä verosta ja kulutusverosta.

Venäjällä rekisteröidyt ajoneuvot ovat vapaat kulutusverosta.

## 7 luku

**Veronkorotus, veronoikaisu veronsaajan hyväksi ja jälkiverotus**

## 45 §

*Veronkorotus*

Milloin verovelvollinen on laiminlyönyt omistusoikeuden siirtymistä koskevan rekisteri-ilmoituksen ja rekisteriin ei ole merkitty uutta omistajaa, korotetaan veroa seuraavasti:

1) jos verovelvollinen ei ensimmäisen verokauden maksuunpanon yhteydessä annetun kehotuksen jälkeen täytä ilmoitusvelvollisuuttaan, maksuunpannaan seuraavan verokauden vero enintään 50 prosentilla korotettuna, ja

2) jos verovelvollinen toisen verokauden maksuunpanon yhteydessä annetun kehotuksen jälkeen ei täytä edelleenkaan ilmoitusvelvollisuuttaan, maksuunpannaan seuraavilta verokausilta vero enintään 100 prosentilla korotettuna.

Jälkiverotuksena maksuunpantavaa veroa voidaan korottaa enintään kolminkertaiseksi, jos verovelvollisen menettelyä veron välttämiseksi voidaan pitää törkeänä.

## 46 §

*Veronoikaisu veronsaajan hyväksi*

Jos verovelvolliselle on jäänyt maksuunpanematta vero tai veroa on maksuunpantu liian vähän taikka veroa on aiheuttomasti palautettu verovelvolliselle tai hän on saanut liikaa veroa takaisin, verotusta voidaan oikaista viiden vuoden kuluessa sen verokauden päättymisestä, jona veron maksuunpano on tehty tai jona veron maksuunpano olisi ollut määrättävä tai jona veron palautuspäätös on tehty.

Verotuksen muuttumista koskevaa Ajoneuvohallintokeskuksen päätöstä saadaan 1 momentissa säädetyn määräajan estämättä oikaista 60 päivän kuluessa päivästä, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut Ajoneuvohallintokeskuksen päätöksestä tiedon.

Verovelvollista ei ole oikaisun johdosta

tarpeen kuulla, jos oikaisu tarkoittaa verovelvollisuuden muutosta siten, että samassa yhteydessä muun henkilön verovelvollisuus poistetaan.

## 47 §

*Jälkiverotus*

Jos ajoneuvo on toimittamatta jätetyn taikka puutteellisen tai tiedoiltaan väärän ilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan johdosta jäänyt kokonaan tai osaksi verottamatta tai veroa on aiheuttomasti palautettu, Ajoneuvohallintokeskus määrää maksuunpanematta jääneen tai palautetun veron suoritettavaksi.

Jos veron määrä tulee laskettavaksi ajoneuvolle, joka ei ole rekisterissä, arvioidaan veron määrä sen mukaiseksi, mikä tiedossa olevien seikkojen perusteella vastaisi todennäköisesti vastaavanlaisesta rekisteröidystä ajoneuvosta suoritettavan veron määrää. Vero voidaan määrätä aina vähintään niiden tietojen mukaisena, jotka ajoneuvosta on kirjattu sen ollessa viimeksi rekisterissä.

Ennen jälkiverotuksen toimittamista on verovelvolliselle varattava tilaisuus vastineen antamiseen asiassa. Jälkiverotus tulee toimittaa viimeistään kahden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jonka aikana jälkiverotuksen perusteena oleva seikka on tullut veroviranomaisen tietoon. Jälkiverotus toimitetaan kuitenkin viimeistään viiden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jolta vero olisi ollut maksuunpantava.

## 8 luku

**Ennakkoratkaisu, oikaisu ja muutoksenhaku**

## 48 §

*Ennakkoratkaisu*

Ajoneuvohallintokeskus voi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun ajoneuvoveroa koskevien säännösten soveltamisesta. Ennakkoratkaisu annetaan enintään kahden vuoden pituiseksi ajanjaksoksi sille, jolle on tärkeää

saada tieto lain soveltamisesta ajoneuvoonsa. Ennakkoratkaisun antamisesta peritään valtion maksuperustelain (150/1992) mukainen maksu.

