

AJONEUVON VÄLIAIKAINEN VEROTON KÄYTTÖ

Väliaikaisen verottoman käytön selvittäminen poliisin näkökulmasta

Jesse Rissanen

3/2020

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto
Jesse Rissanen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Petri Tuominen, Matti Tuominen	Tutkimuksellinen opinnäytetyö
<p>Tiivistelmä</p> <p>Opinnäytetyössä käsitellään ajoneuvojen väliaikaista verotonta käyttöä Suomen tieliikenteessä. Työ on toteutettu kvalitatiivisena, eli laadullisena tutkimuksena ja sen tarkoituksena on ymmärtää kokonaisvaltaisesti tutkittavaa aihetta. Kirjallisuusanalyysin tekemisen lisäksi tutkimukseen on haastateltu poliisin ja Tullin viranomaisia temahaastattelumenetelmää hyödyntäen.</p> <p>Opinnäytetyössä käydään läpi sallitut tilanteet väliaikaiselle verottomalle käytölle, käytön valvontaa sekä menettelyä rikosasioissa lainvastaisessa toiminnassa. Väliaikainen veroton käyttö tarkoittaa mahdollisuutta käyttää pääasiassa ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja Suomen liikenteessä autoveroa suorittamatta. Väliaikainen veroton käyttö on määrättyissä tilanteissa kuitenkin mahdollista myös käyttöönottoilmoituksella tai siirtoluvalla.</p> <p>Väliaikaisen verottoman käytön avulla pyritään myös tietoisesti välttelemään verojen suorittamista ajoneuvoista, joista verot tulisi suorittaa. Varsinkin isoimmissa kaupungeissa ajoneuvojen verojen välttelystä väliaikaisen verottoman käytön avulla on tullut vuosien saatossa varsin yleinen ilmiö. Paikoin on kyse myös tietämättömyydestä, mutta se ei kuitenkaan poista velvollisuutta suorittaa veroja ajoneuvoista. Rangaistukset autoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä ovat veropetos, törkeä veropetos ja lievä veropetos. Veroviranomaisella on myös omat rangaistusmenettelyt lievempiä rikkeitä ja laiminlyöntejä varten.</p> <p>Autoveron toimittamisesta vastaa Suomessa Verohallinto. Autoverovalvonnasta vastaa Verohallinnon lisäksi poliisi ja Tulli. Poliisi ja Tulli keskittyvät liikenteessä tapahtuvaan valvontaan, kun taas Verohallinnon valvonta painottuu asiakirjoihin ja tietojärjestelmiin. Tapauksissa, joissa autoveroon liittyvä rikosasia on tullut poliisin tietoon, voi poliisi toimittaa esitutinnan. Muutoin autoveroon liittyvissä verorikoksissa esitutkintaviranomaisena toimii Tulli.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
34 + 2 liitesivua	Maaliskuu 2020
Avainsanat	
Autovero, verovalvonta, verorikokset, poliisi, Tulli, Verohallinto	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
2 TUTKIMUSKYSYMYKSET JA TAVOITTEET	3
2.1 Tutkimusmenetelmä	4
2.2 Haastattelututkimus ja tiedonkeruu	5
3 KESKEISET KÄSITTEET	7
3.1 Väliaikainen veroton käyttö	7
3.2 Autovero	7
3.3 Verohallinto	8
4 VÄLIAIKAINEN VEROTON KÄYTTÖ	8
4.1 Yleistä autoveron suorittamisesta	8
4.2 Vakinaisen asuinpaikan määrittäminen	9
4.3 Määräajat	10
4.3.1 Määräajat työssäkäyntiin liittyen	11
4.3.2 Muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuva	11
4.3.3 Suomessa vakinaisesti asuva	12
4.3.4 Määräajat opiskeluun liittyen	13
4.4 Veroton käyttö käyttöönottoilmoituksella ja siirtoluvalla	15
4.5 Luovutuskielto	16
4.6 Lyhytaikainen veroton käyttö	16
5 VÄLIAIKAISEN KÄYTÖN VALVONTA	20
6 MENETTELY RIKOSASIOISSA	21
6.1 Rangaistukset autoverolaissa	21
6.2 Rangaistukset rikoslaissa	22
6.3 Verorikoksista	23
7 POLIISIN HAASTATTELU	24
7.1 Valvonnan alkaminen laitoksella	24
7.2 Valvonnan toteutuminen	24
7.3 Koulutuksen tarve	25
7.4 Verottoman käytön laajuus	26
7.5 Valvonnan vaikutus	26
7.6 Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa	27
8 TULLIN HAASTATTELU	27
8.1 Koulutus Tullissa	27
8.2 Tullin suorittama valvonta	27
8.3 Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa	28
8.4 Verottoman käytön laajuus	28

