

Suomen Motoristit ry
Suomen Harrasteajoneuvoliitto ry
Finnish Hot Rod Association ry
Finnish Street Rod Association ry

Ajoneuvojen identiteettiä koskeva sääntely

Teemu S. Lindfors

Alkusanat

Ajoneuvojen identiteettisääntely on yksi vaikeimmista lainsäädännön aloista, johon allekirjoittanut on tutkijan uransa kuluessa perehtynyt. Kenties tämä on seurausta siitä, että identiteettisääntelyn kohteena olevien intressiryhmien ja tavoitteiden joukko on moninainen. Yhtäältä identiteettisääntelyn taustalla vaikuttavat esimerkiksi ajoneuvotekniset ja ajoneuvohallinnolliset tavoitteet rekisteritietojen luotettavuudesta ja ajoneuvoihin sovellettavista teknisistä vaatimuksista. Toisaalta ajoneuvon identiteetillä on kytkentöjä autoverotukseen, jonka yhteiskunnalliset tavoitteet ovat pääosin fiskaalisia. Autoveron keräämisen edellytykset on turvattava ja veron kiertäminen on lainsäädännössä estettävä.

Kaiken tämän ohella ajoneuvojen identiteettisääntely koskettaa läheisesti ajoneuvoharrastajia, joiden harrastustoiminnan tavoitteisiin ei kuulu veron kiertäminen, ajoneuvojen tietojen väärentäminen tai muu yhteiskunnan näkökulmasta väärinkäytöksenä pidettävä toiminta. Ajoneuvoharrastuksen tai harrastusajoneuvojen tyhjentävä määrittelemine lainsäädännössä on kuitenkin käytännön elämän monimuotoisuutta silmällä pitäen jokseenkin mahdotonta, joten sääntelyn kehittämisessä lähtökohtana on pidettävä sitä, että samat säännöt koskevat kaikkia ajoneuvoja. Tällöin seurauksena on, että ajoneuvoharrastajien on tultava toimeen sellaistenkin sääntöjen kanssa, joiden tarkoituksena on ehkäistä erilaisia yhteiskunnan kannalta epätoivottavia ilmiöitä, eikä rajoittaa harrastusmahdollisuuksia.

Voimassa olevaa identiteettisääntelyä voidaan kuitenkin luonnehtia harrastustoimintaa tarpeettoman paljon rajoittavaksi. Lisäksi sääntelystä seuraa ongelmia muillekin kuin ajoneuvoharrastajille; keskeisimpänä mainittakoon voimassa olevasta prosenttisääntelystä eräissä tilanteissa seuraava ajoneuvon korjaamiskielto, jonka vaikutukset kohdistuvat välittömästi ajoneuvojen vakuutustoimintaan ja sitä kautta kaikkiin vakuutuksenottajiin kohoavien vakuutusmaksujen muodossa. Toisaalta identiteettisääntelyn seurauksena kaikille ajoneuvoille ei käytännössä myönnetä vapaaehtoisia vakuutuksia.

Tämän muistio on kirjoitettu luovutettavaksi Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimivalle ajoneuvojen prosenttisääntösten uudistamistyöryhmälle (APU), jossa oma mandaattini on toimia Suomen Motoristit ry:n (SMOTO) edustajana. Kirjoittamisen pääasiallisena motiivina on ollut tahto tutkia identiteettisääntelyn ongelmakohtia eri intressiryhmien näkökulmasta. Jotta

en syllistyisi pelkän kritiikin esittämiseen, olen pohtinut myös konkreettisia ratkaisumalleja esille nousseiden ongelmakohtien ratkaisemiseksi.

Ajoneuvojen identiteetin määräytymisen perusrakenteeseen en esitä muutoksia, sillä käsitykseni mukaan kvantitatiivisella prosenttijärjestelmällä on vaihtoehtoisin malleihin nähden yksi merkittävä etu: joustavuus ajoneuvoharrastusta silmällä pitäen. Sen sijaan pienempiä korjauksia järjestelmään olen ehdottanut melko paljon.

Muistiossa esitettyjen ehdotusten tavoitteena on luonnollisesti ajoneuvoharrastuksen liikkumavaran lisääminen voimassa olevaan oikeustilaan verrattuna. Tätä liikkumavaraa ei kuitenkaan ole rajattomasti, sillä veron kiertäminen ja muut ajoneuvojen identiteettiin liittyvät väärinkäytösmahdollisuudet on jatkossakin estettävä. Silti olemassa oleva liikkumavara on käsitykseni mukaan kuitenkin syytä käyttää, sillä asettamalla lainsäädäntöön liian pitkälle meneviä rajoituksia ei palvella koko yhteiskuntaa.

Ajoneuvojen uudelleenverotuksen aineellisen sääntelyn osalta muistiossa esitetyt ehdotukset eivät käsitykseni mukaan olennaisesti muuta nykytilaa, sillä ajoneuvo verotetaan ehdotusten perusteella uudelleen jatkossakin, jos siihen vaihdetaan määrätyllä tavalla osia. Sen sijaan ajoneuvohallinnon tavoitteita arvioin ehdotusten palvelevan selvästi nykyistä sääntelyä paremmin myös veron kiertämisen valvonnan osalta, sillä yhtäältä valvonnan tosiasialliset edellytykset paranevat erilaisten todisteluongelmien vähentymisen myötä ja toisaalta rekisteritietojen ajantasaisuuteen on ehdotuksissa kiinnitetty erityistä huomiota. Ajoneuvoharrastusta palvelevat puolestaan erityisesti prosenttitaulukoiden uudelleenjyvittäminen sekä korjaamiskiellon lieventäminen ja poistaminen kokonaan vähintään 30 vuotta vanhojen ajoneuvojen osalta. Korjaamiskiellon lieventäminen erityisesti henkilöautojen korikorjausten osalta edesauttaa myös vakuutusyhtiöiden toimintaedellytyksiä.

Allekirjoittaneen mandaatti SMOTO:n edustajana APU-työryhmässä käsittää ensisijaisesti kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen edunvalvonnan. Toisaalta SMOTO:n välityksellä tulen edustaneeksi tässä myös varsinaisia jäsenkerhojani, Harley-Davidson Club of Finland ry:tä sekä Modified Motorcycle Association of Finland ry:tä, joiden edustajille esitän tässä kiitokseni muistion kirjoittamistyössä saadusta tuesta ja keskustelukumppanuudesta.

Ajoneuvojen identiteettisääntely on kokonaisuus, jota on tarkoituksenmukaista käsitellä yhtenäisenä lainsäädännön osana. Tästä syystä muistio on autoja koskevilta osiltaan laadittu yhteistyössä työryhmän muiden ajoneuvoharrastajien edustajien kanssa, joita ovat Suomen Harrasteajoneuvoliitto ry edustajanaan Jyrki Ruikkala, Finnish Hot Rod Association ry edustajanaan Pekka Vaisto, sekä viimeksi mainitun varajäsenenä Finnish Street Rod Association ry edustajanaan Jussi Alasalmi. Heille esitän tässä kiitokseni avusta. Käytännönläheistä tietoa autoharrastuksen monimuotoisuudesta ja harrastajien tavoitteista ovat lisäksi tarjonneet eräät muut aktiiviset autoharrastajat, joista kiitosten kera nimeltä on tässä syytä mainita Jani Luoma, Mika Kari ja Kari Konttijärvi. Erityisen kiitoksen ansaitsee vielä Ajoneuvohallintokeskuksen lakimies Jorma Kurtelius, joka on toimittanut allekirjoittaneelle tutkimusaineistoa ja toiminut erittäin asiantuntevana keskustelukumppanina kirjoitustyön ajan.

Näitä alkusanoja kirjoittaessani tiedän, että APU-työryhmässä yhtenä ratkaisuvaihtoehtona esille nousseisiin ongelmiin keskustellaan erityisen harrastusajoneuvorekisterin perustamisen mahdollisuudesta tulevaisuudessa. Tällainen erillisrekisteri olisi verovapaa, mutta vastapainoksi käyttörajoitettu siten, että rekisteriin merkityjä ajoneuvoja saisi käyttää vain rajoitetun ajan vuodessa. Käyttöajaksi on ehdotettu 30 vuorokautta. Erillisrekisterin käyttöönotto olisi varmasti omiaan ratkaisemaan joitakin ajoneuvoharrastukseen liittyviä ongelmia, mutta tahdon huomauttaa, että se ei suinkaan ratkaise tässä muistiossa esitettyjä ajoneuvojen identiteettisääntelyn ongelmia kuin vähäisiltä osin, sillä voimassa olevan identiteettisääntelyn ongelmat kohdistuvat kaikkiin ajoneuvoihin. Siksi toivon vilpittömästi, että APU-työryhmän edustajat ja lainsäädännön valmistelusta vastaavat viranomaiset suhtautuvat vakavasti muistion sisältöön.

Helsingissä 9.5.2006, Suomen Motoristit ry:n puolesta,

Teemu S. Lindfors

OTK

Finanssioikeuden assistentti

Helsingin yliopisto

Sisällys

1 Identiteettisääntelyn nykytilasta ja vaikutuksista	7
1.1 Ajoneuvon identiteetti voimassa olevassa lainsäädännössä	7
1.1.1 Ajoneuvon tekninen identiteetti	7
1.1.2 Ajoneuvon verotuksellinen identiteetti.....	8
1.2 Identiteettisääntelyn tavoitteista ja merkityksestä.....	9
1.3 Identiteettisääntelyn ongelmista	11
1.3.1 Kunnostuskielto	12
1.3.2 Väärinkäytösten estäminen ja sääntelyn valvonta	14
1.3.3 Kanta-ajoneuvon tarkastus valvontamenettelynä.....	17
1.3.4 Perustuslain näkökulma.....	18
1.3.5 Suhteellisuusperiaatteen merkitys.....	20
2 Muutosehdotuksia.....	24
2.1 Ajoneuvon tekninen identiteetti.....	24
2.1.1 Teknisen identiteetin määräytymisen perusteista	24
2.1.2 Ajoneuvon korjaaminen.....	26
2.1.3 Ajoneuvon muuttaminen	27
2.2 Teknistä identiteettiä koskeva sääntely	28
2.2.1 Kanta-ajoneuvon määritelmä	28
2.2.2 Varaosan määritelmä.....	29
2.2.3 Korjatun, muutetun ja rakennetun ajoneuvon määritelmät.....	29
2.2.4 Jyvityssäännöt.....	30
2.2.5 Taulukoissa jyvitettyjen osien muutokset	31
2.2.6 Prosenttiasetuksen soveltamisala ja kanta-ajoneuvon tarkastus	32
2.3 Ajoneuvon verotuksellinen identiteetti	33
2.3.1 Veron kiertämisen sääntelyvaihtoehtoista	33
2.3.2 Ajoneuvon osien vaihtaminen ja veron kiertäminen	34
2.4 Verotuksellista identiteettiä koskeva sääntely	35
2.4.1 Osien vaihtamisen rajoittaminen verotusta varten	35
2.4.2 Teknisen identiteetin muuttumisen verotus.....	36
2.4.3 Korinvaihtamisen verotus	37
2.4.4 Muutettujen ajoneuvojen kunnostaminen eräissä tilanteissa	38

2.4.5 Harrastusajoneuvot	40
2.4.6 Verovalvonta.....	41
2.4.7 Ilmoitusvelvollisuus.....	42
2.5 Siirtymäsäännökset.....	44
2.6 Ehdotusten vaikutusten arviointia	45
2.6.1 Tiivistelmä ehdotetusta sääntelystä.....	45
2.6.2 Sääntelyn keskeisimmät vaikutukset.....	45
2.6.3 Käytettyinä maahan tuotavat ajoneuvot	47
3 Säädösehdotuksia.....	49
3.1 Autoverolaki 3 § ja 3 a §	49
3.2 Ajoneuvolaki 7 §.....	52
3.3 Asetus ajoneuvojen kunnostamisesta, muuttamisesta ja kokoamisesta osista	52
3.4 Prosenttijyvitykset	64
3.4.1 Henkilö- ja pakettiautot.....	64
3.4.2 Moottori- ja kolmipyörät (L3e-, L4e- ja L5e-luokka).....	67

1 Identiteettisääntelyn nykytilasta ja vaikutuksista

1.1 Ajoneuvon identiteetti voimassa olevassa lainsäädännössä

1.1.1 Ajoneuvon tekninen identiteetti

Ajoneuvon identiteetti määräytyy voimassa olevassa lainsäädännössä ensisijaisesti teknisin perustein. Jatkossa ajoneuvojen tekniseen sääntelyyn perustuvaa identiteettiä kutsutaan *tekniseksi identiteetiksi*. Siitä säädetään ajoneuvolain (2002/1090) 7 §:ssä seuraavasti:

1. Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia, ellei liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetä väheisistä poikkeuksista toisin. Jos ajoneuvon alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen ja ajoneuvo merkitään rekisteriin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona. Rakennetun ajoneuvon autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994).
2. Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta, ajoneuvon rakenteen muuttamisen ehtoista, vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon rakentamisesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Tarkemmat säännökset teknisen identiteetin määräytymisestä ovat liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista (2002/1258), josta jäljempänä käytetään nimitystä *prosenttiasetus*. Asetuksen 2 §:n mukaan ajoneuvon identiteetin perustana on *kanta-ajoneuvon* käsite. Kanta-ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoyksilöä, josta peräisin olevat osat muodostavat ajoneuvosta enemmän kuin 50 prosenttia asetuksen liitteen perusteella lasketusta osakokonaisuudesta. Kanta-ajoneuvo voi olla tyyppihyväksytty ajoneuvo, piensarjatyypiksi hyväksytty ajoneuvo, tai yksittäin hyväksytty ajoneuvo.

Kanta-ajoneuvon käsitettä tulkitaan tällä hetkellä varsin tiukasti. Kanta-ajoneuvon katsotaan olevan niiden yksilöityjen osien kokonaisuus, joista ajoneuvo on valmistajan toimesta alun perin koottu. Toisin sanoen kanta-ajoneuvo on se ajoneuvo, jonka osat ovat historiallisesti kuuluneet samalla valmistenumeroilla uutena yksilöityyn ajoneuvoyksilöön. Kanta-ajoneuvolla on oltava aina jonkinlainen yksilöinnin mahdollistava tunnus, yleensä valmistajan tai viranomaisen antama valmistenumero. Mikäli ajoneuvolla ei ole kanta-ajoneuvoa, sillä ei ole myöskään identiteettiä. Osista kootulle *rakennetulle ajoneuvolle* syntyy identiteetti, kun sen osat yksilöidään katsastus-toimipaikalla ja katsastusviranomaisen antaa sille valmistenumeron.

1.1.2 Ajoneuvon verotuksellinen identiteetti

Suomessa ajoneuvon identiteettiin kytkeytyy myös autovero; rekisteröinnin yhteydessä kannettavan autoveron katsotaan kohdistuvan identiteetiltään yksilöityyn ajoneuvoon. Mikäli ajoneuvon identiteetti muuttuu tai syntyy uusi identiteetti, ei tällaiseen identiteettiin voimassa olevan sääntelyn mukaisesti voida katsoa kohdistuvan jonkin toisen ajoneuvon identiteettiin liittyvää autoveroa, vaan uuden identiteetin omaava ajoneuvo on verotettava, ennen kuin sitä voidaan käyttää liikenteessä. Voidaan esittää, että teknisen identiteetin lisäksi ajoneuvolla on myös *verotuksellinen identiteetti*. Se pohjautuu pääosin ajoneuvon tekniseen identiteettiin, mutta samalla se myös eroaa siitä merkittävilta osin. Verotuksellista identiteettiä koskeva säännös sisältyy autoverolain (1942/1994) 3 §:ään:

Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen 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 aina uudelleen. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneuvojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan. (4.4.2003/266)

Edellä 1 momentissa tarkoitettu osuus lasketaan siitä ajoneuvosta, joka on ensi kertaa otettu käyttöön tai rekisteröity Suomessa (kanta-ajoneuvo) ottamatta huomioon ajoneuvoon myöhemmin tehtyjä muutoksia. Vakuutuksen perusteella lunastettua, tuhoutuneena rekisteristä poistetuksi ilmoitettua ajoneuvoa ei kuitenkaan voida pitää kanta-ajoneuvona, jos se otetaan uudelleen käyttöön tai merkitään rekisteriin.

Säännöksen nojalla ajoneuvon verotuksellinen identiteetti muuttuu ensinnäkin, jos ajoneuvon osista vaihdetaan vähintään 50 prosenttia. Sääntely muistuttaa teknisen identiteetin määräytymistä, mutta eroaa siitä siten, että verotuksellinen identiteetti on sidoksissa ajoneuvon verotushetkeen; verotuksellinen identiteetti kohdistuu siihen ajoneuvon osien kokonaisuuteen, joka on ensi kertaa verotettu Suomessa. Jos ulkomailla laajasti muutettua Suomessa verotettua ajoneuvoa muutetaan Suomessa edelleen, sen tekninen identiteetti muuttuu näin ollen aikaisemmin kuin verotuksellinen identiteetti. Lisäksi ajoneuvon verotuksellinen identiteetti muuttuu, jos itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon kori vaihdetaan tai vakuutuksen perusteella lunastettu tuhoutuneena rekisteristä poistetuksi ilmoitettu ajoneuvo rekisteröidään uudelleen, vaikka sillä olisikin jo kertaalleen Suomessa verotettu kanta-ajoneuvo.

Identiteetin muuttuminen ajoneuvon kunnostus- tai muutostoimenpiteiden vaikutuksesta johtaa kahdenlaisiin seuraamuksiin. Ensinnäkin ajoneuvo verotetaan uudelleen, mikäli sen verotuksellinen identiteetti muuttuu. Toiseksi ajoneuvo tulkitaan uudeksi osista kootuksi, rakennetuksi ajoneuvoksi, jonka on täytettävä käyttöönottoajankohtansa ajoneuvotekniset vaatimukset.

1.2 Identiteettisääntelyn tavoitteista ja merkityksestä

Ajoneuvon identiteetillä on merkitystä erilaisissa oikeussuhteissa. Vastaavasti identiteettiä koskevalla sääntelyllä on useita tavoitteita. Se palvelee ajoneuvorekisterin tietojen oikeellisuutta ja siten niiden luotettavuutta tietoja tarvitsevien eri sidosryhmien näkökulmasta. Identiteetin perusteella ajoneuvo yksilöidään ja merkitään rekisteriin. Sen nojalla voidaan arvioida ajoneuvon liittyviä varallisuus oikeudellisia oikeussuhteita, omistusoikeutta, ajoneuvokiinnitystä jne. Ajoneuvorekisteriin merkittyjen tietojen pohjalta arvioidaan ajoneuvojen luovutussopimusten sisältöä, ostajat luottavat käytännössä ajoneuvorekisteriin merkittyihin tietoihin ajoneuvon identiteetistä. Toisaalta identiteetin perusteella voidaan valvoa liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteita palvelevan ajoneuvoteknisen lainsäädännön toteutumista, sillä ajoneuvon tekninen vaatimustaso määräytyy sen identiteetin perusteella. Lisäksi identiteettiä koskevan sääntelyn avulla ehkäistään veronkiertoa. Osaltaan identiteettisääntely voidaan ymmärtää erilaisten väärinkäytösten ehkäisemistä tavoittelevana sääntelynä.

Teoreettisia väärinkäytöstilanteita voidaan konstruoida eri tavoin ja useista eri näkökulmista. Tavallaan ääriäitää edustava esimerkki väärinkäytöstilanteesta syntyy, kun runsaasti käytetyn ja vaurioalttiiksi kuluneen, esimerkiksi taksikäytössä olleen henkilöauton valmistenumero siirretään ulkomailta tuotuun samanmalliseen, mutta vähän käytettyyn henkilöautoon, ja järjestely esitetään ajoneuvon korjaamiseksi. Vaikka näin pitkälle ei mentäisikään, olemassa olevan valmistenumeron ympärille voidaan myös koota uudenveroinen ajoneuvo eri lähteistä saaduista varaosista hyödyntäen joitain osia myös alkuperäisestä ajoneuvoyksilöstä.

Ajoneuvoteknisen sääntelyn näkökulmasta esimerkin järjestely ei "staattisesti" arvioituna aiheuta ongelmallisia seurauksia. Käytössä olevien ajoneuvoyksilöiden lukumäärä ei järjestelyn seurauksena lisäänty, joten kloonaamisesta ei ole kysymys. Myöskään liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteiden näkökulmasta järjestely ei ole haitallinen, vaan asia on itse asiassa päinvastoin; uusista tai uudenveroisista varaosista koottu ajoneuvo ei ole kulunut, jolloin sitä voidaan ainakin teoriassa pitää alkuperäistä ajoneuvoyksilöä turvallisempana ja ympäristölle vähemmän haitallisena.

Samoin ajoneuvorekisterin tietoihin luottavan ostajan näkökulmasta järjestely ei tuota haittaa – ajoneuvon ostajahan saa haltuunsa parempikuntoisen ajoneuvon.

Tavanomaisesta kunnostamisesta esimerkin tilanne eroaa siinä, että arkikäytössä olevan hyötyajoneuvon näin laaja kunnostaminen ei yleensä ole taloudellisesti mielekäästä. Ajoneuvoon ei voida taloudellisesti kannattavalla tavalla ajatella vaihdettavan lyhyehkällä aikavälillä lähes sataa prosenttia ajoneuvon osista. Ilman verotuksen vaikutusta ajoneuvon omistajan olisi taloudellisesti mielekkäämpää yksinkertaisesti rekisteröidä esimerkkitalanteessa vähemmän käytetty ajoneuvo nimiinsä tuon ajoneuvon omalla identiteetillä. Verotuksen näkökulmasta esimerkkitapausta onkin tulkittava niin, että Suomessa otetaan käyttöön täällä aikaisemmin rekisteröimätön ajoneuvo, josta ei ole maksettu autoveroa. Menettelyn tavoitteena on näin ollen veron kiertäminen.

Identiteettisääntelyn kiertämisellä voi kuitenkin olla merkitystä myös ajoneuvoteknisen sääntelyn tavoitteisiin nähden. Voidaan esimerkiksi ajatella valmistettavan sarjatuotantona suhteellisen tarkkoja kopioita vanhan mallisista ajoneuvoista, jotka täyttävät aikakautensa tekniset vaatimukset, mutta eivät nykyaikaisia määräyksiä. Mikäli tällainen uusi sarjatuotantoajoneuvo tuodaan Suomeen ja esitetään rekisteröitäväksi vanhana ajoneuvona, voidaan järjestely nähdä ajoneuvoteknisten määräysten kiertämisenä, sillä todellisuudessa ajoneuvo ei ole vanha.

Uusien ajoneuvojen rekisteröimistä liikenteeseen vanhoilla teknisillä vaatimuksilla ei yleensä voida perustella liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteiden näkökulmasta. Dynaamisesti tarkastellen ajoneuvoteknisen sääntelyn tavoitteena voidaan nähdä ajoneuvojen liikenneturvallisuus- ja ympäristöominaisuuksien edistäminen myös ajoneuvokannan uusiutumisen myötä. Erietyisesti liikenteen ympäristökuormituksen kannalta uuden teknologian hyödyntäminen tuottaa sitä enemmän hyötyä, mitä laajemmin sitä saadaan käyttöön. Tästä näkökulmasta arvioiden ei ole tarkoituksenmukaista kasvattaa vanhojen, tekniseltä vaatimustasoltaan heikompien ajoneuvojen elinkaarta arkipäiväisessä käytössä. Teknisiä vaatimuksia sääntelevän lainsäädännön tavoitteena onkin nimenomaan estää päivittäiseen käyttöön tarkoitettujen uusien ajoneuvojen valmistaminen ja liikenteessä käyttäminen vanhoilla teknisillä vaatimuksilla. Lausuttua ei tosin pidä yleistää siten, että sillä tarkoitettaisiin vanhojen ajoneuvojen olevan aina ja kaikilta osin teknisiltä ominaisuuksiltaan heikompia, mutta erityisesti ympäristöominaisuuksien osalta asia on useimmiten näin.