Jos hakija nojautuu ennakkoratkaisuun, sitä on noudatettava sitovana hakijan verotuksessa sinä ajanjaksona, jota koskevaksi ajaksi ratkaisu on annettu. Muutoksenhausta ennakkoratkaisuun on voimassa, mitä 50 §:ssä säädetään. Muutosta ei kuitenkaan saa hakea päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkoratkaisua.

## 49 §

*Oikaisu verovelvollisen hyväksi*

Jos veroa on maksuunpantu liikaa, verovelvollinen voi 46 §:ssä säädettyssä ajassa pyytää Ajoneuvohallintokeskusta oikaisemaan verotuksen. Oikaisuvaatimus tulee tehdä kirjallisesti. Ajoneuvohallintokeskus voi oikaista verotusta verovelvollisen hyväksi myös oma-aloitteisesti.

## 50 §

*Valitus hallinto-oikeuteen*

Veronkantoviranomaisen tämän lain nojalla antamaan päätökseen on asianomaisella tai veroasiamiehellä taikka tulliasiamiehellä oikeus hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta edellä 46 §:ssä säädettyssä ajassa. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta tämän määräajan estämättä 60 päivän aikana sen päivän jälkeen, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut päätöksestä tiedon. Muutosta on haettava kirjallisesti, ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa Ajoneuvohallintokeskukselle.

Veronkantoviranomainen käsittelee oikaisuhakemuksena Helsingin hallinto-oikeuteen osoitetun valituksen veron maksuunpanosta taikka päätöksestä, joka koskee veron palauttamista tai verosta vapauttamista. Jos muutoksenhakuvaatimusta ei kokonaisuudessaan hyväksytä, hyväksymättä jäänyt osa valituksesta käsitellään Helsingin hallinto-oikeudessa.

## 51 §

*Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen*

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitusluvan myöntämisen perusteet ovat:

1) lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi;

2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi; tai

3) valitusluvan myöntämiseen on painava taloudellinen tai muu syy.

Valituslupa voidaan myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallinto-oikeuden päätöksestä.

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimmalle hallinto-oikeudelle tai Helsingin hallinto-oikeudelle.

## 52 §

*Muutoksenhaun johdosta maksettava korko*

Jos vero on muutoksenhaun tai oikaisun johdosta kumottu taikka veroa on alennettu, asianomaiselle on maksettava takaisin liikaa suoritettu määrä sekä sille vuotuista korkoa veron maksupäivästä takaisinmaksupäivään sen mukaan, kuin veronkantoasetuksen (903/1978) 11 §:ssä säädetään.

Korkoa ei kuitenkaan makseta oikaisun perusteella, jos veron palautus johtuu siitä, että verovelvollinen on jättänyt ilmoittamatta verovelvollisuuden päättymiseen tai 19 §:ssä tarkoitettuun veronkannon keskeyttämiseen liittyvän tai muun vastaavan tiedossaan olleen verovelvollisuuteen tai ajoneuvon veronalaisuuteen liittyvän seikan.

Jos muutoksenhaun johdosta veroa määrätään suoritettavaksi tai veron määrää korotetaan, Ajoneuvohallintokeskus perii veron ja sille veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädetyn koron.

## 53 §

*Valtion puhevallan käyttäminen*

Valtion puolesta puhevaltaa muutoksenhakua ja oikaisua koskevissa asioissa käyttää Uudenmaan veroviraston veroasiamies. Edellä 38 §:ssä tarkoitettua kiinteää tai kulutusveroa koskevissa asioissa valtion puhevaltaa käyttää Tullihallituksen tulliasiamies.

Veroasiamiestä tai tulliasiamiestä kuullaan ja päätös annetaan hänelle tiedoksi siten, että asiamiehelle varataan tilaisuus tutustua päätökseen ja sen perusteena oleviin asiakirjoihin.

## 54 §

*Äänestäminen hallinnollisissa tuomioistuimissa*

Jos tämän lain nojalla tehtyä muutoksenhakua ratkaistaessa ilmaantuu eri mielipiteitä, tulee päätökseksi se mielipide, jota useimpien on katsottava kannattaneen. Äänen jakautuessa tasan päätökseksi tulee se mielipide, joka on verovelvolliselle edullisempi, tai jollei tätä perustetta voida soveltaa, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

## 55 §

*Täytäntöönpano*

Muutoksenhausta huolimatta verovelvollinen ja muu verosta vastuussa oleva henkilö on velvollinen maksamaan erääntyneen veron.

