

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 4/2001 vp

Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 4 päivänä joulukuuta 2000 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 197/2000 vp).

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- ylitarkastaja Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- tullisihteeri Tuula Karjalainen, Tullihallitus

- tulliyli tarkastaja Markku Partanen, Eteläinen tullipiiri
- tullitarkastaja Martti Pyhälä, Läntinen tullipiiri
- puheenjohtaja Veikko Airaksinen, Suomen Paluumuuttajat ry
- neuvontapäällikkö Tiina Hailla, Suomi-Seura ry
- sosiaalipoliittinen sihteeri Jukka Pajarinen, Suomen ylioppilaskuntien liitto ry
- toimitusjohtaja Harri Nykänen, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry.

Pohjoinen tullipiiri ja Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto ovat antaneet asiasta kirjallisen lausunnon.

HALLITUKSEN ESITYS

Muuttotavaroissa maahantuotavalle ajoneuvolle (muuttoautolle) myönnettävistä autoveron alenuksista säädetään autoverolain 25, 25 a, 26 ja 27 §:ssä. Mainituilla säännöksillä pyritään välttämään ajoneuvojen kaksinkertainen kulutusverotus maasta toiseen muuttaessa. Lakiin sisältyy säännöksiä ajoneuvon omistuksen ja ulkomailla käytön vähimmäisajasta.

Asteittaista asettautumista Suomeen koskevaa autoverolain säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että työ- tai henkilökohtaisista syistä johtuva asettautuminen Suomeen mahdollistuisi nykyistä pitemmällä aikavälillä. Samalla tavoitteena on laajemminkin muuttaa muuttoau-

tosäännöksiä joustavammiksi. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että maassa väliaikaisesti oleskelevälle annettaisiin oleskelun vakiinnutua oikeus ilmoittaa muuttotavarakseen ajoneuvo, joka on muuttoautosäännöksissä edellytetyllä tavalla ollut hänen omistuksessaan ja käytössään ulkomailla, vaikkakaan ei välittömästi ennen sitä ajankohtaa, joka katsotaan varsinaiseksi maahanmuutoksi.

Muuttoauton tuontia on edelleen tarkoitus rajoittaa niissä tapauksissa, joissa Suomessa aiemmin asunut on oleskellut ulkomailla opiskelun takia, mutta hallituksen esityksen tavoitteena on yhdenmukaistaa soveltamiskäytäntöä. Lähtö-

kohtana on, että oleskelu ulkomailla pääasiassa opiskellen muuttoa edeltävän 12 kuukauden tarkastelujakson aikana estäisi muuttoauton tuonnin. Ehdotus tarkoittaisi sitä, että henkilön ulkomailla oleskelua arvioitaessa otettaisiin huomioon ainoastaan se, onko hän tosiasiaassa muuttoaan edeltävän vuoden aikana opiskellut ulkomailla vai ei ja onko tämä opiskelu ollut ajallisesti ottaen pääasiallista. Muuttoauton tuonti ehdotetaan kuitenkin sallittavaksi silloin, kun muuttaja voi osoittaa laissa muuttoautolle

säädettyjen määräaikojen täyttyneen muuna ulkomaillaoloaikana kuin opiskellessa.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan muuttoauto voitaisiin kesken sen luovutusta rajoittavan karenssiajan myydä tai muutoin luovuttaa ulkomaille käytettäväksi sen aiheuttamatta veroseuraamusta ajoneuvon tuoneelle muuttajalle. Niin ikään vaurioituneen ajoneuvon voisi veroa maksamatta luovuttaa vaikutusyhtiölle.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää lakiehdotusta tarpeellisena ja puoltaa sen hyväksymistä vähäistä voimaantulosäännöksen täydennystä lukuun ottamatta muuttamattomana. Koska autoverotuksen ja erityisesti käytettyjen autojen tuonnin verotuksen kehittämisestä käyty julkinen keskustelu on lisännyt kansalaisten ja autokauppaelinkeinon keskuudessa vallitsevaa epätietoisuutta ja siten heränneiden ylisuurien odotusten vuoksi vaikuttanut autokaupan kehitystä hidastavasti, valiokunta käsittelee tässä mietinnössään autoverotusta hallituksen esitykseen sisältyvää ehdotusta laueammin.