Myös verotuksen näkökulmasta tällaiset jokapäiväiseen käyttöön tarkoitetut "uusvanhat" ajoneuvot ovat ongelmallisia rekisteröitäessä niitä ensi kertaa Suomeen, sillä vanhan ajoneuvon verokohtelu on yleensä kevyempää kuin uuden. Koska järjestely ei vastaa todellisuutta, menettää veronsaaja verotuloja vilpillisen toiminnan seurauksena. Samoin järjestely on ongelma ajoneuvorekisterin tietoihin luottavalle "uusvanhan" ajoneuvon ostajalle. Vanhoilla ajoneuvoilla on usein historiallista keräily- tai kulttuuriarvoa, mikä on havaittavissa muun muassa vanhojen ajoneuvojen markkinahinnoissa. Tästä näkökulmasta järjestely muistuttaa väärentämistä, jota voidaan oikeudellisesti arvioida esimerkiksi rikoslaissa tarkoitettuna petoksena. Yhteiskunnallisesti yleisemmän ongelman järjestelyssä muodostaa se, että selvittäessään ajoneuvon tietoja ajoneuvorekisteristä ostaja on selvittänyt ajoneuvon identiteettiä ostajalta vaadittavalla huolellisuudella. Mikäli ajoneuvorekisteriin merkityt tiedot eivät vastaa todellisuutta, rekisterin luotettavuus kärsii.

Esimerkkinä väärennöstilanteesta voidaan vielä mainita järjestely, jossa jotain vanhaa historiallisesti arvokasta ajoneuvomallia muistuttava ajoneuvo esitetään ensiksi mainitun arvokkaan ajoneuvon identiteetillä rekisteröitäväksi. Esimerkiksi vanhat EMW, Ural ja Dnepr-merkkiset moottoripyörät muistuttavat muotoilultaan ja tekniikaltaan läheisesti vanhoja BMW-merkkisiä moottoripyöriä. Niiden arvonmuodostuksen perusta on kuitenkin erilainen. Koska esimerkkitalanteessa kysymyksessä on joka tapauksessa vanha ajoneuvo, järjestelyllä ei ole valtiolle fiskaalista merkitystä. Sen sijaan rekisteritietoihin luottavalle ostajalle järjestely on ongelma. Samoin järjestely voi olla ongelma ajoneuvoteknisten säädösten näkökulmasta, mikäli väärennetty ajoneuvo on todellisuudessa rekisteritietoihin merkittyä uudempi.

1.3 Identiteettisääntelyn ongelmista

Identiteettisääntelyllä pyritään siis estämään yllä kuvaillun kaltaisia väärinkäytöstilanteita. Tästä sinänsä mielekkästä tavoitteestaan huolimatta voimassa olevan identiteettisääntelyn kaikki vaikutukset eivät ole yhteiskunnan kannalta positiivisia. Ongelmat voidaan jaotella yhtäältä sääntelyn käytännön vaikutuksiin, toisaalta sääntelyn koherenssiin suhteessa muuhun oikeusjärjestykseen. Käytännön ongelmat voidaan edelleen jakaa kahteen ryhmään: sääntelyn muihin kuin tavoiteltuihin vaikutuksiin ja sääntelyn tavoitteiden toteutumisen tehokkuuteen.

Ensinnäkin sääntelystä seuraa eräissä tilanteissa ajoneuvon kunnostuskielto, jonka vaikutukset kohdistuvat erityisesti vakuutusyhtiöiden toimintaan ja ajoneuvoharrastukseen. Erityisen ongelmallisena kunnostuskielto näyttäyty rakenteeltaan muutettujen ajoneuvojen kohdalla: ajoneu-

voa, jonka osista on muutettu 49 prosenttia, ei voi kunnostaa voimassa olevan sääntelyn nojalla lainkaan. Sääntelyn tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ajoneuvojen kunnostamisen rajoittaminen sinänsä, vaan rajoitusten taustalla on ensisijaisesti veron kiertämisen estäminen.

Toinen käytännön ongelma on, että sääntelyn valvonta on vaikeaa ja kuluttaa useiden eri viranomaisten resursseja. Toisaalta sääntelyllä tavoiteltava väärinkäytösten estäminen on väärinkäytösten sanktioinnista huolimatta mahdollista ja käytännössä väärinkäytöksiä on myös jonkin verran esiintynyt. Riippuu valvontatoimien laajuudesta ja valvontaviranomaisten ammattitaidosta, havaitaanko väärinkäytökset vai ei. Lisäksi sellaisiakin tilanteita, joissa ajoneuvon omistaja on todellisuudessa toiminut lain mukaan, on eri viranomaisten toimesta saatettu pitää lainvastaisina. On korostettava, että ajoneuvoteknisen sääntelyn tavoitteet ja fisikaaliset tavoitteet eivät suinkaan ole ainoita päämääriä, joita ajoneuvoihin liittyvällä oikeudellisella sääntelyllä tavoitellaan. Muut tavoitteet, esimerkiksi rekisteritietojen oikeellisuuteen luottavien henkilöiden oikeusaseman suojaaminen, ovat kuitenkin jääneet jossain määrin fisikaalisten tavoitteiden varjoon.

Oikeudellisen ongelman puolestaan muodostaa sääntelyn osittainen ristiriitaisuus suhteessa perustuslain omaisuussuojasääntelyyn sekä eräisiin oikeusperiaatteisiin.

1.3.1 Kunnostuskielto

Nykyisen kanta-ajoneuvon käsitteen tulkinta merkitsee sitä, että ajoneuvon kunnostaminen vaihtamalla siihen varaosia pienentää kanta-ajoneuvon osuutta. Näin käy, vaikka vaihdetut varaosat olisivat kaikilta osin täysin samanlaisia kuin ajoneuvoyksilöön alun perin kuuluneet osat. Mikäli kunnostustarve ylittää 50 prosenttia kanta-ajoneuvon osuudesta, merkitsee osien vaihtaminen ajoneuvon identiteetin muuttumista ja sitä kautta ajoneuvon verotusta uudelleen sekä velvollisuutta rekisteröidä se rakennettuna ajoneuvona. Voidaan tietenkin ajatella, että lain mahdollistama 50 prosentin kunnostusvara riittää merkittäviinkin kunnossapitotoimiin. On kuitenkin mahdollista, että ajoneuvo joutuu lyhyenkin ajanjakson kuluessa toistuvasti onnettomuuteen. Vanhimmissa ajoneuvoissa, jotka ovat usein luonteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan jo entisöintikohteita tai muuten harrastusvälineitä, osien vaihtamisen tarvetta lisää myös ajoneuvon kuluminen.

Tulkinta merkitsee taloudellisia ongelmia ensinnäkin vakuutusyhtiöille. Suomessa ajoneuvot ovat autoverotuksen vaikutuksesta kalliita. Tämä merkitsee, että laajemminkin vaurioituneen

ajoneuvon korjaaminen on usein taloudellisesti edullisempaa kuin ajoneuvon lunastaminen käyvästä arvostaan. Autoverolaissa säädetty korin vaihtamisesta seuraava verovelvollisuus vain lisää korjaamisen ongelmallisuutta vakuutusyhtiöille, sillä monet autonvalmistajat suosittavat korinvaihtoa tietyntyyppisten vaurioiden korjaustoimenpiteenä, ja usein korinvaihto on taloudellisesti parempi ratkaisu kuin ajoneuvon lunastaminen. Näin ollen ajoneuvojen voimassa oleva identiteettisääntely merkitsee haittaa taloudellisesti rationaaliselle vakuutustoiminnalle; vakuutusyhtiöt eivät voi korvata kaikkia vahinkoja taloudellisesti perustellulla tavalla, vaan niiden toimintaa rajoittaa taloudellisesta näkökulmasta tarpeettomien lunastuskorvausten aiheuttama kustannus. Tämä puolestaan näkyy markkinaolosuhteista riippuen enemmän tai vähemmän vakuutusten hintatasossa. Sääntely johtaa tilanteeseen, jossa vakuutusyhtiöitä ja vakuutuskeskittäjiä rasitetaan kustannuksilla, jotka aiheutuvat veron kiertämisen estämisestä, mutta eivät taloudellisesta näkökulmasta kuulu vakuutusyhtiöiden tai vakuutuskeskittäjien kannettaviksi. Ajoneuvojen vakuutus toiminnan tavoitteisiin ei kuulu autoveron kiertäminen.

Ajoneuvoharrastajille kunnostuskiellon ongelmat näyttäytyvät toisesta näkökulmasta. Korostuneella tavalla harrastusajoneuvoja ovat moottoripyörät ja vanhat henkilöautot, sillä kumpikaan ei käytännössä korvaa arkikäyttöön tarkoitettua uudempaa henkilöautoa. Ajoneuvoharrastukselle tyypillistä on esimerkiksi ajoneuvojen tekninen ehostaminen sekä erilainen muuntelu harrastajan henkilökohtaisten mieltymysten mukaan. Muuntelu voi tapahtua esimerkiksi vaihtamalla osia alkuperäisistä poikkeaviin, teknisesti laadukkaampiin osiin, tai muokkaamalla ajoneuvon alkuperäisiä osia esimerkiksi muotoilultaan toisenlaisiksi. Molemmat menetelmät vaikuttavat kanta-ajoneuvon osuuteen.

Myös muunnellut ajoneuvot voivat vaurioitua onnettomuuksissa tai kulumisen seurauksena, jolloin ne luonnollisesti kaipaavat kunnostusta. Tilanteessa, jossa ajoneuvoa on muunneltu siten, että muutosten osuus lähestyy 50 prosenttia, ei kunnostustarpeelle ole enää varaa. Näin ollen vaurioituneen muunnellun ajoneuvon omistajalla on ajoneuvonsa kunnostamiseksi käytettävissä vain ongelmallisia vaihtoehtoja. Ensinnäkin ajoneuvo voidaan yrittää palauttaa muutetuilta osin takaisin alkuperäiseen asuunsa, jotta kunnostustarpeelle syntyisi riittävästi tilaa. Tässä ongelmallista on muun ohella se, että vallitsevan tulkinnan nojalla todistustaakka osan kuulumisesta kanta-ajoneuvoon on ajoneuvon omistajalla. Varsinkin vanhempien ajoneuvojen osalta todistusvelvollisuus on yleensä käytännössä mahdotonta täyttää. Mikäli alkuperäisiä osia ei ole tallella, ei kunnostaminen tällä tavoin ole ylipäätään lain puitteissa mahdollista.

Toiseksi vaurioitunut ajoneuvo voidaan kunnostaa ilmoittamatta siitä kenellekään. Tämä lienee käytännössä varsin yleistä. Mikäli kanta-ajoneuvon osuus tällöin pienenee alle 50 prosenttiin, mutta ajoneuvoa siitä huolimatta käytetään liikenteessä, on kysymys muun ohella veroilmoituksen laiminlyönnistä ja määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettamisesta liikenteessä. Kolmanneksi ajoneuvo voidaan jättää kunnostamatta ja ajaa sillä mahdollisuuksien mukaan vaurioituneena tai kuluneena liikenteessä. Tällä menettelyllä on ilmeiset vaikutuksensa liikenneturvallisuuteen. Neljäs vaihtoehto on kunnostaa ajoneuvo tarpeellisilta osin ja koettaa selviytyä seuraamuksista, jotka kanta-ajoneuvon osuuden laskemisesta alle 50 prosentin aiheutuvat. Verotuksesta selviää vielä rahalla, mutta ajoneuvon teknisen vaatimustason päivittäminen identiteetin menettämishetken tasoon on yleensä mahdotonta.

Järjestelmän vaikutukset heijastuvat myös tätä kautta vakuutustoimintaan. Muunnelluille ja yli 15 vuotta vanhoille ajoneuvoille on vaikeaa saada vapaaehtoisia vakuutuksia, koska ajoneuvon vaurioituessa niitä ei yleensä voida seuraamuksitta korjata vaurioitumista edeltävään kuntoon. Toisaalta sellaisissa tilanteissa, joissa onnettomuudesta vastuussa on toisen ajoneuvon liikennevakuutuksen myöntänyt yhtiö, saattaa seurata oikeudellisesti ongelmallisia tilanteita esimerkiksi pohdittaessa vakuutusyhtiön korvausvastuun ulottamista vaurioituneen muunnellun ajoneuvon korjaamisesta aiheutuviin veroseuraamuksiin.

1.3.2 Väärinkäytösten estäminen ja sääntelyn valvonta

Huolimatta sääntelyn tavoitteista ja erilaisten väärinkäytösten sanktioinnista, mahdollisuus väärinkäyttöihin on käytännössä olemassa. Ajoneuvojen kunnostamista ei käytännössä voida valvoa, mikäli kanta-ajoneuvon tarkastus laiminlyödään. Valmistenumeroita voidaan lain säännöksistä huolimatta edelleen väärentää esimerkiksi siirtämällä käyttökelvottomaksi kuluneen ajoneuvon yksilöintitiedot hyväkuntoiseen malliltaan samanlaiseen ajoneuvoon. Myös arvokkaiden tai historiallisten ajoneuvojen väärentäminen on käytännössä mahdollista. Riippuu lopulta valvontaviranomaisen ammattitaidosta, millainen kiinnijäämisen todennäköisyys väärinkäyttöihin syyllistyneillä on. BMW:n ja EMW:n erottaminen toisistaan saattaa olla ongelmallista asiantuntijoillekin.

Ajoneuvojen identiteettisääntelyn noudattamista valvotaan useiden viranomaisten toimesta. Valvontaa harjoittavat esimerkiksi tullit, katsastus- ja ajoneuvohallintoviranomaiset sekä poliisi. Lais- sa säädettyjen prosenttijyvitysten tekeminen edellyttää asian laatuun nähden suurehkoa henkilö-

työpanosta. Ajoneuvomerkkejä ja -malleja on olemassa erittäin runsaasti, mikä asettaa haasteita ajoneuvon identiteetin yksilöimiseksi. Toisaalta kunnostustyössä käytetyt varaosat ovat vain rajallisesti yksilöitävissä mihinkään tiettyyn ajoneuvoyksilöön kuuluviksi, sillä varaosissa ei yleensä ole tunnistenumeroita tai muita yksilöinnin mahdollistavia merkintöjä. Myös vanhempien ajoneuvojen osien uustuotantoa on ollut olemassa jo vuosikymmeniä, eikä uustuotanto-osan ja alkuperäisosan erottaminen toisistaan ole helppoa. Kun todistustaakka osan kuulumisesta kantaajoneuvon vallitsevan tulkinnan mukaisesti asetetaan ajoneuvon omistajalle, ollaan usein kohutuuttomassa tilanteessa etenkin, kun ajoneuvo vain harvoin on ollut saman omistajan hallussa uudesta saakka.

Valvonnan ongelmallisuuden seurauksena lain sääntelyä ei käytännössä kaikilta osin noudateta. Tietoja ajoneuvoihin kunnostuksen yhteydessä vaihdetuista varaosista ei yleensä dokumentoida millään tavoin. Esimerkiksi useita kertoja onnettomuudessa olleisiin ajoneuvoihin on saatettu vaihtaa enemmän kuin 35 prosenttia kanta-ajoneuvon osista, mutta kanta-ajoneuvon tarkastusta ei ole tehty. On myös tapauksia, joissa kanta-ajoneuvon tarkastus on tehty, mutta kaikkia osavaihdoksia ei ole havaittu. Joskus muutokset saatetaan havaita henkilöautojen määräaikaikäskastuksissa.

Mikäli vaihdetut osat ovat samanlaisia kuin kanta-ajoneuvon osat, ei valvontaviranomaisilla ole aina todellisia mahdollisuuksia havaita lain soveltamisen edellyttämiä tosiseikkoja. Mitä vanhemmasta ajoneuvosta on kyse, sitä todennäköisempää laissa säädettyjen prosenttirajojen ylittyminen on. Jopa museorekisterissä olevista ajoneuvoista kaikki eivät täytä lain vaatimuksia identiteetin määräytymisestä. Voidaan arvioida, että erityisesti museoajoneuvojen osalta sääntelyn noudattamisen laiminlyönti on ainakin osittain tietoista. Sääntelyä voidaan näin ollen arvostella yhdenvertaisuusperiaatteen näkökulmasta.

Valvonnan teknistä ongelmallisuutta kuvaavat hyvin esimerkiksi korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisut KHO 29.12.2000/3381, KHO 10.1.2001/15 ja KHO 11.4.2001/862, joista kaikissa osien vaihtamisen seurauksena toimitettu verotus kumottiin. Tapauksissa kaikkia ajoneuvoihin vaihdettuja osia ei havaittu kanta-ajoneuvon tarkastuksissa tai muutoksastuksissa. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan jälkiverotusta ei voitu toimittaa, koska veron kantamisen edellytykset oli kertaalleen tutkittu kanta-ajoneuvon tarkastuksissa ja muutoksastuksissa, eikä verotusta tuolloin toimitettu. Ratkaisujen perusteella on ilmeistä, että ajoneuvojen nykyistä identiteettisääntelyä ei voida kaikilta osin tehokkaasti valvoa.

Ajoneuvoharrastajien kohdalla käytäntö on toisinaan johtanut myös erilaiseen kohteluun eri valvontaviranomaisten toimesta. Katsastusviranomaisen tarkastama ajoneuvo saatetaan esimerkiksi tullin tai poliisin toimesta todeta lainvastaiseksi ja määrätä käyttökieltoon tai uudelleen katsastettavaksi. Poikkeuksellista ei ole sekään, että laissa säädettyt sanktiot kohdistuvat ajoneuvon uuteen omistajaan, jolla ei ole tietoa ajoneuvon vaihdetuista osista. Tosin korkeimman hallinto-oikeuden yllä mainitussa ratkaisukäytännössä jälkiverotuksia ei ole kohdistettu sellaisiin ajoneuvon omistajiin, jotka eivät ole itse vaikuttaneet ajoneuvon verottamatta jäämiseen verovelvollisuuden syntyajankohtana. Riippuu kuitenkin ajoneuvon kulloisenkin omistajan henkilökohtaisista olosuhteista, onko hänellä mahdollisuuksia kyseenalaistaa viranomaisten tulkintoja verrattain raskaassa ja pitkään kestävässä tuomioistuimenmenettelyssä.

Voimassa olevan sääntelyn nojalla on myös hieman epäselvää, mikä merkitys ajoneuvon valmistenumeroilla on ajoneuvon identiteetin määräytymiselle. Asiaa on käsitelty korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa KHO 19.3.2002/607. Asiassa oli kysymys henkilöautosta, jonka valmistenumero oli sinänsä oikea, mutta ajoneuvoon jälkeinpäin meistetty. Ajoneuvo oli vähäisessä määrin vaurioitunut tulipalossa ilmeisesti jo ennen sen ensirekisteröintiä, ja valmistenumero oli poistettu. Sittemmin ajoneuvo oli kunnostettu, ja sama valmistenumero oli meistetty siihen uudelleen. Ajoneuvohallintokeskus määräsi ajoneuvon rekisteröitäväksi rakennettuna ajoneuvona, koska sillä ei ollut tieliikennelain 83 d §:n 4 momentissa ja ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 32 §:ssä tarkoitettua valmistenumeroa (nykyään valmistenumeroa koskeva sääntely on ajoneuvolaissa).

Lääninoikeus hylkäsi asianosaisen valituksen katsoen, että ajoneuvolla ei ole näytetty olevan lain edellyttämää valmistajan tai viranomaisen ajoneuvolle antamaa valmistenumeroa. Näin ollen ajoneuvo oli rekisteröitävä rakennettuna ajoneuvona, vaikka oli selvää, että enemmän kuin 50 prosenttia ajoneuvon osista oli peräisin kanta-ajoneuvosta, jolle valmistaja oli kyseisen valmistenumeron antanut. Epäselväksi jäi tosin, kenen toimesta valmistenumero oli alun perin poistettu ja meistetty uudelleen ajoneuvoon.

Ratkaisua on mahdollista arvostella. Ensinnäkin voidaan kysyä, merkitseekö se, että valmistenumero oli jossain vaiheessa poistettu ajoneuvosta, sitä, että ajoneuvolla ei iankaan ollut valmistajan sille antamaa valmistenumeroa. Ajoneuvohan oli kuitenkin luovutettu valmistajan toimesta liikkeelle ja sillä todistettavasti oli ainakin ollut valmistajan antama valmistenumero. Valmistaja-

tehtaan antaman ilmoituksen nojalla valmistajan suomalainen jälleenmyyjäedustaja oli antanut lausunnon, jossa ajoneuvo ilmoitettiin myydyksi romutettavaksi, ja valmistajan kannan mukaan kyseisellä tavoin vaurioitunutta ajoneuvoa ei saa käyttää valmistajan tavaramerkillä tai tunnuksilla varustettuna. Edustajan lausunto ei kuitenkaan muuta sitä tosiseikkaa, että ajoneuvo oli valmistajan toimesta luovutettu liikkeelle valmistajan tunnuksilla varustettuna, eikä ollut olemassa mitään osoitusta siitä, että valmistaja itse olisi poistamalla valmistenumeron tahtonut kieltää ajoneuvon käytön immateriaalioikeudellisilla tai muilla perusteilla.

Toiseksi voidaan kysyä, kenen etua ratkaisu lopulta palvelee. Ajoneuvo oli teknisiltä ominaisuuksiltaan samalla tavoin täysin liikennekelpoisessa kunnossa kuin muutkin liikenteeseen hyväksytyt samanlaiset ajoneuvot, sen osista suurin osa kuului alun perin samaan ajoneuvoyksikköön, eikä valmistajan intressejä näytetty loukatun.

Ratkaisun perusteella on kuitenkin selvää, että ajoneuvon identiteetti edellyttää myös valmistenumeron olemassaoloa, vaikka prosenttiasetuksesta tämä ei suoraan käy ilmi. Näin ollen valmistenumeron merkitystä ajoneuvon identiteetin määräytymiselle on aiheellista tarkentaa.

1.3.3 Kanta-ajoneuvon tarkastus valvontamenettelynä

Voimassa olevassa sääntelyssä prosenttiasetuksen soveltamisala on rajattu tilanteisiin, joissa ajoneuvon osista vaihdetaan tai suunnitellaan vaihdettavan vähintään 35 prosenttia. Prosenttiasetuksen 1 ja 5 §:n nojalla kanta-ajoneuvon tarkastus on suoritettava, mikäli ajoneuvoon suunniteltujen osavaihdosten osuus on vähintään 35 prosenttia. Kanta-ajoneuvon tarkastuksen tavoitteena on selvittää, mitkä ajoneuvon osista ovat kuuluneet siihen uudesta saakka ja mikä näin ollen on kanta-ajoneuvon osuus. Tarkastuksen funktiona on myös toimia osoituksena kanta-ajoneuvon osien alkuperäisyydestä – tällä tavoin sitä on tulkittu muun muassa edellä mainitussa korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä. Ajoneuvon kunnostustyön valmistuttua ajoneuvo on esitettävä rekisteröinti- tai muutoskatsastukseen samalle katsastustoimipaikalle.

Sääntelystä seuraa, että rajan alle jäävien osien vaihtamisia ei muutoskatsastettavia kohteita lukuun ottamatta välttämättä dokumentoida mitenkään, eikä osien vaihtamista erikseen valvota. Muutettujen ajoneuvojen osalta tämä merkitsee niin ikään, että muutosten prosenttiosuuksia ei asetuksen nojalla kirjata rekisteriotteeseen ennen kuin muutoksia on tehty vähintään 35 prosenttia. Sen sijaan ajoneuvojen hyväksynnästä annetun asetuksen (19.12.2002/1244) 25 §:ssä (jäl-

jempänä *hyväksyntäasetus*) määrätään ajoneuvo muutokatsastettavaksi, mikäli sen osista on vaihdettu vähintään 25 prosenttia. Suhteessa prosenttiasetuksen sääntelyyn hyväksyntäasetus ei tältä osin ole johdonmukainen.

