

SUOMEN POLIISIN SUORITTAMA AUTOVEROVALVONTA

Poliisin aloittaman autoverovalvontaan liittyvän prosessin eteneminen ilmoituksen kirjaamisesta Verohallinnon toimenpiteisiin.

Jasperi Virtanen

01/2020

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto
Jasperi Virtanen	Poliisi (AMK) / 20173
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Suomen poliisin suorittama autoverovalvonta	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Jyrki Marttila / Operatiiviset valmiudet	Tutkimuksellinen opinnäytetyö
Tiivistelmä <p>Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan, mitä poliisin tekemille ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeuden selvittäminen -lomakkeille tapahtuu Verohallinnossa. Tutkimuksellani selvitän sitä, miten poliisin alulle panema prosessi etenee Verohallinnossa ja mitä eri toimenpiteitä tapauksissa voi tulla kysymykseen. Perimmäinen tarkoitus on siis lisätä ymmärrystä prosessista erityisesti poliisiorganisaatiossa.</p> <p>Opinnäytetyö on toteutettu laadullisena tutkimuksena hyödyntäen asiantuntijahaastattelua. Haastattelut tehtiin teemahaastattelulle ominaisen haastattelurungon pohjalta. Haastateltavat valikoituivat heidän asemansa perusteella Verohallinnossa, jotta heiltä saataisiin mahdollisimman yksityiskohtaista tietoa autoverotusprosessiin liittyen. Yksi haastateltavista, joka toimii ylitarkastajana Verohallinnossa, vaikutti vahvasti haastateltavien valintaan.</p> <p>Työn teoreettisessa viitekehyksessä tarkastellaan ylipäätään autoverotusta ja sen valvontaa poliisin näkökulmasta. Ajoneuvoihin liittyvän verotuksen hahmottamisen selkeyttämiseksi viitekehyksessä käsitellään myös ajoneuvoverovalvontaa ja muuta ajoneuvoihin kohdistuvaa verotusta, sekä käsitellään tarkemmin ajoneuvon välikaista verotonta käyttöä Suomessa. Lisäksi viitekehyksessä tuodaan esille erilaisia rekistereitä, jotka helpottavat erityisesti ulkomailla rekisteröityihin ajoneuvoihin kohdistuvaa liikennevalvontaa.</p> <p>Tutkimuksessa selvisi, että kaikki poliisin lähettämät välikaista verotonta käyttöä koskevat ilmoitukset taulukoidaan Verohallinnossa. Tämän jälkeen yksittäistä tapausta pyritään selvittämään tarkemmin ja tarvittaessa selvityksen kohteena olevalle henkilölle lähetetään lisäselvityspyyntö. Saadun selvityksen ja Verohallinnossa hankitun selvityksen perusteella voidaan henkilölle päätyä lähettämään ohjeistusta väliaikaiseen verottomaan käyttöön liittyen. Joissain tapauksissa voidaan henkilölle tai yritykselle myös määrätä Verohallinnon toimesta hallinnollisena toimenpiteenä virhemaksu ja tarvittaessa tehdä ajoneuvoon liittyen veroesitys, jonka pohjalta voidaan tehdä verotuspäätös. Harvinaisempi toimenpide on saattaa tapaus toimivaltaisen viranomaisen, eli tullin, esitutkintaan.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
38 + 4 liitesivua	01/2020
Avainsanat	
Ajoneuvovero, asiantuntijahaastattelu, autovero, autoverovalvonta, kvalitatiivinen tutkimus, poliisi, vero, Verohallinto	

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	2
1.1 Aiheen valikoituminen ja ajankohtaisuus.....	2
1.2 Opinnäytetyön rakenne.....	3
2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	4
2.1 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuskysymys	4
2.2 Haastattelututkimuksen lajeja.....	6
2.3 Haastateltavien valinta.....	7
2.4 Haastatteluiden tallentaminen ja analysointi	8
3 AJONEUVOJA KOSKEVASTA VEROTUKSESTA SUOMESSA	9
3.1 Ajoneuvoa koskevan vertouksen jaottelu	9
3.2 Autovero	10
3.2.1 Autoveroa koskeva verovelvollisuus	11
3.2.2 Autoverovalvonta.....	12
3.3 Ajoneuvovero	13
4 AJONEUVON KATSASTAMISESTA.....	14
4.1 Määräaikaikatsastuksen sisältö	14
4.2 Ajoneuvon ajokieltoon ja valvontakatsastukseen määrääminen	15
5 VÄLIAIKAINEN VEROTON KÄYTTÖ SUOMESSA	16
5.1 Veroton käyttö.....	16
5.2 Vakinainen asuinpaikka.....	17
5.3 Poikkeuksia verottoman käytön määräämään	18
6 REKISTEREITÄ ULKOMAISISTA AJONEUVOISTA.....	19
6.1 Eucaris	19
6.2 Valtioiden avoimet rekisterit	20
6.3 Rekisterien hyödyntäminen liikennevalvonnassa	20
7 AUTOVEROVALVONTAPROSESSI VEROHALLINNOSSA	21
7.1 Verohallintoon saapuvat ilmoitukset.....	21
7.2 Poliisin tekemän ilmoituksen jälkeinen prosessi.....	23
7.3 Mahdolliset toimenpiteet Verohallinnossa	25
8 POHDINTA	28
8.1 Opinnäytetyöprosessi ja sen onnistuminen	28
8.2 Reliabiliteetti ja validiteetti	30
8.3 Jatkotutkimusmahdollisuudet ja kehityskohteet.....	33
LÄHTEET	36
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä käsitellään poliisin tekemää ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen väliaikaiseen verottomaan käyttöön liittyvää valvontaa. Poliisin näkökulmasta valvontaa tehdään siten, että poliisi tekee muun ulkomaalaisiin ajoneuvoihin kohdistuvan valvonnan yhteydessä Verohallinnolle ilmoituksen. Opinnäytetyössä ei paneuduta ilmoituksen tekemisessä käytettävän lomakkeen täyttämiseen tarkemmin. Opinnäytetyölläni tutkin tätä prosessia poliisin tekemästä ilmoituksesta aina Verohallinnon suorittamiin mahdollisiin toimenpiteisiin. Verottomasta väliaikaisesta käytöstä säädetään autoverolain 6 luvussa ja tätä kokonaisuutta käsitellään tarkemmin tämän opinnäytetyön teoreettisessa viitekehyksessä luvussa 5.

1.1 Aiheen valikoituminen ja ajankohtaisuus

Ajatus tutkimuksen tekemiselle aiheesta syntyi hutikuussa 2019 ollessani poliisin opintoihini liittyvässä ammatillista osaamista edistävässä työharjoittelussa. Työharjoitteluun kuuluvalla liikenteenvalvontajaksolla teimme Helsingin poliisilaitoksen liikennesektorin ryhmässämme ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen väliaikaisen verottoman käytön valvontaa. Pysäytimme liikenteessä tapaamiamme ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja. Mikäli ajoneuvoon liittyen heräsi epäily, että taustalla voisi olla jokin rike liittyen autoverovelvollisuuteen ja siihen liittyvään väliaikaisen verottoman käyttöön, niin teimme asiasta ilmoituksen Verohallintoon sähköisesti täyttämällä Väliaikaista verotonta käyttöä koskeva selvitys -lomakkeen (liite 1). Itseäni jäi mietityttämään valvontaa tehdessämme mitä tekimillemme ilmoituksille tehdään konkreettisesti, joten päätin tehdä asiasta tutkimuksen opinnäytetyön muodossa.

Suomessa oli vuonna 2018 ajoneuvorekisterissä moottorikäyttöisiä ajoneuvoja yli 6,6 miljoonaa, joista liikennekäytössä oli yli 5 miljoonaa. Näistä henkilöautoja oli pelkästään lähes 3,5 miljoonaa. (Tilastokeskus.) Näihin moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin kohdistuu erilaisia veroja ajoneuvon käyttövaiheen mukaan, eli esimerkiksi siitä ollaanko ajoneuvoa vasta tuomassa ulkomailta Suomeen vai käytetäänkö ajoneuvoa Suomessa. Tutkimuksessani käsittelemäni valvonta kohdistuu autoveroon. Ajoneuvosta maksetaan autoveroa, kun ajoneuvo tuodaan Suomeen ja rekisteröidään ensimmäistä kertaa. Ajoneuvon verotusta ja poliisin suorittamaa valvontaa käsitellään tarkemmin opinnäytetyön luvussa 3. Tutkimukseni ai-

heen ajankohtaisuutta lisää myös se, että autoverovalvonta siirtyi vuonna 2017 tullilta Veroviranomaiselle (Säädöskokoelma (1192/2016), 8).

Poliisiammattikorkeakoulussa ei ole tehty aikaisempaa tutkimusta aiheeseen liittyen opinnäytetyöprosessiani ennen eikä sen aikana. Ennen autoverotuksen valvonnan siirtymistä tullilta Verohallinnolle aiheesta oli tehty yksi yritysjuridiikkaan liittyvä opinnäytetyö Saimaan ammattikorkeakoulussa vuonna 2016. Opinnäytetyö käsitteli yksityiskohtaisesti ulkomailta tuodun ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä ja tulliviranomaisen tekemää valvontaa ennen valvontaviranomaisen vaihtumista. Rajasin opinnäytetyöni aiheen koskemaan vain poliisin tekemää väliaikaisen verottoman käytön valvontaa ja opinnäytetyöllä pyritään samaan ymmärrystä siitä mitä poliisin tekemän ilmoituksen perusteella Verohallinnossa tehdään konkreettisesti.

1.2 Opinnäytetyön rakenne

Käsittelen opinnäytetyöni teoreettisessa viitekehyksessä poliisin suorittamaan valvontaan liittyvää oleellista lainsäädäntöä. Teoreettisessa viitekehyksessä ei käsitellä kovin tarkasti yksittäisiin ajoneuvoihin kohdistuvia verolajeja, sillä syvällisempi tarkastelu ei olisi olennaista tutkimuksen aiheen kannalta. Opinnäytetyön toisessa luvussa esitellään tutkimuksen toteutukseen liittyvää tutkimusteoriaa. Luvussa käsitellään sitä, miten kyseiseen tutkimusmenetelmään on päädytty ja esitelty tutkimusprosessia sekä sen kulkua laajemmin. Seuraavissa luvuissa 3-6, esitellään tutkimuksen teoreettinen viitekehys. Kolmannessa luvussa käsitellään ylipäätään ajoneuvoon kohdistuvaa verotusta, mistä tarkemmin autovero- ja ajoneuvoveroon liittyvää lainsäädäntöä. Luvussa käsitellään myös kumpaankin lakiin liittyvää valvontaa ja poliisiviranomaisen roolia valvonnassa, mutta opinnäytetyöni kannalta merkityksellisemmäksi nousee autoverovalvonta. Autoilu on Suomessa kohtalaisen raskaasti verotettua, joten myös verotuksen valvonta on tärkeä osa verotusta, jotta voidaan varmistua siitä, että ajoneuvoista maksetaan veroja, joita niistä kuuluu maksaa. Kokonaisuudessaan puhutaan suhteellisen merkittävästä verojen lähteestä valtiolle, sillä vuonna 2018 valtion verotulot tieliikenteestä olivat yli 8 miljardia euroa, josta pelkästään autoveroa oli noin 1 miljardi euroa ja ajoneuvoveroa noin 1,19 miljardia euroa (Autoalan tiedotuskeskus).

Neljännessä luvussa käsitellään lyhyesti ajoneuvon katsastamiseen liittyvää lainsäädäntöä, joka liittyy osaltaan ulkomaalaisten ajoneuvojen valvontaan liikenteessä. Ulkomaalaisia ajoneuvoja koskee samat säännökset katsastamiseen liittyen kuin Suomessa rekisteröityjä ajoneuvoja, joten myös tämän valvominen muun liikennevalvonnan yhteydessä on huomioon ottamisen arvoista opinnäytetyöni aiheen kannalta. Viidennessä luvussa käsitellään ulkomaalaisen ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä tarkemmin. Luvussa käydään läpi väliaikaiseen verottomana käyttöön liittyvää lainsäädäntöä ja siihen liittyvän määräajan keston perussäännöstä poikkeavia tilanteita. Kuudennessa luvussa tuodaan esille erilaisia sähköisiä rekistereitä, jotka voivat helpottaa poliisin suorittamaa liikennevalvontaa.

Luvussa 7 käsitellään tutkimusongelmaa ja vastauksia tutkimuskysymykseeni. Luvussa esitellään tarkemmin Verohallinnossa tapahtuvaa prosessia liittyen autoverotukseen, joka käynnistyy poliisin tai muun valvojan viranomaisen tekemän väliaikaista verotonta käyttöä koskevan ilmoituksen saavuttua Verohallintoon. Eli luvussa seitsemän esitellään tutkimukseni tuloksia, jotka sain tekemällä asiantuntijahaastatteluita. Luku kahdeksan pitää sisällään tutkimukseni tulosten arviointia ja omaa pohdintaani tutkimuksen toteutumisesta, sekä sen reliabiliteetista ja validiteetista. Luvun lopussa olen tuonut myös esille nousseita mahdollisia jatkotutkimusmahdollisuuksia tutkimukseeni liittyen. Tein myös yksinkertaisen kaavion siitä, miten autoveroon liittyvää valvontaa voi tehdä poliisissa, joka on kahdeksannen luvun lopussa, sekä erikseen opinnäytetyön liitteenä. Huomion arvoista on, ettei ohjeistus ole virallinen vaan se on omaan tietooni ja haastatteluiden kautta saatuun tietoon pohjautuva mahdollinen toimintamalli valvontatilanteeseen. Tarkoitukseni ohjeistuksella on helpottaa valvontaa ensimmäisiä kertoja tekeviä poliiseja.

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

2.1 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuskysymys

Valitsin opinnäytetyöni tutkimusmenetelmäksi kvalitatiivisen tutkimuksen eli laadullisen tutkimuksen. Laadullisella tutkimuksella ei pyritä yleistämään kuten määrällisellä, eli kvantitatiivisella tutkimuksella. Kvantitatiivista tutkimusta tehtäessä on aina hyvä käsitys tutkittavasta ilmiöstä, eli sen taustalla vaikuttavista teorioista ja malleista. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tulisi siis pystyä laatimaan oikeat kysymykset, jotta tiedonkeruu sille tyyppisellä kyselylomakkeella onnistuisi. Mikäli ilmiöitä ei tunneta ei voida laatia tarkkoja

kysymyksiä. Kvalitatiivisella, eli laadullisella tutkimuksella pyritään siis vastaamaan kysymykseen: ”Mistä ilmiössä on kyse?”. (Kananen 2017, 32.) Työssäni on hieman kvantitatiivisen työn piirteitä, sillä tutkimuksella ei yksinomaan pyritä välittämään kuvaa haastateltavan ajatuksista, käsityksistä, kokemuksista ja tunteista. Haastattelua tekevän tutkijan tehtävänä, kun yleisesti ottaen on välittää kuvaa juuri näistä edellä mainituista seikoista (Hirsjärvi & Hurme 2008, 41). Tutkimuksellani selvitän siis mitä poliisin tekemälle yksittäiselle ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeuden selvittäminen -lomakkeelle (Liite 1) tehdään sen siirryttyä poliisilta Verohallinnon käsiteltäväksi. Asiantuntijahaastattelut osoittautuivat hyväksi tavaksi saada tietoa aiheesta ja prosessista suoraan Verohallinnossa työskenteleviltä henkilöiltä, jotka ovat tekemisissä autoveroasioiden kanssa.

Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus tulee siis kysymykseen, kun ilmiötä ei tunneta ja sillä pyritään selvittämään vastausta kysymyksiin: ”Mistä tässä on kyse?” tai ”Mistä ilmiössä on kyse?”. Lisäksi opinnäytteen tutkimustavan valikoitumista kvalitatiiviseksi voidaan perustella myös Trockimin ja Donellyn (2008) esittämällä viiden eri kohdan luokittelulla. Luokittelu on jaoteltu seuraavasti: 1) Ilmiöstä ei ole tietoa, teorioita, tutkimusta 2) Halutaan saada ilmiöstä syvälinen näkemys 3) Luodaan uusia teorioita ja hypoteeseja 4) Käytetään triangulaatiota eli ns. mixed-tutkimussarjaa ja 5) Halutaan ilmiöstä hyvä kuvaus. (Kananen 2017, 32-33.) Edellä läpikäydyistä viidestä kohdasta opinnäytteeseeni soveltuvat parhaiten: tavoite saada tutkittavana olevasta prosessista syvällisempi näkemys ja tavoite luoda prosessista hyvä kuvaus. Tietoa on kyllä saatavilla runsaastikin erinäisten lakien muodossa, erityisesti ulkomaalaisen ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä ja sen ympärillä vaikuttavaa lainsäädäntöä koskien, mutta poliisin tekemän ilmoituksen aloittamasta prosessista ei ole saatavilla juurikaan tietoa julkisista lähteistä.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa suositaan siis laadullisia metodeja, jolloin tutkittavien näkökulmat pääsevät tavallisesti paremmin esille. Laadullisia metodeja ovat esimerkiksi teemahaastattelu, ryhmähaastattelu ja asiantuntijahaastattelu. Lisäksi tutkimuksen kohteeksi valikoituu kvalitatiivisessa tutkimuksessa tyypillisesti tarkoituksenmukaiset henkilöt satunnaisen valinnan sijaan. (Hirsjärvi, Remes ym. 2009, 164.) Tästä kvalitatiivisen tutkimuksen tavanomaisesta piirteestä poiketen, asiantuntijahaastattelun kiinnostuksen kohteena ei ole asiantuntija itsessään ja hänen omat mielipiteensä ja tuntemuksensa. Asiantuntijaa halutaan haastatella, jotta saataisiin sitä tietoa, jota hänellä oletetaan olevan. (Ruusuvuori & Nikander 2017, 373.) Eri haastattelumenetelmistä totesin siis tutkimukseeni parhaiten

sopivaksi menetelmäksi asiantuntijahaastattelun. Tutkimuksessa suoritettujen asiantuntijahaastattelut olivat teemahaastattelun tapaisia, mutta niissä pyrittiin avoimempaan keskusteluun aiheesta. Opinnäytetyössäni ei siis haeta yksittäisten tutkimuksen kohteena olevien henkilöiden tuntemuksia, vaan pyritään saamaan käsitys siitä, millainen autoverovalvontaan liittyvä prosessi on. Tämä pyrkimys saada haastatteluiden kautta tietoa vaikutti osaltaan myös haastateltavien valikoitumiseen ja haastateltavien määrään, mitä käsitellään tarkemmin alaluvussa 2.3.

Tutkimuksellani pyritään siis selvittämään sitä, miten poliisin lähettämän ilmoituksen aloittama prosessi etenee Verohallinnossa ja mitä konkreettisia toimenpiteitä Verohallinnossa tehdään ja voidaan tehdä yksittäiseen tapaukseen liittyen. Tarkoitukseni on selvittää, etenekin yksittäisen poliisimiehen näkökulmasta asiaa, sillä itseäni ainakin motivoi tehdä toimenpiteitä, jos tiedän mitä niistä seuraa tai voi seurata ja jos prosessi on minulle tuttu. Tutkimuksellani pyritään siis saamaan vastaus kysymykseen: Mitä poliisin Verohallintoon lähettämälle lomakkeelle tapahtuu Verohallinnossa ja miten prosessi etenee ilmoituksen tekemisen jälkeen?

2.2 Haastattelututkimuksen lajeja

Niin kutsuttu haastattelun ”ihanne” on tiivistetysti

- Ennalta suunniteltu tilanne, jossa haastattelija on tutustunut ennalta tutkimuksen kohteeseen, sekä käytännössä, että teoriassa,
- Kyseinen tilanne on haastattelijan alulle panema ja ohjaama,
- Haastattelija joutuu yleensä motivoimaan haastatettavaansa ja ylläpitämään tämän motivaatiota,
- Haastattelijan tulee tuntee roolinsa,
- Haastateltavan on voitava luottaa siihen, että haastateltavan antamia tietoja käsitellään luottamuksellisesti.

Haastattelutilanteet ovat siis yleispiirteiltään lähtökohtaisesti samanlaisia, mutta niitä erottaa tilanteen strukturointiaste. Haastattelun strukturointia kuvaavia nimityksiä ovat muun muassa standardoitu lomake haastattelu eli formaali haastattelu, strukturoimaton haastattelu, puolistrukturoitu haastattelu ja teemahaastattelu. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 43-44.)

Teemahaastattelu eli puolistrukturoitu haastattelu on haastattelututkimuksen laji, jossa haastattelu kohdennetaan tiettyihin teemoihin, joista haastattelussa keskustellaan. Teemahaastattelun etuna on se, ettei se sido haastattelua kvalitatiiviseen eikä kvantitatiiviseen malliin, vaan haastattelu etenee, haastattelulajin nimenkin mukaisesti, teemoittain. Teemahaastattelua ei näin ollen ole sidottu mihinkään tiettyyn kysymyslomakkeeseen. Etuna haastattelussa on myös se, ettei teemahaastattelussa, muiden puolistrukturoitujen haastattelulajien tavoin, tarvitse kysyä kaikilta haastateltavilta samoja kysymyksiä. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 47-48.) Tutkimuksen kannalta teemahaastattelusta haastattelun rungon käyttämisen etuna tämä voidaan nähdä erityisesti silloin, jos haastatellaan asiantuntijoita, eikä esimerkiksi ensimmäisen asiantuntijan haastattelussa ole huomannut kysyä jotakin. Haastattelun toteuttaminen tällä menetelmällä mahdollistaa kysymysten lisäämisen vielä seuraavaan haastatteluun, jolloin vältytään lisäkysymysten esittämiseltä jälkikäteen ja tietoa saadaan kerättyä mahdollisimman kattavasti.

2.3 Haastateltavien valinta

Asiantuntijahaastattelussa haastateltavien valinta perustuu yleensä joko heidän institutionaaliseen asemaansa tai muuhun osallisuuteen tutkittavana olevassa asiassa. Lisäksi asiantuntijahaastattelussa ei ajatella haastateltavaa tämän oman elämänsä ja kulttuurin asiantuntijana, vaan pikemminkin sen organisaation tai kulttuurin asiantuntijana, minkä kautta hänelle on kertynyt tietoa ja kokemusta. (Ruusuvoori & Nikander 2017, 373-374.) Tavallisesti haastateltaviksi valikoituu siis henkilöitä, jotka edustavat jotakin samaa ryhmää, minkä määrittelee tutkimuksen tarkoitus. Helpoiten henkilöihin saadaan yhteys olemalla ensin yhteydessä johonkin taustayhteisöön, johon he kaikki kuuluvat. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 83.)

Haastateltavien määrää laadullisessa tutkimuksessa ei useinkaan voida määritellä etukäteen. Merkityksellistä haastateltavien määrää pohdittaessa on kuitenkin saturaatio. Saturaatiolla tarkoitetaan sitä, että haastateltavia tulisi tavallisesti olla niin monta, että haastateltavien vastaukset alkavat toistaa itseään, eikä uusi haastateltava näin ollen toisi enää mitään uutta ilmiön ymmärtämiseen. Yleisesti laadullisen tutkimuksen kirjoissa riittäväksi haastateltavien määräksi on esitetty 12-15 henkilöä, mutta määrään vaikuttavat kuitenkin aineisto ja tutkimusongelma. (Kananen 2015, 146.) Tutkimusta tehdessäni katsoin kuitenkin riittäväksi, että haastattelen paljon pienempää määrää haastateltavia. Päädyin haastattelemaan

vain kolmea asiantuntijaa tutkimustani varten. Tavoitteenani oli, että haastateltavat olisivat työtehtävissään tekemisissä poliin tekemien Ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön selvittäminen -lomakkeiden (liite 1) kanssa.

Haastattelurunko tulisi laatia siten, ettei se ole vain yksityiskohtaisia kysymyksiä, vaan kysymykset tulisi laatia teemoittain niihin alueisiin, joihin itse kysymykset varsinaisesti kohdistuvat. Itse teema-alueet siis konkretisoituvat haastattelussa esitetyillä kysymyksillä. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 66.) Tutkimukseni taustayhteisöksi osoittautui Verohallinto. Olin yhteydessä Verohallintoon haastatteluista sähköpostitse ja laadin ennen haastateltavien valintaa haastattelurungon, jota käytin haastatteluissa. Tekemäni haastattelurungon perusteella pystyimme valitsemaan Verohallinnossa työskentelevän ylitarkastajan kanssa, keitä voisin haastatella tutkimustani varten. Haastateltavien valikoiduttua sovin heidän kanssaan haastatteluajankohdat. Haastatteluissa käytettiin pohjana laatimaani haastattelurunkoa (liite 2). Haastateltavaksi valikoitui ylitarkastaja kehen olin ollut sähköpostitse yhteydessä, Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa työskentelevä autoverotuksen prosessivaastava ja Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa työskentelevä veroasiantuntija.

Tavallisesti haastattelututkimuksessa tulisi siis haastatella huomattavasti suurempaa määrää kuin haastattelemani kolme henkilöä. Haastattelemani henkilöiden voidaan nähdäkseni katsoa olevan viimekädessä tutkimukseni aiheen asiantuntijoita heidän työympäristönsä ja heidän tietämyksensä perusteella tutkittavana olevasta aiheesta. Heiltä sain siis parhaiten tietoa tutkimustani varten. Katsoisin siis, että useamman henkilön haastatteleminen ei olisi tuonut enää mitään lisäarvoa tutkimukseeni, sillä haastateltavat ovat tekemisissä samojen asioiden kanssa työtehtävissään. Haastateltavia ei siis haastateltu heidän omien kokemustensa esille tuomiseksi, vaan tiedonsaantitarkoituksessa.

2.4 Haastatteluiden tallentaminen ja analysointi

Haastatteluiden taltioiminen on haastatteluiden onnistumisen kannalta tärkeää. Yleisimpiin ja helpoimpiin ratkaisuihin kuuluu tallennin, joita on olemassa erilaisia. Vaihtoehtona toimii myös suoraan kannettavalle tietokoneelle tallentaminen. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 75.) Toinen vaihtoehto olisi muistiinpanojen tekeminen haastattelun aikana, mutta tämä häiritsee helposti haastattelun kulkua, eikä muistiinpanoja tekemällä pysty palaamaan enää myöhemmin haastattelutilanteeseen niin hyvin kuin tallenteen kautta. Lisäksi haastattelun

autenttisella tallentamisella voidaan katsoa olevan seuraavia etuja: objektiivisuus, analyysin syvällisyys, tarkistettavuus, vertailtavuus ja uudet tutkimukset. (Kananen 2015, 156.) Lainasin haastatteluitani varten Poliisiammattikorkeakoulun kirjastosta ääninauhurin. Nauhurin etuna on juuri sen helppokäyttöisyys ja että tallenteeseen pystyy palaamaan milloin tahansa. Käyttämäni tallennin oli paristokäyttöinen ja siihen pystyi helposti liittämään kuulokkeet, mikä helpotti haastatteluiden litterointia ja haastattelujen analysointia litterointien pohjalta.

Haastatteluiden aineiston tallentamisen jälkeen tavallisin tapa saada tallenne kirjoitetuksi tekstiksi on sen sanasanainen kirjoittaminen eli litterointi. Litterointia käytetään etenkin, jos haasteltavia ei ole montaa ja haastattelut eivät ole venyneet kovin pitkiksi. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 138.) Litteroinnin tarkkuuskin voi vaihdella ja siitä voidaan erottaa eri tasoja ja tekniikoita. Tasoja ovat sanatarkka, yleiskielinen ja propositiotason litterointi. Sanatarkka litterointi tarkoittaa termin mukaisesti tallenteen litterointia juuri niin kuin tallenteessa sanotaan, vaikka puheessa käytettäisiin puhekielen ilmaisuja tai toisella haastattelun osapuolista olisi esimerkiksi vahva murre. Yleiskielisessä litteroinnissa teksti on muutettu kirjakielelle ja propositiotasoisessa litteroinnissa kirjataan ainoastaan puhutun sanoma tai havainnon ydinsisältö. (Kananen 2015, 161.) Päädyin litteroimaan tekemäni haastattelut sanatarkasti, jotta saisin litterointia seuraavaa analysointivaihetta silmällä pitäen mahdollisimman kattavan aineiston käyttööni ja jotta minun olisi helppo palata haastattelutilanteeseen juuri sellaisena kuin olen sen kokenut.

3 AJONEUVOJA KOSKEVASTA VEROTUKSESTA SUOMESSA

3.1 Ajoneuvoa koskevan vertouksen jaottelu

Ajoneuvoa koskevan verotuksen voidaan katsoa Suomessa jakautuvan useampaan eri vaiheeseen, riippuen siitä mitä verollisuuden ja verovelvollisuuden syntymistä koskevia olennaisia tapahtumia tarkastellaan. Kutakin tapahtumaa koskevasta verotuksesta säädetään eri verolaeissa, joita ovat esimerkiksi ajoneuvoverolaki (30.12.2003/1281) ja autoverolaki (29.12.1994/1482). Perusajatus ajoneuvon verotukseen liittyen on, että kun ajoneuvo hankitaan, maksetaan ajoneuvosta ajoneuvon arvonlisävero ja tullivero. Kun ajoneuvo otetaan käyttöön, maksetaan siitä autoveroa. Ajoneuvon käytettävissä olosta taas maksetaan

ajoneuvoveroa ja itse käyttövaiheesta, polttonaineeseen kohdistuvaa valmisteveroa, arvonlisäveroa ja tullia. (Juanto & Saukko 2018, 336-337.) Verotuksen eri vaiheita havainnollistetaan alla olevassa kaaviossa, joka kuvastaa ajoneuvon verotuksen jakautumista siitä hetkestä alkaen, kun ajoneuvo hankitaan.