Ajoneuvovero saadaan panna täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa säädetään.

## 9 luku

**Viranomaiset ja valvonta**

## 56 §

*Viranomaiset*

Ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena toimii Ajoneuvohallintokeskus, kuitenkin siten, että kiinteän veron ja kulutusveron veronkantoviranomaisena toimii tulli. Ahvenanmaan maakunnassa veronkantoviranomaisena on Ahvenanmaan lääninhallitus, johon sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään Ajoneuvohallintokeskuksesta.

Ajoneuvohallintokeskus, tulli ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta Ahvenanmaan lääninhallitus toimittavat veron maksuunpanon ja huolehtivat veron perimisestä ja muista verotukseen liittyvistä toimenpiteistä sekä käsittelevät ajoneuvoverotusta koskevat hakemus- ja muut asiat. Ajoneuvohallintokeskus käsittelee kuitenkin myös Ahvenanmaan lääninhallituksen kantamia veroja koskevat lykkäys- ja huojennusasiat. Veronkantoviranomainen voi tehdä sopimuksen veronkantoa avustavien tehtävien siirtämisestä hallinnon ulkopuoliselle taholle. Samalla veronkantoviranomaisen on annettava tarvittavat ohjeet ja koulutus tehtävien hoitamiseksi.

## 57 §

*Valvonta*

Ajoneuvoverotuksen valvonta kuuluu Ajoneuvohallintokeskukselle sekä poliisi-, rajavartiolaito- ja tulliviranomaisille. Laissa tai asetuksessa määrätyn viranomaisen on valvottava, ettei liikenteessä käytetä tai maasta viedä sellaista ajoneuvoveron alaista ajoneuvoa, josta on erääntynyt veroa suorittamatta. Ajoneuvohallintokeskus voi antaa muille viranomaisille ohjeita valvonnan suorittamiseksi.

## 58 §

*Käyttökielto*

Jollei veroa tai sen erääntynyttä osaa ole suoritettu, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Käyttö on estettävä, vaikka ajoneuvon omistajana tai haltijana on muu kuin se, joka on laiminlyönyt ajoneuvoveron maksamisen. Valvovan viranomaisen on otettava käyttökiellossa olevan ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteriote haltuunsa. Poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitoksen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämänsä paikkaan säilytettäväksi.

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruuttaa käyttökiellon tai määrätä, ettei ajoneuvoon sovelleta käyttökieltoa. Ajoneuvon käyttö voidaan sallia ainoastaan, jos

1) tuomioistuimien on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn; tai

2) voidaan katsoa, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta, ja ajoneuvon käytön estämistä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana.

Jos ajoneuvoja koskevassa rekisterissä on ollut ajoneuvon ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyönnistä, ajoneuvon käyttökieltoa ei ilman erityistä syytä peruuteta.

Jaksoverotusajalta maksamatta oleva veronsuoritus ei aiheuta ajoneuvon seuraavalle omistajalle käyttökieltoa.

Kun ajoneuvosta on 5 §:n 5 momentin nojalla maksuunpantu ajoneuvoveroa ajoneuvon anastaneelle henkilölle, ajoneuvon omistajalle tai haltijalle ei aiheudu käyttökieltoa maksamattoman veron johdosta.

## 59 §

*Ajoneuvon katsastaminen*

Ajoneuvolain mukaista määräaikaikatsastusta suorittaessaan katsastuksen suorittajan on tarkastettava, että ajoneuvovero on asianmukaisesti suoritettu. Jos erääntynyttä ajoneuvoveroa on suorittamatta, ajoneuvoa ei hyväksytä määräaikaikatsastuksessa.

Jos tietojärjestelmässä ei ole merkintää veron suorittamisesta eikä muuta näyttöä veron suorittamisesta esitetä, ajoneuvon katsastus keskeytetään, kunnes vero viivekorkoineen on kokonaan suoritettu. Valvovat viranomaiset voivat estää ajoneuvon käytön sinä aikana, jona ajoneuvon katsastus on keskeytettyinä.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna näyttönä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta veron suorittamisesta, samoin kuin yhdessä verolipun kanssa tiliotetta taikka yhdessä verolipun kanssa laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Jos Ajoneuvohallintokeskus on tehnyt 58 § 2 momentissa tarkoitettua päätöksen käyttökiellon peruuttamisesta, ajoneuvo voidaan päätöksen voimassaoloaikana katsastaa, vaikka veroa on suorittamatta.