Kuten edellä on esitetty, käytännössä osien alkuperäisyyttä ei kuitenkaan voida valvoa kuin rajoitetusti. Valvonnan tehokkuutta ei lisää se, että ajoneuvo määrätään erilliseen kanta-ajoneuvon tarkastukseen. Käytännössä kanta-ajoneuvon tarkastuksessa ajoneuvot on yksilöity niissä sillä hetkellä olleine osineen tarkastamatta osien alkuperäisyyttä muutoin kuin muutettujen osien ja osakokonaisuuksien osalta. Katsastusasemat ovat tietävästi joissain tapauksissa joutuneet korvaamaan autojen omistajien kärsimiä vahinkoja auton osoittaututtua myöhemmin olleen ”ylirakennettu” jo muutokatsastuksessa. Kenties tästä syystä katsastustoimipaikoilla on taipumus hinnoitella kanta-ajoneuvon tarkastukset sangen korkealle huolimatta siitä, että ylihinnoittelu ei ole ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain mukaista.

Käytäntö on osoittanut, että kanta-ajoneuvon tarkastuksella ja siihen liittyvällä muutokatsastuksella ei ole pystytty estämään väärinkäytöksiä. Ajoneuvon omistaja tuntee ajoneuvonsa yleensä paremmin kuin katsastusmies, mitä voidaan käyttää hyväksi vilpillisen toiminnan harjoittamisessa. Ulkomailta käytettynä tuotavan ajoneuvon yksilöinti lienee osoittautunut erityisen vaikeaksi. Rekisteröintikatsastuksen yhteydessä suoritettava erillinen kanta-ajoneuvon tarkastus ei paranna lopputuloksen luotettavuutta siihen nähden, että osaluetteloon ja rekisteritietoihin vain kirjataan vaihdetut osat parhaan käytettävissä olevan tiedon mukaisesti. Kanta-ajoneuvon tarkastus ei näin ollen tosiasiallisesti tuota erityistä lisäarvoa osien alkuperäisyyden arvioimiselle. Sen ainoa vaikutus on, että sen perusteella voidaan arvioida ainakin joitakin osia ajoneuvosta muutetun, mikä voi antaa aiheen ajoneuvon tarkempaan valvontaan esimerkiksi määräaikaikatsastuksissa.

1.3.4 Perustuslain näkökulma

Suomen perustuslain 15 §:n omaisuuden suoja koskevalla sääntelyllä on vaikutuksensa myös ajoneuvon identiteettiä koskevaan sääntelyyn. Autoveroa, joka pannaan maksuun omaisuuden, esimerkiksi ajoneuvon kunnossapitotoimenpiteiden johdosta, voidaan luonnehtia konfiskatoriseksi ja sellaisena perustuslain omaisuuden suoja sääntelyn näkökulmasta ongelmalliseksi, sillä ajoneuvoa koskevan omaisuuden suoja sääntelyn voidaan katsoa sisältävän oikeuden omaisuuden kunnossapitoon. Omaisuuden suoja luo kansalaisille perusteltuja odotuksia siitä, että he voivat hallita ja käyttää omaisuuttaan sen käyttötarkoitusten mukaisesti niillä edellytyksillä, jotka omai-

suuslajiin luonteenomaisesti liittyvät. Korjaamisen johdosta ajoneuvon fyysinen ja tekninen olemus ei muutu verrattuna vaurioitumista edeltävään tilanteeseen.

Sen sijaan omaisuudensuojasääntely ei estä sitä, että ajoneuvo verotetaan uudelleen, mikäli sen voidaan rakenteellisen muuttamisen johdosta katsoa muuttuneen toiseksi ajoneuvoksi. Omaisuudensuoja asettaa kuitenkin rajoitteita ajoneuvon identiteetin muuttumisen tulkinnalle; rakentelun tuloksena tehtyjen muutosten on oltava riittävän olennaisia, jotta muutettu ajoneuvo voidaan tosiasioiden valossa objektiivisesti tulkita toiseksi ajoneuvoksi ja verottaa uudelleen. Omaisuudensuojasääntelyn näkökulmasta olisi siis erotettava toisistaan ajoneuvon korjaaminen ja ajoneuvon muuttaminen.

Yllä kuvailtuja väärinkäytöstilanteita ei yleensä voida tulkita aidoksi ajoneuvon kunnossapidoksi. Tavanomaisessa arkikäytössä olevia henkilöautoja ei kannata korjata enempää kuin on taloudellisista lähtökohdista käsin perusteltua. Toisaalta ajoneuvon yksilöintitietojen siirtämistä toiseen samanlaiseen ajoneuvomalliin ei ylipäänsä voida pitää kunnostamisena, vaan pikemminkin vääräntämisenä.

Mikä tahansa ajoneuvo saattaa kuitenkin elinkaarensa aikana edellyttää monenlaatuista kunnostustoimenpiteitä, jotka ovat taloudellisesti perusteltavissa. Perustuslain näkökulmasta tällaiset kunnostustoimet pitäisi sallia ilman, että ne johtavat verovelvollisuuden korjaushetkellä tai tulevaisuudessa. Kärjistyneimmillään identiteettisääntelyn ristiriitaisuus suhteessa perustuslakiin näyttäytyy tilanteessa, jossa lain säännöksiä noudattaen rakenteeltaan muutettu ajoneuvo vaurioituu. Mikäli ajoneuvoa on muunneltu lähes 50 prosenttia, ei kunnostamiselle ole enää lainkaan tilaa.

Harrastusajoneuvoja, lähinnä vanhoja henkilöautoja ja moottoripyöriä kunnostetaan usein enemmänkin kuin on taloudellisesti mielekäästä. Tällöin kysymys on harrastustoiminnasta, ei arkielämän taloudellisen hyödyn tavoittelusta. Vanhojen ajoneuvojen verotuksella ei ole valtiolle merkittävää fiskaalista hyötyä ja sitä voidaan tullin tulkintakäytännön seurauksena pitää verovelvollisen näkökulmastakin varsin kevyenä, joten veronkiertotarkoituksesta ei vanhojen ajoneuvojen kunnostamisessa yleensä voida puhua. Toisaalta vanhoja ajoneuvoja käytetään liikenteessä vain vähän, joten niiden kunnostamisella ei ole kielteisiä vaikutuksia myöskään ajoneuvotekniikan sääntelyn tavoitteiden näkökulmasta.

Vanhan ajoneuvon arvon perusteena ei ole sen arkikäytön hyödyllisyys kuluttajalle, vaan ajoneuvon keräily- tai kulttuurinen arvo. Omaisuudensuojasääntelyn voidaan katsoa turvaavan myös tällaista arvoa vastaavalla tavoin kuin se turvaa esimerkiksi vanhojen antiikki- tai taidesineiden arvoa. Vanhan ajoneuvon iän seurauksena on toisaalta luonnollista, että ajoneuvon kunnostustarve on suurempi kuin uudemman ajoneuvon osalta on asia. Perustuslain näkökulmasta parhaaseen lopputulokseen päästään, jos ajoneuvojen identiteettisääntelyä muutetaan siten, että vanhoja ajoneuvoja on lain mukaan mahdollista kunnostaa nykyistä laajemmin.

1.3.5 Suhteellisuusperiaatteen merkitys

Yllä on jo viitattu ajoneuvojen identiteettisääntelyn ongelmallisuuteen suhteessa yhdenvertaisuusperiaatteeseen. Yhdenvertaisen kohtelun ohella sääntelyä voidaan tarkastella myös suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta. Suhteellisuusperiaatteella tarkoitetaan sitä, että lainsäädännössä ja hallintotoiminnassa käytettävien keinojen on oltava oikeassa suhteessa niillä tavoiteltuihin päämääriin nähden. Suhteellisuusperiaatteen merkitys esimerkiksi eurooppaoikeudessa on keskeinen muun muassa kansallisten verojärjestelmien eurooppaoikeudellisen yhteensopivuuden arvioinnissa. Tulkittessaan yhteisön perusvapauksia rajoittavien kansallisten veronkiertonormien tai muiden kansallista veropohjaa turvaavien normien yhteensopivuutta perustamissopimuksen määräyksiin nähden yhteisöjen tuomioistuin on noudattanut johdonmukaisesti linjaa, jonka mukaan normi voi olla oikeutettu vain siinä tapauksessa, jos sillä tavoiteltu lopputulokseen ei voida päästä millään lievemmällä keinolla. Vastaavasti säännöksen tulee kohdistua vain siihen toimintaan tai niihin verovelvollisiin, joita sillä tavoiteltu päämäärä koskee. Soveltamisalaltaan tätä laajemmalle ulottuvat veronkiertonormit on säännönmukaisesti todettu perustamissopimuksen vastaisiksi vapaita liikkuvuus-oikeuksia rajoittavina ja suhteellisuusperiaatteen vastaisina.

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti lainsäädännössä omaksutun lain tarkoitusta toteuttavan keinon tai toimen on oltava ensinnäkin *asianmukainen ja tehokas* suhteessa siihen tavoitteeseen, joka sillä halutaan saavuttaa. Toiseksi sen tulee olla *tarpeellinen ja välttämätön* suhteessa tavoitteeseensa. Kolmanneksi sen on oltava *oikeassa suhteessa tavoitteeseensa* nähden siten, että se rajoittaa tai puuttuu kohteidensa etuihin tai oikeuksiin mahdollisimman vähän.

Ajoneuvojen rakenteluharrastuksessa kysymys on harrastustoiminnasta tai harrastustoimintaa palvelevasta yrittäjätoiminnasta. Molempia voidaan pitää niin yksityisen kuin julkisenkin edun näkökulmasta hyödyllisinä toimintoina. Vakuutusyhtiöiden toiminnassa kysymys on taasen yh-

teiskunnan kannalta hyödyllisestä riskien allokaatiosta sopimusteitse. Maksaessaan ajoneuvojen korjauskustannuksia vakuutus sopimusten mukaisesti vakuutusyhtiö noudattaa sopimusvelvoitteitaan. Verotus kuitenkin muuttaa vakuutustoiminnan sisältöä siten, että vakuutusyhtiö ei voi toimia tältä osin markkinaehtoisesti.

Uudelleenverotuksen taustalla on ajatus veron kiertämisen estämisestä. Autoverotuksen veropohjan turvaaminen on valtiontalouden kannalta perusteltavissa oleva tavoite. Ajoneuvojen rakenteluharrastuksessa tai vakuutustoiminnassa ei kuitenkaan ole olemassa veronkiertotarkoitusta siinä merkityksessä, kuin veron kiertämisellä yleisesti ajatellaan olevan. Silti ajoneuvojen identiteettiä koskeva sääntely vaikuttaa negatiivisella tavalla molempiin.

Suhteellisuusperiaatetta silmällä pitäen ajoneuvon identiteettisääntelyä ja identiteetin muuttumisen seuraamuksia voidaan pitää yleisesti tehokkaina keinoina ehkäistä veronkiertoa ja ajoneuvo- teknisen sääntelyn dynaamisia tavoitteita. Identiteetin menettämisen seuraamukset ovat siinä määrin ankaria, että kynnys veron kiertämiseen tai muihin väärinkäytöksiin on korkea. Tehokkuutta on kuitenkin omiaan heikentämään sääntelyn valvonnan monimutkaisuus. Lisäksi sääntelyn valvonnan vaatima työpanos on korkea.

Näennäisestä tehokkuudesta huolimatta sääntelyä ei kaikilta osin myöskään käytännössä noudateta. Osittain kysymys on enemmän tai vähemmän tietoisesta *contra legem*-tulkinnasta, esimerkiksi museojoneuvojen osalta osien kuulumista ajoneuvon valmistenumeroon yksilöityyn kantaajoneuvoon ei yleensä kyseenalaisteta millään tavoin, vaikka aihetta saattaisi ollakin. Osittain kysymys on puolestaan vähäisempien korjaustoimenpiteiden jättämisestä valvonnan ulkopuolelle, vaikka nämä pitemmällä aikavälillä saattavat johtaakin prosenttirajojen ylittymiseen.

Identiteettisääntelyn seuraamusten tarpeellisuutta ja välttämättömyyttä voidaan suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta arvostella tehokkuusnäkökulmaa laajemmin. On ilman muuta selvää, että veron kiertämistä on tarpeen ehkäistä ja ajoneuvo- teknisen sääntelyn tavoitteita on tarpeen edesauttaa lainsäädännössä määritellyin keinoin. Sääntelyn keinovalikoima ulottuu kuitenkin laajemmalle kuin sen tavoitteiden näkökulmasta on perusteltua; esimerkiksi vakuutusyhtiöiden ja yksityisten henkilöiden toimesta suoritettavaan ajoneuvojen kunnossapitoon ja korjaamiseen, sekä ajoneuvoharrastukseen. Veron kiertämistä koskevaa sääntelyä ei ole tarpeellista ulottaa sellaisiin toimiin, joissa veronkiertotarkoitusta ei ole olemassa. Suhteellisuusperiaatteen näkökul-

masta olisi pohdittava, missä määrin sääntely on välttämätöntä suhteessa tavoitteisiinsa. Tältä osin sääntelyä voidaan arvostella myös tarkoitussidonnaisuuden periaatteen näkökulmasta.

Identiteettisääntelyn keinovalikoiman oikeasuhtaisuutta suhteessa sen kohteiden etuihin ja oikeuksiin on käsitelty toisinaan oikeudessakin. Kenties tuoreimman esimerkin asiasta tarjoaa korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu KHO 19.1.2005/94, jossa kysymys oli yksityishenkilön toimesta kunnostetun vuonna 1979 ensirekisteröidyn henkilöauton uudelleenverotuksesta autoverolain 3 §:n mukaan sekä ajoneuvon identiteetin muuttumisesta rakennetuksi ajoneuvoksi. Ajoneuvohallintokeskus oli määrännyt ajoneuvon verotettavaksi uudelleen siten, että veron määräksi muodostui yhteensä 114 948 markkaa, sekä määrännyt ajoneuvon käyttökieltoon, kunnes ajoneuvo on rekisteröity uudelleen rakennettuna ajoneuvona ja vero on suoritettu. KHO kumosi asianosaisen valituksesta verotuspäätöksen ja käyttökieltoa koskevan päätöksen esittäen perusteluinaan mm., että kysymys on osittain ollut rikkoutuneiden osien korvaamisesta samanlaisilla osilla, asianosainen oli korjaustöiden kuluessa pyrkinyt selvittämään toimenpiteidensä lainmukaisuutta ajoneuvohallintokeskuksesta, ja että ajoneuvo oli yli 20 vuotta vanha.

Autoverolain ja ajoneuvoteknistä identiteettiä koskevien säädösten valossa KHO:n perustelut vaikuttavat irrelevanteilta. Oikeudellisesti asia muotoiltiin näytön arvioinniksi: katsottiin jääneen näyttämättä, että ajoneuvoon oli autoverolaissa tarkoitettulla tavalla vaihdettu enemmän kuin 50 prosenttia kanta-ajoneuvon osista. Esitetyn selvityksen perusteella oli kuitenkin ilmeistä, että osia todellisuudessa oli vaihdettu varsin runsaasti. Ajoneuvon omistaja oli hankkinut ulkomailta toisen vastaavanlaisen auton varaosiksi, mutta käytännössä asia voidaan nähdä vanhan ajoneuvon identiteetin siirtämisenä ulkomailta tuotuun ajoneuvoon. Koska taloudellista motiivia tällaiseen toimintaan ei liene olemassa, järjestely on ymmärrettävissä veron kiertämiseksi. Teknisen identiteetin muuttumisesta KHO ei lausunut erikseen mitään.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu onkin tätä taustaa vasten tulkittava suhteellisuusperiaatteen ilmaisuksi. Katsottiin yksinkertaisesti suhteettomaksi, että yli 20 vuotta vanhasta ajoneuvosta, jonka käypä arvo kunnostettunakin on varsin matala, määrättäisiin maksettavaksi yli 100 000 markkaa veroa. Toisin sanoen laissa säädetty keinovalikoima ei ollut oikeassa suhteessa tavoitteisiinsa.

Myös teknisen identiteetin muuttumisen seuraamuksista on olemassa oikeuskäytäntöä. Esimerkiksi Uudenmaan lääninoikeuden asiassa 6350/5500/98 kysymys oli vanhan moottoripyörän

rakentelusta. Ratkaisun mukaan ajoneuvon identiteetti oli rakentelun seurauksena muuttunut, minkä johdosta se oli rekisteröitävä rakennettuna ajoneuvona. Olennaista oli kuitenkin, että tekninen vaatimustaso määräytyi aihiona käytetyn ajoneuvon valmistusajankohdan mukaan, ei identiteetiltään rakennetun ajoneuvon käyttöönottoajankohdan mukaan. Tätäkin ratkaisua on tulkittava suhteellisuusperiaatteen valossa. Teknisen identiteetin muuttumisen seuraukset olisivat ratkaisun olosuhteissa merkinneet ajoneuvon käyttöhyödyn täydellistä menettämistä.

Käsiteltyjen asioiden tapauskohtaisiin olosuhteisiin on liittynyt erityispiirteitä, jotka ovat ilmeisesti vaikuttaneet ratkaisujen lopputulosten muodostumiseen yllä kuvatulla tavalla. Silti valittajan eduksi ratkaistuja asioita on lukumääräisesti olemassa verrattain paljon. Tämä viestii voimassa olevan identiteettisääntelyn puutteellisuudesta siten, että kohtuuttomiksi tai suhteellisuusperiaatteen vastaisiksi tulkittavissa olevia tilanteita syntyy käytännössä tarpeettoman usein.

2 Muutosehdotuksia

Kuten edellä on esitetty, voimassa oleva ajoneuvojen identiteettiä koskeva sääntely johtaa erilaisiin ongelmiin. Sääntely ei kaikilta osin palvele tavoitteitaan, sillä väärinkäytökset ovat käytännössä mahdollisia laissa säädetyistä sanktioista huolimatta. Toisinaan sanktiot kohdistuvat sellaisiin henkilöihin, jotka eivät ole itse syyllistyneet väärinkäyttöihin. Toisaalta sääntely muodostaa merkittäviä haittoja sellaisille toiminnoille, joihin sillä ei ole tarkoitus vaikuttaa, kuten vakuutus toiminnalle ja ajoneuvoharrastukselle. Sääntelyn tehokas valvonta puolestaan on sisällöllisesti vaativaa ja se kuormittaa useita eri viranomaisia. Sääntelyä voidaan arvostella myös oikeusjärjestyksen koherenssin näkökulmasta.

Sääntelyn ongelmallisuuden ansiosta on ilmeistä, että sääntelyä on tarpeen kehittää. Sääntely ei saisi muodostua haitaksi sellaiselle toiminnalle, johon sen ei ole tarkoitus kohdistua. Tämä merkitsee erityisesti vakuutusyhtiöiden toiminnan ja ajoneuvoharrastuksen edellytysten kehittämistä. Säädosmuutokset on kuitenkin rakennettava siten, että väärinkäytösten mahdollisuuksia ei lisätä eikä valvonnan edellytyksiä heikennetä. Sääntelyn valvonnan edellytyksiä olisi päinvastoin mahdollisuuksien mukaan parannettava ja sääntelyn sisältöä kehitettävä siten, että valvonta voidaan perustaa vaikeuksitta havaittavissa oleviin tosiasioihin, jolloin väärinkäytösten mahdollisuudet vähenevät. Sääntelyä on myös kehitettävä johdonmukaisemmaksi suhteessa muuhun oikeusjärjestykseen, erityisesti perustuslain säännöksiin ja suhteellisuusperiaatteen vaatimuksiin.

Ajoneuvon teknisen ja verotuksellisen identiteetin sääntelyllä on erilaiset tavoitteet. Tästä syystä on perusteltua pitää ne käsitteellisesti erillään toisistaan siten, että teknisestä identiteetistä säädetään ajoneuvolaissa sekä prosenttiasetuksessa ja verotuksellisesta identiteetistä autoverolaissa. Teknisen identiteetin valvontaa koskevat säännökset palvelevat kuitenkin osaltaan myös autoverotuksen tavoitteita.

2.1 Ajoneuvon tekninen identiteetti

2.1.1 Teknisen identiteetin määräytymisen perusteista

Ajoneuvojen teknisen identiteetin sääntelyn tavoitteena on ensisijaisesti ajoneuvorekisterin tietojen oikeellisuuden varmistaminen. Lisäksi sääntely kytkeytyy ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin ja sitä kautta ajoneuvojen liikenneturvallisuus- ja ympäristöominaisuuksiin. Järjestelmä, jossa ajoneuvon tekninen vaatimustaso määräytyy niiden valmistus- tai käyttöönottoajankohdan mu-

kaan, on lähtökohdiltaan luonteva, sillä siinä perustuslain näkökulma omaisuuden käyttöarvon suojaamisesta toteutuu hyvin. Tieliikenteen ajosuoritteesta ylivoimaisesti suurin osa syntyy uusien ajoneuvojen käytöstä, joten on perusteltua, että uusien arkikäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tekniset vaatimukset erityisesti ympäristökysymysten osalta ovat vanhoja tiukempia.

Teknisen identiteetin näkökulmasta on olennaista, että sääntelyn soveltamisen seurauksena vanhat ajoneuvot pysyvät riittävässä määrin vanhoina ajoneuvoina, vaikka niitä muunneltaisiin eri tavoin; ajoneuvojen identifioimiseksi niissä on säilytettävä riittävästi ajoneuvon aikakaudelle ominaista tekniikkaa tai muotoilua. Tällä tavoin varmistetaan se, ettei uusien ja vanhojen ajoneuvojen kesken muodostu kilpailuasetelmaa ja vanhat ajoneuvot pysyvät pääasiassa harrastusvälineinä. Yhteiskunnan kannalta on kuitenkin erittäin toivottavaa, että vanhojen ajoneuvojen harrastustoiminnan edellytykset ovat mahdollisimman hyvät, sillä harrastustoiminnalla on runsaasti positiivisia kulttuurisia, sosiaalisia ja työllistäviä vaikutuksia.

Miten vanha ajoneuvo sitten voidaan tunnistaa vanhaksi? Jos asiaa tutkittaisiin esimerkiksi haastatteluin, on oletettavaa, että ensisijaiseksi tunnistamiskriteeriksi asettuisi muotoilu. Vanhan auton kori näyttää vanhalta. Teknisen identiteetin näkökulmasta merkitystä on kuitenkin myös ajoneuvon teknisillä ominaisuuksilla, vanha ajoneuvo myös "tuntuu" ajettaessa vanhalta ajoneuvolta. Identiteetin määräytymisen lähtökohdaksi on näin ollen perusteltua asettaa sellaiset ajoneuvon ominaisuudet, jotka ovat ajoneuvon tunnistettavuuden kannalta keskeisimpiä, ja tällaisia ominaisuuksia on ajoneuvon erilaisten muutosten yhteydessäkin säilytettävä riittävästi.

Teknisen identiteetin perustana on siis ajoneuvon fyysinen, tekninen ja visuaalinen olemus. Lisäksi teknisen identiteetin olemassaolo edellyttää, että ajoneuvolla on ajoneuvolain 26 §:ssä tarkoitettu valmistajan tai viranomaisen antama valmistenumero, jonka tehtävänä on yksilöidä ajoneuvokokonaisuus sekä toimia osoituksena ajoneuvon valmistusajankohdasta. Valmistenumeron perusteella ajoneuvo voidaan erottaa muista samanlaisista ajoneuvoista ja yksilöidä rekisteriin. Yksilöinnin perusteella arvioidaan myös ajoneuvokokonaisuuteen liittyviä oikeussuhteita. Valmistenumeron alkuperäisyys on voitava tarvittaessa todentaa siten, että valmistenumero on ajoneuvon valmistajan tai viranomaisen ajoneuvolle antama, eikä sitä ole muutettu, mitätöity tai valmistajan määräyksestä poistettu. Kirjallisena todisteena toimii yleensä käytetyn ajoneuvon aikaisempi rekisteriote tai muu viranomaisen antama rekisteriasiakirja. Lisäksi ajoneuvon valmistajan numeron alkuperäisyyttä voidaan arvioida fyysisen tarkastelun perusteella.