Tekijä: Jasperi Virtanen.

3.2 Autovero

Autovero on ajoneuvoveron ohella tieliikenteeseen kohdistuva erityisvero ja sitä maksetaan kertaluontoisesti ajoneuvon käytönoton yhteydessä (Juanto & Saukko 2018, 336).

Autovero perustuu ajoneuvon arvoon ja se maksetaan seuraavista ajoneuvoista:

- 1) uudesta tai käytetystä henkilöautosta, pakettiautosta ja sellaista linja-autosta, jonka oma massa on alle 1875 kilogrammaa,
- 2) moottoripyörästä,
- 3) sekä erinäisistä nelipyöräisistä moottoriajoneuvoista.

Maksu tapahtuu ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä tai kun se otetaan käyttöön Suomessa ensimmäistä kertaa. Ajoneuvon maahantuonti tai Suomessa säilyttäminen ei kuitenkaan edellytä autoveron suorittamista. (HE (159/2016), 9.)

Autoveron suuruudesta säädetään tarkemmin autoverolain 3 luvussa. Lainsäädäntö on yhtenäistetty Euroopan unionin lainsäädännön vaatimusten mukaiseksi. Autovero on siis kertaluontoisesti maksettava vero, joka maksetaan:

- 1) kun ajoneuvo tuodaan ulkomailta ja rekisteröidään Suomeen,
- 2) kun ajoneuvo ostetaan rekisteröimättömänä Suomesta ja se rekisteröidään ensimmäistä kertaa Suomeen,
- 3) tai kun ajoneuvo otetaan käyttöön Suomessa, jos sen käyttö ei ole autoverotonta. (Autoverolaki (29.12.1994/1482).)

Tutkimukseni aiheen kannalta ei ole myöskään tarkoituksenmukaista käydä autoveron muodostumista sen tarkemmin läpi, sillä aiheeni painottuu autoveroon liittyvän ulkoma-

laisen ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön valvontaan. Valvonnassa ei oteta poliisin tekemissä toimenpiteissä huomioon mahdollisen autoveron määrää tai sitä, miten se muodostuu.

3.2.1 Autoveroa koskeva verovelvollisuus

Autoveron verovelvollisuutta ja vastuusta veroa koskien lähtökohta on se, että ajoneuvon omistaja on velvollinen suorittamaan autoveroa. Sellaisissa tilanteissa, joissa ajoneuvo on hankittu osamaksukaupassa, jolloin ajoneuvon ostaja merkitään haltijaksi, on haltija velvollinen suorittamaan autoveroa ajoneuvosta, eikä osamaksukaupan myötä ajoneuvon omistaja. Eli ajoneuvon ensimmäinen Suomessa ajoneuvorekisteriin merkittävä omistaja on verovelvollinen maksamaan autoveroa ostamastaan ajoneuvosta. (Autoverolaki (29.12.1994/1482).) Tällainen tilanne konkretisoituu poliisin työssä sellaisen ajoneuvon kohdalla, jossa ajoneuvon tiedoissa omistaja on esimerkiksi jokin rahoitusyhtiö ja ajoneuvon haltijana on yritys tai luonnollinen henkilö.

Sellaisissa tapauksissa, joissa ajoneuvon on tuonut maahan tai valmistanut autoverolain 39 §:ssä tarkoitettu Verohallinnon hyväksymä säännöllistä liiketoimintaa harjoittava ajoneuvojen maahantuoja tai Suomessa toimivan valmistajan rekisteröity asiamies, vastaa asiamies tai maahantuoja ajoneuvon autoverosta. Mikäli verovastuu kuitenkin halutaan tällaisessa tapauksessa siirtää, tulee siitä tehdä erikseen kirjallinen sopimus ja siirrosta on ilmoitettava veroviranomaiselle. Mikäli siirtäjä ei tee ilmoitusta veroviranomaiselle ovat luovuttaja ja luovutuksen saaja yhdessä vastuussa verosta. Tällaisella luovutuksella tarkoitetaan omistusoikeuden tai muun hallintaoikeuden luovutusta. (Autoverolaki (29.12.1994/1482).) Käytännössä veron maksaa kuitenkin siis rekisteröity asiamies tai yritys, joka valmistaa tai maahantuo ajoneuvoja myyntiä varten, kun ajoneuvo otetaan käyttöön Suomessa (Juanto & Saukko 2018, 340-341). Lisäksi autoverolain 5 §:ssä säädetään tapauksista, joissa jotain ajoneuvon rakenteeseen tai muuta verotukseen vaikuttavaa tekijää on muutettu rekisteröinnin tai verotuksen jälkeen, mutta nämä tapaukset on jätetty tutkimukseni rajauksen ulkopuolelle.

3.2.2 Autoverovalvonta

Autoverovalvonta siirtyi tulliviranomaiselta veroviranomaiselle 1.1.2017 alkaen. Veroviranomainen muodostuu Verohallinnosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta (Traficom 1.1.2019 alkaen) (Säädöskokoelma (1192/2016), 8). Käytännössä muutos tarkoitti sitä, että ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä koskeva autoverotus siirrettiin tullilta Verohallinnon tehtäväksi. Uudistuksen myötä Verohallinto vastaa autoverotuksen toimittamisesta, veronkannosta ja verovalvonnasta. Lisäksi Verohallinnolle kuuluu yleinen autoverotuksen johtaminen. (HE (159/2016), 16.) Tulli ja poliisi valvovat autoverotuksen oikeellisuuden varmistamiseksi säädettyjen ja määrättyjen velvollisuuksien noudattamista (Säädöskokoelma (1192/2016), 5). Vuoden 2019 alussa yhdistettiin Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tiettyjä toimintoja yhdeksi, uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi, Traficomiksi (Liikenne- ja viestintäministeriö a).

Liikenteen turvallisuusvirastolle (Traficom 1.1.2019 alkaen) kuuluu käytännössä samat tehtävät kuin Verohallinnolle mutta vain autoverolain 3, 14 ja 30§:en, sekä 8 luvun tapauksissa (Säädöskokoelma (1192/2016), 4). Liikenteen turvallisuusvirasto (Traficom 1.1.2019 alkaen) on siis vastuussa verovalvonnasta tapauksissa, joissa ajoneuvoa on jo verotettu ja 50% tai enemmän sen osista vaihdetaan. Autoverolain 8 luvussa säädetään tarkemmin ajoneuvon rakenteen, omistuksen tai käyttötarkoituksen muutoksista. (Autoverolaki (29.12.1994/1482).) Autoverovalvontaan ja verotukseen liittyen veroviranomaisella on oikeus saada käyttöönsä rekistereissä olevat tiedot. Myös Tullilla, poliisilla, rekisteröinnin ja katsastuksen suorittajalla on oikeus saada käyttöönsä rekistereissä olevat tiedot veroviranomaiselle tehtävää ilmoitusta varten. (Säädöskokoelma (1192/2016), 4.)

Käytännössä tämä tullin ja poliisin suorittama valvonta toteutuu siis ilmoituksina Verohallinnolle tapauksista, joissa epäillään laiminlyöntiä verotusta koskevien säädösten noudattamisen tai siihen liittyvien ilmoitusten tekemisen suhteen. Jos poliisipartio pysäyttää ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon liikenteessä voidaan pysäytyksen yhteydessä tehdä sähköisesti ilmoitus veroviranomaiselle, joka hoitaa tapaukseen liittyvän selvityksen. Ilmoitus tehdään täyttämällä Ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeiden selvittäminen -lomake (liite 1). Lomake löytyy poliisin järjestelmistä Kameleon-lomakkeen muodossa. Pysäytystilanteen yhteydessä tämä ei siis aiheuta pysäytettävän ajoneuvon kuljettajalle muita käytännön toimenpiteitä kuin lomakkeessa kysyttävien tietojen antamisen poliisille.

Valvonnan kohteena olevalle henkilölle annetaan kopio kyseisestä lomakkeesta, jotta tämä pystyy tarvittaessa jatkossa todistamaan, että hänen omistamaansa ajoneuvoon on jo kohdistettu nimenomaista valvontaa ja että selvitysprosessi on vielä kesken.

3.3 Ajoneuvovero

Ajoneuvoveroa on suoritettava valtiolle Suomessa rekisteröidystä tai Suomessa käytettävästä ajoneuvosta (Juanto & Saukko 2019, 356). Ajoneuvoverolain 3§:ssä säädetään ajoneuvoveron rakenteesta. Se rakentuu joko perusveron tai käyttövoimaveron osuudesta, taikka niiden yhdessä muodostamasta verosta. Veron määrä riippuu pitkälti siitä, rakentuu-ko se perusveron osuudesta, käyttövoimaveron osuudesta vai niiden yhdistelmästä. Lisäksi ajoneuvoeroa on maksutapalisä, lisävero, sekä muualla kuin Suomessa rekisteröidystä ajoneuvosta kannettavat kiinteävero ja kulutusvero. (Ajoneuvoverolaki (31.12.2003/1281).)

Perusvero muodostuu ajoneuvon poltonaineenkulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella. Lisäksi siihen vaikuttaa muun muassa ajoneuvoluokka ja ajoneuvon massa. Mikäli ajoneuvon käyttövoima tulee muusta polttoaineesta kuin moottoribensiinistä määräytyy käyttövoimavero ajoneuvoverolain 2 luvun 11§:n mukaisesti. (Ajoneuvoverolaki (31.12.2003/1281).) Perusveroa kannetaan vain henkilö- ja pakettiautoista sekä erikoistau- toista, joiden suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3500 kg, eikä perusvero näin ollen kohdistu raskaisiin kuorma-autoihin tai linja-autoihin (Juanto & Saukko 2018, 357).

Ajoneuvoveroa koskeva verovelvollinen on ajoneuvon rekisteriin merkitty ajoneuvon omistaja tai haltija. Jos ajoneuvolla on sekä omistaja ja haltija, on ajoneuvon haltija velvol- linen maksamaan ajoneuvoveroa. Tapauksissa, joissa ajoneuvo on:

- 1) poistettu liikennekäytöstä,
- 2) se ei ole rekisteröity tai
- 3) rekisteriin merkitty tieto on virheellinen ja ajoneuvoa käytetään liikenteessä,

on verovelvollinen se, jonka olisi tullut olla ajoneuvolain mukaisesti merkittynä rekisteriin ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. (Ajoneuvoverolaki (31.12.2003/1281).) Mikäli ky- seessä on kuitenkin yhteisvastuullinen verovelvollinen ajoneuvo, niin vero maksuunpan- naan ajoneuvon rekisteriin ensimmäiseksi omistajaksi tai haltijaksi merkitylle henkilölle. Jos veroa ei saada perittyä tai maksuunpanon muutokseen on joku muu erityinen syy, vero voidaan maksuunpanna muulle yhteisvastuulliselle verovelvolliselle. (Ajoneuvoverolaki

(31.12.2003/1281).) Eli käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että jos henkilö A on myynyt henkilölle B ajoneuvon ja tehnyt tapauksesta asianmukaisen luovutusilmoituksen, mutta henkilö B ei ole rekisteröinyt ajoneuvoa itselleen ja ajoneuvosta jää veroa maksamatta, on henkilö B velvollinen maksamaan kyseisen veron.

Ajoneuvoverolain 43§:n 1 momentin 1-4 kohdissa on lueteltuna valtioita, joissa rekisteröidyistä ajoneuvoista ei tarvitse maksaa ajoneuvoveron kiinteää osaa tai kulutusveroa. Vapautukset perustuvat vastavuoroisuuteen, eli Suomalaisista ajoneuvoista ei tarvitse myöskään maksaa ajoneuvoveroa tai sen osia kyseisissä valtioissa. Lisäksi ajoneuvoverolain 44§:n mukaisesti tiettyihin sopimuksiin liittyneissä valtioissa rekisteröidyistä ajoneuvoista ei tarvitse maksaa kiinteää eikä kulutusveroa. Näihin valtioihin lukeutuvat Ajoneuvoverolain 44 §:n 2 ja 3 momenttien mukaisesti kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa ja Venäjällä rekisteröidyt ajoneuvot. (Ajoneuvoverolaki (31.12.2003/1281).)

Ajoneuvoverotuksen valvonta kuuluu Liikenne- ja viestintävirastolle sekä poliisi-, rajavartiolaito- ja tulliviranomaiselle. Viranomaisten suorittama valvonta kohdistuu siihen, ettei liikenteessä käytetä tai maasta viedä sellaista ajoneuvoveron alaista ajoneuvoa, josta on maksamatta erääntynyttä veroa. (Ajoneuvoverolaki (31.12.2003/1281).) Poliisiviranomaisen suorittama valvonta kuitenkin painottuu ajoneuvoverolain 58§:n tarkoittamien käyttökiellossa olevien ajoneuvojen valvontaan. Käytännössä siis poliisiviranomainen valvoo, ettei ajoneuvoja, joista on erääntynyttä veroa suorittamatta, käytetä liikenteessä. Mikäli kuitenkin tällainen ajoneuvo tavataan, voi valvova viranomainen ottaa käyttökiellossa olevan ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteröintitodistuksen haltuunsa. Tällöin ajoneuvoa ei saa siirtää muutoin kuin valvontaviranomaisen kirjallisessa luvalla määrättyyn paikkaan. (Ajoneuvoverolaki 31.12.2003/1281.)

4 AJONEUVON KATSASTAMISESTA

4.1 Määräaikaikatsastuksen sisältö

Ajoneuvo tulee määräaikaikatsastaa sen liikennekelpoisuuden tarkistamiseksi. Katsastuksessa ajoneuvosta tarkistetaan, että ajoneuvo on:

- 1) sitä koskevien säännösten mukaisessa kunnossa,

- 2) ajoneuvo on turvallisen käytettäväksi liikenteessä,
- 3) ajoneuvosta ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja
- 4) ja että ajoneuvosta rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein.

Tarkempia määräyksiä tarkastusohjeista ja tarkastusmenetelmissä antaa Liikenne- ja viestintävirasto. (Ajoneuvoverolaki (31.12.2003/1281).)

4.2 Ajoneuvon ajokieltoon ja valvontakatsastukseen määrääminen

Määräaikaikatsastamaton ajoneuvon ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun käyttö liikenteessä on kielletty. Eli ajoneuvo on käyttökiellossa, mikäli sitä ei ole katsastettu. Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaikatsastuksesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. (Ajoneuvolaki (11.12.2002/1090).) Ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjen ajoneuvojen tulee olla katsastettu siten kuin ajoneuvolaissa säädetään, jos ajoneuvoa käytetään liikenteessä Suomessa (Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 19.12.2002/1245). Eli myös ulkomaalaisen ajoneuvon tulee täyttää määräaikaikatsastusta koskevat vaatimukset ja se mitä vaatimuksista tarkemmin säädetään.