## 60 §

*Veronkierto*

Jos jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, on verotusta toimitettaessa menettävä niin kuin asiassa olisi käytetty oikeaa muotoa.

Jos on ilmeistä, että verotusta toimitettaessa olisi meneteltävä 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, verotusta toimitettaessa on huolellisesti tutkittava kaikki ne seikat, jotka voivat vaikuttaa asian arvostelemiseen, sekä annettava verovelvolliselle tilaisuus esittää selvitys havaituista seikoista. Jollei verovelvollinen tällöin esitä selvitystä siitä, että olosuhteelle tai toimenpiteelle annettu oikeudellinen muoto vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta taikka ettei toimenpiteeseen ole ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että suoritettavasta verosta vapauduttaisiin, verotusta toimitettaessa on meneteltävä 1 momentissa tarkoitetulla tavalla.

## 61 §

*Verohuojennus*

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisestä syystä hakemuksesta määräämillään ehdoilla kokonaan tai osittain vapauttaa tai myöntää lykkäyksen suoritettuna tai suoritettavan ajoneuvoveron ja sille laskettavan koron suorittamisesta. Ajoneuvohallintokeskus tai 2 momentissa mainittu muu huojennus- tai lykkäyshakemuksen ratkaiseva viranomainen on oikeutettu saamaan muilta veroviranomaisilta tarvittavat tiedot huojennusasian ratkaisemiseksi. Tullihallitus ratkaisee edellä 38 §:ssä tarkoitettua kiinteää ja kulutusveroa koskevat vapautus- tai lykkäyshakemukset.

Valtiovarainministeriö voi ottaa 1 momentissa tarkoitetun periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen. Hallinnollinen tuomioistuimien, jonka käsiteltävänä tämän lain nojalla tehty viranomaisen ratkaisu on, voi käsittelemässään asiassa niin ikään myöntää tämän pykälän nojalla erityisestä syystä vapautuksen tässä laissa tarkoitetun veron tai sille laskettavan koron suorittamisesta.

## 10 luku

**Erityisiä säännöksiä**

## 62 §

*Pienin perittävä, maksuunpantava ja palautettava määrä*

Maksuunpantavan ajoneuvoveron vähimmäismäärä verokaudelta on 17 euroa. Veroa palautetaan, jos palautettava määrä on viisi euroa tai sen yli. Alle viiden euron palautus voidaan siirtää seuraavan maksuunpanon hyvitykseksi.

Pienin perittävä veron määrä on 10 euroa. Tämän määrän alittava saatava tai yhteenlaskettujen saatavien määrä peritään ainoastaan erityisestä syystä, jollaisena voidaan pitää saman verovelvollisen lukuisia tai tahallisia virhesuorituksia.

## 63 §

*Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen*

Tieto maksuunpannusta ajoneuvoverosta on julkinen. Tieto siitä, että ajoneuvovero on eräpäivän jälkeen maksamatta, on julkinen, kunnes tieto ajoneuvoveron suorituksesta on merkitty ajoneuvorekisteriin. Verovelvollisen nimi, maksamatta olevan veron määrä ja maksuunpanon ajankohta ovat myös julkisia veron maksuunpanosta siihen asti, kunnes tieto veron suorituksesta merkitään ajoneuvorekisteriin. Muut ajoneuvoveroa koskevat tiedot ovat salassa pidettäviä. Julkisia ajoneuvorekisteritietoja voidaan antaa verotietojen yhteydessä ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain nojalla. Tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä ajoneuvoliikennerekisterilain 20 §:ssä säädetään.



Jokaisella on oikeus saada Ajoneuvohallintokeskukselta ajoneuvoveroa koskevat julkiset tiedot tulosteena, todistuksena tai sähköisessä muodossa sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentissa säädetään.

Ajoneuvohallintokeskus voi antaa todistuksen siitä, ettei ajoneuvosta ole suorittamatta ajoneuvoveroa. Annetuista tiedoista peritään maksu valtion maksuperustelain mukaisesti.

## 64 §

*Tiedonsiirtokorvaus ja rahalaitoksen viivästyskorko*

Rahalaitokselle maksettavaan tiedonsiirtokorvaukseen ja rahalaitoksen velvollisuuteen suorittaa viivästyskorkoa verovarojen siirron tai tilityksen viivästymisen johdosta sovelletaan, mitä Ajoneuvohallintokeskus ja asianomaiset rahalaitokset siitä sopivat.