9 TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET	29
9.1 Tutkimuksen luotettavuus	31
10 POHDINTA	31
LÄHTEET	33
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Opinnäytetyössä käyn läpi poliisityön näkökulmasta ajoneuvojen väliaikaisen verottoman käytön selvittämisen, siihen liittyvän lainsäädännön ja kuinka poliisi voi työssään valvoa ja tämän kautta vaikuttaa väliaikaisen verottoman käytön väärinkäytöksiin. Ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa on kuitenkin myös mahdollista käyttää määrätyin ehdoin laillisesti Suomessa väliaikaisesti ilman, että siitä tulee suorittaa autoveroa. Myös käyttöönottoilmoituksella ja siirtokilvillä väliaikainen veroton käyttö on mahdollista.

Schengen-sopimuksen voimaan astumisen myötä vuonna 2001 sekä ihmisten että ajoneuvojen kulkeminen sopimusmaiden rajojen yli on helpottunut huomattavasti. Rajat ylittävän liikenteen vilkastuessa myös Suomessa ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja näkyy paljon päivittäisessä liikenteessä esimerkiksi pääkaupunkiseudulla. Vuosittain Suomessa liikkuukin kymmeniätuhansia ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja (Massinen 2013). Tämän johdosta on luonnollista, että poliisin suorittama liikennevalvonta kohdistuu väistämättä myös näihin ajoneuvoihin entistä useammin.

Autoveron kiertäminen ulkomaille rekisteröidyllä ajoneuvolla on monesti tarkoituksellista toimintaa, joka tapahtuu esimerkiksi pöytälaatikkofirmojen avulla. Osittain veroja jää myös maksamatta, koska Suomeen töihin tulevat ulkomaan kansalaiset eivät välttämättä ole tietoisia, että vero tulisi suorittaa. Ulkomaille rekisteröinnin avulla tapahtuvan veronkierron valvontaa hankaloittaa se, ettei ajoneuvon tuominen Suomeen EU-alueelta edellytä ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen, joten ajoneuvo tulee tavata liikenteessä. Käytännössä siis poliisi on taho, joka usein kohtaa kyseiset ajoneuvot.

2 TUTKIMUSKYSYMYKSET JA TAVOITTEET

Liikennevalvontaa tehdessä tulee ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen kohdalla huomioida näitä koskeva lainsäädäntö rekisteröinnin osalta, eli voiko näitä ajoneuvoja käyttää Suomessa ulkomaille rekisteröityinä. Vaikka lopullisen selvityksen ajoneuvon verottomasta käyttöoikeudesta tekee Verohallinto, tulee poliisin valvovana viranomaisena tunnistaa mahdolliset verottoman käytön väärinkäytökset ja laiminlyönnit. Opinnäytetyössäni onkin tarkoitus käydä läpi nämä tilanteet, milloin veroton käyttö on sallittua ja milloin lainvastaista.

Opinnäytetyöprosessini loppuvaiheessa autoverotukseen liittyen julkaistiin yksi Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö. Muuten poliisin piirissä ei ole aiemmin julkaistu opinnäytetyötä, jonka aiheena olisi autoverotus tai siihen liittyvä väliaikainen veroton käyttö. Opinnäytetyössä käyn läpi tilanteet, jotka mahdollistavat tällä hetkellä ajoneuvon väliaikaisen verottoman käytön, verottoman käytön valvontaa sekä rikosseuraamuksellista näkökulmaa. Opinnäytetyössä käsittelen verotonta käyttöä erityisesti sitä säätelevän lainsäädännön pohjalta. Selvitän opinnäytetyössä myös, miten viranomaisyhteistyö ja valvonta käytännössä toteutuvat. Käyn läpi opinnäytetyössä myös väliaikaisen verottoman käytön taustaa ja syitä verottomalle käytölle. Opinnäytetyöhön sisältyy myös liitteenä ohje Verohallinnolle tehtävän selvityspyynnön tekemiseen.