Jos ajoneuvon todetaan olevan rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan sellaisessa kunnossa, ettei se täytä säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia voi poliisi-, tull- tai rajavartiolaitos estää ajoneuvon käyttämisen ja määrätä sen ajokieltoon. Ajoneuvo voidaan myös määrätä ajokieltoon, jos sitä on käytetty sen ollessa käyttökiellossa tai sitä on käytetty tilapäistä käyttöä koskevien säännösten tai määräysten vastaisesti. Tällöin ajoneuvosta voidaan poistaa sen rekisteröintiä koskevat yksilöivät tunnistet tai käyttää muita vastaavia tarvittavia keinoja. Valvova viranomainen voi kuitenkin antaa kirjallisen luvan siirtää ajoneuvon määräpaikkaan, korjattavaksi tai katsastettavaksi.

(Ajoneuvolaki (31.12.2003/1281).)

Jos valvova viranomainen katsoo, että ajoneuvossa havaitut puutteet ja viat voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että ajoneuvoon on suoritettava tiellä suoritettavaa tarkastusta laajempi tarkastus, voi ajoneuvon määrätä valvontakatsastettavaksi. Ajoneuvoa koskien valvova viranomainen voi määrätä katsastuksen koskemaan joko tiettyjä ominaisuuksia tai rekisteröintikatsastuksen laajuudessa. Sama oikeus määrätä ajo-

neuvo valvontakatsastukseen koskee myös Ahvenanmaan maakunnassa ja ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa. (Ajoneuvolaki (31.12.2003/1281).)

5 VÄLIAIKAINEN VEROTON KÄYTTÖ SUOMESSA

5.1 Veroton käyttö

Autoverolain 6 luvussa säädetään muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon väliaikaisesta verottomasta käytöstä. Muissa tapauksissa kuin ajoneuvon ostoon Suomeen liittyvissä tapauksissa on käytössä autoverolain 2§ 2 momentin tarkoittama määräaika, pois lukien tapaukset, joissa ajoneuvoa käytetään työtehtävien suorittamiseen tietyin edellytyksin. (Autoverolaki (29.12.1994/1482).) Pääsääntönä pidetään sitä, että autovero on suoritettava kokonaan, kun verollista ajoneuvoa käytetään ensimmäistä kertaa Suomessa tai ajoneuvo rekisteröidään Suomeen. Ajoneuvolaki (31.12.2003/1281) velvoittaa Suomessa vakinaisesti asuvaa henkilöä rekisteröimään käyttämänsä ajoneuvon liikenneasioiden rekisteriin, eli rekisteröinti ja autoveron suorittaminen ovat pääsääntöisesti ajoneuvon käytön edellytys, kun kysymyksessä on Suomessa vakinaisesti asuva henkilö. (Juanto & Saukko 2018, 346.)

Mikäli muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö tuo väliaikaisesti Suomeen omaa tarvettaan varten muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon, saa hän käyttää sitä yksiomaan henkilökohtaisen tarpeeseensa enintään 6 kuukauden keskeytymättömänä tai keskeytyvänä määräaikana 12 kuukauden ajanjaksona tai Verohallinnon myöntämän muun pidemmän määräajan keston. Huomion arvoista on myös se, ettei tämä 12 kuukauden ajanjakso ole sidonnainen kalenterivuoteen vaan ajanjakson katsotaan alkavan siitä, kun henkilö saapuu Suomeen ajoneuvon kanssa. (Juanto & Saukko 2018, 347.)

Ulkomaalaisen ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön lisäksi on muitakin tilanteita, joissa ajoneuvoa voi käyttää Suomessa suorittamatta siitä autoveroa. Näitä tapauksia käsitellään tarkemmin autoverolain 35 ja 36 §:ssä. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi autoverolain 35 a §:n tarkoittama Suomessa rekisteröitäväksi tarkoitetun ajoneuvon käyttö, jos siitä on tehty Verohallinnolle käyttöönottoilmoitus, sekä 35b §:n tarkoittama myytäväksi

tarkoitettuna ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö (Autoverolaki (29.12.1994/1482).) Ajoneuvon esittelykäytöllä tarkoitetaan sen myyntitarkoituksessa tapahtuvaa koeajoa ja esittelyä (Verohallinto b). Verohallinto on antanut ohjeistuksen (VH/1935/00.01.00/2019) myytäväksi tarkoitettuna ajoneuvon väliaikaisesta verottomasta käytöstä, jossa ajoneuvon autoveroton esittelykäyttöä käsitellään kattavammin. Huomioimisen arvoista on myös se, että väliaikaisen verottoman käytön piirissä olevaa ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa ei saa luovuttaa Suomessa vakinaisesti asuvan henkilön käytettäväksi (Verohallinto a).

5.2 Vakainainen asuinpaikka

Autoverolain 2§ 2 momentin tarkoittama vakainainen asuinpaikka on se paikka, jossa henkilö asuu vähintään 185 päivää kalenterivuodesta arvioituna henkilökohtaisten, ammatillisten ja muiden henkilöön liittyvien siteiden perusteella. Ainoastaan esimerkiksi henkilön perheen asuinpaikka ei siis yksinään määritä henkilön vakinaista asuinpaikkaa. Edellä mainitut kolme seikkaa, jotka vaikuttavat henkilön vakinaisen asuinpaikkaan, ovat siis ne syyt miksi henkilö palaa henkilökohtaisten siteiden vuoksi säännöllisesti kyseiseen paikkaan. Henkilökohtaisia syitä arvioidessa voidaan siis ottaa myös huomioon muun muassa työskentelyn luonne ja työskentelyn pysyvyys, sekä muut erityiset olosuhteet. Työtehtävien suorittaminen ei kuitenkaan edellytä paluuta toiseen maahan, jos työ on määräaikaisluonteista. Henkilön vakinaisen asuinpaikan ei myöskään katsota muuttuvan, jos tämä oleskelee Suomessa tai muussa maassa opiskelua varten. Opiskelun tulee tapahtua kuitenkin yliopistossa tai muussa vastaavassa oppilaitoksessa Suomessa. (Juanto & Saukko 2014, 294.)

Vakinaista asumispaikkaa käsiteltiin myös korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä 2016:222. Päätöksen perustana oli tapaus, jossa A asui väestötietojärjestelmän mukaan vakinaisesti Virossa ja tilapäisesti Suomessa. Virossa A vietti kalenterivuodesta 230 päivää, sillä hänellä oli siellä omistusasunto, vapaa-ajan asunto ja alaikäinen lapsi, joka asui osittain A:n luona. Suomessa A vietti kalenterivuodesta 135 päivää, sillä hänellä oli Suomessa yritys, jonka toimitusjohtajana hän toimi. Päätöksessä katsottiin, että vaikka A:lla oli ammatilliset siteet Suomeen ja henkilökohtaiset siteet Viroon, niin henkilökohtaisia siteitä oli pidettävä etusijalla määritettäessä autoverolain 33§ 1 momentin tarkoittamaa vakinaista asuinpaikkaa. Päätöksen mukaisesti A:n kohdalla oli siis pidettävä autoverolain 33§ 1 momentin mukaisena vakinaisena asuinpaikkana Viroa. (KHO: 2016:222.)

5.3 Poikkeuksia verottoman käytön määräaikaan

Mikäli henkilö poistuu väliaikaisesti maahan tuomallaan ajoneuvolla säännöllisesti asuinpaikkaansa toiseen valtioon työskennellessään Suomessa, ei autoverolain 2:2 §:n määräaikoja sovelleta. Jos henkilö opiskelee yksinomaan yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa Suomessa ja asuu vakinaisesti ulkomailla, ei tämän muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröityyn, väliaikaisesti maahan tuotuun ajoneuvoon sovelleta kyseisiä määräaikoja. Lisäksi opiskelija, joka on oleskellut ulkomailla vähintään 185 vuorokautta kalenterivuodesta, voi veroa suorittamatta käyttää muussa maassa kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa tilapäisesti pakottavaksi katsottavan syyn, lomamatkan tai siihen verrattavan lyhyehkön oleskelun takia. (Juanto & Saukko 2018, 347-348.) Autoverolain 34§:ssä kuitenkin säädetään, että opiskelijan tulee ilmoittaa pidemmästä kuin autoverolain 2§ 2 momentin tarkoittamasta käytöstä veroviranomaiselle, sekä annettava määrätyin väliajoin selvitys opiskelustaan. Säännöllisen poistumisen katsotaan olevan sellaista, että kun henkilön asuinpaikka ja työpaikka ovat eri valtioissa, niin pääsääntöisesti henkilön tulee poistua päivittäin maasta, jottei turistinauton käytössä ole määräaikavaatimusta (Verohallinto a).

Niin sanottua yritysajoneuvoa, joka on rekisteröity ulkomaille voi käyttää väliaikaisesti suorittamatta siitä autoveroa, jos Suomessa vakinaisesti asuva henkilö, joka työskentelee ulkomailla käyttää yrityksen omistamaa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa työtehtäviensä suorittamiseen. Käyttö on kuitenkin väliaikaista vain, jos ajoneuvo viedään takaisin sen rekisteröinti valtioon kunkin työtehtävän päätyttyä, edellyttäen että kukin yksittäinen työtehtävä on korkeintaan kolmen vuorokauden mittainen. Ajoneuvon käyttöä asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin ei kuitenkaan pidetä työtehtävien hoitamisenä. (Juanto & Saukko 2018, 348.)

Autoverolain 34c §:ssä säädetään ulkomaisen työsuhdeajoneuvon väliaikaisesta käytöstä. Toisin kuin yritysajoneuvoa, työsuhdeajoneuvoa saa käyttää myös omiin ajoihin pelkkien työtehtävien hoitamisen sijaan. Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö voi käyttää Suomessa ulkomailla rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa, ajoneuvoa liikenteessä väliaikaisesti veroa suorittamatta, jos kyseisen ajoneuvon omistavalla yrityksellä on muussa valtiossa kuin Suomessa kiinteä toimipaikka. Myös Suomessa vakinaisesti asuva ammatinharjoittaja, joka on sijoittautunut ulkomaille tai tarjoaa siellä palvelujaan voi käyttää ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoaan liikenteessä Suomessa. Käy-

tön katsotaan olevan väliaikaista, jos ajoneuvoa käytetään vähemmän Suomessa kuin ulkomailla kunkin 12 kuukauden pituisen ajanjakso aikana päivissä mitattuna. Mikäli ajoneuvoa käytetään saman päivän aikana sekä ulkomailla että Suomessa katsotaan kyseisen päivän ajoneuvon käytön tapahtuneen ulkomailla. (Juanto & Saukko 2018, 348-349.)

Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä KHO (2018:21) KHO toteaa, että Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella työsuhdeajoneuvojen välikaista käyttöä koskevia periaatteita on sovellettava myös henkilöiden osalta, jotka eivät ole alisteisuhteessa yritykseen. Tällaisia henkilöitä ovat yrityksessä osakkeenomistaja, hallituksen jäsenet sekä hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajaa tai toimitusjohtajan asemassa olevaa ei siis voida KHO:n päätöksen mukaan kohdella toisin kuin yrityksen työntekijää tai ammatinharjoittajaa työsuhdeajoneuvon käyttöön liittyen. (KHO: (2018:21).)

Autoverolain 34c §:ssä säädetään ajoneuvon lyhytaikaisesta verottomasta käyttöoikeudesta. Suomessa vakinaisesti asuva henkilö saa käyttää toisesta ETA-maasta maahantuomaansa ajoneuvoa omaa tarvettaan varten 14 päivän ajan kerran kalenterivuodessa veroa suorittamatta. Kyseinen säännös koskee tilanteita, johon muut autoverolain 6 luvun säännökset eivät sovellu. Oikeus käyttöön on riippumaton siitä, millainen käyttösuhde henkilöllä on ajoneuvoon. Lyhytaikaisen verottoman käyttöoikeuden piirissä olevaa ajoneuvoa voivat käyttää Suomessa myös muut samaan perheeseen kuuluvat henkilöt. (Juanto & Saukko 2018, 349.)

6 REKISTEREITÄ ULKOMAISISTA AJONEUVOISTA

6.1 Eucaris

Poliisin käytössä on Eucaris -niminen rekisteri. Rekisteristä näkee yhteensä 24 valtioon rekisteröityjen ajoneuvojen omistaja- ja haltijatiedot sekä siihen liittyviä teknisiä tietoja. Järjestelmän käyttäminen on hyödyllistä etenkin ulkomaalaisiin ajoneuvoihin kohdistettavassa liikennevalvonnassa. Mikäli poliisi pysäyttää ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon ja valtio, jossa kyseinen ajoneuvo on rekisteröity, on mukana Eucaris-rekisterissä, pystytään ajoneuvon omistajatiedot tarkistamaan järjestelmästä. Yksittäinen poliisimies pystyy hakemaan järjestelmään käyttöoikeutta normaalin käytännön mukaisesti.

6.2 Valtioiden avoimet rekisterit

Joillakin valtioilla on käytössään täysin avoimia rekistereitä koskien ajoneuvojen teknisiä tietoja, rekisteritietoja, katsastustietoja ja vakuutustietoja. Tällaiset rekisterit löytyvät ainakin Virolta, Ruotsilta ja Isolta-Britannialta. Virolaisesta palvelusta saa selville onko ajoneuvossa voimassa oleva tieliikennevakuutus ja että onko se katsastettu määräaikaan mennessä. Palvelusta näkee myös kutakin ajoneuvon katsastusta koskevat yksityiskohtaisemmat tiedot. Haku suoritetaan pelkällä rekisteritunnuksella eikä se vaadi lainkaan tunnistautumista. Viron rekisterin kautta pystyy tarkistamaan myös, onko Virossa myönnetty ajokortti voimassa. Järjestelmää ylläpitää Viron tielaitos Maanteamet. Palvelu on saatavilla viroksi, englanniksi ja venäjäksi. Palvelu on saatavissa osoitteessa:

<https://eteenindus.mnt.ee/public/soidukTaustakontroll.jsf>

Ruotsilla on käytössä samankaltainen järjestelmä, jota ylläpitää Transportstyrelsen. Järjestelmästä pystyy hakea ajoneuvon tietoja Viron järjestelmän tavoin pelkällä rekisterinumerolla, eikä hakeminen vaadi tunnistautumista. Järjestelmästä näkee ajoneuvon tietoja aina vuosittaisten verojen suorituksista ajoneuvon teknisiin tietoihin. Palvelu on saatavilla vain ruotsinkielellä. Palvelu on saatavissa osoitteessa:

<https://fu-regnr.transportstyrelsen.se/extweb/UppgifterAnnatFordon>

Myös Suomessa on käytössä vastaava avoin rekisteri, jota ylläpitää Traficom. Kyseessä on julkiset ajoneuvotiedot ja veronmaksu -palvelu, josta pystyy tarkistamaan ajoneuvon teknisiä tietoja sekä ajoneuvon verotiedot. Hakeminen edellyttää tunnistautumista palveluun. Tietoja voi hakea joko rekisterinumerolla tai valmistenumeraalilla ja palvelusta pystyy myös hakemaan ajoneuvon omistajan ja haltijoiden nimitiedot, mutta tämä palvelu maksaa 2 euroa kyselykertaa kohden. (Traficom.fi a.)

