

## **Liite: Moottoripyöriä koskevia säännöksiä koskeva yksityiskohtainen lausunto autoverolakiehdotuksesta**

### **3 §**

*Ajoneuvosta, josta on aikaisemmin kannettu vero uutena, on suoritettava uudelleen vero ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan, ajoneuvo verotetaan kuitenkin aina uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään ottaen huomioon yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.*

### **Kommentti**

Moottoripyörän runkoa, rungon tai moottorin osaa ei voida tulkita itsekantavaksi koriksi. Tällä hetkellä moottoripyörän runko vastaa voimassa olevien jyvitysääntöjen mukaan 20 % osuutta kokonaisuudesta. Moottoripyörien erillisveron poistuessa osaprocenttien valvonta ja jyvitys muuttuu tarpeettomaksi ja säädöksiä voidaan selventää ja yksinkertaistaa merkittävästi. On vaikea ennustaa tulevaisuuden moottoripyörien rakenneratkaisuja, käytettäköön esimerkkinä vaikka skootterityypistä moottoripyörää joka on mahdollista valmistaa ilman varsinaista ja erillistä runkoa.

### **Parannusehdotus**

Teksti poistetaan tai vaihtoehtoisesti muutetaan muotoon "Jos itsekantavalla korilla varustetun henkilöauton kori vaihdetaan, henkilöauto verotetaan kuitenkin aina uudelleen."

### **5 §**

*Se, joka on velvollinen suorittamaan autoveron, on velvollinen suorittamaan myös autoverosta arvonlisäveroa sen määräisenä kuin arvonlisäverolaissa (1501/93) säädetään. Jos ajoneuvo on valmistunut ennen arvonlisäverolain voimaantuloa, arvonlisävero kannetaan seuraavasti: [taulukko]*

### **Kommentti**

Ratkaisussa KHO 2002/85 (Siilinin tapaus) oikeus totesi, että autoverosta kannettavaa arvonlisäveroa on arvioitava samoin perustein kuin itse autoveroakin. Tämä merkitsee, että kannetun veron syrjimättömyys on varmistettava samalla tavoin kuin autoveron osalta, jolloin arvonlisäveroksi kutsuttua veroa saadaan periä vain se määrä, mitä vastaavaa veroa on jäljellä samanlaisen kotimaassa jo rekisteröidyn ajoneuvon arvossa. Jotta nämä vaatimukset huomioitaisiin, on veron määräytymistä koskeva taulukko laadittava sen mukaan, millainen arvonlisä- tai liikevaihtoverokanta ajoneuvon käyttöönottoajankohtana on ollut. Pykälään liittyvässä taulukossa näitä vaatimuksia ei ole huomioitu.

## Parannusehdotus

Teksti ja taulukko muutetaan koskemaan vain autoja. Taulukon veroprosenttien määräytymisperusteet tarkistetaan.

### 6 §

*Lain 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettun henkilöauton veron määrä on 53 prosenttia auton 11 b—11 u §:ssä määritellystä verotusarvosta vähennettynä 1 000 eurolla. Dieselmootorilla varustetun henkilöauton veroprosentti on 53 prosenttia ja vähennettävä tekijä on 700 euroa. Käytettynä verotettavan 1 momentissa tarkoitettun ajoneuvon verosta vähennettävää tekijää alennetaan ajoneuvon iän perusteella 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla. Tätä pykälää ei sovelleta käytettynä maahan tuotavaan henkilöautoon, joka on valmistettu ennen 1 päivää tammikuuta 2003. Käyttöön otettu ajoneuvo verotetaan kuten vastaava uusi ajoneuvo.*

### 6 a §

*Lain 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettun uuden auton vero on verotusarvo vähennettynä 770 eurolla. Eräiden alennettuun veroon oikeutettujen ajoneuvojen veron määrästä ja alennetun veron muista perusteista säädetään 5 luvussa.*