2.1.2 Ajoneuvon korjaaminen

Ajoneuvon teknisen identiteetin määrittelemisessä yhtenä keskeisenä lähtökohtana on syytä pitää myös sitä, että ajoneuvo on luonteeltaan kestokulutushyödyke. Se ei kuitenkaan ole kulumaton esine, vaan edellyttää erilaisia kunnossapitotoimia elinkaarensa aikana. Kunnossapito saattaa tilanteesta riippuen edellyttää rikkoutuneiden tai kuluneiden osien vaihtamista. Tämä merkitsee, että kanta-ajoneuvon käsitteen nykyinen tulkinta, jonka mukaan ajoneuvo muodostuu valmistajan toimesta kyseiseen ajoneuvoyksilöön valmistusvaiheessa kiinnitetyistä osista, perustuu sellaiseen käsitykseen ajoneuvon laadullisista ominaisuuksista ja käyttöympäristöstä, joka ei vastaa tosiasioita.

Ajoneuvon tekninen identiteetti ei havaittavissa olevilta osin muutu, vaikka sen osista vaihdettaisiin sata prosenttia edellyttäen, että vaihdetut osat ovat samanlaisia kuin alkuperäiset osat. Tällöin ajoneuvon fyysiset ja tekniset ominaisuudet tai ajoneuvon silmämääräisesti havaittavissa oleva muoto eivät muutu muutoin kuin siltä osin kuin kuluneet osat vaihdetaan uusiin. Näin ollen ajoneuvon korjaamisen nykyistä laajempi salliminen ei merkitse rekisteritietoihin ja niiden perusteena oleviin tosiasioihin luottavan henkilön etujen heikentämistä. Myös ajoneuvojen teolliset valmistajat valmistavat ajoneuvoihinsa varaosia, eikä valmistajien intressissä ole väittää ajoneuvon muuttuvan toiseksi, mikäli sitä korjataan vaihtamalla siihen alkuperäisten kanssa samanlaisia varaosia.

Staattisesti tarkasteltuna osien muuttamisella ei vaaranneta myöskään liikenneturvallisuus- tai ympäristötavoitteita, koska kunnostettu ajoneuvo on usein turvallisempi ja kuormittaa ympäristöä vähemmän kuin kulunut tai muutoin vaurioitunut ajoneuvo. Ajoneuvoteknisen sääntelyn dynaamiset tavoitteet liikenneturvallisuuden edistämisestä ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentämisestä ansaitsevat kuitenkin hieman huomiota.

On mahdollista, että ajoneuvojen nykyistä laajemman korjaamisen salliminen johtaa ajoneuvojen elinkaaren pitenemiseen, minkä puolestaan voidaan edelleen epäillä johtavan ajoneuvokannan keski-ikäen kasvuun. On kuitenkin huomattava, että ajoneuvotekniikka kehittyy koko ajan, eikä esimerkiksi 20 vuotta vanha ajoneuvo sinänsä uudenveroiseksi korjattunakaan käytännössä kilpaile uusien ajoneuvojen kanssa. Uuden ajoneuvon käyttöarvo on teknologian kehittymisen johdosta huomattavasti suurempi kuin vanhan ajoneuvon. Toisaalta on pidettävä mielessä, että voimassa olevan sääntelyn ongelmakohdat kytkeytyvät lukumääräisesti vain pieneen joukkoon ajoneuvoja, vaikka sääntelyn ongelmalliset vaikutukset yksittäisten kansalaisten kohdalla ovatkin

tuntuvia. Näin ollen ei vaikuta realistiselta olettaa, että ajoneuvokannan markkinoiden ehdoilla tapahtuva uudistuminen pysähtyisi tai edes merkittävästi hidastuisi, vaikka ajoneuvojen korjaaminen sallittaisiin nykyistä laajemmin. Talouden toiminnan ja ajoneuvomarkkinoiden kilpailun kautta aikaansaatavien tehokkuus- ja innovaatiovaikutusten merkitys on ajoneuvokannan uudistamista silmällä pitäen huomattavasti suurempi. Korjaamisen rajoittamista tehokkaampi keino ajoneuvokannan uudistamiseksi lieneekin autoverotuksen painopisteen muuttaminen.

Teknisen identiteetin näkökulmasta ajoneuvon korjaamista ei ole perusteltua rajoittaa. Voimassa olevaa osien vaihtamista koskevaa tulkintaa on syytä muuttaa siten, että osien vaihtaminen samanlaisiin osiin ei teknisen identiteetin näkökulmasta pienennä kanta-ajoneuvon osuutta.

2.1.3 Ajoneuvon muuttaminen

Teknisen identiteetin näkökulmasta on erotettava ajoneuvon korjaaminen ja ajoneuvon muuttaminen. Kuten yllä on esitetty, korjaamisen seurauksena ajoneuvon tekninen identiteetti ei havaittavasti muutu; ajoneuvon voidaan fyysisen tarkastelun tuloksena havaita olevan teknisiltä ominaisuuksiltaan ja muotoilultaan se ajoneuvo, joka rekisteritiedoissa on yksilöity. Sen sijaan muuttamisen seurauksena muuttuu myös ajoneuvon tekninen identiteetti: ajoneuvoa tarkastelemalla voidaan havaita, että ajoneuvo ei ole enää tosiasioiden valossa se osiensa kokonaisuus, jollaisena se ensirekisteröitiin.

Muuttaminen on siis käsitteellisesti eri asia kuin korjaaminen. Vastaavasti muutetun ajoneuvon identiteetti ei ole enää sama kuin alkuperäisen ajoneuvon identiteetti. Ajoneuvojen erilainen muuntelu on useimmiten harrastustoimintaa, mutta myös arkikäytössä olevia ajoneuvoja muunnellaan jonkin verran. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ajoneuvon muuntelu ei merkitse ongelmaa edellyttäen, että ajoneuvon liikenneturvallisuudelle keskeisiä teknisiä ominaisuuksia ei muuttamisen yhteydessä heikennetä. Järkeenkäypää motiivia ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksien heikentämiseen ei tosin liene edes olemassa. Muuntelu ei ole ongelma myöskään rekisteritietojen oikeellisuudelle, sillä erikseen säädetyt muutoskatsastusta edellyttävät kohteet merkitään ajoneuvorekisteriin, joten muutosten tietoja tarvitsevilla sidosryhmillä on mahdollisuus esimerkiksi ostotilanteessa tutustua niihin.

Mikäli ajoneuvoa muunnellaan olennaisesti, myös sen fyysiset, tekniset ja visuaaliset ominaisuudet muuttuvat vastaavalla tavalla. Tällöin ajoneuvo ei enää todellisuudessa ole yksilöitävissä siksi

alkuperäiseksi kokonaisuudeksi, jolle ajoneuvon valmistenumero on annettu. Ajoneuvon identiteetti siis muuttuu. Missä määrin ajoneuvoa voi muuttaa ennen kuin sen alkuperäisen identiteettiä voidaan katsoa katoavan ja sille on perusteltua antaa uusi identiteetti? Tämä on tulkinnanvarainen kysymys, jonka vastaus riippuu muun ohella alkuperäisen ajoneuvon tyypistä, ajoneuvoluokasta, merkistä, mallista jne. Ajoneuvokannan ja muutostarpeiden heterogeenisyydestä seuraa siis, että erilaisten ajoneuvojen kohdalla muutokset näkyvät eri tavoin. Näin ollen teknistä identiteettiä määrittävässä lainsäädännössä on perusteltua tukeutua pääasiassa kvantitatiivisiin menetelmiin, kuten prosenttitaulukoissa tällä hetkellä on tehty.

2.2 Teknistä identiteettiä koskeva sääntely

2.2.1 Kanta-ajoneuvon määritelmä

Prosenttijärjestelmä on edelleen toimiva tapa määrittää ajoneuvon identiteetti. Sen etuna verrattuna muihin järjestelmiin on joustavuus; prosenttijärjestelmässä ei yksilöidä, mitä osia saa muuttaa tai vaihtaa. Prosenttijärjestelmä perustuu kanta-ajoneuvon käsitteeseen. Kanta-ajoneuvon käsite on keskeinen osa prosenttijärjestelmää, eikä siitä ole tarpeen luopua, mutta sitä on eräiltä osin aiheellista tarkentaa.

Kanta-ajoneuvo voidaan määritellä niiden määrätty tekniset, toiminnalliset ja visuaaliset ominaisuudet omaavien osien kokonaisuudeksi, jotka muodostavat uuden ajoneuvoyksilön. Yksilöinti-vaatimus merkitsee, että kanta-ajoneuvolla on aina oltava valmistajan tai viranomaisen antama valmistenumero tai muu yksilöintitunnus. Yksilöintitavan osalta voimassa olevasta sääntelystä on perusteltua poiketa siten, että *osia ei erikseen yksilöidä, vaan yksilöinti koskee kokonaisuutta*. Tällä tavoin yksilöintimenettely vastaa paremmin tosiasioita, sillä ajoneuvojen teolliset valmistajat eivät varusta ajoneuvojen osia yksilöintitunnuksin lukuun ottamatta runkoa, koria, moottoria ja toisinaan vaihdelaatikkoa; valmistajan ajoneuvolle antama valmistenumero yksilöi nimenomaan ajoneuvokokonaisuuden.

Yksilöinti-vaatimus kytkeytyy myös ajoneuvon ikään ja sen merkitykseen ajoneuvon identiteetille. Kanta-ajoneuvo on aina voitava yksilöidä valmistumeron tai aikaisempien rekisteritietojen avulla siten, että ajoneuvoyksilön historiallisesta olemassaolosta voidaan varmistua. Valmistumeron ja rekisteritietojen perusteella ajoneuvon identiteetti ja sen tekninen vaatimustaso voidaan sitoa ajoneuvon valmistus- tai käyttöönottoajankohtaan. Tällä tavoin varmistutaan siitä, että uutta ajoneuvoyksilöä ei voida rekisteröidä vanhoilla vaatimuksilla. Valmistumeroa ei voida

siirtää toiseen ajoneuvoyksilöön. Jos kanta-ajoneuvon osista muutetaan enemmän kuin 50 prosenttia, alkuperäinen kanta-ajoneuvo lakkaa olemasta ja ajoneuvo on rekisteröitävä uudelleen rakennettuna ajoneuvona. Rakennetulle ajoneuvolle syntyy uusi rakennetun ajoneuvon osien kokonaisuuden muodostama kanta-ajoneuvo, kun viranomainen on yksilöinyt sen ja antanut sille valmistenumeron.

2.2.2 Varaosan määritelmä

Jotta ajoneuvojen tarkoitustaan vastaava korjaaminen vaihtamalla osia samanlaisiin olisi mahdollista, on prosenttiasetuksessa määriteltävä varaosan käsite. Varaosalla tarkoitetaan ajoneuvoon alun perin kuuluneen, mutta onnettomuuden, kulumisen tai muun vastaavan syyn seurauksena vaurioituneen osan kanssa teknisiltä ominaisuuksiltaan ja muotoilultaan samanlaista osaa. Vanhojen ajoneuvojen osalta on lisäksi huomioitava, että täysin samanlaisia osia ei aina ole saatavilla, joten vanhojen ajoneuvojen varaosien absoluuttista samanlaisuutta ei ole syytä vaatia.

2.2.3 Korjatun, muutetun ja rakennetun ajoneuvon määritelmät

Prosenttijärjestelmän sisältö ja oikeusvaikutukset perustuvat teknisen identiteetin kolmiosaiseen jaotteluun. Asetuksessa on nykyistä selkeämmin määriteltävä korjatun, muutetun ja rakennetun ajoneuvon identiteettiä tarkoittavat käsitteet. *Korjatulla ajoneuvolla* tarkoitetaan ajoneuvoa, johon on vaihdettu vain varaosia. Varaosien vaihtamisen seurauksena kanta-ajoneuvon osuus ei pienene. Ajoneuvon rekisteritietoihin on merkittävä huomautus "korjattu ajoneuvo", jos ajoneuvon alkuperäisistä osista on korvattu varaosilla vähintään 25 prosenttia. *Muutetulla ajoneuvolla* tarkoitetaan ajoneuvoa, johon on vaihdettu muitakin kuin varaosia, mutta jonka kanta-ajoneuvon osista on jäljellä enemmän kuin 50 prosenttia. Muiden kuin varaosien vaihtaminen pienentää siten kanta-ajoneuvon osuutta ja ajoneuvo on luokiteltava identiteetiltään muutetuksi ajoneuvoksi. Korjattuun ja muutettuun ajoneuvoon sovelletaan kanta-ajoneuvon teknistä vaatimustasoa.

Rakennetulla ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on koottu osista. Identiteetiltään rakennettu ajoneuvo syntyy, jos jotain ajoneuvoyksilöä muutetaan siten, että kanta-ajoneuvon osia (tai varaosia) jää jäljelle 50 prosenttia tai vähemmän. Vaihtoehtoisesti rakennettu ajoneuvo voi syntyä "puhtaalta pöydältä" ilman rakenteluaihiona toimivaa olemassa olevaa ajoneuvoa. Rakennetun ajoneuvon osien muodostama kokonaisuus on oma kanta-ajoneuvonsa, kun viranomainen

on yksilöinyt sen ja antanut sille valmistenumeron. Rakennetun ajoneuvon tekninen vaatimustaso määräytyy sen valmistusajankohdan perusteella.

2.2.4 Jyvityssäännöt

Silmällä pitäen niitä ajoneuvon identiteetin kannalta keskeisiä tekijöitä, joita edellä on käsitelty, voimassa olevia jyvityssääntöjä on perusteltua kehittää. Sen sijaan, että osien prosenttijyvityksissä tukeuduttaisiin varaosien taloudelliseen arvoon, olisi jyvityksissä ajoneuvon identiteetin näkökulmasta perustellumpaa tukeutua ensinnäkin osien tekniseen, fyysiseen ja visuaaliseen merkitykseen ajoneuvokokonaisuudelle. Henkilöautoissa teknisen identiteetin kannalta keskeisiä osakokonaisuuksia ovat tällöin peltivalmis kori, runko ja moottori, moottoripyörissä puolestaan runko ja moottori. Toiseksi sellaisten osien, joiden merkitys ajoneuvokokonaisuudelle on vähäinen ja joiden alkuperäisyyden todistaminen on vaikeaa, liittämistä taulukkoon tulisi pohtia kriittisesti. Tulkinnanvaraisuuksien vähentämiseksi ja valvonnan helpottamiseksi jyvityksistä on mielekästä poistaa joitakin kokonaisuuden kannalta vähämerkityksisiä tai luonteeltaan lisävarusteenomaisia osia.

Kolmanneksi jyvityksissä tulisi painottaa osien teknistä merkitystä ajoneuvokokonaisuudelle myös siten, että jyvityksiin luettaisiin vain sellaiset osat, jotka kaikissa ajoneuvoluokkaan kuuluvissa ajoneuvoyksilöissä ovat tavalla tai toisella mukana. Tällöin samaa taulukkoa on mahdollista soveltaa kaikkiin luokan ajoneuvoihin tosiasioita vastaavalla tavalla. Neljänneksi jarruja ja ohjauslaitteita koskevasta liikenneturvallisuuden edistämiseen tähtäävästä erityissääntelystä (voimassa olevan prosenttiasetuksen 3 § 4 mom) voidaan luopua, jos jarrujärjestelmä ja ohjauslaitteet jätetään prosenttilaskennan ulkopuolelle. Niiden merkitys ajoneuvon identiteetille on joka tapauksessa vähäinen.

Kanta-ajoneuvo on laissa määriteltävä vain taulukossa mainittujen osien muodostamana kokonaisuutena. Muiden osien vaihtamisella ei ole vaikutusta ajoneuvon tekniseen tai verotukselliseen identiteettiin. Henkilöautojen osalta voi olla tarpeellista laatia kaksi erillistä taulukkoa, joista toinen koskee vanhempia, teknisesti yksinkertaisempia rakenteita ja toinen uudempia ajoneuvoja, jolloin uudempia autoja koskevassa taulukossa voidaan jyvittää myös esimerkiksi pakollisten turvavarusteiden osuus. Taulukoissa on huomioitava myös pakettiautot. Moottoripyörien osalta kaksi- ja kolmipyöräisille ajoneuvoille tulisi laatia oma taulukkonsa, sillä nämä ajoneuvot eroavat toisistaan teknisesti olennaisella tavalla. Sivuvaunu on perusteltua tulkita lisävarusteeksi,

sillä tosiasiaa sivuvaunu hankitaan usein lisävarusteena, ja samaa moottoripyörää käytetään sekä sivuvaunun kanssa että ilman sitä.

2.2.5 Taulukoissa jyvitettyjen osien muutokset

Arvioitaessa kanta-ajoneuvoon kuuluvien, mutta tavalla tai toisella muutettujen yksittäisten osien prosenttiosuutta lähtökohtana on pidettävä sitä, kuinka paljon kanta-ajoneuvon osuus pienenee osan muuttamisen seurauksena. Esimerkiksi moottoripyörän runkoa on mahdollista muokata visuaalisesti alkuperäisestä poikkeavaksi siten, että alkuperäinen osa on kokonaan tai lähes kokonaan hyödynnetty. Putkirakenteisen rungon muokkaaminen on rakenteluharrastuksessa varsin tavanomaista. Toisaalta putkilinjojen korvaamista kokonaan uudella putkella on käytännössä mahdotonta havaita, mikäli putki korvataan halkaisijaltaan samanlaisella putkella.

Vanhojen autojen osalta yksi tyypillinen ajoneuvoharrastuksen muoto on ns. "kustomointi", jossa auton koria ja muita peltiosia muotoillaan eri tavoin vastaamaan käyttäjän mieltymyksiä ja tarpeita. Toisinaan muutokset ovat melko vähäisiä, jolloin niitä voi olla vaikeaa ylipäättään havaita. Toisinaan taas muutokset ovat selvästi havaittavissa, mutta muutoksista huolimatta ajoneuvo on selkeästi tunnistettavissa tietyn malliseksi. Erilaisten muutosten prosentuaalisten jyvitysten yhdenmukainen laatiminen on erittäin vaativaa. Toisaalta niiden merkitys ajoneuvon tunnistettavuudelle on useimmiten varsin vähäinen. Uudempien autojen kohdalla "kustomointia" muistuttaa "tuning"-harrastus, jossa yhtenä tavoitteena on niin ikään ajoneuvon visuaalisen ilmeen muokkaaminen.

Sääntelyn valvonnan näkökulmasta on yksinkertaisinta huomioida henkilöauton korin ja peltiosien sekä moottoripyörän rungon erilainen muuntelu siten, että *muutosten ei katsota pienentävän kanta-ajoneuvon osuutta, mikäli alkuperäinen muoto tai rakenne on tunnistettavissa muutoksista huolimatta*. Esimerkiksi madalletun henkilöauton kori tai moottoripyörän jatkettu putkirunko voidaan muutoksista huolimatta helposti identifioida muotoilunsa ja rakenteensa perusteella. Toisaalta teknisen identiteetin sääntelyn tavoitteina on uusien ajoneuvojen teknisten määreysten kiertämisen estäminen sekä rekisteritietojen luotettavuuden ylläpitäminen. Tässä esitetty sääntelymalli ei vaaranna kumpaakaan tavoitetta, sillä ajoneuvot ovat muutoksista huolimatta identifioitavissa ja merkittävimmät muutokset merkitään joka tapauksessa rekisteriotteeseen.

2.2.6 Prosenttiasetuksen soveltamisala ja kanta-ajoneuvon tarkastus

Kanta-ajoneuvon tarkastus erillisenä valvontamenettelynä on osoittautunut epätarkoituksenmukaiseksi. Sen käytännön vaikutuksena on lähinnä ajoneuvojen omistajien kustannusten lisääminen – toisinaan kohtuuttomaksi katsottavalla tavalla, kuten edellä on esitetty. Sen sijaan rekisteritietojen oikeellisuutta se ei palvele tarkoitetulla tavalla. Mikäli ajoneuvojen korjaaminen varaosia vaihtamalla sallitaan aikaisempaa laajemmin, ei teknisen identiteetin näkökulmasta ole tarpeellistakaan yksilöidä ajoneuvon osia samalla tarkkuudella kuin voimassa olevassa järjestelmässä. Järjestelmän toimivuuden näkökulmasta kanta-ajoneuvon tarkastuksesta voidaan näin ollen luopua.

Sääntelyn toimintaa ja valvonnan tehokkuutta voidaan edistää laajentamalla prosenttiasetuksen soveltamisalaa voimassa olevasta 35 prosentin soveltamiskynnyksestä siten, että *asetuksen piiriin kuuluu jatkossa kaikenlainen ajoneuvon osien vaihtaminen*, niin kvalitatiivinen kuin kvantitatiivinenkin. Laajentamalla asetuksen soveltamisalaa ei kuitenkaan yksinään aseteta ajoneuvojen omistajille voimassa olevasta sääntelystä poikkeavaa muutostarkastusvelvollisuutta, vaan asetus täydentää autoverolain, ajoneuvolain ja sen nojalla annettujen ajoneuvojen rakenteen muuttamista koskevien asetusten säännöksiä muutostarkastusvelvollisuudesta määrittelemällä, millaisista osien vaihtamisista tai muutoksista on merkittävät tiedot ajoneuvorekisteriin. Hyväksyntäasetuksen 25 §:ssä ja ajoneuvojen rakenteen muuttamisesta annetuissa asetuksissa säädetty muutostarkastusvelvollisuus palvelee tältä osin myös prosenttiasetuksen tavoitteita.

Ajoneuvon muutettujen osien prosenttiosuus on prosenttiasetuksessa säädettävä merkittäväksi rekisteriotteeseen, mikäli muutos on laadultaan muutostarkastusta edellyttävä. Myös muiden kuin muutostarkastettavien kohteiden prosenttiosuudet voidaan merkitä rekisteriotteeseen, mutta velvollisuutta tähän ei ole tarpeen asettaa. Tällä tavoin varmistetaan nykyistä paremmin ajoneuvojen rekisteritietojen oikeellisuus.

Hyväksyntäasetuksen 25 §:ää tulkitaan tällä hetkellä niin, että siinä säädetty 25 prosentin osien vaihtamista koskeva muutostarkastusmääräys koskee sekä osien muuttamista että osien korvaamista varaosilla. Tämä tulkinta soveltuu myös tässä ehdotettuun uudistettuun järjestelmään. Mikäli ajoneuvon on vaihdettu vähintään 25 prosenttia varaosia, sen rekisteritietoihin on merkittävä, että kysymyksessä on identiteetiltään korjattu ajoneuvo. Tällä tavoin palvellaan rekisteritietojen oikeellisuutta erityisesti ajoneuvojen vaihdantaa silmällä pitäen. Velvollisuus esittää ajo-

neuvo muutoskatsastettavaksi on ensisijaisesti ajoneuvon omistajalla tai haltijalla myös niissä tilanteissa, joissa ajoneuvo on korjattu vakuutusyhtiön lukuun.

Korjaustarkoituksessa vaihdetuilla osilla saattaa olla myös verovaikutuksia, joilla niin ikään on merkitystä erityisesti ajoneuvon ostajan oikeusturvalle. Identiteettisääntelyn näkökulmasta on kuitenkin tässäkin pidettävä erillään tekninen ja verotuksellinen identiteetti. Teknisen identiteetin näkökulmasta on riittävää, että rekisteritiedoissa on merkintä ”korjattu ajoneuvo”, varaosien prosenttiosuuksia ei ole tarpeen merkitä rekisteriotteeseen. Tämä tieto antaa kuitenkin ostajalle mahdollisuuden kiinnittää huomiota ajoneuvon verotukseen vaikuttaviin seikkoihin. Silti verotuksellisen identiteetin valvonnasta ja verotukseen vaikuttavien tietojen julkisuudesta on säädetävä tältäkin osin erikseen.

2.3 Ajoneuvon verotuksellinen identiteetti

2.3.1 Veron kiertämisen sääntelyvaihtoehdoista

Verotuksellista identiteettiä koskevan sääntelyn tavoitteena on veron kiertämisen estäminen. Autoverolaissa veron kiertämistä on säännelty useissa säännöksissä. Autoverolain 77 §:n 1 momentti sisältää yleisen autoveron kiertämistä koskevan säännöksen:

”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 oikeata muotoa.”