2.1 Tutkimusmenetelmä

Toteutan opinnäytetyöni kvalitatiivisena, eli laadullisena tutkimuksena. Laadulliseen tutkimukseen päädyin, koska tavoitteenani on ymmärtää kokonaisvaltaisesti tutkittavaa aihetta, eikä työssäni ole tarvetta käyttää tilastollisia menetelmiä tai muita määrällisiä keinoja.

Laadullinen tutkimus käyttää sanoja ja lauseita, kun taas määrällinen perustuu lukuihin. (Kananen 2014, 18)

Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on tutkittavan ilmiön kuvaaminen, ymmärtäminen ja tulkinnan antaminen. Tutkimuksella pyritään ilmiön syvälliseen ymmärtämiseen. Tavoitteena on, että aineistoa kerätään siinä määrin, että tutkimusongelma ratkeaa ja tutkija ymmärtää ilmiön. (Kananen 2014, 18-19).

Laadullinen tutkimus tarjoaa mahdollisuuden hyvälle kuvaukselle ilmiöstä. Kuvaus tapahtuu sanallisessa muodossa. Hyvä kuvaus tarkoittaa tässä yhteydessä ymmärrettävää, kokonaisvaltaista ja tarvittaessa myös tarkkaa kuvausta ilmiöstä. (Kananen, 2014, 17).

Laadullisessa tutkimuksessa voidaan lähteä liikkeelle mahdollisimman puhtaalta pöydältä ilman ennakoasettamuksia tai määritelmiä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa puhutaankin aineistolähtöisestä analyysistä. Aineistolähtöinen analyysi on tarpeellista varsinkin silloin, kun tarvitaan perustietoa jonkin tietyn ilmiön olemuksesta. (Eskola & Suoranta 2003, 19).

Työni tarkoituksena onkin saada aikaan kattava kuvaus ja hyvä käsitys tutkittavasta aiheesta. Tarvittaessa tiedon ymmärtämiseksi ja avaamiseksi hyödynnän myös aiheen tarkempaa kuvausta, esimerkiksi hyödyntämällä aiheeseen vaikuttavien lakien taustalla olevia esityksiä ja direktiivejä.

2.2 Haastattelututkimus ja tiedonkeruu

Toteutan opinnäytetyöni haastattelututkimuksena, joka katsotaan kvalitatiiviseksi, eli laadulliseksi tutkimukseksi. Haastattelut toteutan teemahaastatteluina. Tällä tavoin pystyn pitämään haastattelut aihepiirissä, niin ettei haastattelut karkaa liian kauas aiheesta ja tutkimusongelmista. Näin voisi käydä, jos toteuttaisi haastattelut esimerkiksi syvähaastatteluina ilman minkäänlaista runkoa haastatteluille ja kysymyksille. Teemahaastattelu antaa toisaalta tilaa myös haastattelun elämiselle, eikä ole liian sidottu täysin ennalta määriteltyihin kysymyksiin ja runkoon niin, kuin strukturoidussa haastattelussa.

Haastattelu on yleisimpiä tapoja kerätä laadullista aineistoa. Haastattelu sinänsä ei kuulu pelkästään kvalitatiiviseen tutkimukseen, sen avulla voidaan yhtä hyvin kerätä kvantitatiivista aineistoa. Haastattelun tavoite pohjimmiltaan on selvittää se, mitä jollakulla on mielessään. (Eskola & Suoranta 2003, 85).

Strukturoidut haastattelut jaetaan täysin strukturoituihin ja puolistrukturoituihin haastatteluihin. Täysin strukturoitujen haastatteluiden ääripäässä on lomakehaastattelu, jossa on valmiit kysymykset ja vastausvaihtoehdot, jotka esitetään kaikille haastateltaville samanlaisina ja samassa järjestyksessä. Strukturoitujen ja strukturoimattomien haastattelujen välimaastossa ovat puolistrukturoidut haastattelut. (Ruusu vuori & Tiittula 2005, 11).

Puolistrukturoiduista haastattelumuodoista tunnetuimpia ovat teemahaastattelut. Teemahaastatteluissa käydään läpi samat teemat ja aihepiirit, mutta kysymysten muotoilu ja järjestyks voivat vaihdella. Strukturoimaton haastattelu taas rakentuu pitkälti haastateltavan ehtoilla. Strukturoimattomasta haastattelusta käytetään myös muita nimityksiä niin kuin esimerkiksi avoin haastattelu ja syvähaastattelu. (Ruusu vuori & Tiittula 2005, 11).