### 6 b §

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

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

*jossa  $H$  on ajoneuvon 11 b—11 u §:ää soveltaen määrätty yleinen kuluttajahinta ajoneuvon valmistusajankohtana,  $c$  on 11 a §:ssä tarkoitettu ajoneuvon verotusarvon osuutta tarkoittava kerroin,  $V$  on vähennysten määrä, joita olisi sovellettu ajoneuvon sen valmistusajankohtana voimassa olleiden autoveroperusteiden mukaan, sekä  $p$  on sanottuna ajankohtana voimassa ollut veroprosentti. Lisäksi sovelletaan niitä muita perusteita, jotka olivat voimassa ajoneuvon valmistusajankohtana.*

## Kommentti

Pykälissä puhutaan sekaisin ajoneuvoista (moottoripyörät, autot, pakettiautot) ja henkilöautoista. Lukijalle ei selviä, mitä tarkoitetaan. Lakiesityksen yleiset perustelut viittaavat säännösten koskevan vain autoja, kuten nykyisin voimassaolevassa 6 §:ssä. Esityksen 6 §:ään sisältyvä viittaus 10 a §:ään on erittäin epäselvä, koska ao. pykälässä ei suoraan määritellä ajoneuvotyyppiä johon viitataan.

Esityksen 6 b §:ään sisältyvällä kaavalla lasketaan autoveron osuus ajoneuvon kuluttajahinnasta valmistusajankohtana. Kaupan portaan vaikutukseksi on laskettu 15 %. Koska kaupan katteet vaihtelevat merkkikohtaisesti, on luku keskimääräinen eikä takaa verotuksen syrjimättömyyttä. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on tuomiossaan C-101/00 kappaleessa 61 todennut, perustamissopimuksen 95 artiklan 1 kohta ei

periaatteessa estä verotusarvon määräämistä tullausarvon perusteella, "...mutta se on esteenä sille, että verotusarvo muodostuu erisuuruiseksi kaupan vaiheesta riippuen, kun tästä voi seurata ainakin tietyissä tilanteissa, että maahan tuodusta käytetystä ajoneuvosta kannettavan veron määrä ylittää tässä jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän."

### **Parannusehdotus**

Pykälä muutetaan muotoon jossa puhutaan vain autoista tai henkilöautoista. Kaupan portaan vaikutusta tarkoittava lukuarvo on määriteltävä sellaiseksi, että kaupan portaan vaikutus tulee kokonaan poistetuksi ja verotus ei siten ole syrjivää. Lukuarvon perusteet on julkistettava.

### **7 §**

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

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

### **Kommentti**

Lakiesityksen ikähyvitysjärjestelmä on kaavamainen eikä se ota huomioon ajoneuvon todellista arvon alenemista. Järjestelmän mukaan esimerkiksi 1. käyttövuoden jälkeen ajoneuvon arvo on alentunut vain 9 %, vaikka tavallisesti arvonalentuminen on huomattavasti suurempi. Asteikko on sama kaikille ajoneuvoille, mikä ei myöskään pidä paikkaansa. Se seikka, että ikähyvitysskaala on muutettu lineaarisesta eksponentiaaliseksi, on pelkkää EY-tuomioistuimen päätöksen sanamuotojen kiertämistä.

Lain perusteluissa on todettu, että moottoripyörien mallikohtaisten hintatietojen kerääminen ja seuranta on markkinoiden vähäisyyden takia mahdotonta. Sekä yhteisöjen tuomioistuin tuomiossaan C-101/00 että korkein hallinto-oikeus tuomiossaan KHO 2002/85 ovat vaatineet lailta avoimuutta ja läpinäkyvyyttä sekä syrjimättömyyden toteutumista sekä todennut, että kaavamaisella ja lineaarisella laskentakaavalla tätä ei voida taata. Ehdotettu sanamuoto jättää käytännössä vapaat kädet moottoripyörien ikähyvityksen muodostumisperusteille. Valtionvarainministeriön asetuksen aikataulusta tai sisällöstä ei ole tietoa.

## **Parannusehdotus**

Koko pykälä muutetaan muotoon jossa puhutaan vain autoista. Ikähyvitysjärjestelmä määritellään sellaiseksi, että se ei missään tilanteessa johda syrjivään verotukseen, ts. ikähyvityksen on oltava niin suuri, että se kattaa kaikki tapaukset. Erilaisilla ajoneuvoilla on oltava niiden arvon alenemista vastaava järjestelmä.