Yleinen veronkiertosäännös on käytännössä jäänyt varsin vähälle soveltamiselle. Tämä johtuu ennen muuta siitä, että autoverolaissa on säädetty veron kiertämisestä myös yksilöidysti. Tietyt toimenpiteet on kategorisesti katsottu veron kiertämiseksi, eikä säännösten soveltamiseen liity yleisille veronkiertosäännöksille ominaista harkintaa. Tällaisia säännöksiä ovat autoverolain 3 §:n säännökset itsekantavan korin vaihtamisen verotuksesta sekä osien vaihtamisen prosenttiperusteisesta verotuksesta.

Käytännössä ongelmia aiheuttaa erityisesti autoverolain 3 §:n soveltaminen, sillä kategorisen säännön soveltamisalan piiriin kuuluu sellaisiakin tilanteita, joissa kysymys ei ole veron kiertämistarkoituksesta. Sääntelyn kehittämistä silmällä pitäen on syytä tarkastella, onko sellaisia toi-

mia, joihin liittyy veronkiertotarkoitus, mahdollista jaotella voimassa olevaa sääntelyä tarkemmin.

2.3.2 Ajoneuvon osien vaihtaminen ja veron kiertäminen

Veroa voidaan pyrkiä kiertämään vaihtamalla ajoneuvon osia esimerkiksi näennäisessä korjaamistarkoituksessa. Veronkiertotarkoitusta osoittaa yleensä ajoneuvon osien laaja vaihtaminen lyhyehkön ajanjakson aikana erityisesti, jos vaihdetut osat ovat peräisin toisesta samanlaisesta ajoneuvoyksilöstä tai osien vaihtamisen motiivina on muu kuin onnettomuusvaurio. Yksinker- taistaen ilmaistuna asian voi esittää siten, että *jos ajoneuvon osista vaihdetaan yhdellä kertaa sata prosenttia, kysymys on veronkierrosta, mutta jos ajoneuvon osista vaihdetaan kahdenkymmenen vuoden aikana sata prosenttia, kysymys on korjaamisesta*. Ajoneuvon osien vaihtamista on näin ollen verotuksessa rajoitettava. Veronkiertosääntelyä ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukais- ta ulottaa sellaisiin toimiin, joissa veronkiertotarkoitusta ei ole. Tästä syystä verotuksellisen iden- titeetin tarkoitustaan vastaavan ja suhteellisuusperiaatteen vaatimukset huomioon ottavan säänte- lyn laatiminen edellyttäisi analyysiä, jonka perusteella osien vaihtamisen todellista tarkoitusta on kaikissa tilanteissa mahdollista arvioida erikseen.

Käytännössä on kuitenkin varsin vaikeaa arvioida, mitä osien vaihtamisella eri olosuhteissa ta- voitellaan. Ajoneuvo voi lyhyelläkin aikavälillä vaurioitua onnettomuuksissa toistuvasti siten, että sen osista joudutaan uusimaan suuri osa. Toisaalta juuri ajoneuvon osien laaja uusiminen lyhyen ajanjakson sisällä on usein indisio veronkiertotarkoituksesta. On kuitenkin ilmeistä, että osien vaihtamisen ajankohdalla on merkitystä arvioitaessa toimenpiteen mahdollista veronkiertotar- koitusta.

Osien vaihtamisen tarkoitusta on arvioitava myös suhteessa ajoneuvon ikään, arvonmuodostuk- sen perustaan ja käyttötarkoitukseen. Aidosta korjaamisesta voi olla kysymys silloin, kun vaurioi- tuneen ajoneuvon korjaaminen on toisen vastaavanlaisen ajoneuvon hankkimiseen tai ajoneu- von lunastamiseen nähden taloudellisesti edullisempaa. Ajoneuvoa, jonka arvon perusteena on yleisesti arvioiden sen hyödyllisyys arkipäiväisessä käytössä, ei yleensä kannata kunnostaa, mikäli vastaavanlaisen ajoneuvon uushankintakustannus ajoneuvon omistajalle on sama tai lähes sama kuin vaurioituneen ajoneuvon korjaamisesta aiheutunut kustannus.

Sen sijaan vanhoja, historiallisesti arvokkaita ajoneuvoja tai muita harrastusajoneuvoja kunnostetaan yleisesti myös muutoin kuin yksinomaan taloudellisista lähtökohdista käsin. Esimerkiksi museoajoneuvojen kunnostaminen ei yleensä ole taloudellisesti kannattavaa toimintaa. Tosin historiallisten keräilyajoneuvojen markkinat kehittyvät koko ajan, ja museoajoneuvojen kunnostustoimintaa harjoitetaan Suomessakin pienimuotoisesti myös kaupallisin ehdoin. Museoajoneuvo, kuten vanha ajoneuvo yleensäkin, eroaa kuitenkin käyttötarkoituksensa puolesta tavanomaisesta arkikäyttöön tarkoitettusta ajoneuvosta.

Koska osien vaihtamista koskevat tilanteet ovat hyvin heterogeenisiä, niiden erottaminen toisistaan on valvontaviranomaisille vaativa tehtävä. Veronkiertotarkoituksen olemassaolon luotettava yksittäistapauksellinen arviointi eri tilanteissa on usein mahdotonta, koska arvioinnissa tarpeellinen informaatio on joka tapauksessa lähtöisin pääsääntöisesti verovelvolliselta itseltään. Näin ollen väärinkäytöstilanteita joudutaan jatkossakin sääntelemään kvantitatiivisin suurein. Tämä merkitsee, että veronkiertotarkoituksen olemassaolon arviointia ei voida lainsäädännössä toteuttaa siten, että verotus kaikissa yksittäisissä tilanteissa perustuisi täydelliseen tietoon verovelvollisen todellisesta tarkoituksesta. Voidaan ainoastaan asettaa nykyisen kaltaiset kiinteästi määritellyt rajat, joiden sisällä ajoneuvoa saa korjata tai muuttaa veroseuraamuksitta.

Verotuksen näkökulmasta myöskään kunnostamisen ja muuttamisen erottelulla ei ole samantilaista merkitystä kuin ajoneuvon teknisen identiteetin määrittelyssä. Vaikka ajoneuvojen erilainen muuntelu on yleensä luonteeltaan harrastustoimintaa, jossa tavoitteena on ajoneuvon muokkaaminen vastaamaan harrastajan henkilökohtaisia mieltymyksiä, voidaan muuntelulla pyrkiä myös autoveron välttämiseen rakentamalla vanhan ajoneuvon identiteetin ympärille uudenveroinen ajoneuvo käyttäen rakentamisessa ajoneuvon alun perin kuulumattomia osia. Toisaalta kunnostamiselle verotuksessa asetettuja rajoituksia voidaan pyrkiä kiertämään muuttamalla ajoneuvoa kunnostamisen sijasta. Näin ollen myös ajoneuvojen muuttamista on verotuksellisen identiteetin sääntelyssä rajoitettava.

2.4 Verotuksellista identiteettiä koskeva sääntely

2.4.1 Osien vaihtamisen rajoittaminen verotusta varten

Ajoneuvojen osien vaihtamista on verotuksellisista syistä jatkossakin rajoitettava. Voimassa olevassa sääntelyssä osien vaihtamista on rajoitettu määrällisesti. Kuten yllä on esitetty, osien vaihtamisen tarkoitusta on kuitenkin arvioitava myös suhteessa sen ajanjakson pituuteen, jonka ku-

luessa osia on vaihdettu. Näin ollen osien vaihtamista on syytä rajoittaa paitsi määrällisesti, myös ajallisesti siten, että määrätyn ajan kuluessa ajoneuvon osia saa vaihtaa vain rajallisessa määrin ilman veroseuraamuksia. Näistä rajoituksista seuraa, että osien vaihtamisesta laskennallisesti seuraava prosenttiosuus ajoneuvokokonaisuudesta kuoleentuu määrättyssä ajassa. Ajan kulumi- seen suhteutettu arviointitapa ottaa huomioon ajoneuvon ikääntymisestä seuraavan kunnostus- tarpeen. Sen sijaan ajoneuvojen erilaisten muutostarpeiden arvioinnissa ajan kulumisella ei ole samanlaista merkitystä. Muutettujen osien osuuden mukaan lukeminen on kuitenkin yllä esite- tyistä syistä välttämätöntä veron kiertämisen estämiseksi.

Voimassa oleva osien vaihtamista koskeva 50 prosentin määrällinen rajoitus on johdonmukai- nen, joten sitä ei liene syytä muuttaa. Sen sijaan osakokonaisuuksien prosenttijyvityksiä on ai- heellista kehittää, kuten edellä on esitetty. Osien vaihtamisen ajallisesta rajoittamisesta ei ole olemassa soveltamiskokemuksia, joten sitä on arvioitava ilman käytettävissä olevaa faktatietoa. Aikarajoituksen tulisi olla yhtäältä riittävän pitkä, jotta veron kiertäminen vaihtamalla osia jak- soittain ei muodostu taloudellisesti houkuttelevaksi, toisaalta riittävän lyhyt, jotta mahdollisim- man suuri osa niistä tilanteista, joissa veronkiertotarkoitusta ei ole olemassa, jäisi sääntelyn so- veltamisalan ulkopuolelle. Ehdotan keskustelun pohjaksi viiden vuoden aikarajaa.

Jotta verotuksellisen identiteetin ja teknisen identiteetin erilaiset tavoitteet huomioitaisiin riittä- västi säädösten tasolla, on verotuksellisesta identiteetistä säädettävä suoraan autoverolaissa. Autove- rolakiin on näin ollen otettava säännös osien vaihtamisen veronalaisuudesta siten, että ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos sen osista vaihdetaan viiden vuoden aikana vähintään 50 prosenttia. Tältä osin ehdotus merkitsee siis kevennystä voimassa olevaan sääntelyyn nähden siten, että osi- en vaihtaminen on sallittua nykyistä laajemmin, mutta vasta säädetyin kuoleentumisajan jälkeen. Toisaalta kahdenkertainen prosenttilaskenta säilyy, verotusta varten on jatkossakin seurattava osien vaihtamisen prosenttiosuutta myös erillään teknisen identiteetin määräytymisestä.

2.4.2 Teknisen identiteetin muuttumisen verotus

Voimassa olevassa sääntelyssä vero kannetaan ajoneuvosta siinä kunnossa kuin se verotushetkel- lä on. Mikäli esimerkiksi ulkomailta käytettynä maahan tuodun ajoneuvon osista on verotushet- kellä vaihdettu 49 prosenttia, voidaan siihen edelleen vaihtaa osia 49 prosenttia ilman uusia ve- roseuraamuksia. Sen sijaan tekninen identiteetti muuttuu jo yhdenkin prosentin laajuisen osa- vaihdoksen seurauksena, mikä merkitsee, että teknisen identiteetin muuttuminen ei voimassa

olevan sääntelyn mukaan ole kaikissa tapauksissa veronalainen tapahtuma. Tämä mahdollistaa lain tarkoitusta vastaamattoman verosuunnittelun, jossa ajoneuvojen osia voidaan veronkierto-tarkoituksessa muuttaa ulkomailla vähemmän kuin 50 prosenttia ennen ajoneuvon maahan-tuontia ja rekisteröintiä verotuksen kohdistuessa edelleen vanhaan tekniseen identiteettiin. Tä-män jälkeen ajoneuvoa voidaan veroseuraamuksitta muuttaa Suomessa edelleen niin, että sen tekninen identiteetti muuttuu, jolloin lopputuloksena voi olla ajoneuvo, jonka osista lähes sata prosenttia on uusia alkuperäisestä poikkeavia osia, mutta jonka verorasitus vastaa vanhaa käytet-tyä ajoneuvoa.

Ilman erityistä teknisen identiteetin muuttumista koskevaa säännöstä myös yllä kuvailtu uusi sääntelymalli, jossa osien vaihtamisen verotusta säännellään myös suhteessa ajan kulumiseen, mahdollistaisi teoriassa järjestelyn, jossa vanhan, esimerkiksi 1960-luvun ajoneuvon verotukselli-sen identiteetin ympärille voitaisiin ajan kuluessa rakentaa teknisiltä ja visuaalisilta ominaisuuksiltaan uutta vastaava moderni ajoneuvo, jonka verotuksellinen identiteetti olisi edelleen alkupe-räinen. Tämä mahdollistaisi verosuunnittelun, joka ei ole lain tarkoitusta silmällä pitäen hyväk-syttävissä.

Veron kiertämisen estämiseksi myös ajoneuvon teknisen identiteetin muuttuminen on perustel-tua säätää veronalaiseksi suoraan autoverolaissa siten, että ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos sen osia muutetaan siten, että se on rekisteröitävä ajoneuvolain 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla ra-kennettuna ajoneuvona.

2.4.3 Korinvaihtamisen verotus

Voimassa olevan autoverolain 3 §:n nojalla itsekantavalla korilla varustettu ajoneuvo verotetaan aina uudelleen, jos sen kori vaihdetaan. Säännöksen tarkoituksena on veron kiertämisen estä-minen siten, että uutta muistuttavien ajoneuvojen rakentaminen vanhan ajoneuvon identiteetin ympärille on korin osalta säädetty erikseen veronalaiseksi. Ongelmallista säännöksessä on, että sen soveltamisalan piiriin kuuluvat myös sellaiset korinvaihdot, joihin ei liity veronkiertotarkoi-tusta, erityisesti vakuutusyhtiöiden lukuun tehtävät onnettomuusvauriokorjaukset.

Tosiasiassa mahdollisuus kiertää veroa vaihtamalla vaurioituneen korin tilalle samanlainen kori lienee vähäinen, ellei ajoneuvon vaihdeta samalla paljon muitakin osia. Uudehkoissa henkilö-autoissa korin vaihtaminen on toisinaan korjaustoimenpiteenä taloudellisesti kannattavaa, mutta

ajoneuvon arvo tuskin nousee pelkän korin vaihtamisen seurauksena siten, että ajoneuvosta olisi mahdollista saada myyntivoittoa. Vanhemmissa ajoneuvoissa varaosakorikehikko on puolestaan kallis jo suhteessa ajoneuvon markkina-arvoon, eikä ajoneuvon markkina-arvo korin vaihtamisen seurauksena nouse niin paljoa, että korin vaihtaminen olisi myyntitarkoitusta silmällä pitäen kannattavaa.

Voimassa olevan lain suurin korin vaihtamista koskeva ongelma liittyy vakuutusyhtiöiden lukuun suoritettaviin onnettomuuskorjauksiin. Korin vaihtamisen verottamisesta onkin jatkossa perusteltua luopua ainakin niissä tilanteissa, joissa vaurioituneen korin vaihtaminen on teknisesti ja taloudellisesti perusteltua ja joissa kysymys on todellisesta vahinkotilanteesta. Vahinkotilanteille on luonteenomaista, että niitä ei etukäteen suunnitella, eikä niiden motiivina ole veron kiertämiseksi ominainen taloudellisen hyödyn tavoittelu. Verovapaudelle on asetettava edellytyksekseen, että kori vaihdetaan alkuperäisen kanssa samanlaiseen koriin. Lisäksi voidaan edellyttää selvitystä onnettomuuden vahinkoluonteesta, tahallaan aiheutettuja vauriokorjauksia ei voida verotuksen näkökulmasta hyväksyä. Vakuutusyhtiöiden lukuun suoritetuissa korjauksissa vakuutusyhtiöiden intressissä on joka tapauksessa selvittää onnettomuuden vahinkoluonne, sillä korvausta ei makseta tahallisista vahingoista.

Korin vaihtamisen verotusta koskevaa autoverolain säännöstä on perusteltua muuttaa siten, että liikennevahinkojen seurauksena korjaustarkoituksissa tehdyt korinvaihdot eivät jatkossa ole veronalaisia.

2.4.4 Muutettujen ajoneuvojen kunnostaminen eräissä tilanteissa

Yllä esitetty sääntelymalli ei poista kaikkia ongelmia suhteessa esimerkiksi perustuslain omaisuussuojasääntelyn sisältämään oikeuteen omaisuuden kunnossapitoon. On täysin mahdollista, että ajoneuvo joutuu viiden vuoden aikana toistuvasti onnettomuuksiin, joiden seurauksena sen yhteenlaskettu kunnostustarve ylittää korjaamiselle tuona ajanjaksona varatun 50 prosentin osuuden ajoneuvokokonaisuudesta. Jos kysymys on todellisista vahinkotapahtumista, eikä lainsäädäntö mahdollista vaurioiden korjaamista ilman vero- tai muita vahingoista riippumattomia haitallisia seuraamuksia, voidaan lainsäädännön perustuslainmukaisuutta arvostella. Lienee tosin verrattain harvinaista, että sama ajoneuvoyksilö vaurioituu viiden vuoden aikana onnettomuuksissa toistuvasti siten, että sen osista on taloudellisesti mielekästä vaihtaa yli 50 prosenttia.

Ehdotuksen kannalta hankalassa asemassa ovat kuitenkin sellaiset ajoneuvot, joita on yhdellä kertaa muutettu lähes 50 prosenttia. Jos tällainen ajoneuvo vaurioituu muutoksen jälkeen onnettomuudessa, ei sitä voi veroseuraamuksitta kunnostaa ennen kuin viisi vuotta on kulunut muutosten tekemisen ajankohdasta. Yllä ehdotetun kategorisen veronkiertosäännön vaihtoehtona olisi harkinnanvarainen veronkiertosäännös, joka mahdollistaisi osien vaihtamisen tarkoituksen arvioimisen yksittäistapauksissa; esimerkiksi autoverolain 77.1 §:n säännöstä on mahdollista tulkita siten, että osien vaihtamisen tarkoitusta voitaisiin erikseen arvioida. Käytännössä osien vaihtamisen tarkoituksen arvioiminen on kuitenkin niin ongelmallista, että veron kiertämistä ei avoimin säännöksin kyetä estämään.

Erityisesti moottoripyöriä rakentevien harrastajien kannalta ongelma on kuitenkin todellinen; uusienkin moottoripyörien laajahko muuntelu on rakenteluharrastuksessa yleistä. Moottoripyörien rakenteen muuntelun taustalla ei todellisuudessa ole taloudellisia vaikuttimia käytännössä koskaan, sillä edes muutosten tekemiseen sijoitettua pääomaa ei yleensä ole mahdollista saada takaisin myytäessä muunneltu pyörä markkinoilla. Kysymys on puhtaasti harrastustoiminnasta ja yksilöllisten, harrastukseen liittyvien tarpeiden täyttämisestä. Ellei ongelmaa kyetä ratkaisemaan, jäävät voimassa olevan oikeustilan negatiiviset vaikutukset esimerkiksi vapaaehtoisten vakuutusten myöntämisen osalta voimaan.

Voidaan ajatella, että moottoripyörän muutos- ja korjaustarpeet suunniteltaisiin etukäteen siten, että ensin moottoripyörän rakennetta muunneltaisiin esimerkiksi 45 prosentin edestä ja tämän jälkeen se kolaroitaisiin tahallaan niin, että loputkin osat saisi vaihtaa. Tämä järjestely edellyttäisi kuitenkin, että onnettomuus voitaisiin järjestää tahallisesti, mikä moottoripyörän kohdalla on sangen epätodennäköistä henkilövahinkojen suuren riskin johdosta. Toiseksi onnettomuusvauriot pitäisi kyetä kohdistamaan nimenomaan niihin osiin, jotka tahdotaan korjata, sillä jo muutettujen osien vaurioituessa järjestelyn taloudellinen hyöty jää saavuttamatta. Tällainen onnettomuusvaurioiden suunniteltu kohdentaminen on niin ikään moottoripyörien osalta jokseenkin mahdotonta. Taloudellista hyötyä ei käytännössä voi saavuttaa vakuutusyhtiön lukuun suorituissa korjauksissakaan, sillä vakuutus ei korvaa tahallisesti aiheutettuja vahinkoja. Näin ollen on myös vakuutusyhtiöiden intressissä tutkia onnettomuuden todellinen luonne.

Sen sijaan henkilöautojen osalta järjestelyn onnistumisen mahdollisuudet ovat korkeammat. Henkilöautojen onnettomuuksissa henkilövahinkojen riski on pienempi ja vaurioiden suunniteltu kohdentaminen vähemmän hankalaa, joskaan ei helppoa sekään. Teoriassa on kuitenkin

mahdollista, että ajoneuvoon vaihdetaan ensin tekniikka ja akselistot, minkä jälkeen ajetaan tahallinen peltikolari tavoitteena saada vanhat pellit uusituksi.

Moottoripyörien osalta ongelma on poistettavissa ottamalla autoverolakiin yllä korin vaihtamista koskevaa ehdotusta muistuttava säännös, jonka mukaan liikennevahingon seurauksena vaurioituneen moottoripyörän, jonka rakennetta on muunneltu vähintään 25 prosenttia, saa veroseuraamuksitta korjata vahinkoa edeltäneeseen kuntoon. Moottoripyörien osalta tahallaan aiheutetun onnettomuuden mahdollisuus on niin pieni, että ehdotettu säännös tuo merkittävästi enemmän hyötyä kuin haittaa. Henkilöautojen osalta säännöksen toteuttamista on kuitenkin syytä arvioida kriittisesti.

2.4.5 Harrastusajoneuvot

Luonteeltaan harrastusvälineiksi tulkittavien ajoneuvojen verotusta on perusteltua säännellä erikseen. Harrastusajoneuvo on käsitteenä sangen tulkinnanvarainen, mutta kiistatta harrastusvälineinä voidaan pitää ainakin kaikkia vähintään 30 vuotta vanhoja ajoneuvoja, sillä niiden käyttö poikkeaa uudemmissa, arkipäivän hyötykäytössä olevista ajoneuvoista. Tässä esitetty 30 vuoden ikäraja on sekin tulkinnanvarainen. Jos asiaa tarkastellaan esimerkiksi henkilöautojen keskimääräisen elinkaaren valossa, voisi ikäraja hyvin olla matalampikin, kuten tullin vanhojen ajoneuvojen verotusta koskevissa ohjeissa 25 vuotta. Ehdotan kuitenkin keskustelun pohjaksi 30 vuoden ikärajan. Toisaalta uudetkin moottoripyörät ovat tosiasialliselta luonteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan harrastusajoneuvoja, mutta moottoripyörien verotuksen johdosta niitä ei voida käsitellä vanhojen ajoneuvojen kanssa samalla tavoin.

Harrastusajoneuvon verotuksellista identiteettiä on perusteltua tulkita väljemmin, koska ajoneuvoihin ei liity samanlaisia motiiveja tai mahdollisuuksia väärinkäyttöksiin kuin tavanomaisen arkikäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin. Toisaalta vähintään 25 vuotta vanhojen ajoneuvojen autoverorasitus on tullin verotusta koskevan ohjeistuksen seurauksena joka tapauksessa hyvin kevyt, joten samanlaista taloudellista motiivia ajoneuvon laajoihin korjaustoimenpiteisiin veronkiertotarkoituksessa kuin uudemmilla ajoneuvoilla ei ole. Tästä syystä myös veron kiertämistä koskeva sääntelytarve sekä sääntelyn valvonnan tarve on harrastusajoneuvojen kohdalla vähäisempi.

Vähintään 30 vuotta vanhojen ajoneuvojen osalta on säädettävä erikseen teknisen identiteetin muuttumisen verotuksesta, koska muutoin olisi mahdollista rakentaa vanhan ajoneuvon verotuksellisen identiteetin pohjalle teknisiltä ominaisuuksiltaan ja muotoilultaan uutta vastaava ajoneuvo. Sen sijaan muilta osin osien vaihtamista ei tarvitse verotuksessa rajoittaa, sillä teknisen identiteetin sääntelyn seurauksena ajoneuvo pysyy ominaisuuksiltaan vanhana ajoneuvona, vaikka sitä korjattaisiin laajastikin tai muunneltaisiin 50 prosentin rajoituksen puitteissa.

Autoverolakiin on otettava erityissäännös, jonka nojalla vähintään 30 vuotta vanha ajoneuvo verotetaan uudelleen vain, jos sen osia muutetaan siten, että se on rekisteröitävä ajoneuvolain 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla rakennettuna ajoneuvona.