## 65 §

*Sähköinen allekirjoitus*

Verotusjärjestelmästä annettava asiakirja voidaan allekirjoittaa koneellisesti. Tästä on oltava maininta asiakirjassa.

## 66 §

*Rangaistussäännökset*

Rangaistuksesta ajoneuvoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain 29 luvun 1—3 §:ssä.

Joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräännytä ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon. Samoin on tuomittava ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

## 67 §

*Kiinteän ja kulutusveron kantaminen eräissä tapauksissa*

Kun eduskunnalle on annettu esitys 40 tai 41 §:ssä tarkoitetun veron määrän tai näitä veroja koskevien 43 tai 44 §:ssä tarkoitettujen vapautusten taikka veron alennusten muuttamisesta, valtioneuvoston asetuksella voidaan määrätä, että vero kannetaan esityksen mukaisena esityksen antamisesta lukien. Jos eduskunta ei hyväksy esitystä, liikaa kannettu vero palautetaan.

## 68 §

*Siirtymäsäännös*

Ensimmäinen verokausi vuonna 2004 alkaa kaikilla verotettavilla ajoneuvoilla 1 päivänä tammikuuta 2004. Vuoden 2004 verokausi päättyy vastaavana kalenteripäivänä, jona ajoneuvo on viimeksi luovutettu, tai sitä edeltävänä vastaavana päivänä, jolloin ajoneuvo on ensi- tai uudelleenrekisteröity. Jos vastaava päivää ei ole siinä kuussa, jona verokausi päättyisi, pidetään sen kuukauden viimeistä päivää verokauden päättymispäivänä. Jos näin määräytyvä verokausi päättyisi ennen 31 päivää maaliskuuta 2004, verokauden päättymisen siirtyy vuodelle eteenpäin. Vero maksuunpannaan kaikista ajoneuvoista yhdellä kertaa 1 päivänä tammikuuta 2004 alkavalta verokaudelta toimitettavassa verotuksessa.

Verovelvollisen ennen veron eräpäivää tekemästä pyynnöstä Ajoneuvohallintokeskus voi jakaa maksuunpantavan veron määrän maksettavaksi kahdessa, kolmessa tai neljässä erässä riippuen 1 päivänä tammikuuta 2004 alkavan verokauden pituudesta. Alle 6 kuukauden pituiselta verokaudelta vero maksetaan yhdessä erässä. Yli 6 kuukauden mutta alle 9 kuukauden pituiselta verokaudelta voidaan vero maksaa kahdessa erässä. Yli 9 kuukauden, mutta alle 12 kuukauden pituisen verokauden vero voidaan jakaa maksettavaksi kahdessa tai kolmessa erässä ja yli 12 kuukauden pituisen verokauden vero voidaan maksaa kahdessa tai neljässä erässä. Siirtymäkauden aikana ei sovelleta 18 §:n sään-

nöksiä veron maksamisesta erissä.

Lain 23 §:n säännöksistä poiketen Ajoneuvohallintokeskus määrää siirtymäajan ensimmäisen veroerän eräpäivistä.

#### 69 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004.

Tällä lailla kumotaan ajoneuvoverosta annettu laki (1111/1996) ja moottoriajoneuvoverosta annettu laki (722/1966) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita lakeja ja niiden nojalla annettuja säännöksiä sovelletaan kuitenkin laeissa tarkoitettuihin veroi-

hin, jotka kohdistuvat aikaan ennen 1 päivää tammikuuta 2004. Lain voimaantulon jälkeen vireille tulleeseen muutoksenhakuun, veronhuojennukseen ja veronlykkäykseen sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Ajalta ennen 1 päivää tammikuuta 2004 koskevan lisäveron huojentamiseen ja lykkäykseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 13 §:n 2 momentin säännöksiä ei sovelleta 1 päivää tammikuuta 2002 ja sen jälkeistä aikaa koskeviin veronpalautuksiin.

Ajoneuvohallintokeskus voi ryhtyä ennen tämän lain voimaantuloa sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin jaksoverotusta ja verotusta avustavia tehtäviä koskevien sopimusten tekemiseksi.

---

Helsingissä 24 päivänä lokakuuta 2003

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Valtiovarainministeri *Antti Kalliomäki*