6.3 Rekisterien hyödyntäminen liikennevalvonnassa

Kuten autoverolaissa säädetään, niin myös ulkomailla ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon tulee olla määräaikaikatsastettu, jotta sitä saa käyttää tieliikenteessä Suomessa (Ajoneuvolaki (31.12.2003/1281)). Erityisesti sen valvominen onko ajoneuvo katsastettu sen rekisteröintimaassa voi olla hankalaa, sillä ei ole olemassa mitään kaikkien valtioiden ajoneuvotietoja kattavaa järjestelmää. Valtioiden avoimien rekistereiden ja po-

liisin omien rekisterien hyödyntäminen on valvonnassa hyvä tapa tiedon tarkistamiseen ja ylipäättään sen saamiseen. Rekistereitä hyödyntäen voidaan varmistua muun muassa siitä onko ulkomailla rekisteröidystä ajoneuvosta maksettu verot ja onko sen määräaikaikaskatsastus suoritettu ajallaan. Viron rekisteristä pystyy myös tarkistamaan, että onko Viron myöntämän ajokortin omaavalla henkilöllä voimassa oleva ajo-oikeus. Ominaisuus on hyödyllinen esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, jossa ajoneuvon kuljettajalla on esittää Viron myöntämä ajokortti, mutta kuljettaja on tosiasiasa ajokiellossa myöntämisvaltiossa, mutta ajokorttia ei ole saatu syystä tai toisesta viranomaisen haltuun.

7 AUTOVEROVALVONTAPROSESSI VEROHALLINNOSSA

Haastatteluista saadun tiedon esittämisen selkeyttämiseksi ja haastateltavien asemien toiston välttämiseksi, haastateltavia kuvataan seuraavasti:

H1 = Verohallinnon ohjaus- ja kehittämissyksilössä työskentelevä autoverotuksen ylitarkastaja

H2 = Verohallinnon Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa työskentelevä autoverotuksen prosessivastaava

H3 = Verohallinnon Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa työskentelevä autoverotuksen veroasiantuntija

7.1 Verohallintoon saapuvat ilmoitukset

Ensimmäisessä haastattelussa haastattelin Verohallinnon yritysverotustoiminnossa työskentelevää ylitarkastajaa (H1) ja toisessa haastattelussa autoverotuksen prosessivastaavaa (H2) ja autoverotukseen liittyvien ilmoitusten parissa työskentelevää veroasiantuntijaa (H3). H1 kertoi, että väliaikaista verotonta käyttöä koskevia selvitys -lomakkeita saapuu Verohallintoon valvontaviranomaisilta vuositasolla noin 600 kappaletta. H1 mukaan ilmoitukset jakautuvat poliisin ja tullin välillä siten, että ilmoituksista poliisilta tulee noin 60% ja tullilta noin 40%. H1 kertoi, että kaikki viranomaisten tekemät ilmoitukset analysoidaan ja taulukoidaan, jonka jälkeen niihin liittyvä selvitysprosessi alkaa. Tätä selvitysprosessia käsitellään tarkemmin luvussa 7.2. H2 ja H3 kertoivat haastattelussa yhteneväisesti H1 kanssa vuositasolla Verohallintoon saapuvien ilmoitusten määräksi noin 600 kappaletta. H3 kertoi myös, että kaikki ilmoitukset saapuvat Etelä-Suomen yritysvero-yksikön yhteis-

sähköpostiin, mistä ilmoitukset otetaan käsittelyyn. H2 lisäsi vielä, että ilmoitukset käsitellään siinä järjestyksessä missä ne ovat Verohallintoon saapuneet. H2 lisäsi myös haastattelun aikana ilmoitusten saapumiseen liittyen, että kaikki ilmoitukset saapuvat Etelä-Suomen yritysverokeskukseen ja osa siirretään Itä-Suomen yritysverotkeskuksen käsiteltäviksi.

H1 toi haastattelussa esille myös ulkomaalaiseen liittyvän väliaikaisen verottoman käytön valvonnan ohella kotimaisiin siirto- ja koekilpiin liittyviä väärinkäytöstilanteita. Päätin kuitenkin rajata nämä tilanteet opinnäytetyöni ulkopuolelle, sillä tutkimukseni koski nimenomaan ulkomailla rekisteröityihin ajoneuvoihin kohdistuvaa valvontaa ja valvontaa seuraavaa prosessia.

H1 mukaan viranomaisilta tulevien ilmoitusten lisäksi vuositasolla tulee reilusti yli 100 ilmoitusta siviilihenkilöiltä autoverotukseen liittyen. Ilmoitukset tulevat Verohallinnon vihjepalveluihin. H1 kertoi, että ilmoitukset eivät yleisesti ottaen ole kuitenkaan läheskään yhtä laadukkaita kuin poliisilta ja tullilta tulevat ilmoitukset, vaan ne ovat yleensä tasoa ”naapurissa seisoo vironkilvissä oleva auto”, eikä ilmoitukseen ole avattu tapauksen taustoja sen enempää. Ratkaisevaa H1 mukaan tapauksissa on, että pitäisi saada näyttöä nimenomaan ajoneuvon käytöstä, jotta ilmoituksen pohjalta voidaan edetä prosessissa.

Hieman muista teemoista irrallisena kysymyksenä haastateltavilta kysyttiin siitä, miten tilanteissa toimitaan, jos henkilö hakee autoverolain mahdollistamalla tavalla lisääntymistä väliaikaiselle verottomalle käytölle. H2 tarkensi kysyttäessä väliaikaisen verottoman käytön pidentämiseen liittyvästä hakemuksesta, että kyseessä on ajoneuvon turistikäytön pidentämisen hakemus. Hakemukseen liittyen H2 kertoi, että kyseessä on hakemus, jonka henkilö voi lähettää Verohallintoon. H1 vastasi hakemukseen liittyen, että prosessi on sinällään helppo: henkilön täytyy hakea lisääntymistä kirjallisesti ja hakemus täytyy tehdä ennen kuin käytön määräaika on päättynyt. H3 tarkensi H1 tavoin haastattelussa, että hakemus tulee tehdä ennen turistikäyttöön liittyvän kuuden kuukauden määräajan päättymistä. Hakemuksesta tulee H1 mukaan käydä ilmi henkilön olosuhteet asumiseen ja ajoneuvon käyttöön liittyen, jonka pohjalta päätös tehdään. Mikäli päätös hyväksytään, niin päätöstä täytyy pitää mukana liikenteessä ja se tulee tarvittaessa esittää valvontaviranomaiselle. H1 lisäsi vielä lisääntymisen hakemisesta kertoessaan, että ulkomaalainen henkilö voi hakea päätöstä vuodeksi hänen vakinaisesta asuinpaikastaan, jolla pystyy tarvittaessa osoittamaan vakinaisen asuinpaikan valvontatilanteessa. H2 kertoi haastattelun aikana asuinpaikkahake-

muksista, että ne käsitellään Itä-Suomen yritysverokeskuksessa ja asuinpaikkaa voi hakea vuodeksi kerrallaan Verohallinnon internetsivuilta löytyvällä lomakkeella.

7.2 Poliisin tekemän ilmoituksen jälkeinen prosessi

Tutkimuksellani selvitin mitä yksittäiselle poliisin tekemälle väliaikaista verotonta käyttöä koskevalle lomakkeelle tapahtuu sen saavuttua Verohallintoon ja mitä toimenpiteitä ilmoituksesta seuraa, sekä millaisia seuraamuksia yksittäisessä tapauksessa voi tulla kyseeseen. Kaikki kolme haastateltavaa kertoivat haastatteluissa yhtenevästi, että tulleet ilmoitukset analysoidaan, jonka jälkeen ne luetteloidaan. Tämä tapahtuu haastateltavien mukaan Verohallinnon Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa. H1 mukaan seurantataulukkoon merkitään kaikki ajoneuvoa, sen verovelvollisuutta ja muuta vastaavaa koskevat tiedot. H1 kertoi, että lähtökohta on siis ilmoitusten analysointi ja taulukointi ylipäätään, mitä seuraa Etelä-Suomen ja Itä-Suomen yritysverokeskuksissa tehtävä selvitystyö siitä, mitä tietoa tapauksesta on saatavissa ilmoituksen vastaanottohetkellä ja mitä tietoa tapauksesta pystytään itse selvittämään käytettävissä olevilla rekistereillä. Selvitystyötä tekevillä henkilöillä on haasteltavien mukaan käytössään ajoneuvotietojärjestelmä sekä Verohallinnon verosovellukset.

H1 kertoi haastattelussa, että selvitystyöllä pyritään saamaan selkoa siitä minkä tyyppistä ajoneuvon käyttö on ollut, mutta oleellisinta yksityishenkilön kohdalla on pyrkiä selvittämään henkilön asuinpaikkaa tarkemmin. Hänen mukaansa selvitysprosessissa joudutaan siis analysoimaan sitä, onko henkilön asuinpaikka täällä Suomessa vai jossain muussa valtiossa, mikä on ratkaisevaa prosessin jatkoon, sekä väliaikaisen verottoman käyttöoikeuden määrittelyn kannalta. H3 kertoi haastattelussa selvitystyöstä, että tapausten tutkinta lähtee siitä liikkeelle, että tarkastellaan henkilön asuinpaikkaa, perhesiteitä ja sitä missä henkilö on töissä. H3 mukaan tätä seuraa yleensä eräänlaisen peruskyselyn lähettäminen. Hän kertoi, että peruskyselyssä kysytään muun muassa seuraavia asioita: milloin ajoneuvo on tullut maahan ja kuka ajoneuvoa on käyttänyt Suomessa. Joskus H1 mukaan tapaukset saattavat hyvinkin ratketa sillä informaatiolla mitä valvova viranomaisena on saanut selville liikennevalvonta tilanteesta, mutta aina näin ei kuitenkaan ole. Myös H3 painotti sitä, että joskus tapauksen ovat niin selkeitä, että peruskyselyä ei ole edes tarpeen lähettää vaan tapauksessa päädytään suoraan johonkin toimenpiteeseen. H1 toi myös esille, että mikäli tapausta ei pystytä selvittämään saaduilla ja selvityksen yhteydessä hankituilla tiedoilla, niin valvonnan kohteena olevalle henkilölle lähetetään usein kirjallinen selvityspyyntö. Muita vaihto-

ehtoja prosessin jatkolle ovat H1 mukaan ohjeistuksen lähettäminen, jossa ajoneuvon omistajaa ohjeistetaan väliaikaisen verottoman käytön asioissa. Henkilölle tai yritykselle voidaan määrätä ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä virhemaksu.

H2 kertoi yhtenevästi H1 kanssa mahdollisista muista toimenpiteistä. H3 painotti sitä, että ohjeistus voidaan lähettää silloin, jos tapaus on lievä. H2 lisäsi myös prosessiin jatkoon liittyen, että pieni määrä tapauksista siirtyy Verohallinnosta esitutkintaan. Myös H1 mukaan on mahdollista, että tapaus siirtyy esitutkintaan tullille, mutta nämä tapaukset ovat harvinaisempia. Tiivistetysti H1 kuvaili prosessia seuraavasti:



Haastattelussa saadun tiedon pohjalta laadittu kuvaaja, tekijä Jasperi Virtanen.

Haastatteluissa nousi esille myös poliisin suorittama valvonta muun liikennevalvonnan yhteydessä. Kysyttäessä H1 sanoi, että poliisipartiot voisivat panostaa siihen, että selvityksen kohteena olevalta henkilöltä saataisiin mahdollisimman spontaanisti tietoa tämän asumiseen liittyen, jolloin jo ilmoituksen tekovaiheessa saataisiin enemmän tietoa tapauksen tulevaa selvitystyötä ajatellen. Toki lomakkeen voi H1 mukaan käydä kaavamaisestikin läpi ja tärkeintä onkin, että tilanteessa otetaan selvityksen kohteena olevalta henkilöltä faktat ylös lomakkeelle, eikä välttämättä paneuduta sen syvällisemmin yksittäistapaukseen. H1 toi esille myös, että Verohallinnon ajatuksen siitä, että autoverovalvonta olisi tiiviisti osana muuta liikennevalvontaa mutta painotti sitä, ettei valvontaan ole välttämättä käytettävissä kovinkaan paljoa aikaa. H2 ja H3 painottivat myös haastattelussa henkilön puhutuksen merkitystä valvontatilanteen yhteydessä ja peräänkuuluttivat puhutuksesta saadun tiedon välittämistä Verohallintoon. H3 mukaan Verohallinnossa tehtävää selvitystyötä auttaa paljon tietää mitä henkilö on kertonut poliisille valvontatilanteessa. On siis tärkeää kirjata valvontalomakkeessa kysyttävät tiedot mahdollisimman tarkkaan ja mahdollisuuksien mukaan liittää ilmoituksen yhteyteen henkilön valvontatilanteessa kertoma tarkempi kertomus.

Kysyttäessä H1 kertoi, ettei sillä ole Verohallinnon suorittaman prosessin kannalta merkitystä missä maassa ajoneuvo on rekisteröity, vaan kaikkia kansallisuuksia kohdellaan prosessissa samalla tavalla. H2 ja H3 kertoivat yhtenevästi H1 kanssa eri kansallisuuksien

samanlaisesta kohtelusta Verohallinnon prosessissa. H3 toi kysyttäessä esille, että eri valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen rekisteriotteissa on suuriakin eroja ajoneuvon tiedoissa, mikä voi hankaloittaa selvityksen tekemisestä.

Leasing on käyttöomaisuudenpitkäaikaista vuokrausta ja tavallisimpia leasingin tyyppejä ovat huoltoleasing, jossa leasingyhtiö kantaa riskin ajoneuvon arvosta sopimuskauden päättyessä, sekä rahoitusleasing, jossa sovitaan tavallisesti ajoneuvon arvo vuokra-ajan päättyessä (HE (34/2016), 8). Kysyttäessä leasingautoista kaikki haastateltavat kertoivat yhtenevästi, että käsittely ei poikkea leasingautojen kohdalla muista käsiteltävistä tapauksista. Haastateltavat toivat esille myös, että verovelvollinen on yleensä ajoneuvon käyttäjä. H3 painotti haastattelussa sitä, että ongelmaksi leasingautossa on, ettei sitä saa rekisteröityä Suomeen, sillä ajoneuvon käyttäjä ei ole yleensä ajoneuvon omistaja. H2 lisäsi haastattelussa leasingautoihin liittyen, että Verohallinnossa ollaan kuitenkin kiinnostuneita leasingsopimuksella ostetuista ajoneuvoista, siinä missä muistakin ajoneuvoista autoverotuksen valvontaan liittyen.