Autoveron tuotto vuonna 1993 oli 1,7 miljardia markkaa, vuonna 1994 2,0 miljardia markkaa, vuonna 1995 2,6 miljardia markkaa, vuonna 1996 3,5 miljardia markkaa, vuonna 1997 4,1 miljardia markkaa, vuonna 1998 5,2 miljardia markkaa, vuonna 1999 6,1 miljardia markkaa ja viime vuonna 6,3 miljardia markkaa. Autoverolla on siten ollut huomattava valtiontaloudellinen vaikutus. Kuluuun vuoden talousarviossa autoveron tuotoksi on arvioitu 6,7 miljardia markkaa. Julkisuudessa esiintyneiden tietojen mukaan autokauppa-alan arviot tämän vuoden uusien autojen myyntilukujen kehityksestä ovat laskeneet viidenneksen viime syksystä. Tämä merkitsisi olennaista alennusta autoveron tuottoon siihen nähden, mitä kuluuun vuoden talousarviossa on ennakoitu.

Valiokunta viittaa 15.4.1999 nimitetyn pääministeri Paavo Lipposen II hallituksen ohjelman finanssipolitiikan linjaan sekä verotusta ja maksupolitiikkaa koskeviin linjauksiin. Valiokunta viittaa myös hallitusohjelman liikennepolitiikkaa koskevaan linjaukseen, jonka mukaan autokannan uusiutumista nopeutetaan liikenneverotuksen rakennetta muuttamalla ottaen nykyistä painokkaammin huomioon ympäristövaikutukset, erityisesti polttoaineen kulutus ja liikenneturvallisuustekijät.

Yksityiskohtaiset perustelut

Muuton käsite

Oikeus- ja verotuskäytännössä muutolla on tarkoitettu tilannetta, jossa henkilö muuttaa Suomeen pysyvästi. Tämän osoittamiseksi henkilö luo siteitä Suomeen (mm. asunto, työpaikka, perhe) ja katkaisee samalla siteensä toiseen maahan. Keskeinen merkitys on annettu henkilön omalle näkemykselle siitä, katsooko hän muuttavansa Suomeen pysyvästi. Maahanmuuttajien elämäntilanteet ja olosuhteet vaihtelevat suuresti. Tämän vuoksi laissa ei ole mahdollisuutta tyhjentävästi määritellä siitä, mitä muutolla tarkoitetaan. Muuton tapahtumiseksi edellytettävät periaatteet ovat verotuskäytännössä muotoutuneita ja niiden pitäisi olla kaikkien tullipiirien tiedossa. Lain joustavuus mahdollistaa sen, että jokaisen henkilön tilanne arvioidaan tapauskohtaisesti.

Vakituisen asuinpaikan määrittäminen

Vakituisesta asuinpaikasta säädetään autoverolain 33 §:ssä. Säännös perustuu yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maa-hantuonnissa sovellettavista verovapauksista annettuun neuvoston direktiiviin (83/182/ETY). Autoverolain säännösten lisäksi Tullihallitus on ohjeistanut tullipiirejä siitä, mitä seikkoja vakituista asuinpaikkaa määriteltäessä tulee ottaa huomioon, kuten työpaikka, asunto (asunnon tyyppi), perhe, omaisuus, tuloverovelvollisuus, sosiaaliturvajärjestelmä jne. Kun elämäntilanteet ja olosuhteet vaihtelevat paljon, tyhjentävää sääntelyä lain tasolla ei ole pidetty mahdollisena. Verovelvollisella on kuitenkin mahdollisuus hakea tullipiiriltä vuodeksi kerrallaan autoverolain 33 §:n 2 momentin nojalla päätös vakituisesta asuinpaikasta ja myös Tullihallitus antaa tätä koskevia ennakoratkaisuja. Siten verovelvollisella on mahdollisuus ennakolta tietää, mikä katsotaan autoverotuksessa hänen vakituiseksi asuinmaakseen.