2.4.6 Verovalvonta

Identiteettisääntelyn tavoitteiden toteutuminen edellyttää ajoneuvojen, erityisesti henkilöautojen osien vaihtamisen valvontaa. Laajennettaessa kanta-ajoneuvoon kuuluvien osien vaihtamisen mahdollisuuksia kunnostustarkoituksessa on valvonnan edellytyksiä parannettava siten, että väärinkäytösten mahdollisuudet eivät kasva voimassa olevaan oikeustilaan nähden. Osaltaan valvontaa tehostaa yllä ehdotettu prosenttiasetuksen soveltamisalan laajentaminen siten, että muutettujen osien prosenttiosuudet on nykyistä laajemmin merkittävä rekisteriin. Verotuksellisen identiteetin tavoitteet edellyttävät kuitenkin myös korjaamistarkoituksessa tapahtuvan osien vaihtamisen valvontaa.

Kun osien vaihtamisen veroseuraamus on kytketty osien vaihtamisen määrään ja ajankohtaan, edellyttää verovalvonta *informaatiota*, jonka perusteella vero voidaan määrätä maksuunpantavaksi edellytysten täytyessä. Voimassa olevassa sääntelyssä valvontamenettely perustuu velvollisuuteen esittää ajoneuvo kanta-ajoneuvon tarkastukseen ennen kuin sen osista on vaihdettu 35 prosenttia. Säädetty prosenttiraja koskee sekä osien muuttamista että korvaamista samanlaisilla osilla. Lisäksi sääntelyä valvotaan henkilöautojen määräaikaikatsastuksissa sekä poliisin toimesta liikenteessä. Jatkossakin valvontaa voidaan entiseen tapaan harjoittaa sekä määräaikaikatsastuksissa että poliisin toimesta, mutta kanta-ajoneuvon tarkastuksen poistuessa sen tilalle on luotava menettely, jonka tuloksena viranomaiset saavat riittävästi informaatiota verovalvontaa varten. Uudessa järjestelmässä on siis säilytettävä kanta-ajoneuvon tarkastuksen informaatiota tuottava ominaisuus.

Veron määrittäminen edellyttää ehdotuksen mukaisesti tietoa siitä, mitä osia ajoneuvoon on vaihdettu ja milloin osat on vaihdettu. Näyttövelvollisuus verovelvollisuuden edellytyksistä on veronsaajalla. Kuten edellä on esitetty, varaosien vaihtamisen toteaminen on osoittautunut vaikeaksi, koska ajoneuvon osista voidaan luotettavasti yksilöidä yleensä vain valmistenumeroilla varustetut osat, kori, runko, moottori ja joissain tapauksissa vaihdelaatikko. Tämä ongelma ei kuitenkaan ole poistettavissa lainsäädäntöteitse, ellei yksilöintitunnusta vaadita merkittäväksi kaikkiin osajyvitysluetteloissa mainittuihin osiin. Valvonnan edellytyksiä ei näin ollen ole mahdollista tältä osin parantaa lainsäädäntötoimin. Valvontaviranomaisen on osoitettava osien vaihtaminen vastaavin menetelmin kuin aikaisemminkin.

Teknisen identiteetin valvontaa koskeva menettely tuottaa viranomaisille myös verovalvonnassa tarpeellista informaatiota. Muutettujen osien osalta näyttövelvollisuuden täyttäminen on ilman erityistä valvontaprosessia yleensä verrattain helppoa, sillä muutoksista pääosa on muutoksias-tettava joka tapauksessa ja muutoksias-tuksesta laadittavasta katsastuspöytäkirjasta käy ilmi, milloin muutokset on katsastettu. Myös korjaamistarkoituksissa vaihdettujen varaosien määrä ja vaihtamisen ajankohta on helposti toteennäytettävissä silloin, kun korjauksesta vastaa liikennevakuutuslain tai vakuutus-sopimuksen perusteella vakuutusyhtiö, sillä vakuutusyhtiöiden korjaus-toiminta on voimassa olevan lainsäädännön nojalla valvottua ja siitä tallentuu riittävästi doku-mentaatiota ajoneuvohallintoviranomaisille, vakuutusyhtiölle ja ajoneuvon omistajalle. Hyväk-syntäasetuksen 25 §:ssä puolestaan määrätään ajoneuvo muutoksias-tettavaksi, mikäli sen osis-ta on vaihdettu vähintään 25 prosenttia. Ongelmallisia tilanteita ovat näin ollen lähinnä ne tilan-teet, joissa ajoneuvon omistaja tai haltija korjaa tai korjauttaa ajoneuvonsa omaan lukuunsa si-ten, että osista vaihdetaan vähemmän kuin 25 prosenttia, tai laiminlyö laissa säädetyn muutos-katsastusvelvollisuutensa.

2.4.7 Ilmoitusvelvollisuus

Valvonnan edellytysten kehittämiseksi ja verovelvollisen oikeusturvan parantamiseksi autovero-lakiin on luotava järjestelmä, jossa ajoneuvon omistaja voi ilmoittaa ja dokumentoida ajoneu-voon vaihtamansa osat mukaan lukien ne varaosat, joiden vaihtaminen ei edellytä muutoksias-tusta. Ilmoituksen tekemisen osalta johdonmukainen ratkaisulinja on seurata hyväksyntäasetuk-sen 25 §:ää siten, että ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan viranomaiselle, jos ajoneuvon osista vaihdetaan vähintään 25 prosenttia. Lisäksi on säädettävä, että ilmoituksen saa halutessaan antaa myös vähäisemmistä osien vaihtamisista. Luonteva tilaisuus vapaaehtoisen

ilmoituksen antamiselle on henkilöautojen osalta määräaikaikaskatsastus. Koska ilmoitusvelvollisuus palvelee nimenomaan verotuksellisen identiteetin sääntelyn valvontaa, ei velvollisuutta ole tarpeen ulottaa vähintään 30 vuotta vanhoihin ajoneuvoihin.

Ilmoitusvelvollisuuden sisältönä on ajoneuvon omistajan tai haltijan velvollisuus ilmoittaa ajoneuvohallintoviranomaisille hänen tiedossaan olevat ajoneuvon vaihdetut osat. Ilmoitus on dokumentoitava päivätyllä asiakirjalla, josta käy ilmi ajoneuvon vaihdettujen varaosien prosenttiosuus. Asiakirja voi olla samankaltainen kuin voimassa olevassa järjestelmässä kanta-ajoneuvon tarkastuksen yhteydessä laadittava osaluettelo.

Ilmoituksen yhteydessä ajoneuvon katsastajan on tarkastettava ilmoituksen sisältö siten, että yksilöintitunnuksella varustetut osat täsmäävät ajoneuvon rekisteritietoja ja ilmoituksen sisältöä. Sellaiset osat, joita ei ole yksilöity valmistenumeroilla tai muulla tunnuksella, tarkastetaan aina myös siltä osin kuin niiden yksilöinti varaosiksi tai muutetuiksi osiksi edellyttää. Tarvittaessa osien alkuperäisyyttä voidaan tutkia myös laajemmin. Ajoneuvon katsastaja ei kuitenkaan ole vastuussa ilmoituksen sisällöstä siltä osin, onko jokin ajoneuvon osa, jota ei ole merkitty yksilöintitunnuksin, ajoneuvon alkuperäinen osa vai varaosa. Vastuu ilmoitettujen tietojen todenmukaisuudesta on ajoneuvon omistajalla tai haltijalla.

Ilmoitusvelvollisuus ei poista veronsaajan todistustaakkaa verotuksen edellytysten osoittamisesta siltä osin, kun kysymys on siitä, onko osia vaihdettu vai ei. Todistustaakan voidaan kuitenkin katsoa täyttyvän, kun veronsaajan päätös perustuu verovelvollisen ilmoitukseen. Jos veronsaaja haluaa poiketa ilmoituksesta, on veronsaajan perusteltava päätöksensä erikseen siltä osin kun siinä poiketaan ilmoituksesta. Ilmoitus parantaa valvonnan edellytyksiä nykytilaan nähden, koska vaihdetuiksi ilmoitettujen osien osalta ilmoitusta voidaan pitää totuudenmukaisena.

Verotusta varten laskettavien prosenttien kuoleentumisaika voidaan myös asettaa alkamaan ilmoituksen jättöhetkestä. Tällöin veronsaajalla on näyttövelvollisuus osien vaihtamisesta, mutta veronsaajalla ilmoituksen antamisesta. Mikäli jokin laissa säädetyistä verovelvollisuuden laukaisevista toimenpiteistä havaitaan tapahtuneeksi, ilmoituksen laiminlyönti tai virheellisen ilmoituksen antaminen voidaan asettaa veronkorotuksen perusteeksi. Määräajan alkamisen kytkentä ilmoituksen jättämiseen kannustaa näin ollen verovelvollisia ilmoituksen tekemiseen ja edesauttaa verovalvonnan toteutumista.

Ilmoitusvelvollisuuden yksityiskohdista voidaan säätää prosenttiasetuksessa.

2.5 Siirtymäsäännökset

Siirtymäsääntelyä tarvitaan ensinnäkin verotusta varten laskettavien prosenttien osalta. Ajoneuvokannassa on runsaasti ajoneuvoja, joihin on vaihdettu enemmän tai vähemmän osia eri aikoina. Jotta lain tarkoitusta vastaamaton verosuunnittelu ei olisi mahdollista, on säädettävä, että ennen lain voimaantuloa vaihdetut osat luetaan mukaan viiden vuoden määräaikaan, ja että vaihdetut osat voidaan ilmoittaa heti lain voimaantulon jälkeen. Ennen lain voimaantuloa vaihdettujen osien osalta on lisäksi säädettävä, että määräaika alkaa kulua ilmoitukseen merkittävästä osien vaihtamisen ajankohdasta, jonka ajoneuvon omistaja tai haltija on luotettavasti selvittänyt. Selvityksenä voi toimia esimerkiksi korjauslasku tai varaosakuitti. Ellei selvitystä voida esittää, alkaa määräaika kulua ilmoituksen antamisesta.

On oletettavissa, että kaikkien ajoneuvojen osalta kattavaa selvitystä vaihdetuista osista tai vaihtamisen ajankohdasta ei voida tehdä, sillä vaihdetut osat eivät ole aina tunnistettavissa vaihdetuiksi. Toisinaan ajoneuvojen nykyisillä omistajilla tai haltijoilla ei ole edes tietoa ajoneuvoon vaihdetuista osista, saati vaihtamisen ajankohdasta. Identiteetin kannalta keskeisimmät osat, kori, runko ja moottori, on kuitenkin yleensä merkitty yksilöintitunnuksin, joten ainakin näiden osien osalta vaihtaminen on mahdollista havaita. Vaikka vaihtamisen ajankohtaa ei voitaisikaan osoittaa, verrattuna nykytilaan tällaisten ajoneuvojen asema paranee joka tapauksessa, sillä voimassa olevan lain nojalla osien vaihtamisen prosenttiosuus ei kuoleennu lainkaan.

Prosenttijyvitysten osalta prosenttiasetukseen on taannehtivien verovaikutusten välttämiseksi otettava siirtymäsäännökset, joissa säädetään vanhan lain voimassaoloaikana tehtyjen jyvitysten suhteesta uuteen lakiin. Oikeudenmukaisin ratkaisu saavutetaan säätämällä, että vanhat jyvitykset jäävät voimaan ja että aikaisemman sääntelyn mukaan jyvitettyä ajoneuvoa saadaan korjata uuden sääntelyn mukaisesti varaosia käyttämällä. Mikäli aikaisemman sääntelyn voimassa ollessa muutettua ja jyvitettyä ajoneuvoa muutetaan edelleen, on kuitenkin olemassa peruste jyvittää ajoneuvo uudelleen uusien säännösten mukaisesti. Ajoneuvon omistajalla on tällöin olemassa todellinen mahdollisuus arvioida muutoksen oikeusvaikutuksia itselleen ja kohtuuttomien seuraamusten välttämiseksi tarvittaessa palauttaa ajoneuvoa joiltain osin alkuperäiseen asuunsa varaosin tai, milloin näitä on tallella, ajoneuvoon alun perin kuulunein osin.

2.6 Ehdotusten vaikutusten arviointia

2.6.1 Tiivistelmä ehdotetusta sääntelystä

Yllä esitetty sääntely merkitsee tiivistetysti esitettynä seuraavaa. Ajoneuvon tekninen ja verotuksellinen identiteetti erotetaan säädöstasolla toisistaan. Ajoneuvon *tekninen identiteetti* määritellään suhteellisena osuutena valmistenumerolla *yksilöidystä* ajoneuvokokonaisuudesta *käyttöön-ottohetkellä*. Tekninen identiteetti *muuttuu* vain, jos ajoneuvon osista *muutetaan* vähintään 50 prosenttia, tai ajoneuvon valmistenumero poistetaan rekisteristä esimerkiksi ajoneuvon tuhoutumisen johdosta. Teknisen identiteetin muuttuessa ajoneuvo on rekisteröitävä uudelleen rakennettuna ajoneuvona. Ajoneuvon *korjaamisella* vaihtamalla siihen varaosia ei ole vaikutusta tekniseen identiteettiin. Tekninen identiteetti määräytyy samoin perustein kaikenikäisten ajoneuvojen osalta.

Ajoneuvon *verotuksellinen identiteetti* määräytyy lähtökohtaisesti sen ajoneuvon osien muodostaman yksilöidyn kokonaisuuden perusteella, joka *verotetaan ensimmäistä kertaa* Suomessa. Verotuksellinen identiteetti *muuttuu*, jos ajoneuvon osista vaihdetaan viiden vuoden aikana vähintään 50 prosenttia, jos ajoneuvon tekninen identiteetti muuttuu, tai jos ajoneuvon itsekantava kori vaihdetaan. Itsekantavan korin verotusta on kuitenkin kevennetty siltä osin kuin kyse on liikenneonnettomuuden seurauksena tapahtuvasta korjaamisesta. Vähintään 30 vuotta vanha ajoneuvo verotetaan uudelleen vain, jos sen tekninen identiteetti muuttuu. Vaihdetujen osien prosenttiosuutta laskettaessa luetaan mukaan kaikki ajoneuvoon vaihdetut osat.

Sääntelyn valvontakeinot pysyvät muilta osin ennallaan, mutta kanta-ajoneuvon tarkastus korvataan ilmoitusmenettelyllä. Ilmoitusmenettely palvelee ensisijaisesti verotuksen tavoitteita.

2.6.2 Sääntelyn keskeisimmät vaikutukset

Ensinnäkin ehdotettu sääntely edesauttaa rekisteriin merkittyjen tietojen luotettavuutta, sillä prosenttiasetuksen soveltamisalan laajentaminen johtaa *rekisteritietojen* nykyistä parempaan ajantasaisuuteen ja *informatiivisuuteen*. Sama koskee korjatun ja muutetun ajoneuvon käsitteiden merkitystä rekisteriin merkittyinä huomautuksina. Rekisteriotteen informatiivisuudella on merkitystä erityisesti ajoneuvojen vaihdantatilanteissa ja rakenteeltaan muutettujen ajoneuvojen tienvarsivalvonnassa.

Toiseksi prosenttiasetuksen soveltamisalan laajentaminen sekä ilmoitusvelvollisuuden käyttöönotto merkitsevät identiteettisääntelyn *valvonnan edellytysten parantamista* voimassa olevaan tilanteeseen verrattuna. Kuten aikaisemminkin, määräysten noudattamista voidaan valvoa poliisin toimesta sekä henkilöautojen osalta määräaikaikatsastuksissa. Ilmoitusvelvollisuuden oikeusvaikutukset voidaan rinnastaa muiden veromuotojen yhteydessä säädettyjen ilmoitusvelvollisuuksien oikeusvaikutuksiin. Lisäksi verotusta varten laskettavien prosenttien kuoleentumisajan alkaminen on kytketty ilmoituksen jättämiseen. Näin ollen ilmoitusjärjestelmän kannustinvaikutusten voidaan arvioida edelleen parantavan verovalvonnan edellytyksiä. Ilmoitettujen osavaihtosten osalta ilmoitusta voidaan pitää luotettavana. Koska varaosien vaihtamisella ei puolestaan ole vaikutusta ajoneuvon tekniseen identiteettiin, on teknisen identiteetin sääntelyn valvonta havaittavissa olevien tosiasioiden pohjalta huomattavasti aikaisempaa selkeämpää.

Kolmanneksi kanta-ajoneuvon tarkastuksen korvaaminen ilmoitusmenettelyllä poistaa voimassa olevasta järjestelmästä sen ongelmallisen seurauksen, jossa tarkastuksen suorittaja on saattanut joutua vastuuseen veroseuraamuksista. Ilmoitusmenettelyssä *vastuu verosta* on aina ajoneuvon omistajalla tai haltijalla.

Neljänneksi ehdotettu sääntely parantaa merkittävästi *vakuutusyhtiöiden ja ajoneuvoharrastajien toimintaedellytyksiä*, sillä ajoneuvon tarkoitustaan vastaava korjaaminen on ehdotuksen mukaan aikaisempaa laajemmin mahdollista myös korinvaihtoa edellyttävissä vahingoissa. Osaluetteloiden uudelleenjyvitys puolestaan on omiaan selkeyttämään harrastusmahdollisuuksia; ajoneuvorakentelun harrastajat saavat käyttöönsä selkeämmän ja helpommin ymmärrettävissä olevan työvälineen. Tältä osin sääntely vastaa paremmin myös perustuslain omaisuudensuojanormien sekä suhteellisuusperiaatteen vaatimuksia. Toisaalta sääntely ei merkitse ongelmia liikenneturvallisuus- tai ympäristötavoitteille, vaan monissa tapauksissa päinvastoin edesauttaa tavoitteiden toteutumista, koska kuluneiden osien vaihtaminen varaosiin on jatkossa sallittua.

Ehdotettu sääntely ei merkitse muutosta teknisen identiteetin muuttumisen oikeusvaikutuksiin ajoneuvoteknisen lainsäädännön nojalla, muutos koskee ainoastaan identiteetin määrittelyä. Tämä merkitsee, että identiteetin muuttumisen seuraamukset ajoneuvon tekniseen vaatimustasoon ovat lähtökohtaisesti huomattavia: ajoneuvon on täytettävä identiteetin muuttumisen ajankohdan tekninen vaatimustaso. Ehdotus merkitsee kuitenkin ajoneuvoharrastajien ja vakuutusyhtiöiden kannalta tärkeää muutosta voimassa olevaan sääntelyyn nähden siten, että tekninen identiteetti ei muutu korjaamisen seurauksena. Toisaalta identiteetin muuttumisen ongelmallisia

seurauksia voidaan lieventää arvioimalla omavalmisteisen rakennetun ajoneuvon teknistä vaatimustasoa koskevaa lainsäädäntöä uudelleen.

2.6.3 Käytettyinä maahan tuotavat ajoneuvot

Käytettyinä maahan tuotavien ajoneuvojen ennen maahantuontia tapahtuneita korjaustoimenpiteitä ei luonnollisesti voida valvoa eikä korjaus- tai muussa tarkoituksessa vaihdettuja osia voida tunnistaa kuin rajoitetusti. Kuten edellä on esitetty, ajoneuvon teknisen identiteetin näkökulmasta tämä ei ole yleensä tarpeellistakaan edellyttäen, että ajoneuvolla on olemassa aito valmistenumero ja aikaisemmat rekisteritiedot vastaavat sitä. Teknisen identiteetin näkökulmasta kunnostinta sääntelyn kiertämiseen ei ole olemassa.

Käytettynä maahan tuotava ajoneuvo on verotettava ennen kuin sitä voidaan käyttää liikenteessä. Vero kannetaan ajoneuvosta siinä kunnossa kuin se verotushetkellä on, joten verotusta silmällä pitäen käytettynä maahan tuotuun ajoneuvoon voidaan sallia vaihdettavan osia samoin edellytyksin kuin uuteenkin ajoneuvoon. Näin ollen verotuksen näkökulmasta ajoneuvoon mahdollisesti ulkomailla kohdistetut kunnostustoimenpiteet eivät ole ongelmallisia muutoin kuin teknisen identiteetin mahdollisissa väärennystilanteissa, joissa ajoneuvo esitetään verotettavaksi todellista ikäänsä vanhempana. Yllä ehdotetun sääntelyn nojalla tämä on jo teknisen identiteetin näkökulmasta kiellettyä kuten aikaisemminkin, joten erityissääntelyä ei tältä osin tarvita. Vaatimus ajoneuvon identifioinnista rekisteröintikatsastuksessa ei muodollisesti muutu.

Ajoneuvoon tehdyt muutokset ovat havaittavissa rekisteröintikatsastuksessa ja ne on merkittävä rekisteriin samalla tavoin kuin kotimaassakin tehdyt muutokset. Tältä osin sääntely ei merkitse muutosta voimassa olevaan oikeustilaan. Sen sijaan muutosta merkitsee se, että ajoneuvon identiteetin muuttuminen on ehdotettu erikseen verovelvollisuuden laukaisevaksi tapahtumaksi. Tästä seuraa, että ulkomailla hieman alle 50 prosenttia muutettu ajoneuvo verotetaan Suomessa uudelleen, jos sen osista edelleen muutetaan Suomessa siten, että muutettujen osien osuus on yhteensä vähintään 50 prosenttia. Vero kannetaan siten uudelleen eräissä tilanteissa jo melko pienienkin muutosten seurauksena, mitä voidaan *prima facie* pitää ongelmana. On kuitenkin huomattava, että uudelleenverotusta ei ehdotuksen mukaan tällaisessa tilanteessa suoriteta korjaamisen johdosta, sillä verotusta varten prosenttilaskenta alkaa verotushetken tilanteesta. Toisaalta uudelleenverotus voidaan välttää verosuunnittelun avulla siten, että ajoneuvoon suunnitellut muutokset voidaan tehdä jo ennen kuin ajoneuvo verotetaan Suomessa ensimmäistä kertaa.

Tällöin ajoneuvo verotetaan suoraan rakennettuna ajoneuvona. Jos muutostarpeita taas ei ole, ei ole riskiä uudelleenverotuksestaan.

3 Säädos ehdotuksia

3.1 Autoverolaki 3 § ja 3 a §

3 §

Ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos

- a) ajoneuvon osista vaihdetaan viiden vuoden aikana 50 prosenttia tai enemmän;
- b) ajoneuvo on ajoneuvolain 7 §:n mukaan rekisteröitävä uudelleen rakennettuna ajoneuvona;
- c) ajoneuvon itsekantava kori vaihdetaan; tai
- d) vakuutuksen perusteella lunastettu rekisteristä poistettu ajoneuvo otetaan uudelleen käyttöön tai merkitään rekisteriin.

Vähintään 30 vuotta vanha ajoneuvo verotetaan kuitenkin uudelleen vain, jos se on ajoneuvolain 7 §:n mukaan rekisteröitävä uudelleen rakennettuna ajoneuvona.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua prosenttiosuutta laskettaessa otetaan huomioon ajoneuvon sen ensirekisteröinnin jälkeen vaihdetut osat. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään huomioon ottaen ajoneuvojen osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta, jos liikennevahingon seurauksena vaurioitunut moottoripyörä, jonka osista on muutettu 25 prosenttia tai enemmän, korjataan onnettomuutta edeltävään kuntoon, tai liikennevahingon seurauksena vaurioitunut henkilöauton itsekantava kori vaihdetaan samanlaiseen koriin.

3 a §

Jos ajoneuvon osista vaihdetaan 25 prosenttia tai enemmän, ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava osien vaihtamisesta veroviranomaiselle. Ilmoitus voidaan antaa myös, jos ajoneuvon osista vaihdetaan vähemmän kuin 25 prosenttia. Edellä 3 §:n 1 momentin a) kohdassa tarkoitettu viiden vuoden määräaika alkaa kulua ilmoituksen antamispäivästä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään ilmoituksen yksityiskohdista. Ilmoitusvelvollisuus ei koske vähintään 30 vuotta vanhoja ajoneuvoja.