7.3 Mahdolliset toimenpiteet Verohallinnossa

Haastatteluissa haastateltavat kertoivat yhdeksi yleisimmäksi toimenpiteeksi selvityspyynnön lähettämisen. Kysyttäessä H1 kertoi, että selvityspyynnössä kysytään yleisesti henkilön asumiseen ja elämiseen liittyviä tietoja, kuten perhesiteitä ja työskentelyyn liittyviä siteitä. Hän kertoi selvityspyynnöllä pyrittävän siihen, että henkilö antaisi mahdollisimman spontaanisti tietoja. H1 toi esille myös, että mikäli selvityksen kohteena oleva henkilö ei vastaa selvityspyyntöön, niin voidaan tämän tapaus ratkaista niillä tiedoilla mitä viranomaisella on käytettävissä, eli että tapaus joudutaan ratkaisemaan joka tapauksessa vastasi henkilö tai ei. Kysyttäessä H1 kertoi, että mikäli kuitenkin henkilö vastaa selvityspyyntöön voidaan selvityksen myötä saadulle tiedolle antaa asiaa ratkaistaessa painoarvoa, riippuen siitä kuinka eriävää tietoa henkilö antaa selvityksessään suhteessa viranomaisella jo olevaan tietoon. H2 vastasi kysyttäessä liittyen selvityspyynnöistä saatavan tiedon painoarvoon tapauksissa, että tämä on tapauskohtaista ja ettei voi oikeastaan sanoa kuinka paljon selvitystyö perustuu henkilön selvityspyynnössä antamaan tietoon. H2 lisäsi kuitenkin, että toki on aina hyvä, jos henkilöltä saadaan edes jokin selvitys tapaukseen liittyen. Haastateltavat eivät kuitenkaan osanneet arvioida tarkkaa määrää siitä, kuinka usein selvityksen kohteena olevat henkilöt vastaavat saamaansa selvityspyyntöön. H3 korosti sitä, että Verohallinnossa ei ole tehty mitään tilastointia tai tutkimusta asiasta ja että vastausajoissa on

suuria eroja, sillä osa vastaa selvityspyyntöön heti saatuaan sen ja osa tekee vasta veropäätökseen oikaisuvaatimuksen.

Haastateltavat kertoivat selvityspyynnön lähettämisen ohella yleiseksi toimenpiteeksi eräänlaisen ohjauskirjeen lähettämisen. Ohjauskirjeessä muistutetaan henkilöä väliaikaisen verottoman käytön säännöksistä ja kirjeessä voidaan myös ohjeistaa henkilöä hakemaan päätöstä vakinaisesta asuinpaikasta vuodeksi eteenpäin. Haastateltavien mukaan tapauksissa voidaan määrätä myös eräänlainen virhemaksu, mikäli henkilö tai yritys ei ole noudattanut ilmoitusvelvollisuuttaan. H1 kuitenkin painotti, että virhemaksut ovat yleisempiä yritysten kohdalla, jos yritys on unohtanut esimerkiksi tehdä jonkin vaadittavan ilmoituksen liittyen ajoneuvon käyttöön.

H1 kertoi kysyttäessä, että ajoneuvon kohdistuva autoveroprosessi lähtee liikkeelle verosityksen tekemisestä, minkä pohjalta verotus voidaan aikanaan vahvistaa. Autoverotusprosessi on H1 mukaan Verohallinnon suorittama hallinnollinen toimenpide. H1 painotti myös sitä, että verotusprosessissa on merkityksellistä se mitä tietoa henkilöltä tulee tässä vaiheessa. H1 mukaan ei ole lainkaan tavatonta, että henkilön saatua verosityksen euro määrineen, henkilöllä onkin tarve antaa tietoa verotusprosessiin liittyen. Erityisesti tässäkin vaiheessa Verohallinnossa pitää tarkastella myös henkilön asuinpaikkaa ja tapauksista päätettäessä käytetään eräänlaista tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Tarkoituksenmukaisuusharkinnassa otetaan huomioon mahdolliset ylivoimaiset esteet tai erehdykset, ja jos jonkin tällaisen tilanteen katsotaan olevan käsillä ei verotusprosessiin H1 mukaan kovin helposti ryhdytä. Mutta jos ajoneuvoa on selkeästi jo käytetty pidemmän aikaa Suomessa ja voidaan olettaa, että henkilön olisi täytynyt ottaa asiasta selvää tai tietää ettei ajoneuvoa saa ainakaan rajattomasti käyttää, niin voi H1 mukaan tulla kyseeseen autoveron määrääminen. Jos siis verosityksen antamisen jälkeen Verohallinnossa päädytään siihen, että autoveroa pitää kantaa, niin tapauksesta tehdään verotuspäätös, joka annetaan henkilölle tiedoksi ja tarvittaessa se siirtyy perintäprosessiin.

H1 toi haastattelussa esille myös sitä, miten vero viime kädessä määräytyy. Hän kertoi veron määräämiseen liittyen, että veroon lisätään yleensä vielä eräänlaisena hallinnollisena sanktiona veronlisäys kuten kaikessa muussakin verotuksessa. Veronlisäys määrätään H1 mukaan siitä ajankohdasta, kun ajoneuvo olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi siihen päivään, kunnes lopullinen verotus vahvistetaan. Veronlisäyksen laskenta tulee suoraan laista

ja tämän lisäksi H1 kertoi, että veronlisäyksen jälkeen verotukseen voidaan lisätä vielä harkinnanvaraisesti veronkorotus aina 30% saakka ajoneuvoon kohdistuvan autoveron määrästä. H1 kuitenkin lisäsi vielä veronkorotukseen liittyen, että se ei yleensä ole prosentuaalisesti kovin suuri, vaan yleensä puhutaan noin 5% korotuksesta. Kokonaisuudessaan H1 mukaan autoverotuksessa puhutaan siis autoveron määrän osalta yleensä tuhansien eurojen suuruisista summista. H2 kertoi kysyttäessä veron ja muiden mahdollisten sanktioiden tai hallinnollisten toimenpiteiden määräytymisestä, että virhemaksun ja veronkorotuksen muodostumisesta säädetään Autoverolain (1994/1482) 59§:ssä ja veronlisäyksen muodostumisesta 60§:ssä. Kysyttäessä haastateltavilta sanktioiden kokonaismäärästä vuositasolla, ei heillä ollut antaa tarkkoja määriä annetuista sanktioista.

Kysyttäessä H1 kertoi vielä yhdeksi toimenpidevaihtoehdoksi asian saattamisen esitutkintaan. H1 ja H2 kertoivat yhtenevästi, että asian saattamisen rikosprosessiin perustuu aina tapauksen kokonaisharkintaan ja tapauksia Verohallinnossa hoitaa kaikkien verolajien osalta VKY:n eli Verohallinnon veronkantoyksikön asianvalvonta. Yksikössä käydään H1 mukaan aina tapauskohtaisesti keskustelua asianvalvojan kanssa, joka viime kädessä päättää siirretäänkö tapaus rikosprosessiin vai ei. Hänen mukaansa VKY:llä on tähän pohdintaan oma kriteeristönsä. H1 kertoi, että kun autoverotukseen liittyvät verotustehtävät siirtyivät vuoden 2017 alusta tullilta Verohallinnolle, jäi ainakin toistaiseksi auto- ja valmistevero asioissa esitutkinta tullin tehtäväksi. Mikäli yksittäiseen tapaukseen liittyy muitakin rikosepäilyjä, voi hänen mukaansa VKY joissain tapauksissa saattaa tapauksen kokonaisuudessaan poliisin tutkittavaksi. Pääsääntöisesti toimivaltainen viranomainen on kuitenkin tullin. Kysyttäessä H1 lisäsi myös esitutkintaan siirtyviin tapauksiin liittyen, että vuosi tasolla tullin tutkittavaksi siirtyy yksittäisiä tapauksia ja hän painotti myös sitä, että autoverolaki (29.12.1994/1482) mahdollistaa varsin korkeat veronkorotukset, joten sikäli tapauksia voidaan hoitaa Verohallinnonkin toimesta. Myös H2 kertoi kysyttäessä, että esitutkintaan siirtyy yksittäisiä tapauksia vuositasolla.

8 POHDINTA

8.1 Opinnäytetyöprosessi ja sen onnistuminen

Tutkimukseni tavoite oli vastata tutkimuskysymykseeni: Mitä poliisin Verohallintoon lähettämälle lomakkeelle tapahtuu Verohallinnossa ja miten prosessi etenee ilmoituksen tekemisen jälkeen? Lähdin selvittämään vastausta tähän kysymykseen ensin yrittämällä hakea tietoa avoimista lähteistä, mutta melko pian huomasin, ettei tietoa ole juurikaan saatavilla. Olin ensimmäisen kerran yhteydessä Verohallintoon tutkimukseeni liittyen kesä- tai heinäkuussa 2019. Ajankohtani oli sinällään hieman huono alkaa työstää opinnäytetyötä tulevien haastatteluiden kannalta. Verohallinnosta ilmoitettiin, että minuun oltaisiin yhteydessä elokuun loppupuolella, sillä suurin osa työntekijöistä oli kesälomalla tai jäämässä kesälomalle, mikä vaikeuttaisi haastatteluiden järjestämistä. Sinällään tämäkään ei haitannut juuri opinnäytetyöprosessini edistymistä, sillä olin vielä tuolloin ammatillista osaamista edistävässä työharjoittelussa, eikä minulla silloin olisi ollut käyttää kovin paljoa aikaa opinnäytetyöni prosessointiin. Opinnäytetyöprosessiani haittasi kuitenkin hieman se, että haastattelut jäivät vasta aivan opinnäytetyöprosessini loppupuolelle. Olin saanut jo muun työn lähes valmiiksi ennen haastattelujen tekemistä. Haastatteluiden tekeminen hieman aikaisemmassa vaiheessa, olisi voinut helpottaa työni rakenteen muodostamista. Haastatteluiden sopimisen onnistuminen opinnäytetyöprosessin aikaisempaan vaiheeseen olisi voinut edesauttaa myös työni aiheen suuntaamista ja rajaamista.

Opinnäytetyöprosessini alkoi kunnolla työharjoitteluni päätyttyä lokakuussa 2019 ja suoritettiin opinnäytteeseeni liittyvät asiantuntijahaastattelut lopulta marras- ja joulukuussa 2019. Haastatteluita edelsi lähes kokonaan tietoperustan kirjoittaminen työhöni. Asiantuntijahaastattelu tuntui luontevimmalta ja parhaalta tavalta saada tutkimukseni aiheestani tietoa. Haastattelut onnistuivat mielestäni hyvin ja saimme aikaan hyvän keskusteluyhteyden kaikkien haastateltavien kanssa, mikä edesauttoi tiedonsaantia työtäni varten. Keskustelimme haastatteluissa jonkin verran myös sellaisista asioista, jotka jäivät opinnäytetyöni rajauksen ulkopuolelle. Tällaisia asioita olivat esimerkiksi kotimaisiin siirto- ja koerekestrikilpiin liittyvät väärinkäytöstilanteet.

Sovin ensimmäisen haastattelun H1 kanssa, marraskuun 2019 keskivaiheille. Toisen haastattelun sovin H2 kanssa joulukuun alkupuolelle, mutta mennessäni Verohallinnon pää-

konttorille haastattelua varten H2 ehdotti, että haastatteluun voisin tulla mukaan myös H3. Tämä sopi minulle mainiosti, sillä H3 on työtehtävissään jatkuvasti tekemisissä poliisin lähettämien ilmoitusten kanssa Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa. Erityisesti H1 kanssa käymäni haastattelu tuntui hyvältä keskustelunavaukselta autoverotusta koskevien koulutusmahdollisuuksiin liittyen ja lupasinkin välittää haastateltavan yhteystiedot Poliisiammattikorkeakoulun liikenneosajaksojen opettajille, mahdollista yhteistyötä silmällä pitäen. Haastatteluissa käyttämäni haastattelurunko osoittautui myös toimivaksi. Sain käyttämälläni haastattelurungolla kattavasti tietoa haastateltavilta poliisin tekemän ilmoituksen jälkeisestä prosessista Verohallinnossa.

Kävin läpi molempien haastatteluiden alussa opinnäytetyöni tarkoituksen ja kerroin, miten päädyin tekemään opinnäytetyöni aiheesta. Pyrin kuuntelemaan haastateltavia ajatuksella, jota helpotti haastattelujen nauhoittaminen muistiinpanojen tekemisen sijaan. Kirjoitin kyllä muutamia oleellisimpia asioita ylös, jotta muistaisin esittää mieleen tulleita jatkokysymyksiä sopivissa väleissä. Annoin mielestäni riittävästi tilaa haastateltavien kerronnalle haastattelutilanteissa, mutta esitin myös omia näkemyksiäni tarpeen ja tilaisuuden tullen. Haastatteluiden litterointi vaiheessa olin tyytyväinen siihen, miten haastattelut olivat onnistuneet. Minua ei jäänyt askarruttamaan oikeastaan mikään vaan olin huomannut kysyä haastatteluissa kaiken tarpeellisen mitä tarvitsin tutkimustani varten. Yksi kysymys mihin en kuitenkaan saanut vastausta oli, että kuinka paljon erilaisia sanktioita Verohallinto antaa vuosi tasolla autoverotukseen liittyen.

Tutkimuksen tekemiseen liittyviä aloittelijan virheitä on koottu teoksessa *Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Teoksessa on esitetty Dahlströmin vuoden 1957 kokoama luettelo kokemattoman haastattelijan virheistä. Luettelossa mainitaan aloittelijan virheiksi muun muassa riittämätön joustavuus, punastelu, hikoilu, äänen jännittyneisyys, paperien selailu, liiallinen keskittyminen kysymysten esittämiseen ja liiallinen teema-luettelon noudattaminen. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 124.) Itselläni ei ollut lainkaan kokemusta tutkimuksen tekemisestä ennen opinnäytetyöprosessiani. Koen silti, että onnistuin molemmissa haastatteluissa hyvin kokemattomuudestani huolimatta. En tunnista itseäni aiemmin luetelluista niistä aloittelijan virheistä, jotka liittyvät fyysisiin ominaisuuksiin, kuten hikoilu, punastelu tai äänen jännittyneisyys. Sain molemmissa haastatteluissa luontevan keskusteluyhteyden aikaan haastateltavien kanssa ja kävimme kattavaa keskustelua myös laatimani haastattelurungon ulkopuolelta. Tukeuduin kuitenkin toisessa haastattelus-

sa, jossa haastattelin H2:ta ja H3:a, liikaa tekemääni haastattelurunkoon. Lisäksi olisin voinut palauttaa mieleeni tarkemmin ensimmäisestä H1 kanssa käydystä haastattelusta saamani informaation. Näin olisin osannut kysyä paremmin samoja asioita myös toisessa haastattelussa, erityisesti laatimani haastattelurungon ulkopuoleisista aihealueista, jotka nousivat H1 haastattelun yhteydessä esille.