Väliaikainen veroton käyttö

Valtiovarainministeriö ja Tullihallitus ovat tiedostaneet autoverolain 2 §:ään liittyvät ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön tulkinnassa erityisesti Tornionjokilaaksossa kahdessa eri maassa osittain asumisesta aiheutuvat autoverotuksen ongelmat. Näihin kysymyksiin ei kuitenkaan ole puututtu tässä esityksessä, jossa on haluttu selkiinnyttää muuttoautojen verotuksessa esiintyviä soveltamistilanteita ja siten vähentää tarvetta toistuviin samankaltaisiin veronhuojenuksiin. Väliaikaiseen käyttöön liittyvistä ongelmista annettaneen valiokunnan saaman selvityksen mukaan erikseen esitys, jota koskeva selvitys- ja valmistelutyö on kuitenkin vielä kesken.

Siirtymäsäännös

Voimassa olevan autoverolain 26 §:n 1 momentissa säädettyä tilapäisesti Suomessa asumista koskevaa säännöstä on tulkittu suhteellisen laajasti, jolloin on esiintynyt vaikeita rajanvetoja

sen suhteen, paljonko hyväksyttävää työntekoa voi olla ilman, että oleskelu Suomessa katkaisee muuttoauton tuonnille 25 §:ssä säädetyn muuttajan yhtäjaksoisen ulkomaillaolovaatimuksen. Lakiehdotus selkeyttäisi tilannetta niin, että lyhytaikaiset ja satunnaiset työnteot hyväksyttäisiin, mutta säännönmukainen työnteko katsottaisiin muuksi kuin tilapäiseksi oleskeluksi. Tämä parantaisi verotuksen ennakoitavuutta ja helpottaisi neuvontaa.

Aivan viimeaikaisessa tuomioistuinten omaksumassa oikeuskäytännössä voimassa olevaa säännöstä on valiokunnan saaman selvityksen mukaan tulkittu suhteellisen väljästi, joten käsiteltävänä oleva ehdotus voi valiokunnan saaman selvityksen mukaan yksittäistapauksissa merkitä tiukennusta voimassa olevaan lakiin. Tämän vuoksi voisi olla kohtuullista estää sellaisen tilanteen syntyminen, että ulkomaille voimassa olevan lain aikana muuttanut henkilö on Suomeen takaisin palatessaan odottamiaan tiukempien säännösten soveltamisen kohteena. Maahan muuttavalle voitaisiin tietynä siirtymäaikana antaa mahdollisuus halutessaan vedota nykyiseen lakiin uuden sijasta. Siirtymäajaksi ehdotetaan yhtä vuotta uuden lain voimaantulosta lukien. Siirtymäaika koskisi vain sellaisia maahan muuttavia henkilöitä, jotka uuden lain voimaan tullessa jo asuvat ulkomailla. Siirtymäaika ei siis koskisi Suomeen takaisin muuttavia henkilöitä, jotka ovat lähteneet ulkomaille uuden lain tultua voimaan ja jotka näin ollen jo ulkomaille lähtiessään ovat tietoisia uuden lain sisällöstä. Valiokunta ehdottaa, että lain voimaantulosäännökseen lisätään edellä selostettu säännös. (*Valiokunnan muutosehdotus*).

Vaikutukset verovelvollisen näkökulmasta

Käsiteltävänä oleva esitys lisäisi esityksen perusteluiden mukaan muuttotavarana tuotavien ajoneuvojen määrää vuosittain arviolta enintään muutamalla sadalla.

Voimassa olevan lain mukaan muuttoauton tuojan on välittömästi ennen muuttoaan oleskeltava ajoneuvoinen ulkomailla. Esitys lieventäisi voimassa olevaa lakia niin, että muuttoauton

veron alennus myönnettäisiin myös ennen varsinaista muuttoa Suomessa väliaikaisesti oleskellelle, jolla olisi oikeus ilmoittaa muuttotavarakseen ajoneuvo, joka olisi täyttänyt muuttoauton tuonnille säädetyt edellytykset väliaikaisen maassaolon alkaessa. Muuttoautoetuun olisi kuitenkin vedottava määräajassa.