Jos ilmoitusvelvollisuus on laiminlyöty ja ajoneuvo on 3 §:n mukaan verotettava uudelleen, vero voidaan määrätä korotettuna siten kuin 59 §:ssä säädetään.

Siirtymäsäännös

Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuun viiden vuoden määräaikaan luetaan mukaan myös ennen tämän lain voimaantuloa vaihdetut osat. Ajoneuvon omistaja tai haltija voi antaa 3 a §:ssä tarkoitetun ilmoituksen myös ennen tämän lain voimaantuloa vaihdetuista osista. Määräajan katsotaan tällöin alkaneen kulua ajoneuvon omistajan tai haltijan esittämän selvityksen perusteella ilmoitukseen merkitystä osien vaihtamisen ajankohdasta tai selvityksen puuttuessa ilmoituksen antamispäivästä. Ilmoitus on annettava vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Perustelut

Prosenttiosuuden laskentamenettelyä uudistetaan siten, että osien kaikenlaatuista vaihtamista rajoitetaan määrällisesti ja ajallisesti. Ajoneuvon tekniseen identiteettiin ei vaikuta, jos osia vaihdetaan samanlaisiin. Sen sijaan ajoneuvon verotuksellisen identiteetin näkökulmasta osien vaihtamista edes samanlaisiin ei voida sallia rajoituksetta, sillä muussa tapauksessa väärinkäytösten mahdollisuudet kasvavat. Ajoneuvo verotetaan 3 §:n mukaan uudelleen ensinnäkin, jos sen osista vaihdetaan viiden vuoden aikana vähintään 50 prosenttia. Säännös koskee sekä varaosia että muutettuja osia.

Rakennettu ajoneuvo on identiteetiltään uusi ajoneuvoyksilö. Jos ajoneuvon tekninen identiteetti muuttuu siten, että ajoneuvo on rekisteröitävä uudelleen rakennettuna ajoneuvona, ajoneuvo verotetaan uudelleen. Ajoneuvoa voidaan näin ollen veroseuraamuksitta muuttaa kaikkiaan 49 prosenttia. Säännös on veron kiertämisen estämiseksi välttämätön ja sitä sovelletaan myös vähintään 30 vuotta vanhoihin ajoneuvoihin, jos tällaista ajoneuvoa muutetaan niin, että tekninen identiteetti muuttuu.

Prosenttiosuuden laskentaa koskevasta säännöksestä poistetaan viittaus osien taloudelliseen osuuteen ajoneuvon arvosta, koska ajoneuvon varaosien suhteellinen osuus ajoneuvon hinnasta vaihtelee suuresti ajoneuvomerkeittäin ja -malleittain, ja varaosien hinnoittelun perusteet eivät käytännössä vastaa kokonaisen ajoneuvon hinnoittelun lähtökohtia. Vastaavasti poistetaan viittaus ”kaikkiin” ensirekisteröinnin jälkeen vaihdettuihin osiin. Näin ollen prosenttitaulukoita voidaan tarkastella uudelleen painottaen osien teknistä ja tosiasiallista merkitystä ajoneuvon koko-

naisuudelle. Samoin prosenttilaulukot voidaan laatia nykyistä yksinkertaisemmiksi siten, että kokonaisuuden kannalta vähämerkitykselliset osat tai luonteeltaan lisävarusteiksi tulkittavat osat voidaan jättää taulukoiden ulkopuolelle.

Korinvaihdon verotusta koskevaa kevennetään aikaisemmasta sääntelystä poiketen siten, että liikenneonnettomuudessa vaurioituneen korin onnettomuuskorjausta ei veroteta. Säännöksen tavoitteena on ensisijaisesti parantaa vakuutusyhtiöiden toiminnan edellytyksiä. Termiä "liikennevahinko" on tarkoitettu tulkittavaksi tässä siten, että tahallisesti aiheutetun onnettomuuden osalta säännöstä ei sovelleta. Säännöksen soveltamiseksi voidaan edellyttää selvitystä onnettomuuden vahinkoluonteesta, esimerkiksi poliisiraporttia. Jos kori vaihdetaan muuhun kuin samanlaiseen koriin, ei poikkeussäännöstä sovelleta. Säännöksen piiriin kuuluvaa korin vaihtamisen prosenttiosuutta ei lueta mukaan 1 momentissa tarkoitettuun viiden vuoden määräaikaan.

Muutettuja moottoripyöriä koskevan korjaamisen mahdollistamiseksi säädetään uutena asiana vähintään 25 prosenttia muutetun moottoripyörän onnettomuuskorjausten verovapaudesta. Säännöksen soveltamiseksi voidaan vastaavasti kuin korinvaihtokysymyksissä edellyttää poliisin raporttia onnettomuuden vahinkoluonteesta, tahallisesti aiheutettuja vaurioita säännös ei koske. Säännös on tarpeellinen erityisesti vakuustoitiminnan edellytysten turvaamiseksi. Säännöksen piiriin kuuluvien osien vaihtamista ei lueta mukaan 1 momentissa tarkoitettuun viiden vuoden määräaikaan.

Vähintään 30 vuotta vanha ajoneuvo verotetaan uudelleen vain, jos sen tekninen identiteetti muuttuu siten kuin ajoneuvolain 7 §:ssä ja sen nojalla annetussa asetuksessa säädetään. Vanhojen ajoneuvojen kunnostamiseen ei käytännössä liity veronkiertotarkoitusta, eikä niiden kunnostamista voida arvioida samoista taloudellisista lähtökohdista kuin uudempien ajoneuvojen kunnostamista. Veron kiertämiselle ominaisen taloudellisen hyödyn saavuttaminen ei vanhojen ajoneuvojen korjaamisella tai muuttamisella ole mahdollista, ellei muutoksia tehdä niin paljon, että tekninen identiteetti muuttuu. Näistä syistä myöskään ilmoitusvelvollisuus ei ole vanhojen ajoneuvojen osalta tarpeellinen.

3.2 Ajoneuvolaki 7 §

7 §

1. Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia, ellei liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetä vähäisistä poikkeuksista toisin. Jos ajoneuvon osista *muutetaan* 50 prosenttia tai enemmän, ajoneuvo on esitettävä rekisteröintikatsastukseen ja ajoneuvo merkitään rekisteriin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona. Rakennetun ajoneuvon autoverosta säädetään autoverolaissa (1482/1994).

2. Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudesta ajoneuvosta, ajoneuvon rakenteen muuttamisen ehdoista, vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon rakentamisesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Perustelut

Teknisen identiteetin sääntelyn selkeyttämiseksi voimassa olevan säännöksen 1 momentista poistetaan viittaus ajoneuvon osien alkuperäisyyteen ja osien vaihtamista koskevaa kieliäsuä tarkistetaan. Samalla varmistetaan, että asetuksella säädettävä varaosan määritelmä ja varaosien vaihtamisen oikeusvaikutukset eivät ole ristiriidassa laintasoisen säädöksen kanssa

3.3 Asetus ajoneuvojen kunnostamisesta, muuttamisesta ja kokoamisesta osista

1 § Soveltamisala

Tämä asetus koskee M1-, N1-, L3e-, L4e- ja L5e-luokan ajoneuvon kunnostamista, muuttamista ja kokoamista osista sekä tällaisen ajoneuvon katsastamista ja merkitsemistä rekisteriin.

Perustelut

Asetuksen soveltamisalaa laajennetaan siten, että asetus soveltuu myös pakettiautoihin, sivuvau-
nulla varustettuihin moottoripyöriin ja kolmipyöriin. Asetuksen soveltamisalaa laajennetaan myös siten, että se koskee lähtökohtaisesti kaikkea ajoneuvojen korjaamista, muuttamista ja rakentamista. Tämä on perusteltua ajoneuvorekisterin tietojen todenmukaisuutta silmällä pitäen ja ajoneuvon identiteettiin ja kanta-ajoneuvon käsitteeseen tehtyjen muutosten johdosta. Aikaisempi soveltamisalaa rajoittava säännös poistetaan.

2 § Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) kanta-ajoneuvolla ajoneuvoyksilöä, jolla on ajoneuvolain 26 §:ssä tarkoitettu valmistenumero ja jonka osat muodostavat ajoneuvosta enemmän kuin 50 prosenttia;

b) korjatulla ajoneuvolla liikennevahingon, korroosion tai muun syyn johdosta vaurioitunutta ja sen jälkeen kunnostettua ajoneuvoa, jonka osista on vaihdettu vähintään 25 prosenttia ja jolla on kanta-ajoneuvo;

c) muutetulla ajoneuvolla LiikMP:ssä auton rakenteen muuttamisesta (23.10.1998/779) tai LiikMP:ssä moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta (9.4.1992/332) tarkoitetulla tavalla tai muilla kuin e) kohdassa tarkoitetuilla varaosilla muutettua ajoneuvoa, jolla on kanta-ajoneuvo;

d) rakennetulla ajoneuvolla osista koottua ajoneuvoa; rakennettu ajoneuvo muodostaa oman kanta-ajoneuvonsa, kun ajoneuvon valmistaja tai viranomainen on antanut sille valmistenumeron;

e) varaosalla ajoneuvon kunnostamisessa käytettyä osaa, joka on muotoilultaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan samanlainen kuin ajoneuvomallin alkuperäinen vaurioitunut tai käyttökelvottomaksi kulunut osa; vähintään 30 vuotta vanhan ajoneuvon varaosa voi olla muotoilultaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan myös vastaava kuin alkuperäinen.

Perustelut

Tässä säännöksessä määritellään, millaisia identiteettejä ajoneuvolla voi olla ja mitä erilaisilla identiteeteillä tarkoitetaan. Identiteetti perustuu kanta-ajoneuvon käsitteeseen, joka pääosin vastaa voimassa olevaa sääntelyä. Kanta-ajoneuvon käsitettä on kuitenkin tarkennettu siten, että valmistenumeron merkitystä korostetaan, sekä muutettu siten, että ajoneuvon vaihdetut jäljempänä määritellyt varaosat luetaan mukaan kanta-ajoneuvon osuuteen.

Säännöksen a) kohtaan otetaan vaatimus kanta-ajoneuvon yksilöivästä valmistenumeroista. Valmistenumeron merkitys ajoneuvon identiteetin kannalta on keskeinen mm. ajoneuvon rekisteritietojen oikeellisuutta, ajoneuvoon kohdistuvia varallisuussuhteita sekä erilaisia väärinkäyttötilanteita silmällä pitäen. Valmistenumeron ja ajoneuvoa koskevien asiakirjojen nojalla on voitava varmistua ajoneuvon todellisesta iästä sekä siitä, että ajoneuvo malliltaan vastaa sitä, millaisena se on alun perin valmistettu lukuun ottamatta siihen myöhemmin mahdollisesti tehtyjä muutoksia 50 prosentin rajaan saakka. Tavoitteena on tältä osin varmistaa, että todellisuudessa uutta ajoneuvoa ei voida esittää rekisteröitäväksi vanhana ajoneuvona. Ajoneuvolain 26 ja 27 §:ssä säädetään valmistenumeroa koskevista vaatimuksista.

Säännöksen b) kohdassa määritellään korjattu ajoneuvo. Korjatulla ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jonka osia on korvattu varaosilla vähintään 25 prosenttia. Viittaus osista koottuun korjattuun ajoneuvoon poistetaan, koska rakennetun ajoneuvon kanta-ajoneuvosta säädetään erikseen d) kohdassa. Korjatun ajoneuvon tekninen vaatimustaso määräytyy kanta-ajoneuvon mukaan.

Säännöksen c) kohtaan otetaan muutetun ajoneuvon käsite. Muutetulla ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jota on muutettu joiltakin osin alkuperäisestä poikkeavaksi. Säännökseen otetaan viittaukset ajoneuvojen rakenteen muuttamista koskeviin säädöksiin, joissa tarkoitettu rakenteen muuttaminen johtaa myös ajoneuvon identiteetin muuttumiseen "muutetuksi ajoneuvoksi". Lisäksi säännöksessä viitataan e) kohtaan siten, että muiden kuin e) kohdassa määriteltyjen varaosien vaihtaminen ajoneuvoon johtaa identiteetin muuttumiseen. Muutetun ajoneuvon tekninen vaatimustaso määräytyy kanta-ajoneuvon mukaan.

Säännöksen d) kohdassa määritellään rakennetun ajoneuvon käsite. Voimassa olevasta sääntelystä poiketen säännöksessä määritellään rakennetun ajoneuvon kanta-ajoneuvo, sillä tosiasiaa myös rakennetulla ajoneuvolla on kanta-ajoneuvo. Koska kanta-ajoneuvon käsite edellyttää valmistenumeron olemassaoloa, otetaan säännökseen maininta rakennetun ajoneuvon valmistenumeroista. Suomessa valmistetun rakennetun ajoneuvon valmistenumeron antaa katsastustoimipaikka 7 §:ssä säädetyllä tavalla. Käytettynä maahan tuodun rakennetun ajoneuvon valmistenumero voi olla ajoneuvon valmistajan tai ulkomaisen viranomaisen antama. Mikäli käytettynä maahan tuotu vähintään 50 prosenttia muutettu ajoneuvo on ulkomailta rekisteröity alkuperäisen kanta-ajoneuvon valmistenumeroilla, sille on rekisteröintikatsastuksessa annettava uusi valmistenumero 7 §:ssä säädetyllä tavalla.

Säännöksen e) kohdassa määritellään varaosan käsite. Varaosalla tarkoitetaan muotoilultaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan samanlaista osaa kuin ajoneuvoon uutena alun perin kuulunut osa. Säännöksen tarkoituksena on osaltaan mahdollistaa ajoneuvon korjaaminen siten, että ajoneuvon tekninen identiteetti ei korjaamisen seurauksena muutu. Varaosat luetaan kanta-ajoneuvon osuuteen siten kuin jäljempänä erikseen säädetään. Osan samannaisuutta koskevalla vaatimuksella ei edellytetä varaosan olevan ajoneuvon valmistajan tuottama ns. merkkivaraosa, mutta varaosan on oltava objektiivisesti arvioiden siinä määrin samanlainen kuin alkuperäinen osa, ettei ajoneuvon voida katsoa muuttuvan miltään osin toiseksi osan vaihtamisen seurauksena. Varaosa voi olla myös itse valmistettu. Epäselvissä tapauksissa ajoneuvon omistajan on esitettävä osan samannaisuudesta riittävä selvitys. Tavallisesti riittänee vaurioituneen osan esittäminen vertailtavaksi.

Koska vanhoihin ajoneuvoihin ei aina ole saatavilla alkuperäisen mallisia varaosia, on varaosan samannaisuuden määritelmää kevennetty vähintään 30 vuotta vanhojen ajoneuvojen osalta siten, että varaosa voi olla myös "vastaava" kuin alkuperäinen osa. Esimerkiksi rikkoutuneen vanhan moottorin vaihtaminen vastaavanmalliseen uustuotantomoottoriin on tarkoitettu mahdolliseksi edellyttäen, että moottorin tekniset ominaisuudet ja fyysinen muotoilu ovat olennaisilta osin samanlaisia kuin alkuperäisen moottorin ominaisuudet. Säännöksellä ei kuitenkaan tarkoiteta, että esimerkiksi vanhanmallisen moottorin voisi vaihtaa uudenmalliseen moottoriin, vaan varaosan on oltava olennaisilta teknisiltä ominaisuuksiltaan ja muotoilultaan vastaava kuin ajoneuvon alkuperäinen osa. Sivuventtiilimoottoria ei voi säännöksen nojalla vaihtaa kansiventtiilimoottoriin, eikä sylinterien lukumäärä voi muuttua. Säännöksen nojalla esimerkiksi Harley-Davidsonin "Panhead"-mallisarjan moottorin saa vaihtaa uustuotantona valmistettuun tai toisesta ajoneuvoyksilöstä peräisin olevaan vanhaan Panhead-moottoriin, mutta ei "Evolution"- tai "TwinCam"-malleihin. Vanhojen autojen osalta säännöksen soveltamisalan piiriin kuuluu mm. prässättyjen tukivarsien vaihtaminen putkirakenteisiin.

3 § Ajoneuvon osien osuudet

1. Ajoneuvon osien ja osakokonaisuuksien osuudet ajoneuvosta ovat tämän asetuksen liitteen mukaiset. Muita kuin liitteessä mainittuja osia tai osakokonaisuuksia ei oteta huomioon.

2. Jos liitteessä tarkoitettu osakokonaisuudesta käytetään vain osa, katsastustoimipaikka määrää 1 momentissa tarkoitettun osuuden arvioimalla, minkä verran kanta-ajoneuvon osuus on muutoksen johdosta pienentynyt. Henkilöauton korikehikon ja korin varusteiden sekä moottoripyörän rungon muutokset eivät kuitenkaan pienennä kanta-ajoneuvon osuutta edellyttäen, että osan alkuperäinen malli ja rakenne ovat muutoksen jälkeen tunnistettavissa.

3. Ajoneuvon vaihdetut varaosat luetaan kanta-ajoneuvon osuuteen.

Perustelut

Säännöksen 1 momenttiin liitetään selvyyden vuoksi maininta identiteettiin vaikuttavien osien tyhjentävästä luetteloinnista asetuksen liitteissä.

Säännöksen 2 momenttiin liitetään arviointia ohjaava maininta siitä, että alkuperäistä osaa tai kanta-ajoneuvon kuuluvaa varaosaa muutettaessa ajoneuvon identiteetin kannalta merkitystä on muutoksen kanta-ajoneuvon osuutta pienentävällä vaikutuksella. Sillä, että osakokonaisuuteen lisätään jotain, ei ole kanta-ajoneuvon osuutta pienentävää vaikutusta. Esimerkiksi vanhojen autojen runkojen rakenteiden vahvistaminen koteloimalla runkoaisoja ("boksaaminen") tai lisäämällä muita tukirakenteita ei pienennä kanta-ajoneuvon osuutta. Moottoripyörien osalta yleisin soveltamiskohde säännökselle lienee polttoainesäiliön muutos, jossa alkuperäistä tankkia on muotoiltu uudelleen.

Lisäksi 2 momentin toisessa virkkeessä säädetään erikseen yleisimpien muutosten, henkilöautojen peltiosien muutosten sekä moottoripyörien runkomuutosten, arvioinnista siten, että kanta-ajoneuvon osuus pienenee vain, jos alkuperäinen malli ei ole enää tunnistettavissa muutosten seurauksena. Tällä tavoin muotoillulle sääntelylle vaihtoehtoinen lähestymistapa olisi jyvittää kaikenlaiset kanta-ajoneuvon osuutta pienentävät muutokset erikseen. Erilaisten muutosten tasapuolinen jyvittäminen olisi kuitenkin jokseenkin mahdotonta, sillä muutosten vaikutukset osan malliin ja rakenteeseen ovat eri ajoneuvoissa varsin erilaisia, samoin erilaisten muutosten kanta-ajoneuvon osuutta pienentävä vaikutus. Tästä syystä kanta-ajoneuvon osuutta pienentävät säännöksen mukaan ainoastaan sellaiset muutokset, joiden seurauksena osan alkuperäistä mallia ei voida enää tunnistaa. Esimerkiksi sellaisten muutosten, joiden seurauksena auton kori muistuttaa enemmän jotain muuta ajoneuvoa kuin alkuperäistä, on tarkoitettu pienentävän kanta-ajoneuvon osuutta.

Henkilöautojen korikehikon ja korin varusteiden muutoksia kutsutaan yleisesti "kustomoinniksi" tai "tuningiksi". Kustomoinnissa vähäisemmät peltiosien muutokset käsittävät mm. ovenkahvojen ja listojen reikien täyttämistä, kulmien pyöristystä, ilmanottoaukkojen tekemistä ja valaisimien sekä etusäleikön ympäristön peltien muokkaamista. Hieman suurempia muutoksia ovat esimerkiksi lokasuojien levittäminen, neliovisen korin muuttaminen kaksioviseksi sekä katon madaltaminen ("choppaaminen"). Teknisesti vaikeimpia muutoksia taasen ovat itse korikehikon madaltaminen ("sectionointi") ja korikehikon laskeminen suhteessa auton runkoon ("channelointi"). Tuning-harrastuksessa autoa muunnellaan esimerkiksi lisäämällä koriin spoilereita, levikkeitä ja "ilmanottoscoopeja". Tässä mainituista muutoksista mikään ei tosiasiasa olennaisesti pienennä kanta-ajoneuvon osuutta eikä normaalisti vaikuta ajoneuvon tunnistettavuuteen niin voimakkaasti, että ajoneuvoa voitaisiin väittää olennaisilta osin toiseksi. Ehdotetun sääntelyn on tarkoitettu kattavan tässä luetellut muutostyöt siten, että kanta-ajoneuvon osuus ei niiden seurauksena pienene.

Korimuutoksissa, kuten muissakin ajoneuvon rakenteen muutoksissa on luonnollisesti huomioitava ajoneuvon sovellettavat ajoneuvotekniset vaatimukset. Korityypin muutos avoautoksi on mahdollista ajoneuvoteknisten säännösten asettamissa puitteissa. Avoautomuutoksia silmällä pitäen korikehikon osuudesta on jyvitystaulukossa erotettu katon osuus erikseen.

Moottoripyörien rungon kehtoputkien asennon muuttaminen tai putkien jatkaminen ei säännöksen nojalla pienennä kanta-ajoneuvon osuutta. Tämä on perusteltua jo siksi, että kanta-ajoneuvon osuus ei näiden muutosten seurauksena todellisuudessa pienene. Myöskään rungon valukappaleiden vaihtaminen muotoilultaan toisenlaisiin ei säännöksen nojalla pienennä kanta-ajoneuvon osuutta. Eri moottoripyörämerkkien ja -mallien osalta valukappaleiden identifioiminen on jokseenkin mahdotonta. Sen sijaan rungon rakenteen muuttaminen esimerkiksi yksikehtoisesta kaksikehtoiseksi pienentää kanta-ajoneuvon osuutta. Säännöstä sovellettaessa on kiinnitettävä huomiota ensisijaisesti rungon rakenteen tunnistettavuuteen. Säännöksen soveltamista silmällä pitäen moottoripyörien osien jyvityksissä on erikseen osoitettu prosenttiosuus apurungolle. Polttoainesäiliön osalta säännös on tarkoitettu tulkittavaksi vastaavasti kuin autojen peltiosien muuntelun yhteydessä.

Säännöksen tavoitteena on ajoneuvoharrastuksen edellytysten parantaminen. Säännös jättää ajoneuvon katsastajalle harkintavaltaa muunnellun osan tunnistettavuuden osalta. Tarkoituksena on, että kanta-ajoneuvon osuutta pienennetään vain, jos osa selvästi muistuttaa rakenteeltaan ja

malliltaan jotain muuta kuin alkuperäistä. Tällöin voidaan useimmiten tulkita koko osan osuus menetetyksi noudattaen autoverolain esitöissä annettua tulkintaohjetta, jonka mukaan auton kori katsotaan vaihdetuksi, jos alkuperäistä koria on jäljellä 50 prosenttia tai vähemmän. Jos tunnistettavuudesta on epäselvyyttä, harrastaja voi esittää vertailtavaksi valokuvia tai muita dokumentteja alkuperäisestä osasta. Säännös on tarkoitettu sovellettavaksi vain siinä erikseen mainittuihin osiin tai osakokonaisuuksiin. Muiden osien muuttamisen osalta noudatetaan, mitä säännöksen ensimmäisessä virkkeessä säädetään.

Säännöksen 3 momentissa säädetään varaosien kuulumisesta kanta-ajoneuvon osuuteen. Varaosien vaihtaminen ei siis pienennä kanta-ajoneuvon osuutta. Ajoneuvon vaihdettuja varaosien rakennetta ja muotoilua saa muuttaa noudattaen, mitä 2 momentissa säädetään.

4 § Ajoneuvon kunnostaminen, muuttaminen ja kokoaminen osista

1. Vaurioituneen ajoneuvon kunnostaminen tulee suorittaa huolella käyttäen vähintään kunnostettavan ajoneuvon ikää ja kuntoa vastaavia varaosia. Korjatun ajoneuvon lujuuden tulee vastata samanikäisen, vaurioitumattoman ajoneuvon lujuutta.