Pelkkä perusarvon mukautus ei riitä, koska kaikkien ajoneuvotyyppien ja -mallien arvon aleneminen ei noudata samaa kuvaajaa. Järjestelmän perusteet on julkistettava.

### **7 a §**

*Verotettaessa muuta ajoneuvoa kuin henkilöautoa käytettynä vero on vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna 7 §:ssä tarkoitettulla ikähyvityskertoimella. Vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvoon sovelletaan 11 a §:ää. Jos voidaan osoittaa, että 1 momentin mukaisesti kannetun veron määrä ylittää sen veron, joka sisältyy markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon jäljellä olevaan arvoon, veron ylittävää määrää ei kanneta. Markkinoilla olevan vastaavan ajoneuvon veron määrittelyyn sovelletaan 6 b §:n mukaista menettelyä. Pakettiautojen alennetun veron edellytyksiin sovelletaan 23 ja 24 §:n säännöksiä riippumatta ajoneuvon valmistusajankohdasta.*

### **Kommentti**

Ehdotettu säännös merkitsee käytettyjen moottoripyörien verotuksen perustumista edelleen vanhaan järjestelmään, jossa verotusarvona pidetään ns. cif-hintaa. Tätä kommentoidaan tarkemmin 11 a §:n yhteydessä. Tässä yhteydessä todettakoon kuitenkin, että vastaavan uuden ajoneuvon verotusarvoon perustuvan järjestelmän todettiin jo mainituissa oikeustapauksissa johtavan useissa tapauksissa verokohtelun syrjivyyteen.

### **7 b §**

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

Jos veroa kannetaan 46? 48 §:n mukaisesti, sovelletaan niit? s? ? nn? ksi? , joiden nojalla ajoneuvon verotus on aikaisemmin toimitettu.

### **Kommentti**

Museomoottoripyörien entisöinnin kannalta erittäin ongelmallisesti muotoiltu pykälä. Ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistus mahdollistaa periaatteessa entisöidyn, yli 50% osista kootun ajoneuvon rekisteröinnin poikkeusluvalla esikuvan teknisen vaatimustason mukaisesti. Tällaisen moottoripyörän uudelleenverotus olisi käsiteltävänä olevan lakiehdotuksen puitteissa mahdotonta. Ollaan siis tilanteessa, jossa ajoneuvo on liikennekelpoinen ja teknisiä vaatimuksia sääntelevien lakien ja asetusten mukainen, mutta siitä ei voi maksaa autoveroa eikä sillä siten voi liikkua liikenteessä. Puhumattakaan tilanteesta, jossa verovelvollinen yrittää tuoda maahan toisessa EU:n jäsenvaltiossa vastaavasti entisöityä moottoripyörää.

## **Parannusehdotus**

Koko lakiehdotus muutetaan muotoon jossa moottoripyörien erillisvero asetetaan nollassi. Moottoripyöristä peritään vain arvonlisävero.

### **9 §**

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

### **Kommentti**

Pykälä ei täytä EU:n perustamissopimuksen 95 artiklan vaatimuksia. Tämä ns. "homevero" on lakiesityksen perusteluissa naamioitu kuluttajansuojaksi. Kyse on kuitenkin kotimaisen maahantuojan suojaamiseksi ja vapaan kaupan estämiseksi luotu säännös, jolla pyritään estämään kilpailevan maahantuojan mahdollisuus ostaa ja välittää halpoja, ns. ylivuotisia moottoripyöriä. Myös suomalaiset moottoripyöräkauppiat ja maahantuojaat toivovat tämän ns. "homeveron" poistumista.

## **Parannusehdotus**

Säännös on poistettava.