Voimassa olevan lain mukaan muuttajalla on oikeus ennen muuttoa oleskella Suomessa mm. työn vuoksi tilapäisesti ilman, että tällainen oleskelu katkaisee muuttajalta edellytetyn ulkomaillaolon. Esityksellä rajoitettaisiin oleskelumahdollisuutta työn vuoksi niin, että vain lyhytaikaiset ja satunnaiset työn vuoksi tapahtuvat käynnit ja oleskelu olisivat sallittuja. Koska esitys tältä osin tiukentaisi viimeaikaista oikeuskäytäntöä, on verovelvollisen eduksi ehdotettu edellä selostettua siirtymäsäännöstä, jonka mukaan verovelvollinen voisi halutessaan vedota voimassa olevaan lakiin.

Muuttoauton tuontia rajoitettaisiin edelleen niissä tapauksissa, joissa Suomessa aikaisemmin asunut on oleskellut ulkomailla opiskelun takia. Esityksen mukaan lakia kuitenkin muutettaisiin nykyistä yksiselitteisemmäksi niin, että muuttoauton tuonti estyisi vain niissä tapauksissa, joissa muuttaja on Suomeen muuttoaaneltävän 12 kuukauden aikana pääasiallisesti opiskellut ulkomailla. Tämäkin rajoitus olisi syrjäytettävissä, jos muuttaja voisi osoittaa laissa muuttoauton tuonnille säädettyjen edellytysten täyttyneen muuna ulkomaillaoloaikana kuin opiskellessa. Esitys olisi luonteeltaan lähinnä selkeyttävä, mutta osittain se lieventäisi opiskelijoiden mahdollisuutta muuttoauton tuontiin.

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi lakiin lieventävä säännös, jonka mukaan muuttoautona maahan tuotu ajoneuvo voitaisiin kesken sen luovutusta rajoittavan karenssiajan luovuttaa ulkomaille käytettäväksi tai vakuutusyhtiölle ilman, että siitä aiheutuisi muuttajalle veroseurauksista. Voimassa olevaan lakiin ei sisälly tällaista mahdollisuutta, joskaan ulkomaille myynnin takia veroa ei liene käytännössä maksuunpanttu. Kuitenkin ainakin siinä tapauksessa, että tällainen ajoneuvo palaa takaisin Suomessa liikenteeseen jonkun muun kuin alkuperäisen muuttajan

käyttöön, alkuperäisen muuttajan on maksettava siitä autovero, koska viimeistään tällöin ajoneuvo katsotaan luovutetuksi karenssisäännösten vastaisesti. Esityksen mukaan, jos ulkomaille tai vakuutusyhtiölle luovutettu ajoneuvo otetaan Suomessa uudelleen käyttöön ja rekisteröidään, autovero tulisi ajoneuvon käyttöönottajän tai rekisteröijän maksettavaksi. Suoritettavan veron määrästä kuitenkin vähennettäisiin aikaisemmin mahdollisesti maksettu vero.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi myös siitä, millä edellytyksillä ajoneuvon luovuttaneella olisi oikeus uuden muuttoauton tuontiin. Tavallaan esitys olisi luonteeltaan tiukennus. Periaatteessa ei kuitenkaan voimassa olevan lain mukaan tällaisella luovuttajalla ole oikeutta uuden muuttoauton tuontiin aikaisemmin tuodun muuttoauton karenssin jäätyä päätty-mättä.

Esityksen mukaan muuttoautona tuodun ajoneuvon luovutusta rajoittava karenssi kuluksi muuton jälkeen vain silloin, kun muuttaja ja ajoneuvo ovat Suomessa yhtä aikaa. Käytännössä esitys tiukentaisi viimeaikaista oikeuskäytäntöä, jossa on joissakin tapauksissa katsottu karenssin kuluvan silloinkin, kun muuttaja on ulkomaille esimerkiksi lomamatkan vuoksi.

Tiedotus

Valiokunta toteaa, että nykyisen lain soveltamisessa on aiemmin esiintynyt epäyhtenäisyyttä ja soveltamisongelmia sen johdosta, ettei viranomaisilla ole aiemmin ollut käytössään riittävää ohjeistusta kansalaisille. Valiokunta toteaa, että vuoden 2000 aikana Tullihallitus on julkaissut asiakastiedotteet n:o 3/2000 (Kysy Tullin tietopalvelusta), n:o 5/2000 (Turistiauto-oikeus, ajoneuvon väliaikainen käyttö Suomessa) ja n:o 8/2000 (Muuttotavaroiden tuonti Suomeen). Valiokunnan käsityksen mukaan tämä tiedotusaineisto on tarjonnut sekä tullihallinnon eri tasoille että ennenkaikkea asiakkaille hyvän mahdollisuuden saada oikea ja yhdenmukainen informaatio voimassa olevan lain sisällöstä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että nyt hyväksyttävän uuden lainsäädännön osalta viranomaiset

antavat välittömästi lain voimaantullessa kansalaisille kattavan ohjeistuksen uusien säännösten sisällöstä.