Teemahaastattelulla on se etu, ettei se suoraan määritä haastattelukertojen määrää tai sitä, kuinka syvälle aiheen käsittelyssä mennään. Yksityiskohtaisten kysymysten sijaan haastattelu etenee tiettyjen teemojen mukaan. Tämä vapauttaa pääosin haastattelun tutkijan

näkökulmasta tuoden tutkittavien ääneen esiin. Teemahaastattelu ottaa huomioon sen, että ihmisten tulkinnat asioista ja heidän asioille antamansa merkitykset ovat keskeisiä. (Hirsijärvi & Hurme 2008, 48).

Teemahaastattelu on eri haastattelutyyppeiden joukossa lähempänä strukturoimatonta kuin strukturoitua haastattelua. Teemahaastattelu katsotaan puolistrukturoiduksi menetelmäksi siksi, että haastattelun aspekti, haastattelun aihepiirit ja teema-alueet ovat kaikille haastateltaville samat. (Hirsijärvi & Hurme 2008, 48).

Haastatteluaineisto yleensä nauhoitetaan ääni- tai videonauhalle. Ensimmäinen aineiston käsittelevä vaihe onkin aineiston litterointi, eli muuntaminen puheesta tekstiksi. Litteroinnissa tulee kiinnittää huomioita litteroinnin sopivaan tarkkuuteen ja tulkinnallisuuteen. Litteroinnin sopiva tarkkuus määritetään tutkimusongelman ja metodisen lähestymistavan perusteella. Tulkinnallisuuden kannalta tulee ottaa huomioon se, että litteroidessa tutkija tekee jatkuvasti valintaa sen suhteen, mikä nähtävissä tai kuultavissa oleva informaatio on oleellista menneeseen olevan vuorovaikutuksen ymmärtämisen kannalta ja mikä ei. (Ruusuvuori & Nikander & Hyvärinen 2010, 424, 427)

Haastatteluilla pyrin saamaan käsityksen väliaikaisen verottoman käytön tilasta Suomessa tällä hetkellä ja sen selvittämisen prosessista. Pyrin myös selvittämään, kuinka käyttöä nyt valvotaan, kenen toimesta ja miten viranomaisten yhteistyö toimii käytännössä.

Opinnäytetyöaineistoa kerään työhöni haastatteluiden lisäksi kirjallisuusanalyysin avulla. Erityisesti laki- ja teoriapohjaa koostan aiheeseen liittyvistä kirjallisuuslähteistä. Hyödynnän myös Internet-lähteitä, esimerkiksi viranomaisten omia sivustoja sekä aiheeseen liittyvää uutisointia. Pyrin työssä yhdistämään eri tietolähteitä saadakseni hyvän ja kattavan kuvan aiheesta, kuitenkin menemättä tutkimusaiheen ulkopuolelle.

Haastateltaviksi työhöni valitsin viranomaistahot, joilla tiesin olevan aiempaa kokemusta verottoman käytön valvontaan liittyvistä tehtävistä. Liikennepoliisin haastatteleminen opinnäytetyöhön olikin selkeä valinta toiseksi haastateltavaksi. Päädyin tekemään haastattelun myös Tullin puolelta. Tulli vastaa edelleen osaltaan valvonnasta sekä pääsääntöisesti toimii esitutkintaviranomaisena autoveroon liittyvissä rikoksissa. Tämän lisäksi Tulli vastasi ennen vuotta 2017 kokonaan autoveron toimittamisesta, joten Tullin piirissä on edelleen aiheesta huomattavaa tuntemusta. Äänitin haastattelut, johonka sain luvat haastateltavilta.

Haastattelut litteroin äänitteiden pohjalta ja haastateltaville annettiin mahdollisuus tutustua sen pohjalta puhtaaksi kirjoitettuihin teksteihin. Haastatteluiden puhtaaksi kirjoittamisen tein luonnollisesti niin, ettei haasteltavien alkuperäinen sanoma muutu prosessissa.

3 KESKEISET KÄSITTEET

3.1 Väliaikainen veroton käyttö

Väliaikaisella verottomalla käytöllä tarkoitetaan mahdollisuutta käyttää ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa väliaikaisesti Suomessa suorittamatta siitä autoveroa. Lähtökohtaisesti autovero tulisi suorittaa aina, kun verollista ajoneuvoa aletaan ensimmäistä kertaa käyttämään Suomessa tai ajoneuvo rekisteröidään Suomeen. Tähän on kuitenkin säädetty autoverolaissa useita poikkeuksia.