Poliisin lähettämän ilmoituksen jälkeinen prosessi, jota tällä tutkimuksella selvitin, on siinä yksinkertainen. Kaikki saapuvat ilmoitukset taulukoidaan Verohallinnon Etelä-Suomen yritysverokeskuksessa. Taulukoinnin jälkeen jokaiselle tapaukselle tehdään jonkin asteista selvitystyötä Etelä-Suomen ja Itä-Suomen yritysverokeskuksissa, jota seuraa tarvittaessa väliaikaiseen verottomaan käyttöön liittyvän ohjeistuksen lähettäminen. Ohjeistuksen lähettämisen lisäksi tapauskohtaisesti voi tulla kyseeseen virhemaksun määrääminen, verotusprosessin käynnistäminen ja tapauksen esitutkintaan saattaminen. Kaikki haastateltavat kertoivat yhtenevästi, että ilmoituksia valvontaviranomaisilta tulee vuositasolla noin 600 kappaletta ja että kaikki tapauksen johtavat ainakin jonkin asteiseen selvitystyöhön. Tapauskohtaista taas on, että kohdistetaan selvityksen kohteena olevaan henkilöön muita toimenpiteitä.

8.2 Reliabiliteetti ja validiteetti

Tutkimusta tehtäessä tavoitteena on, ettei pääsisi syntymään virheitä, mutta silti tutkimusten tulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. Tämän vuoksi kaikissa tutkimuksissa pyritään arvioimaan tulosten luotettavuutta, eli reliabiliteettia. Reliabiliteetti tarkoittaa käytännössä sitä, että tutkimuksen tulokset eivät saa olla sattumanvaraisia, vaan tulokset tulisi olla toistettavissa esimerkiksi siten, että kaksi arvioijaa päätyy samaan tulokseen. Luotettavuuden lisäksi tutkimuksenarvioinnissa tulee pohtia sen pätevyyttä eli validiteettia. Käytännössä se tarkoittaa tutkimuksen kykyä mitata juuri sitä asiaa mitä on ollut tarkoituskin mitata. (Hirsjärvi, Remes ym. 2009, 231.) Reliabiliteetti ja validiteetti perustuvat sille ajatukselle, että tutkija voi päästä käsiksi objektiiviseen todellisuuteen ja totuuteen. Merkitykselliseksi reliabiliteetin ja validiteetin käsitteissä muodostuu kuitenkin myös se, että kun haastattelu nähdään aktiivisena, merkityksiä tuottavana tilanteena, pätevät tilanteeseen tietynlaiset spesifit kriteerit. Nämä kriteerit painottavat miten merkitystä rakennetaan, merkityksen rakentamisen olosuhteita ja mielekkäitä yhteyksiä, jotka kootaan tilanteessa. Ei voida kuitenkaan olettaa, että yhdessä tilanteessa annetut vastaukset toistavat samoja vastauksia

kuin eri tilanteessa annetut, sillä molemmat vastaukset ovat peräisin erilaisista tuottamisolosuhteista. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 185.)

Laadullisessa tutkimuksessa korostuu erityisesti analyysin systemaattisuuden ja tulkinnan luotettavuuden kriteerit, eli kriteerien reliabiliteetti. Systemaattisessa analyysissä käsitellään kaikki tutkimuksen aikana tehdyt valinnat, rajaukset ja analyysin etenemistä ohjaavat periaatteet, lisäksi luotettavuuden lisäämiseksi lukijalle pyritään esittämään mistä aineiston kokonaisuus koostuu ja kuvataan ne aineiston osat, joille tutkimuksen päähavainnot rakentuvat. Validiteettia arvioitaessa laadullisessa tutkimuksessa korostuu taas sekä kerättyjen aineistojen että niistä tehtävien tulkintojen käyppyyden arviointi. Aineisto olisi siis tullut valita oikein, jotta tutkimuskysymyksiin voidaan vastata mahdollisimman hyvin. Merkityksellistä on myös, kuinka systemaattisesti ja laadukkaasti tutkimuksen analyysi on tehty ja avattu lukijalle tutkimuksessa. (Ruusu vuori & Nikander 2017, 27.)

Pohtiessani työni reliabiliteettia ja validiteettia tulee siis kysymykseen läpi tutkimusprosessin tekemäni valinnat, rajaukset ja analyysi, sekä sen etenemistä ohjanneet periaatteet. Lähtökohtana tutkimukseni rajaukselle on tutkimusprosessin alussa ollut se, että päädyin rajaamaan työni koskemaan poliisin tekemää autoverovalvontaa ja sen käynnistämää prosessia Verohallinnossa. Olen työni osioissa 1 ja 2 nähdäkseni käsitellyt varsin kattavasti sitä, miten ja miksi päädyin tekemään tutkimuksen aiheesta ja miten rajasin tutkimukseni aiheita. Perimmäiseksi tutkimuskysymykseksi muodostui siis: Mitä poliisin Verohallintoon lähettämälle lomakkeelle tapahtuu Verohallinnossa ja miten prosessi etenee ilmoituksen tekemisen jälkeen? Tähän luontevimmaksi tavaksi saada vastaus osoittautui tehdä asiantuntijahaastatteluita Verohallinnossa työskenteleville henkilöille.

Haastatteluista saamani tieto Verohallinnossa tapahtuvasta prosessista on esitettyinä luvussa 7. Päädyin esittelemään haastatteluiden tulokset kerronnan muodossa, suorien lainausten tekemisen sijaan. Lisäksi haastatteluiden pohjalta olisi ollut vaikea tehdä suoria lainauksia, joissa olisin siteerannut haastateltavia, sillä palasimme haastatteluissa useaan kertaan samoihin aihealueisiin keskustelun edetessä. Luontevimmaksi tavaksi mielestäni siis osoittautui käsitellä haastatteluista saatua tietoa kerronnan muodossa, vaikka tämä saattaa altistaa haastateltavien sanomat asiat muokkautumiselle, sekä omien tulkintojeni yhdistymisen niihin.

Lähetin opinnäytetyöprosessini lopussa haastatteluiden pohjalta työni seitsemänten lukuun kirjoittamani tekstiosan haastateltaville tarkistettavaksi. Haastateltavat korjasit muutamia asioita tekstistä, mutta näkisin, että olin kuitenkin onnistunut heidän sanomansa kirjoittamisessa tutkimustulosteni muotoon varsin hyvin. Siitä huolimatta, että esitin haastatteluilla saamani tiedon kerronnan muodossa, niin näkisin sen olevan kuitenkin reliaabelia. Tätä väittämää tukee se, että haastateltavat eivät kuin vain yksittäisiä kohtia kirjoittamastani tekstistä. Onnistuin siis kirjoittamaan prosessista heidän tarkoittamallaan tavalla.

Tutkimustulosteni reliabiliteettia arvioitaessa huomion arvoista on siis se, onko haastatteluista saatu samat tulokset. Haastatteluista saamani tieto oli yhtenevää kaikkien haastateltavien osalta. Toki yksi haastateltavista saattoi kertoa tarkemmin jostain tietystä aihealueesta kuin toinen haastateltava, mutta kokonaisuudessaan tulosten voidaan kuitenkin katsoa olevan reliaabeleja. Haastatteluissa toistuivat samankaltaiset vastaukset kaikissa kysymyksissä. Huomion arvoista reliabiliteetin arvioinnissa on kuitenkin Hirsjärven esille tuoma näkemys siitä, että tulokset tulisi olla toistettavissa esimerkiksi siten, että kaksi arvioijaa päätyy samaan tulokseen. Tällaista arviointia tuloksista ei voida tutkimukseni osalta kuitenkaan tehdä, sillä tekemäni tutkimus sellaisenaan on ensimmäinen tutkimus aiheesta, joten tutkimustuloksiani ei voida verrata kenenkään muun tekemään tutkimukseen. Tutkimustuloksieni reliaabeliutta voidaan siis tarkastella ainoastaan pohdittaessa niiden sattumanvaraisuutta ja vastausten toistuvuutta haastateltavien välillä. Käsittelin haastateltavien valintaa opinnäytetyöni luvussa 2.3, jossa toin esille termin saturaatio, eli sen että haastateltavia täytyy olla niin monta, että vastauksen alkavat toistaa itseään. Tässäkin mielessä saturaatio on siis nähdäkseni toteutunut tutkimuksessani, sillä vastauksen toistivat kolmen haastateltavan osalta itseään, mikä lisää nähdäkseni tutkimuksen reliaabeliutta.

Kun pohditaan käyttämäni tutkimusmenetelmän validiteettia, niin asiantuntijahaastattelu on nähdäkseni yksi parhaista keinoista spesifin tiedon saamiseen. Verohallinnossa tapahtuvasta prosessista ei olisi voinut tehdä luotettavasti kvantitatiivista kyselytutkimusta. Kuten haastateltavat kertoivat, niin Verohallinnon Etelä-Suomen verotuskeskuksessa on neljän henkilön työryhmä, joka tekee autoverotusasioihin liittyvän poliisilta ja tullilta saapuneiden ilmoitusten taulukoinnin. Osa tapauksista selvitetään samassa yksikössä ja osa siirretään alueellisesti Itä-Suomen yritysverokeskukseen, jossa tapausten selvitystyötä hoitaa myös pieni ryhmä. Näin ollen ei olisi ollut mielekästä eikä tarkoituksen mukaista tehdä tutkimusta kyselytutkimuksena. Tällöin kyselytutkimukseen tavallisesti vaadittava otantakaan ei

olisi lähimainkaan täyttynyt, jotta tutkimusta olisi voitu pitää luotettavana. Mielestäni siis onnistuin tutkimukseni tutkimusmenetelmän valinnassa, ottaen huomioon tutkimukseni perimmäisen tavoitteen, eli saada tietoa Verohallinnossa tapahtuvasta väliaikaiseen käyttöön liittyvästä prosessista.

Tutkimukseni tulosten voidaan nähdäkseni katsoa olevan valideja, eli päteviä, sillä saatu informaatio on hankittu haastattelujen avulla autoverotuksen asiantuntijoilta. Heillä on heidän työkokemuksensa ja ammattitaidon myötä paljon tietoa tutkittavasta asiasta, joten onnistuin mielestäni haastateltavien valinnassa tutkimukseeni, sen tuloksen validiutta silmällä pitäen. Onnistuin nähdäkseni hyvin myös tulosten esittämisessä. Välttyin mielestäni myös tulosten esittämisen sekavuudelta, sillä tutkimukseni tulosten jaottelu alalukuihin oli mielestäni onnistunut. Kategorisoin tutkimustulokset prosessin kannalta oleellisten vaiheiden mukaan ja sain kattavia vastauksia esittämiini kysymyksiin, mikä näkyy myös prosessin mahdollisimman yksityiskohtaisena kuvaamisena tutkimustulososiossa. Tutkimustulokseni ja niistä tehtävät tulkinnat ovat mielestäni käypiä. Tutkimustulosten pohjalta yksittäinen poliisi pystyy tämän tutkimuksen lukemalla saamaan käsityksen siitä, mitä poliisien tekemille ilmoituksille tehdään Verohallinnossa ja miten prosessi etenee ilmoituksen vastaanottamisesta aina erilaisiin mahdollisiin toimenpiteisiin. Lisäksi paneudun työssäni mielestäni sopivasti eri toimenpiteisiin ja niiden sisältämiin mahdollisiin sanktioihin. Syvällisempi eri sanktioiden rakenteen ja tilanteiden, joissa sanktiot tulevat kyseeseen, tarkastelu olisi laajentanut työni teoreettista viitekehystä kohtuuttomasti, joten tältä osin pysyin hyvin myös työni alkuperäisessä rajauksessa.

8.3 Jatkotutkimusmahdollisuudet ja kehityskohteet

Koen, että valitsin hieman epätavallisen aiheen tutkimukselleni erityisesti, jos tarkastellaan aiemmin Poliisiammattikorkeakoulussa tehtyjä opinnäytetöitä. Itseänikin ehkä prosessin alussa hieman jännitti, että mitähän työstäni tulee, kun lähdän tutkimaan autoverotukseen liittyvää aihetta. Yllätyin kuitenkin siitä, kuinka mielenkiintoiseksi aiheeni loppupeleissä osoittautui. Koen oppineeni todella paljon aihealueesta ja haluan jalkauttaa oppimaani tulevaisuudessa kollegoideni tietoon. Ammatillista osaamista edistävän työharjoittelun liikennejakson aikana, missä sain idean opinnäytetyöhöni, minulle tuli tutuksi myös avoimet rekisterit Maanteemat ja Transportstyrelsen, joista pystyy tarkistamaan ulkomaalaisten ajoneuvojen tietoja. Kun pelkästään Suomen naapurivaltioista kahdessa on täysin avoimet

ajoneuvojen tietoihin liittyvät rekisterit, niin en ihmettelisi, vaikka rekistereitä olisi käytössä Euroopan laajuisesti useammallakin valtiolla. Tässä olisi mielestäni erittäin hyvä aihe, jota voisi tutkia Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyönä, sillä ajoneuvoihin liittyvien rekistereiden kartoittaminen ei helpottaisi pelkästään liikennevalvontaa vaan siitä saattaisi olla hyötyä laajemmaltikin poliisitoiminnalle. Rekistereiden etsiminen avoimista lähteistä voi olla hankalaa erityisesti, jos jonkin tietyn valtion rekisteri on kyseisen valtion kielellä, eikä siitä ole saatavissa käännöksiä.

Alkuperäinen ajatukseni opinnäytetyöni aiheelle oli, että olisin tehnyt erityisesti liikennevalvonnan tueksi ohjeistuksen poliisin suorittamaan autoverovalvontaan liittyen. Päädyin kuitenkin opinnäytetyöprosessini aikana jättämään tämän osuuden laajemman käsittelyn pois, jotta työni rajaus pysyisi ammattikorkeakoulutasoiselle opinnäytetyölle sopivana. Keskityin opinnäytetyössäni tarkastelemaan nimenomaan poliisin aloittamaa prosessia liittyen ulkomaalaisen ajoneuvon autoverotukseen. Tein luvun 8 loppuun esimerkin siitä, miten valvontaa voi tehdä. Kyseinen kaavio on myös opinnäytetyön liitteenä, jotta se on saatavissa tulostettavissa tarpeen tullen. Toin esille luvussa 3 ajoneuvoverotukseen liittyvää sääntelyä ja luvussa 6 rekistereitä, joita voi hyödyntää ulkomailla rekisteröityyn ajoneuvoon kohdistuvassa liikennevalvonnassa. Näiden kokonaisuuksien käsittely ja esille tuominen tuntui mielestäni luontevalta lisältä opinnäytetyöhöni, vaikken varsinaista laajempaa ohjeistusta päätyntykään tekemään. Tällaisen kattavan ohjeistuksen tekeminen tutkimuksena voisi olla myös hyvä opinnäytetyön aihe.