Käytettyjen autojen verotus

Valiokunnan käsityksen mukaan uusien autojen autoverotuksen taso ja käytettyjen autojen autoverotuksen taso ja yksityiskohdat on ratkaistava kokonaisuutena, jossa otetaan huomioon sekä valtiontaloudelliset vaikutukset että myös ratkaisun vaikutus autokauppaan ja alan työllisyyteen. Valiokunta toteaa, ettei unionilainsäädäntö sinänsä määrittele uusien tai käytettyjen autojen verotuksen tasoa tai tarkkaa toteuttamista. Verotus ei kuitenkaan saa olla syrjivää tai muodostua kaupan esteeksi.

EY-tuomioistuimelle hiljattain antamassaan lausunnossa EU-komissio pitää käytettyjen tuontiautojen verotusta Suomessa EU-säännösten vastaisena. Komission oikeudellisen yksikön laatima lausunto liittyy EY-tuomioistuimessa vireillä olevaan kiistaan siitä, miten Suomeen tuotavia käytettyjä autoja tulisi verottaa. Ennakoratkaisua EY-tuomioistuimelta on pyytänyt Suomen korkein hallinto-oikeus.

Komission lausunto ei valiokunnan valtiovarainministeriöltä saaman selvityksen mukaan tuonut lisäselvitystä Suomen autoverojärjestelmään kohdistuvista yksityiskohtaisista muutosvaatimuksista. Lopullisen ratkaisun asiassa tekee tietenkin EY-tuomioistuin, jonka ratkaisua voidaan odottaa loppuvuodesta.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan asian valmistelua kokonaisuudessaan jatketaan sekä uusia että käytettyjä autoja koskevana valtiovarainministeriön vero-osaston, Tullihallituksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen yhteistyönä. Autoverolain mahdollisesta muutosehdotuksesta päätetään siinä vaiheessa, kun tuomioistuinkäsittelyn seuraavat vaiheet mahdollisesti tuovat odotettua lisäinformaatiota kansallisen autoverolainsäädäntömme suhteesta unionisäännöstöön.

Valiokunnan saamien arvioiden mukaan autokauppaelinkeinon käytettyjen autojen varastot ovat markkina-arvoltaan noin 2,0—2,5 miljard-

din markan suuruusluokkaa. Kansalaisen ostaessa itselleen uuden, käyttämättömän auton hän noin yhdeksässä tapauksessa kymmenestä antaa uuden auton myyjälle vaihdossa vanhan auton. Uuden auton ostajan kannalta hankinnassa on ratkaisevaa se, paljonko hän joutuu antamaan välirahaa. Jos käytettyjen autojen maahantuonti lisääntyy niiden verotuksen keventämisen vuoksi olennaisesti, uusien autojen myyjien kyky tyytyä autokaupassa nykyisen suuruisiin välirahoihin saattaa heiketä, jolloin kansalaisen mahdollisuus uuden auton hankintaan voi vastaavasti vaikeutua.

Valiokunnan mielestä niin ympäristö- kuin turvallisuussyistäkin olisi suotavaa, että autokanta uudistuisi uusimmalla ja parhaimmalla tekniikalla varustettujen autojen kautta eikä niin, että Suomeen tuotaisiin runsaasti molemmissa suhteissa uusia autoja huonompia käytettyjä autoja. Jos autokannan uusiutuminen tapahtuu suuressa määrin käytettyinä tuotavien autojen muodossa, Suomen autokannan keski-ikä tulee jatkossa nousemaan eikä alenemaan.