Suomessa on myös mahdollista käyttää joitain ajoneuvoja täysin verovapaasti tai alennetulla verolla. Näitä on muun muassa pelastus- sairas- ja ruumisautot. Näitä ajoneuvoja koskee oma lainsäädäntönsä, jota ei tule sekoittaa väliaikaiseen verottomaan käyttöön. Jätänkin kyseisten ajoneuvojen käsittelyn tästä syystä tämän opinnäytetyön ulkopuolelle.

3.2 Autovero

Autoveroa maksetaan ajoneuvosta, kun se ensimmäisen kerran merkitään Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin. Tämä tapahtuu, kun henkilö tuo ajoneuvon ulkomailta Suomeen ja rekisteröi sen Suomessa, ostaa Suomesta rekisteröimättömän ajoneuvon ja rekisteröi sen ensimmäisen kerran Suomeen tai ottaa Suomessa käyttöön ajoneuvon, jonka käyttö ei ole verotonta. Pääsääntö on siis, että auton rekisteröinti ja autoveron suorittaminen ovat ajoneuvon käytön edellytys, kun on kysymys Suomessa vakinaisesti asuvasta henkilöstä. Autovero itsessään on kertaluonteinen maksu, eikä sitä tule sekoittaa esimerkiksi joka vuosi maksettavaan ajoneuvoveroon.

Autovero on osa tieliikenneverotusta. Tieliikenneverotus koostuu autoveron lisäksi ajoneuvoverotuksesta ja valmisteverotukseen kuuluvasta liikennepolttoaineiden verotuksesta. Autoveron määrä perustuu ajoneuvon vähittäismyyntiarvoon ja polttoainekulutusta vastaavaan hiilidioksidipäästöön. Autoveron kokonaiskertymä vuonna 2018 oli 1001 miljoonaa euroa

(Autoalan tiedotuskeskus). Nimestään huolimatta autovero koskee henkilö-, paketti- ja linja-autojen lisäksi moottoripyöriä ja muita L-luokan ajoneuvoja.

3.3 Verohallinto

Verohallinto on valtionvarainministeriön alaisuudessa ja ohjauksessa toimiva viranomainen, joka vastaa verojen keräämisestä Suomessa. Verohallinnon lisäksi Suomessa veroja keräävät Tulli sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Verohallinnon tehtävä on verotuksen toimittaminen, verovalvonta, verojen ja maksujen kanto, perintä ja tilitys sekä veronsaajien oikeudenvallvonta (Laki Verohallinnosta 2 §).

Vuonna 2017 astui voimaan huomattava lainsäädäntö muutos, joka siirsi auto- ja valmisteverotuksen Tullilta Verohallinnon tehtäviksi. Uuden lainsäädännön yhteydessä Liikenteen turvallisuusviraston toimivalta autoverotuksessa ja ajoneuvoverotuksessa säilyi ennallaan, samoin kuin Tullin toimivalta ajoneuvoverotuksessa tietyissä tilanteissa.

Verohallinto vastaa nykyään autoverotuksen toimittamisesta, veronkannosta ja verovalvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii edelleen ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin jälkeen tapahtuvasta autoverotuksesta silloin, kun veroa kannettaan ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksen perusteella.

4 VÄLIAIKAINEN VEROTON KÄYTTÖ

4.1 Yleistä autoveron suorittamisesta

Ennen Suomen EU-jäsenyyttä ajoneuvojen verojen suorittaminen perustui tullirajan ylittämiseen ja rajamuodollisuuksiin. EU-jäsenyyden myötä velvollisuus verojen suorittamisesta ei voi kuitenkaan enää perustua tullirajaan tai ajoneuvon siirtymiseen tullirajan yli. Euroopan unioniin liittymisen myötä autovero siirtyikin rajaverotuksesta maan sisäiseksi verotukseksi. Eli nyt verovelvollisuus ei enää perustu maahantuontiin tai valmistamiseen, vaan vero on suoritettava ajoneuvosta, joka rekisteröidään Suomessa tai jota käytetään Suomen alueella. (Linnakangas & Juanto 2000, 86).