2. Ajoneuvon muutostyö on suoritettava huolellisesti. Ajoneuvojen rakenteen muuttamisesta säädetään LiikMP:ssä auton rakenteen muuttamisesta (23.10.1998/779) sekä LiikMP:ssä moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta (9.4.1992/332).

3. Osista koottu rakennettu ajoneuvo on valmistettava huolellisesti. Rakennetun ajoneuvon lujuuden tulee vastata vastaavanlaisen, Suomessa liikenteeseen hyväksyttävän ajoneuvon lujuutta.

Perustelut

Säännös vastaa pääosin voimassa olevan asetuksen 4 §:ssä säädettyä, mutta ehdotuksessa omak-sutun identiteettiä koskevan logiikan mukaisesti siinä erotetaan ajoneuvon kunnostaminen, muuttaminen ja osista rakentaminen. Säännöksen 3 momentissa ei ole tarkoitus asettaa rakennetun ajoneuvon valmistajalle korkeaa näyttökynnystä ajoneuvon rakenteellisen lujuuden osalta. Rakenteen osalta on noudatettava, mitä ajoneuvoteknisissä säännöksissä säädetään.

5 § Ilmoitusvelvollisuus ja selvitys osien alkuperästä

1. Jos alle 30 vuotta vanhan ajoneuvon osista on vaihdettu 25 prosenttia tai enemmän, ajoneuvosta on laadittava Ajoneuvohallintokeskuksen vahvistamalla lomakkeella osaluettelo, jossa ajoneuvon omistaja tai haltija ilmoittaa katsastusviranomaiselle tiedossaan olevat ajoneuvoon vaihdetut osat. Vaihdetujen osien alkuperästä on vaadittaessa esitettävä luotettava selvitys, kuten kauppalasku, tulliselvitys tai muu vastaava. Osien alkuperää koskevat selvitykset liitetään osaluetteloon. Ajoneuvon omistajan tai haltijan on allekirjoituksellaan vahvistettava osaluettelo oikeaksi.

2. Katsastusviranomaisen on ilmoituksen jättämisen yhteydessä tarkastettava, että ajoneuvon valmistenumero vastaa rekisteritietoja ja että varaosat ja muutetut osat on merkitty osaluetteloon oikein.

3. Rakennetun ajoneuvon kokoamisessa käytetyistä osista on laadittava osaluettelo. Osien alkuperästä on vaadittaessa esitettävä luotettava selvitys. Osien alkuperää koskevat selvitykset liitetään osaluetteloon.

Perustelut

Säännöksessä säädetään autoverolain nojalla ilmoitusvelvollisuudesta ajoneuvojen verotuksellisen identiteetin sääntelyn valvontaa silmällä pitäen. Säännös ei aseta muutoskatsastusvelvollisuutta, mutta muutoskatsastusvelvollisuus seuraa hyväksyntäasetuksen 25 §:stä. Autoverolaissa tarkoitettu viiden vuoden määräaika alkaa kulua, kun osaluettelo on jätetty katsastusviranomaiselle ja tarkastettu.

Ilmoituksen yhteydessä ajoneuvon katsastajan on tarkastettava osaluettelon sisältö sellaisten osien osalta, jotka on merkitty valmistenumerolla, sekä varaosien ja muutettujen osien osalta. Tarvittaessa ajoneuvon osien alkuperäisyyttä voidaan selvittää laajemminkin. Katsastusviranomaisen ei ole vastuussa ilmoituksen sisällöstä muutoin kuin yllä mainituilta osin.

6 § Korjatun, muutetun ja rakennetun ajoneuvon valmistenumero

1. Korjattu ajoneuvo, muutettu ajoneuvo sekä korjattu ja muutettu ajoneuvo merkitään rekisteriin kanta-ajoneuvon valmistenumerolla. Jos valmistenumero kunnostuksen yhteydessä vahin-

goittuu tai joudutaan poistamaan, valmistenumeron tarkastamisesta on sovittava katsastustoimipaikan kanssa ennen kunnostustyön aloittamista.

2. Jos kunnostukseen käytetyssä osassa on muu kuin kanta-ajoneuvon valmistenumero, katsastustoimipaikka mitätöi tämän numeron yliviivaamalla siten, että se on edelleen luettavissa. Mitätöinti osoitetaan molemmille puolille valmistenumeroa katsastustoimipaikan tekemällä toimipaikan osoittavalla meistoksella.

3. Jos kanta-ajoneuvon valmistenumero joudutaan meistämään uudestaan, katsastustoimipaikka varmentaa numeron sen molemmille puolille tehdyllä toimipaikan osoittavalla meistoksella.

4. Katsastustoimipaikka antaa rakennetulle ajoneuvolle uuden valmistenumeron, joka meistetään ajoneuvon koriin tai runkoon. Tarkastettuaan numeron katsastustoimipaikka varmentaa numeron sen molemmille puolille tehdyllä katsastustoimipaikkaa osoittavalla meistoksella.

5. Katsastustoimipaikkaa osoittavan meistoksen tulee olla ilmoitettu Ajoneuvohallintokeskukselle ennen meistoksen käytön aloittamista.

Perustelut

Säännös vastaa voimassa olevan asetuksen 7 §:ää.

7 § Rekisteriin merkitseminen

1. Korjattu ajoneuvo merkitään rekisteriin kanta-ajoneuvon merkkisenä ja mallisena. Käyttöönottoajankohdaksi merkitään kanta-ajoneuvon käyttöönottoajankohta. Korjaukseen käytettyjen osien alkuperää koskevat selvitykset sekä 5 §:ssä tarkoitettu osaluettelo liitetään katsastuskirjaan. Ajoneuvorekisteriin ja rekisteriotteeseen merkitään huomautus "KORJATTU AJONEUVO" tai, milloin ajoneuvoa on korjaamisen ohella muutettu 2 momentissa säädetyllä tavalla, "KORJATTU JA MUUTETTU AJONEUVO".

2. Muutettu ajoneuvo merkitään rekisteriin kanta-ajoneuvon merkkisenä ja mallisena. Käyttöönottoajankohdaksi merkitään kanta-ajoneuvon käyttöönottoajankohta. Ajoneuvorekisteriin ja rekisteriotteeseen merkitään tieto 2 §:n c) kohdassa mainittujen säädösten mukaan muutoskat-

sastusta edellyttävien osien vaihtamisesta ja niiden tämän asetuksen liitteen mukaisista osuuksista sekä huomautus "MUUTETTU AJONEUVO". Ajoneuvorekisteriin ja rekisteriotteeseen voidaan merkitä tiedot myös muista muutetuista osista ja niiden tämän asetuksen liitteen mukaisista osuuksista.

3. Rakennettu ajoneuvo merkitään rekisteriin omavalmiste-merkkisenä tai rekisteriin ilmoittajan erikseen ajoneuvolle ilmoittamana omamerkkisenä ja omatekoisena ajoneuvomallina. Rakennetun ajoneuvon osaluettelo ja osien alkuperää koskevat selvitykset liitetään katsastuskirjaan. Jos rakennetun ajoneuvon osista enemmän kuin 50 prosenttia on peräisin tietynmerkkisestä ajoneuvomallista ja rakennetun ajoneuvon rekisteriin ilmoittajalla on tavaramerkkilain (7/1964) mukainen oikeus ajoneuvon merkin käyttämiseen, rakennettu ajoneuvo saadaan merkitä rekisteriin sen merkkisenä ja mallisena tai mallin muunnoksena, millaisesta ajoneuvomallista enemmän kuin 50 prosenttia ajoneuvon osista on peräisin. Rakennetun ajoneuvon käyttöönottoajankohdaksi merkitään ajoneuvon ensirekisteröintipäivä. Rekisteriin ja rekisteriotteeseen merkitään huomautus "RAKENNETTU AJONEUVO" tai, milloin ajoneuvoa on sen ensirekisteröinnin jälkeen muutettu 2 momentissa säädetyllä tavalla, "RAKENNETTU JA MUUTETTU AJONEUVO".

4. Käytettynä maahan tuodun rakennetun ajoneuvon käyttöönottoajankohdaksi merkitään ajoneuvon valmistusajankohta tai, milloin tätä ei voida selvittää, ajoneuvon ensirekisteröintipäivä ulkomailla taikka ajoneuvon moottorin tai rungon valmistusajankohta.

5. Uuden valmistenumeron merkitsemisestä ja valmistenumeron mitätöimisestä tehdään asianmukainen merkintä ajoneuvorekisterin tietoihin.

Perustelut

Säännöksen 1 momentti vastaa rakenteeltaan voimassa olevaa sääntelyä. Korjattu ajoneuvo määritellään 2 §:n b) kohdassa. Säännöstä sovelletaan, jos ajoneuvoa on korjattu 2 §:ssä tarkoitetulla tavalla siten, että sen osia on korvattu varaosilla vähintään 25 prosenttia. Lisäksi määräystä rekisteriin merkittävistä tiedoista on selvyuden vuoksi täsmennetty siltä osin, kun ajoneuvoa on korjaamisen ohella myös muutettu. Maininta varaosien ja niiden prosenttiosuuksien merkitsemisestä rekisteriin on korjaamista koskevan sääntelyn rakenteen muuttamisen seurauksena poistettu. Maininta muiden rekisteritietojen tarkistamisesta on poistettu tarpeettomana, koska muut rekisteritiedot tarkistetaan joka tapauksessa.

Säännöksen 2 momentissa säädetään erikseen muutetun ajoneuvon tietojen merkitsemisestä rekisteriin. Muutettu ajoneuvo määritellään 2 §:n c) kohdassa. Säännös vastaa rakenteeltaan 1 momentin säännöstä ja perustuu pääosin voimassa olevan asetuksen 8 §:n 1 ja 2 momenttien säännöksiin. Asetuksen soveltamisalan laajentamisen seurauksena säännökseen otetaan vaatimus muutostarkastusta edellyttävien muutettujen osien prosentiosuuksien merkitsemisestä rekisteriin.

Säännöksen 3 momentti perustuu pääosin voimassa olevaan sääntelyyn. Momenttiin lisätään kuitenkin maininta rakennetun ajoneuvon osiin liittyvien selvitysten liittämisestä katsastuskirjaan.

Suomen lain mukaan rakennettuna ajoneuvona rekisteröitävän ulkomailla muutetun ajoneuvon käyttöönottoajankohdan määrittäminen on toisinaan erittäin vaikeaa, koska ajoneuvoa on saatettu muunnella esimerkiksi pitkän ajan kuluessa siten, että jossain vaiheessa 50 prosentin raja on ylitetty. Mikäli kaikkien osamuutosten ajankohtaa ei ole merkitty ulkomaiseen rekisteriotteeseen, ei yleensä voida tietää, milloin ajoneuvon identiteetti on Suomen lain mukaan muuttunut. Mikäli tämä johtaa edelleen siihen, että ajoneuvon edellytetään täyttävän vaatimukset, jotka ovat voimassa rekisteröitäessä ajoneuvoa Suomeen, on kyse yleensä kohtuuttomasta tilanteesta erityisesti, mitä vanhempi ajoneuvo todellisuudessa on. Tästä syystä säännöksen 4 momentissa määritellään käytettynä maahan tuotavan rakennetun ajoneuvon käyttöönottoajankohdan määräytyminen vastaavasti kuin muiden vanhempien ajoneuvojen osalta siten, että ellei täsmällinen käyttöönottoajankohta selviä ajoneuvoa koskevista asiakirjoista, käyttöönottoajankohdaksi merkitään ajoneuvon alkuperäinen ensirekisteröintipäivä ulkomailla, tai tämän tiedon puuttuessa ajoneuvon moottorin tai rungon valmistusajankohta riippuen siitä, kumpi näistä on vanhempi.

8 § Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

Tämä asetus tulee voimaan . .2007.

Ennen tämän asetuksen voimaantuloa rekisteriin merkityt vaihdettujen osien osuudet jäävät voimaan.

Ajoneuvoja, joihin vaihdettujen osien osuudet on ennen tämän asetuksen voimaantuloa merkitty rekisteriin, saa kunnostaa noudattaen, mitä tässä asetuksessa säädetään. Jos ajoneuvoa muutetaan tai jos ajoneuvon omistaja tai haltija niin vaatii, on ajoneuvoon vaihdettujen osien osuudet merkittävä rekisteriin tämän asetuksen mukaisesti.

Perustelut

Uuden asetuksen oikeusvaikutuksia ei voida ulottaa taannehtivasti sellaisiin ajoneuvoihin, joiden osalta prosenttijyvitykset on aikaisemman sääntelyn nojalla tehty. Tästä syystä on säädettävä vanhojen jyvitysten voimassaolosta erikseen uuden sääntelyn voimaantulon jälkeenkin.

Aikaisemman sääntelyn voimassa ollessa jyvitettyjen ajoneuvojen korjaaminen on saatettava uuden sääntelyn piiriin. Jos aikaisemman sääntelyn voimassa ollessa jyvitettyä ajoneuvoa muutetaan edelleen, kysymys ei ole enää sääntelyn taannehtivasta ulottamisesta aikaisemmin muutettuihin ajoneuvoihin, joten ajoneuvolle voidaan laatia jyvitys uuden sääntelyn mukaisesti. Tämä ei muodostu ajoneuvojen omistajille kohtuuttomaksi, sillä he voivat etukäteen arvioida suunnittelemiensa muutosten oikeusvaikutuksia ja tarvittaessa palauttaa ajoneuvoa joiltain osin alkuperäiseen asuunsa.

3.4 Prosenttijyvitykset

3.4.1 Henkilö- ja pakettiautot

1. Kori varusteineen	32 %
- Korikehikko ¹	22 %
- Katto	2 %
- Takalokasuojat	1 %/kpl
- Etukansi	1 %
- Takakansi	1 %
- Etulokasuojat ²	1 %/kpl
- Ovet ³	4 %
- Puskurit	0,5 %/kpl
- Etusäleikkö	1 %
2. Runko/pohjalevy⁴	24 %
3. Moottori apulaitteineen	26 %
- Moottori	14 %
- Vaihteisto ja kardaani	8 %
- Jäähdyttävä	2 %
- Polttoainesäiliö	2 %
4. Akselistot lukuun ottamatta jarruja	8 %
- Etuakselisto	4 %
- Taka-akselisto	4 %
5. Sisustus	6 %
- Istuimet ⁵	2 %
- Kojelauta	2 %
- Lämmityslaite ⁶	2 %
6. Ajovalot	4 %
- Etuvalot	2 %
- Takavalot	2 %
Yhteensä	100 %

¹ Jos N1-luokan ajoneuvossa on korikehikosta erillinen lava, kontti tai muu tavaroiden kuljetukseen tarkoitettu tila, sitä ei lueta mukaan korikehikon osuuteen eikä muuhun taulukossa jyvitettyyn osakokonaisuuteen.

² Jos ajoneuvossa ei ole erillisiä etulokasuojia, niiden osuus lisätään korikehikon osuuteen siten, että korikehikon osuus on 24 %.

³ Neliovisessa 1 %/kpl, kaksiovisessa 2 %/kpl.

⁴ Itsekantavan korikehikon osuus on yhteensä 46 %, varusteineen 56 %.

⁵ Kaksipaikkaisessa 1 %/kpl, muissa etuistuimet 0,5 %/kpl ja takaistuin 1 %.

⁶ Jos ajoneuvossa ei ole alun perin ollut lämmityslaitetta, sen osuus lisätään korikehikon osuuteen siten, että korikehikon osuus on yhteensä 24 %.

Perustelut

Kanta-ajoneuvolla tarkoitetaan vain tässä liitteessä tarkoitettujen osien muodostamaa kokonaisuutta.

Taulukko on laadittu painottaen ajoneuvon identiteetin kannalta kolmea keskeisintä osakokonaisuutta, koria, runkoa ja moottoria. Taulukko rakentuu työryhmän ensimmäisissä kokouksissa keskustellun "kaksi kolmesta-periaatteen" varaan siten, että taulukon mukaan teknisen identiteetin säilymiseksi riittää, kun kaksi kolmesta keskeisimmästä kokonaisuudesta säilytetään alkuperäisinä. Teknisen ja verotuksellisen identiteetin sääntelyn tavoitteiden näkökulmasta merkittävää on, että tällä tavoin laadittu jyvitys varmistaa ajoneuvojen säilymisen identiteetiltään aikakautensa ominaisuuksia vastaavina, vaikka kaikki muut osat vaihdettaisiin. Toisaalta tällä tavoin jyvitettyä taulukko jättää vanhojen ajoneuvojen rakenteluharrastukselle jonkin verran voimassa olevaa sääntelyä enemmän liikkumavaraa.

Taulukosta on jätetty pois liikenneturvallisuuden näkökulmasta tärkeimmät osat: jarrut ja ohjauksilaitteet. Tämä perustuu siihen, että identiteettisääntely ei saa muodostua esteeksi ajoneuvon liikenneturvallisuusominaisuuksien parantamiselle. Vastaavasti tällä tavoin voidaan luopua jarru- ja ohjauksilaitteistoa koskevasta nyt voimassa olevasta erityissääntelystä. Niin ikään liikenneturvallisuutta silmällä pitäen akselistoille on jyvitetty verraten pieni prosenttiosuus, yhteensä 8 prosenttia. Myös verhoilu ja mittaristo on jätetty pois taulukosta. Vanhoissa autoissa verhoilumateriaali ei yleensä ole erityisen laadukasta, eikä sen korvaaminen varaosaksi tulkittavalla verhoilumateriaalilla ole tästä syystä mielekäs. Mittaristo puolestaan on vanhoissa autoissa usein vaurioitunut, eikä varaosaksi tulkittavia mittaristoja ole yleensä saatavilla. Toisaalta verhoilun ja mittariston merkitys ajoneuvon identiteetin määräytymiselle on vähäinen.

Itsekantavan korikehikon osuus on taulukon mukaan yhteensä 46 prosenttia. Taulukon soveltamisen seurauksena itsekantavan korin vaihtaminen muuhun kuin varaosana pidettävään koriin on käytännössä mahdotonta, sillä rakenteeltaan ja muotoilultaan alkuperäisestä poikkeavassa itsekantavassa korirakenteessa ei voi hyödyntää kanta-ajoneuvon koriin liittyviä muita peltiosia, kuten ovia ja luukkuja. Varusteineen itsekantavan korin osuus on yhteensä 56 prosenttia. Verotuksen osalta itsekantavan korin vaihtaminen varaosaankin on mahdollista ainoastaan liikennevahingon seurauksena tai jos ajoneuvo on vähintään 30 vuotta vanha.

Sellaisissa pakettiautoissa, joissa tavaroiden kuljetukseen tarkoitettu kontti tai lava on kiinteä osa korikehikkoa, se luetaan mukaan korikehikon 22 prosentin osuuteen. Erilliset kontit tai lavat on jätetty taulukon ulkopuolelle, koska niiden alkuperäisyyden valvonta on usein vaikeaa. Toisaalta samaa ajoneuvoa saatetaan käyttää erilaisilla tavarankuljetusvarusteilla.

Sääntelyn yksinkertaistamista silmällä pitäen taulukon on ajateltu soveltuvan kaikenikäisiin henkilö- ja pakettiautoihin. Uudemmillle autoille voidaan haluttaessa laatia myös oma taulukkonsa, jossa esimerkiksi pakollisten turvavarusteiden osuus jyvitetään erikseen. Oma käsitykseni on kuitenkin, että tämä ei ole identiteetin määrytymisen keskeisiä tekijöitä silmällä pitäen tarpeellista.

3.4.2 Moottori- ja kolmipyörät (L3e-, L4e- ja L5e-luokka)

1. Moottori apulaitteineen	28 %
- moottori	14 %
- kampikammio ja koneisto	8 %
- sylinterit ja männät	3 %
- sylinterinkannet	3 %
- ensiöveto	4 %
- vaihteisto	10 %
2. Runko⁷	28 %
- apurunko	2 %
3. Takahaarukka, -akselisto ja -jousitus	8 %
- takahaarukka tai -akselisto ⁸	4 %
- jouset ja iskunvaimentimet	4 %
4. Etuhaarukka	8 %
- T-kappaleet	3 %
- teleskoopin sisäputket	2 %
- teleskoopin ulkoputket	3 %
5. Pyörät	
a) Moottoripyörät	16 %
- pyörän napa, etu	4 %
- pyörän napa, taka	4 %
- vannekehä, etu	4 %
- vannekehä, taka	4 %
b) Kolmipyörät	16 %
- pyörän napa, etu	4 %
- pyörän navat, taka	2 %/kpl
- vannekehä, etu	4 %
- vannekehät, taka	2 %/kpl
6. Polttoainesäiliö	4 %
7. Istuin	4 %
8. Pakoputkisto	2 %
- alkukäyrät	1 %
- äänenvaimentimet	1 %
9. Ajovalot	2 %
- etuvalo	1 %
- takavalot	1 %
Yhteensä	100 %

⁷ Jousittamattomalla taka-akselilla varustetun moottoripyörän rungon ja takahaarukan osuus on yhteensä 36 %. Jos jousitettu runko muutetaan jousittamattomaksi, kanta-ajoneuvon osuus pienenee 8 %.

⁸ Kaksipyöräisissä ja sivuvaunumoottoripyörissä takahaarukka, kolmipyörässä taka-akselisto.

Perustelut

Kanta-ajoneuvolla tarkoitetaan vain tässä liitteessä tarkoitettujen osien muodostamaa kokonaisuutta. Katteita, sivuvaunua ja muita esimerkiksi lisävarusteiksi tulkittavia osia ei lueta mukaan kanta-ajoneuvon.

Jyvityksissä on painotettu rungon ja moottorin osuuksia. Jyvityksistä on poistettu kulutusosat (renkaat, ketjut ja rattaat) sekä eräitä kokonaisuuden kannalta pieniä osia, joiden alkuperäisyyttä on vaikeaa selvittää (käsi- ja jalkahallintalaitteet, vilkut, mittarit jne.). Lokasuojat on jätetty pois, koska etulokasuojaa ei ole pakollinen varuste, eikä useissa moottoripyörissä ei ole lainkaan erillistä takalokasuojaa, vaan takalokasuojana toimii apurunko ja siihen kytketty kate (ns. "takahäkki"). Jarrut on poistettu, koska tällä tavoin voimassa oleva erityissäätely liikenneturvallisuutta parantavien osien vaihtamisesta käy moottoripyörien osalta tarpeettomaksi.

Ajoneuvoluokan muutoksia silmällä pitäen taulukko on jyvitetty siten, että se soveltuu kaksi- ja kolmipyöräisiin moottoripyöriin sekä sivuvaunumoottoripyöriin. Tällä tavoin rakennettuna ajoneuvoluokan muutokset eivät muodostu ongelmaksi identiteettisäätelyn näkökulmasta. Samalla myös todistelua koskevat ongelmat vähenevät identiteettisäätelyn tavoitteiden kuitenkin vaarantumatta.

Milloin moottori, ensiöveto ja vaihteisto muodostavat erottamattoman kokonaisuuden, ei moottoria apulaitteineen tarvitse arvioida erillisinä osina.

Runko on niiden osien muodostama kokonaisuus, jotka kytkevät ohjausputken ja takahaarukan kiinnityspisteet toisiinsa. Putkirakenteisen tai muun vastaavan rungon putkien korjaaminen tai jatkaminen taikka asennon muuttaminen ei vaikuta rungon osuuteen. Apurungon vaihtaminen toisenlaiseen pienentää rungon osuutta 2 prosenttia.

Kaksipyöräisissä ja sivuvaunumoottoripyörissä on jyvitetty takahaarukka ja takajousitus, kolmipyörissä taka-akselisto kaikkine osineen sekä takajousitus. Etujousitusta ei ole erikseen jyvitetty, koska erityisesti teleskooppihaarukan osalta jousituksen alkuperäisyyden valvonta ei ole käytännössä mahdollista. Muiden kuin teleskooppimallisten etuhaarukoiden muutoksissa on noudatettava, mitä 3 §:n 2 momentissa säädetään. Esimerkiksi springer-haarukan pidentämisen yhteydessä kanta-ajoneuvon osuus ei yleensä pienene.