Näistä syistä on valiokunnan mielestä tärkeää, että käytettyjä autoja koskevat veromuutokset tehdään mahdollisimman huolellisesti. Veromuutoksen lopputuloksen tulisi luonnollisesti olla EU-kelpoinen niiden kriteerien mukaan, jotka yhteisön tuomioistuin aikanaan asettaa tutkiessaan Suomen järjestelmää. Toisaalta olisi kuitenkin pystyttävä hallitusohjelman mukaisesti huolehtimaan autojen ympäristö- ja turvallisuusominaisuuksien mahdollisimman hyvästä kehityksestä. EU-oikeudellisten vaatimusten ja ympäristötavoitteiden mahdollisimman hyvä yhteensovittaminen tuskin kuitenkaan ratkeaa yksistään verotuksen tasoa muuttamalla. Myös muita keinoja olisi tämän vuoksi käytettävä.

Valiokunta toteaa, että eri tahoilla on jossakin määrin erilainen käsitys siitä, mikä vaikutus autoveron alennuksella olisi autojen hintojen muihin osuuksiin ja erityisesti valmistajan perimään hintaan. Autoveron alennuksesta on yleensä seurannut tehdashintojen suhteellisen osuuden nousu juuri sen verran kuin veron alentuminen on antanut myöten. Saadun selvityksen mu-

kaan EU-komission hintatutkimus viime vuoden marraskuulta osoittaa, että suomalaiset maahan-tuojat ostavat uudet ajoneuvot noin 10—15 prosenttia halvemmalla kuin muut EU-maat.

Autoveron muutoksen vaikutus kuluttajahintoihin on herkkä tehdashintojen muutoksille. Kokemusperäinen tieto aikaisemmista autoveron alennuksista näyttää osoittavan, että tehdashinnat helposti muuttuvat veronalennusten yhteydessä. Valiokunnan mielestä tästä on johtopäätöksenä, että veromuutoksen tulisi olla suuri, jos halutaan saada aikaan merkittäviä muutoksia autojen kuluttajahinnoissa. Toinen havainto on, ettei odotettavissa oleva lisäkysyntä riitä korvaamaan autoveron matalammasta verokannasta aiheutuvaa verotuoton menetystä. Tehdashintojen nousu lisää myös veron tuottoa, mutta siitä huolimatta verokannan alentaminen näyttää johtavan verotulojen alenemiseen.

Yhteisöoikeudellisesti lienee selvää, ettei uusien autojen veroperusteissa voida toteuttaa mitään sellaista muutosta, joka ei samalla vaikuttaisi myös käytettyjen autojen verotukseen. Esimerkiksi uusien autojen veroprosentin muutos heijastuu välittömästi ja suoraan myös käytettyjen autojen verotukseen. Tästä seuraa, ettei autoveron alennuksella voida tehokkaasti edistää uusien autojen kysyntää käytettyjen autojen sijaan. Eräät valiokunnan saamat arviot näyttävät osoittavan, että verotason muutos vaikuttaa vähintään yhtä paljon käytettyjen autojen tuonnin edullisuuteen kuin mitä se vaikuttaa uusien auto-

jen tuontiin. Jos muutokset johtaisivat uusien autojen tehdashinnoissa olevan edellä todetun 10—15 prosentin suuruisen tehdashintojen korotuspaineen purkautumiseen, veronalennuksen vaikutukseksi jäisi, että uuden auton ostajan asema ei helpotu vaan ehkä jopa vaikeutuu autokau-pan välirahojen noustessa.

Valiokunta toteaa, että uusien autojen verotuksen taso ja käytettyjen autojen verotuksen taso ja rakenne on nähtävä kokonaisuutena, jossa otetaan huomioon mahdollisten veroratkaisujen valtiontaloudelliset vaikutukset, vaikutukset autokauppaelinkeinoon ja luonnollisesti se, että ratkaisujen yksityiskohdat täyttävät unionisäännösten vaatimukset. Valiokunta kiirehtii autoverotuksen kokonaisuudistusta hallitusohjelman mukaisesti siten, että autokannan uusiutumista nopeutetaan liikenneverotuksen rakennetta muuttamalla ja liikenneverotuksessa otetaan nykyistä painokkaammin huomioon ympäristövaikutukset, erityisesti polttoaineen kulutus ja liikenneturvallisuustekijät.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin muuttamattomana paitsi voimaantulosäännös muutettuna (Valiokunnan muutosehdotus).