Autoverolain 1.1 § mukaisesti ajoneuvosta on suoritettava verot auton käyttöönottoa Suomessa. Käyttöönotolla Suomessa tarkoitetaan ajoneuvon käyttämistä yleisillä tai

yksityisillä teillä ja muilla näihin liittyvillä alueilla Suomessa (Linnakangas & Juanto 2000, 86). Lähtökohtaisesti ulkomaillakin rekisteröity ajoneuvo tulee verolliseksi sitä käytettäessä Suomen liikenteessä, ellei laissa ole säädetty tästä poikkeusta (Linnakangas 2007, 77).

Poikkeuksena tähän veron suorittamiseen autoverolain 2.2 §:n on kirjattu ulkomailla asuvan väliaikaisesti Suomeen tuoman ajoneuvon verottomuus. Ulkomailla vakinaisesti asuvan henkilön omaa käyttöä varten ja yksinomaan henkilön omaan tarpeeseen tuodun ajoneuvon käyttöä ei pidetä verollisena käyttönä, kun ajoneuvoa käytetään enintään kuuden kuukauden ajan keskeytymättömänä tai keskeytyvänä määräaikana kahdentoista kuukauden ajanjaksoissa. Tämä toimii pääsääntönä väliaikaiseen verottomaan käyttöön, jonka pohjalta pitkälti määritellään verottoman käytön tulkinnat ja poikkeukset. Autoverolain 2.2 §:ssä tarkoitusta ajoneuvosta käytetään monesti myös nimitystä turistiajoneuvo.

4.2 Vakinaisen asuinpaikan määrittäminen

Ajoneuvon väliaikaiseen verottomaan käyttöön liittyvän lainsäädännön yksi keskeisimmistä lain tulkinnallista kohdista on henkilön vakinaisen asuinpaikan määrittäminen. Koska käsite vakinainen asuinpaikka toistuu useasti aihetta käsittelevässä lainsäädännössä, käyn läpi mitä käsitteellä tässä yhteydessä tarkoitetaan ennen väliaikaisen verottoman käytön syvempää käsittelemistä. Vakinaisen asuinpaikan määrittämisen pohjalla on EU-direktiivi 83/182/ETY, jonka pohjalta myös Suomen autoverolaki on säädetty. Monilta osin direktiivi onkin otettu Suomen lainsäädäntöön sellaisenaan.

Suomen autoverolain 33 §:ssä niin kuin direktiivi 83/182/ETY:ssä määritellään vakinainen asuinpaikka hyvin yhteneväisesti. Molemmissa määritetään vakinaisen asuinpaikan olevan se paikka, missä henkilö asuu pysyvästi, eli vähintään 185 päivää kalenterivuodessa henkilökohtaisten ja ammatillisten siteiden vuoksi. Jos henkilö oleskelee kahdessa tai useammassa valtiossa sijaitsevilla paikoilla, henkilön vakinaisena asuinpaikkana on pidettävä sitä, jonne hän henkilökohtaisten syiden johdosta palaa säännöllisesti.

Pääsääntöisesti henkilön vakinainen asuinpaikka määritetään edellä mainitun pohjalta. Toinen keskeinen lain tulkinnallinen seikka on henkilökohtaisten syiden määrittäminen kyseisessä asiayhteydessä. Tulkittaessa henkilökohtaisia syitä kiinnitetään huomiota muun muassa siihen, missä valtiossa henkilön perhe asuu. Henkilökohtaisia syitä tulkitessa myös henkilön työskentelyn luonne ja pysyvyys sekä muut erityiset olosuhteet voivat tulla

kysymykseen, kun arvioidaan missä maassa henkilön katsotaan asuvan. Tarkoituksena on, että asiaa arvioitaisiin lopulta kokonaisuutena, eikä esimerkiksi vain perheen sijainnin perusteella. (Linnakangas & Juanto 2000, 89; HE 244/1996, 7).

Korkeimman hallinto oikeuden päätöksessä KHO:2016:222 todetaan, että henkilön vakinaisena asuinpaikkana on pidettävä paikkaa, johon henkilö on muodostanut etujensa pysyvän keskuksen. Päätöksen pohjana on käytetty Euroopan unionin tuomioistuimen päätöstä asiassa C-262/99. Päätöksen KHO:2016:222 mukaan tilanteessa, jossa henkilöllä on henkilökohtaisia ja ammatillisia siteitä kahdessa eri valtiossa ja hänen etujensa pysyvää keskusta ei voida selvittää kokonaisvaltaisella arvioinnilla, etusija on annettava henkilökohtaisille siteille. Joten vaikka hallituksen esityksessä HE 244/1996 todetaan, ettei vakinaista asuinpaikkaa voida määrittää vain perheen sijainnin perusteella, on perheen sijainnilla siitä huolimatta huomattava painoarvo arviota tehdessä.