Tällaisen ohjeistuksen kautta voitaisiin mahdollisesti myös lisätä yhteistyötä Verohallinnon ja poliisin välillä, erityisesti konkreettiseen valvontaan liittyen. Tähän liittyen haastattelemani ylitarkastajakin H1 peräänkuulutti yhteistyötä autoverovalvonnassa. Keskustelimme muun muassa omakohtaisista kokemuksistani työharjoitteluni liikenteenvalvonta jaksolta ja kerroin hänelle ratsia tyyppisestä valvontaiskusta, jonka teimme ryhmämme kanssa. Valvonta kohdistui ajoneuvoihin, jotka olivat rekisteröity ulkomaille. Ajoneuvojen kuljettajien ajo-oikeudet tarkistettiin ja pyrittiin puhuttamalla selvittämään voisiko kussakin tapauksessa herätä epäily väliaikaisen verottoman käytön säännösten vastaisesta toiminnasta. Mikäli näin oli, niin täytettiin poliisin järjestelmästä löytyvä: Ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeiden selvittäminen -lomake (liite 1). Tällaisessa valvonta tilanteessa olisi mielestäni hyvä olla myös Verohallinnolta henkilöstöä mukana asiantuntijan roolissa. Autoveroasioiden kanssa jatkuvasti työskentelevältä asiantuntijalta osaisi mahdollisesti tun-

nistaa paremmin tapaukset, joissa voisi tulla kyseeseen jokin toimenpide Verohallinnon toimesta. Tällaista yhteistyötä H1 kertoi olleen vielä vuonna 2017 ennen autoverotuksen siirtymistä tullilta Verohallinnolle. Ratsioita oli H1 mukaan jo pelkästään pääkaupunkiseudulla vuositasolla useita. Keskustelimme hänen kanssaan myös siitä, että autoverovalvontaa olisi hyvä kouluttaa poliisiseille jo peruskoulutusvaiheessa, esimerkiksi työharjoittelun aikana, jota kautta valvontamuoto tuli itsellenikin tutuksi. Autoverovalvontaa tulisi kouluttaa valtakunnallisesti esimerkiksi juuri ammatillista osaamista edistävän työharjoittelun aikana, jotta valvontamuodosta saataisiin kaikki hyöty irti. Autoverotuksen valvominen olisi tärkeää saada integroitua osaksi muuta poliisin suorittamaa liikennevalvontaa. Kynnys valvonnan tekemiselle pitäisi olla matala, koska kyseessä ei ole millään tapaa monimutkainen prosessi poliisin näkökulmasta. Tiivistetysti omakohtaiseen kokemukseeni, ja tietoon, jota sain haastatteluiden kautta, pohjautuen valvontaa voisi tehdä esimerkiksi seuraavalla tavalla:



Tekijä: Jasperi Virtanen.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki (11.12.2002/1090). Annettu Helsingissä 11.12.2002.

Saa Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090#L6>

Luettu 3.10.2019

Ajoneuvoverolaki (30.12.2003/1281). Annettu Helsingissä 30.12.2003.

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20031281>

Luettu 30.9.2019

Autoalan tiedotuskeskus. Valtion verotulot tieliikenteestä -artikkeli. Luettavissa:

http://www.aut.fi/tilastot/verotus_ja_hintakehitys/valtion_verotulot_tieliikenteesta

Luettu 6.11.2019

Autoverolaki (29.12.1994/1482). Annettu Helsingissä 29.12.1994.

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941482#L2P5>

Luettu: 30.9.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle valmiste- ja autoverotustehtävien siirtämistä Verohallinnolle koskevaksi lainsäädännöksi, HE (159/2016). Luettavissa:

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_159+2016.pdf

Luettu: 30.9.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta, HE (34/2016)

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2016/20160034.pdf>

Luettu: 27.11.2019

Hirsjärvi, Sirkka ja Helena, Hurme 2008. Tutkimushaastattelu, Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki, Gaudeamus Oy.

Hirsjärvi, Sirkka; Remes, Pirkko ja Sajavaara, Paula 2009, 15. uudistettu painos. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna, Tekijät ja Kirjayhtymä Oy.

Kananen, Jorma 2017: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylä, Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittamisen opas. Jyväskylä, Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 2016:222. Annettu Helsingissä 29.12.2016.

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/oikeus/kho/vuosikirjat/2016/201605591> ’

Luettu: 16.10.2019

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 2018:21. Annettu Helsingissä 5.2.2018. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/oikeus/kho/vuosikirjat/2018/201800477?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=KHO%202018%3A21%29>

Luettu 16.10.2019

Laki autoverolain muuttamisesta (570/2018). Annettu Helsingissä 16.6.2016.

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2016/20161192>

Luettu: 30.9.2019

Liikenne- ja viestintävirasto 2018. Viestintävirasto ja Trafi yhdistyvät Liikenne- ja viestintävirastoksi – Liikenne virastosta tulee Väylävirasto. Tiedote.

Luettavissa: <https://www.lvm.fi/-/viestintavirasto-ja-trafi-yhdistyvat-liikenne-ja-viestintavirastoksi-liikennevirastosta-tulee-vaylavirasto-987823>

Luettu: 1.12.2019

Suomen säädöskokoelma (1192/2016).

Luettavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/kokoelma/2016/?_offset=3

Luettu 30.9.2019

Ruusuvuori, Johanna; Nikander, Pirjo ja Hyvärinen, Matti 2017. Haastattelun analyysi. Tampere: Kustannusosakeyhtiö Vastapaino Oy.

Traficom.fi a. Julkiset ajoneuvotiedot ja veronmaksu -palvelu

Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkiset-ajoneuvotiedot-ja-veronmaksu-palvelu-auttaa-varmentamaan-tiedot-autokaupan>

Luettu 3.10.2019

Tilastokeskus.fi. Ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2018 -artikkeli.

Luettavissa: https://www.stat.fi/til/mkan/2018/mkan_2018_2019-03-22_tie_001_fi.html

Luettu: 6.11.2019

Verohallinto a. Ajoneuvon turistikäyttö. Luettavissa:

https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/auto/autoverotus/valiaikainen_veroton_kaytto/ajoneuvon_turistikaytt/

Luettu: 28.11.2019

Verohallinto b. Ohjeistus Suomessa myytäväksi tarkoitetun ajoneuvon autoveroton esittelykäytöstä, diaarinumero: VH/1935/00.01.00/2019. Luettavissa:

<https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/77727/suomessa-myyt%C3%A4v%C3%A4ksi-tarkoitettun-ajoneuvon-autoveroton-esittelyk%C3%A4ytt%C3%B6/>

Luettu: 28.11.2019

Ajoneuvon kuljettaja

Nimi	Henkilötunnus
Osoite	Puhelin
Postinro ja -toimipaikka	

Ajoneuvo

Merkki	Malli
Ensimmäinen käyttöönottopäivä	
Rekisterinumero	Kansallistunnus
Valmistenumero	
Mittarilukema	Omistaja
Muut ajoneuvossa olleiden henkilöiden nimet	
Päivämäärä ja kellonaika	Paikkakunta ja osoite

Verohallinto ottaa Teihin yhteyttä ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön selvittämiseksi.

Autoverolain 81 § 2 momentin perusteella verovelvollisen vedotessa ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä koskeviin säännöksiin, hänen on annettava veroviranomaiselle tarvittavat todisteet vakituudesta asuinpaikastaan ja muista verotukseen vaikuttavista seikoista.

Viranomaisen allekirjoitus ja nimenselvennys	Ajoneuvon kuljettajan allekirjoitus ja nimenselvennys
--	---

Lomakkeeseen liitetään jäljennös ajoneuvon rekisteriotteesta ja ajokortista.

Lomake lähetetään sähköpostiosoitteeseen: autoverotus.valvonta@vero.fi

Autoverotuksen neuvontanumero: 0294 97150

Ohjeita ajoneuvon väliaikaisesta verottomasta käytöstä Verohallinnon internet-sivuilla www.vero.fi

HAASTATTELURUNKO

Teemat aiheesta: ”Ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä koskeva valvonta poliisissa”

1. Poliisin (tai muun valvontaviranomaisen) tekemän ilmoituksen jälkeinen prosessi

- Mitä yksittäisen poliisipartion lähettämälle lomakkeelle tapahtuu sen saavuttua Verohallintoon?
- Miten prosessi etenee Verohallinnossa?
 - o Mitä vaihtoehtoisia ”polkuja” prosessilla on sen jatkoa ajatellen?
- Mitä eri rangaistuksia on mahdollista antaa, mikäli todetaan tapahtuneen väliaikaista verotonta käyttöä koskeva rike?
- Missä tapauksissa Verohallinto hoitaa sanktion antamisen? (Lisävero/tms.?)
 - o Kuinka monta sanktiota annetaan arviolta vuositasolla? (lisävero, verotusprosessi jne.)
- Entä missä tapauksissa tutkinta siirretään poliisille tai muulle viranomaiselle? (rikosilmoitus)
 - o Kuinka paljon tapauksia siirtyy arviolta muun viranomaisen tutkittavaksi vuositasolla?
- Mitä järjestelmiä Verohallinnon työntekijöillä on käytössään selvitystä tehtäessä? (VTJ tms.)
- Mitä tietoja ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön selvityksen kohteena olevalta henkilöltä yleensä pyydetään liittyen tapaukseensa?

2. Verottajalle saapuvat ilmoitukset ja valvonta

- Kuinka paljon ilmoituksia Ajoneuvon väliaikaisesta verottoman käyttöoikeuden selvittämisestä saapuu Verohallintoon arviolta vuositasolla?
 - o Onko lainkaan eroteltavissa, että minkä valtioiden ajoneuvoista ilmoituksia tulee eniten?
 - o Eroaako prosessi Verohallinnon näkökulmasta jotenkin riippuen siitä, missä valtiossa rekisteröidystä ajoneuvosta on kyse?
- Kuinka suuri osa Verohallintoon saapuvista ilmoituksista tutkitaan? Kuinka paljon vuosi tasolla?
- Mitä erityisesti yksittäiset poliisit voisivat tehdä paremmin ilmoituksissaan? Voisiko tehdä jotain enemmän, esim. järjestelmien kattavampi hyödyntäminen jo lomaketta täytettäessä?
- Kuinka suuri osa tehdyistä ilmoituksista johtaa johonkin toimenpiteeseen?
- Valvontaviranomaisia ovat myös Autoverolain mukaisesti poliisi ja tulliviranomaiset. Suorittaako Verohallinto valvontaa yhdessä poliisi- ja tulliviranomaisten kanssa?
 - o Voisiko tällainen yhteisvalvonta esimerkiksi ratsian muodossa toimia?

3. Verohallinnossa tehtävää selvitystä koskevia kysymyksiä / tarkennuksia

- Miten käytännössä määritellään henkilön vakinainen asuinpaikka selvittäessä ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä?
- Miten toimitaan ulkomailla ”ostetun” Leasing-sopimus auton suhteen? Eroaako prosessi jotenkin tavanomaisesti prosessista?
- Kuinka paljon tutkinta perustuu selvityksen kohteena olevan antamiin selvityksiin esim. asumisestaan tai vastaavasta?
 - o Kuinka aktiivisia selvityksen kohteena olevat henkilöt yleensä ovat? Onko tämän suhteen paljon eroavaisuuksia?
- Mikäli yksittäisen ajoneuvon kohdalla todetaan olevan kyse rikkeestä, josta seuraa sanktio, niin miten kyseinen sanktio muodostuu?
- Miten ajoneuvon omistajan hakeman verottoman käytön lisäajan kanssa yleensä toimitaan? Myönnetäänkö lisäaikaa suoriltaan ja miten myönnettyä lisäaikaa valvotaan?

LIITE 3

SUOSTUMUS TUTKIMUKSEEN OSALLISTUMISESTA

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia autoverovalvontaa. Tarkoituksena on selvittää, mitä poliisin tai muun valvovan viranomaisen tekemän ilmoituksen pohjalta Verohallinnossa tehdään. Verohallinnossa työskenteleviä henkilöitä haastattelemalla pyritään saamaan aiheesta tietoa, jota voidaan hyödyntää tutkijan tekemässä opinnäytetyössä.

Työssä ei tulla julkistamaan haastateltavien nimiä. Tutkimuksessa kerrotaan ainoastaan haastateltavan virka-asema verohallinnossa. Haastattelu toteutetaan asiantuntijahaastatteluna, mutta haastattelun runkona käytetään teemahaastattelun omaista haastattelurunkoa. Haastattelija on miettinyt valmiiksi joitakin käsiteltäviä teemoja, mutta pääasiassa haastattelu on avointa keskustelua kysymysten ympärillä. Vastausten puhtaaksikirjoituksen helpottamiseksi haastattelut nauhoitetaan, mutta kaikki haastatteluihin liittyvä aineisto hävitetään heti tutkimuksen valmistuttua. Paikalla tulee olemaan vain haastattelija ja haastateltava.

Suostun osallistumaan Poliisiammattikorkeakoulussa opiskelevan Jasperi Virtasen tekemään tutkimukseen. Suostun siihen, että minua haastatellaan ja vastauksiani hyödynnetään opinnäytetyön raportissa, joka julkaistaan Internetissä.

Paikka ja aika

Haastateltavan allekirjoitus ja nimenselvennys

LIITE 4

Järjestelmien hyödyntäminen

- Tarkista mahdolliset valtioiden avoimet rekisterit ja ajoneuvon omistajatiedot Eucariksesta (luku 6), sekä muut poliisin käytössä olevat rekisterit ajoneuvoon ja sen omistajaan liittyen.
- Mikäli valtio, jossa ajoneuvo on rekisteröity, on mukana Eucaris-järjestelmässä, niin Eucariksesta saatavat ajoneuvoa koskevat tekniset tiedot voi liittää ilmoitusta lähetettäessä sähköpostin tekstiosaan.

Tiedon saaminen henkilöltä

- Ei kannata heti kertoa, että tilanteessa tehdään autoverovalvonta.
- Pyri siihen, että valvonnan kohteena oleva henkilö antaisi itse tietoa asumiseensa ja perhesiteisiin yms. liittyen mahdollisimman spontaanisti.

Lomakkeen täyttäminen

- Lomake (liite 1) löytyy Kameleon-lomakkeista. Lomake pitäisi löytyä hakusanalla: vero
- Täytä lomake ja tallenna asiakirja esimerkiksi henkilökohtaiselle tallennusasemalle ja tulosta siitä yksi kopia.

Lomakkeen lähettäminen

- Lähetä tallennusasemalle tallentamasi lomake, siitä löytyvään sähköpostiosoitteeseen.
- Ota kuva, jossa näkyy henkilön ajokortti ja ajoneuvon rekisteröintitodistus ja lisää se sähköpostin liitteeksi.
- Kirjoita sähköpostin aiheeksi ajoneuvon rekisterinumero ja kirjoita viestikenttään lyhyt kuvaus tapahtumista ja jos henkilö on kertonut spontaanisti asiasta, kirjoita myös mitä henkilö on kertonut.

Jatkosta ohjeistaminen

- Paperinen kopia annetaan valvonnan kohteena olevalle henkilölle, jotta tämä pystyy tarvittaessa esittämään lomakkeen valvovalle viranomaiselle, jos hänet pysäytetään liikenteessä uudestaan samasta syystä.
- Kerro henkilölle, että tämän tulisi pitää lomake mukana ajossa ja että Verohallinnosta ollaan yhteydessä tapaukseen liittyen. Aika ikkunaa on vaikea arvioida, joten ei kannata arvailla turhaan mitään aika arvioita milloin Verohallinnosta ollaan yhteydessä.