### **10 §**

*Ajoneuvoa pidettynä, jos se on ollut rekisteröity tai käytetty kauemmin kuin kuusi kuukautta. Ajoneuvo, jota ei ole pidettävä 1 momentin mukaan käytettynä, katsotaan tätä lakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi. Ajoneuvo katsotaan käyttöön otetuksi, jos sitä on käytetty liikenteessä tai se on ollut rekisterissä enintään kuusi kuukautta.*

### **Kommentti**

Säännös lanseeraa uuden termin "käyttöön otettu ajoneuvo", joka ei pykälän mukaan ole käytetty mutta ei myöskään uusi ajoneuvo. Säännöksen mukaan on siis olemassa kolmenlaisia ajoneuvoja: (1) uudet, (2) käyttöön otetut ei-uudet-mutta-ei-käytetyt sekä (3) käytetyt ajoneuvot. Säännöksellä syrjitään alle 6 kuukautta vanhojen käytettyjen moottoripyörien hankintaa toisesta jäsenvaltiosta EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan sekä direktiivin 83/183/ETY vastaisesti.

Komission ilmoituksessa (17.12.2002, 2001/2091) on todettu, että käytännössä ajoneuvoa voidaan pitää käytettynä heti sen liikkeestä ostamisen jälkeen.

## **Parannusehdotus**

Ajoneuvo todetaan käytetyksi, jos sitä on käytetty liikenteessä paikkaa tarkemmin määrittelemättä, tai se on rekisteröity jonkin tunnustetun valtion ajoneuvorekisteriin.

## 10 a § 2 mom

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

## 11 § 1-3 mom

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

*Maahan tuodun ajoneuvon hankinta-arvo on:*

- 1) Euroopan yhteisön tullikoodeksin (Euroopan yhteisöjen neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92) mukaan muuna kuin yhteisötavarana maahan tuodun ajoneuvon tullikoodeksissa ja Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksin soveltamisesta tarkoitettu tullausarvo; sekä*
- 2) yhteisötavarana tuodun ajoneuvon arvo, joka on määritelty noudattaen soveltuvin osin, mitä 1 kohdassa säädetään.*

*Verotusarvoon tulee sisältyä ajoneuvosta verovelvolliselle välittömästi tai välillisesti ennen verotusta aiheutuneet kaikki kustannukset toimitettuna Suomeen tai verovelvollisen ensimmäiseen varastoon Suomessa sekä tulli, jos sitä on ajoneuvosta suoritettava. Myös maassa valmistetun 10 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen verotusarvoon sovelletaan, mitä 1 §:n 2 momentissa säädetään.*

## 11 a §

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

...  
*3) moottoripyörien ja samoin perustein verotettavien muiden ajoneuvojen osalta moottorin kuutiolavuuden mukaan seuraavia prosenttiosuuksia yleisestä kuluttajahinnasta: [taulukko]*

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

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

## Kommentti

Esityksessä verotusarvo määräytyy käytettynä maahan tuotavan moottoripyörän osalta kuutiolavuuden mukaan kiinteänä prosenttilukuna uuden vastaavan moottoripyörän verollisesta kuluttajahinnasta. Mainitun prosenttiosuus on tarkoitettu kuvaamaan

moottoripyörän ns. cif-hintaa, eli maahantuojalle uuden moottoripyörän tehdashintaa lisättyä maahantuontikustannuksilla. Todellisuudessa tämä hinta ei kuitenkaan ole aina suhteellisesti samansuuruinen osuus lopullisesta kuluttajahinnasta, vaan se vaihtelee merkki- ja mallikohtaisesti.

Päätöksessään KHO 2002:85 oikeus on todennut muun ohella seuraavaa:

"Korkein hallinto-oikeus katsoo edelleen, että sen varmistamiseksi, ettei käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannettavan autoveron määrä ole suurempi kuin täällä jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä, on selvittävää, mikä on ollut autoveron suhteellinen osuus samanlaisen ajoneuvon arvosta tuotaessa se aikanaan uutena maahan."

"Yhteisöjen tuomioistuimen tuomion mukaan ajoneuvon todellinen arvon aleneminen voidaan määritellä myös yleisesti ja abstraktisti arvioperusteista laskentamenetelmää käyttäen. Sama koskee autoveron suhteellisen osuuden määrittämistä."

"Arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltaminen kuitenkin edellyttää, ettei määrättävä autovero ole yksittäistapauksessa suurempi kuin samanlaisen maassa jo rekisteröidyn käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä."

"Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 90 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettu syrjimättömyyden vaatimuksesta johtuu, että sovellettaessa arvioperusteista laskentamenetelmää on menetelmässä käytetyt perusteet julkistettava."

Lakiehdotuksesta puuttuvat yksityiskohtaiset perustelut. Yksittäistapauksessa on mahdotonta sanoa toteutuisiko syrjimättömyys esitetyillä prosenteilla. Lopullisen veron tulee perustua joko tunnettuun ko. ajoneuvomallista uutena todellisuudessa maksettua autoveron osuuteen kuluttajahinnasta, tai ellei sellaista ole saatavissa, pienimpään tunnettuun ko. ajoneuvotyyppistä maksettua autoveron osuuteen. Tämä edellyttää yksittäistapauksessa todellisen maahantuontihinnan selvittämistä.

Lain perusteluissa on todettu, että moottoripyörien mallikohtaisten hintatietojen kerääminen ja seuranta on markkinoiden vähäisyyden takia mahdotonta. Kuluttajahinnan määrittely on siten verovelvolliselle tosiasiallisesti mahdotonta ja lain ennustettavuuden ja läpinäkyvyyden periaate vaarantuu tai jää toteutumatta. Tämä merkitsee huomattavaa rajoitusta verovelvollisen oikeusturvaan. Verotusarvoprosenttien perusteet on julkistettava.

Ehdotettujen säännöksiin mukaan 11 §:n 1 momentissa määrätystä poikkeavaa verotusarvoa voidaan soveltaa "selvityksen perusteella". On jossain määrin epäselvää, kenen vastuulla mainittu selvityksen antaminen on. Lakiehdotuksen systematiikasta on kuitenkin pääteltävissä, että veroviranomaiset tulevat ensisijaisesti soveltamaan 1 momentin säännöksiä, jolloin selvityksen antaminen jää tosiasiasa verovelvollisen vastuulle. Kuten lausunnossamme on esitetty, säännöksen ei voida katsoa täyttävän yhteisöoikeuden ja hyvän verojärjestelmän vaatimuksia, sillä veron määräytymistä koskevan todistustaakan tulisi olla ensisijaisesti veroviranomaisella.

## **Parannusehdotus**

Moottoripyöristä ei suoriteta autoveroa. Esitetyn 11 a §:n kohta 3) poistetaan.

## 67 §

*Jos asia on hakijalle erityisen tärkeä, Tullihallitus tai Ajoneuvohallintokeskus voi antaa hakemuksesta ennakkoratkaisun siitä, miten tätä lakia sovelletaan hakijan ajoneuvon verotukseen. Ennakkoratkaisua ei kuitenkaan anneta verotusarvosta tai muusta kysymyksestä, joka voidaan arvioida vasta verotusta toimitettaessa.*

### **Kommentti**

Jos ennakkoratkaisua ei anneta siitä, minkä verran verovelvollinen lopulta joutuu maksamaan (omavalmiste, piensarjavalmiste, maahantuodusta, uudesta, käytetystä, käyttöön otetusta ei-uusi-mutta-ei-käytetty jne.) moottoripyörästensä veroa, jää koko ennakkoratkaisumenettelyn hyöty varsin vähäiseksi. Juuri verotusarvoon ja ikävähennysjärjestelmään sisältyvät käsillä olevan lakiehdotuksen suurimmat ongelmat ja juuri näistä verovelvollinen hankintapäätöstä tehdessään kaipaa tietoa.

## 86 §

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

### **Kommentti**

Korkein hallinto-oikeus (KHO) päätti 15.3.2002, että valtionvarainministeriön on julkaistava autoverolain valmistelussa ja perusteluissa käytetyt asiakirjat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999)nojalla. Juuri salassapitosäännökset muodostavat verovelvollisen kannalta yhden keskeisimmistä ongelmista käsillä olevassa lakiehdotuksessa. Maahantuojien autonvalmistajille maksamien todellisten hintojen perusteella kun määräytyy myös lopulliseen kuluttajahintaan sisältyvä osuus auto- ja arvonnisäverosta.