Valiokunnan muutosehdotus

Voimaantulosäännös

(1 mom. kuten HE)

Tämän lain voimaantullessa ulkomailla asuvan henkilön Suomeen muuton yhteydessä mukanaan tuomaan ajoneuvoon voidaan verovelvolli-

sen pyynnöstä tämän lain 26 §:n 1 momentin sijasta soveltaa autoverolain (1482/1994) 26 §:n 1 momenttia, jos muutto Suomeen tapahtuu yhden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta. (Uusi)

Helsingissä 27 päivänä huhtikuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Maria Kaisa Aula /kesk		Kari Uotila /vas
vpj.	Kari Rajamäki /sd		Jukka Vihriälä /kesk
jäs.	Olavi Ala-Nissilä /kesk	vjäs.	Ulla Juurola /sd
	Reijo Laitinen /sd		Bjarne Kallis /skl
	Markku Laukkanen /kesk (osittain)		Kari Kantalainen /kok
	Hanna Markkula-Kivisilta /kok		Juha Karpio /kok
	Tuija Nurmi /kok		Jari Koskinen /kok (osittain)
	Mauri Pekkarinen /kesk (osittain)		Mika Lintilä /kesk
	Ola Rosendahl /r		Hannes Manninen /kesk (osittain)
	Matti Saarinen /sd (osittain)		Iivo Polvi /vas
	Anni Sinnemäki /vihr		Jussi Ranta /sd (osittain)
	Sakari Smeds /skl (osittain)		Kari Urpilainen /sd (osittain).
	Irja Tulonen /kok (osittain)		

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Arvo J. Kämppi.

VASTALAUSE

Perustelut

Autoveroa kertyy vuonna 2001 kuukausittain 250 miljoonaa markkaa vähemmän kuin vuonna 2000. Pääsyy mittaviin veromenetyksiin on autokaupan epävarma tilanne. Autokaupan hidastuminen on aiheuttanut ja aiheuttaa autokaupan henkilöstön irtisanomisia ja lomautuksia.

Suomen nykyisessä autoverotuksessa on useita ongelmallisia kysymyksiä. Ongelmat näkyvät korkean verotason ja autoverosta perittävän arvonlisäveron ohella yksityisen tuojan ja auton valmistajan edustajan erilaisena verokohteluna, veron määrän huonona ennakoitavuutena ja läpinäkyvyytenä sekä turvallisuus- ja ympäristönäkökulmien riittämättömänä huomioimisena.

Nykyinen autoverotus on johtanut siihen, että auto on tavalliselle kansalaiselle kallis ja että Suomessa on hyvin vanha autokanta. Myös ajoneuvokannan liikenneturvallisuus ja ympäristöystävällisyys on jäänyt taka-alalle fiskaalisen tavoitteen leimatessa yksipuolisesti autoverojärjestelmää.

Ajankohtaiset autokaupan ongelmat eivät poistu odottamalla. Lyhyellä tähtäimellä ei ole

odotettavissa suuria hintojen alennuksia. Nyt tilanne tulisi kuitenkin laukaista siten, että hallitus linjaisi väistämättä edessä olevia EU:n edellyttämiä autoveron muutostarpeita käytettyinä maahantuotujen autojen osalta siten, että huomioidaan koko autokaupan sujuvuus. Hallituksen on myös tärkeää selvittää mahdollisuudet suunnitelmallisesti siirtyä autoverotuksesta ajoneuvoverojärjestelmän suuntaan ympäristö- ja turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että hallitus tekee viipymättä linjaukset autoverotuksen lähiajan muutostarpeista ja antaa muutosesitykset eduskunnalle siten, että voidaan välttää autokaupan ongelmat. Samalla eduskunta edellyttää, että hallitus selvittää mahdollisuudet suunnitelmallisesti siirtyä autoverotuksesta ajoneuvoverojärjestelmän suuntaan erityisesti ympäristö- ja turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

Helsingissä 27 päivänä huhtikuuta 2001

Maria Kaisa Aula /kesk
Olavi Ala-Nissilä /kesk
Bjarne Kallis /skl
Markku Laukkanen /kesk
Mika Lintilä /kesk

Hannes Manninen /kesk
Mauri Pekkarinen /kesk
Sakari Smeds /skl
Jukka Vihriälä /kesk