On huomioitavaa, että autoverolain 33 § 3. momentin mukaisesti henkilön vakinaisen asuinpaikan ei katsota muuttuvan, jos henkilö oleskelee Suomessa tai muussa maassa yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa opiskelua varten.

4.3 Määräajat

Pääsääntönä Suomessa ajoneuvon verottomalle käytölle toimii, että henkilö voi käyttää kahdentoista kuukauden aikana kuusi kuukautta ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa verotta. Veroviranomainen voi kuitenkin päätöksellään pidentää tätä määräaika enintään yhdellä vuodella (AutoVL 32§). Määräaika ei voida kuitenkaan pidentää, jos se liittyy ajoneuvon ostoon Suomeen (AutoVL 2.2 §).

Määräajan pidentämisen mahdollistavan lain kohdan tarkoituksena on, että lupa pidennettyyn käyttöön myönnetään, kun esimerkiksi työtehtävät edellyttävät laissa muutoin säädettyä pidempää oleskelua ja auton käyttöä Suomessa. Viranomaisille onkin annettu asiassa tulkitsemisen suhteen laaja harkintavalta. (Linnakangas 2007, 84).

Mikäli määräaika on pidennetty, ei ajoneuvon verotonta käyttöä voi kuitenkaan aloittaa heti alusta ja tällä tavoin käyttää keinotekoisesti ajoneuvoa vakituisesti verotta. Ajoneuvoa voidaan uudelleen käyttää autoverolain 2.2 §:n nojalla verotta aikaisintaan kuuden kuukauden

kuluttua pidennetyn määräajan päättymisestä. Tämän autoverolain 32.2§:ssä säädetyn rajoituksen tarkoitus onkin estää keinottelua ajoneuvon pidennettyyn käyttöön liittyen.

Poikkeuksena puolen vuoden verottomaan käyttöön on laissa määritelty yritystoiminnassa käytettävät ajoneuvot. Ajoneuvot, jotka tuodaan maahan muun kuin Suomessa vakinaisesti asuvan henkilön toimesta ulkomaalaisen yrityksen käyttöä varten voivat käyttää ajoneuvoa Suomessa verotta kuukauden normaalia pidempää, eli seitsemän kuukautta. Muuten kyseisiä ajoneuvoja koskee samat säädökset kuin omaa käyttöä varten tuotuja ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja. (AutoVL 34 a §).

4.3.1 Määräajat työssäkäyntiin liittyen

Muussa maassa kuin Suomessa rekisteröityyn ajoneuvoon säädetään autoverolaissa työssäkäyntiin liittyen muutamia poikkeuksia, joissa autoverolain 2.2 §:n enimmäisaikamäärät eivät tule noudatettavaksi. Laissa on säädetty ajoneuvolla työssäkäyvän tapaukset erikseen riippuen, siitä asuuko ajoneuvoa käyttävä henkilö vakinaisesti Suomessa vai ei.

4.3.2 Muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuva

Tilanteessa, jossa muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuva henkilö käyttää Suomessa ajoneuvoa, joka on muussa valtiossa rekisteröity, ei tarvitse noudattaa autoverolain 2.2 §:ssä säädettyjä enimmäisaikoja, jos henkilö työskentelee Suomessa ja poistuu ajoneuvolla säännöllisesti muussa valtiossa sijaitsevaan asuinpaikkaansa (AutoVL 34.1 §). Eli tilanteessa, jossa henkilön asuinpaikka ja työpaikka sijaitsevat eri valtioissa ja hän säännöllisesti ylittää rajan, henkilön ei tarvitse noudattaa laissa verottomasta käytöstä säädettyjä enimmäisaikamääreitä. Autoverolaissa tai sen pohjana olevassa direktiivissä ei ole kuitenkaan tarkemmin määritelty, kuinka säännöllisesti henkilön tulisi poistua maasta, jotta autoverolain 2.2 §:n aikamäärät eivät astuisi voimaan.

Hallituksen esityksessä (HE 321/1994) asian tulkintaa on kuitenkin avattu. Hallituksen esityksessä mainitaan, että aikavälin, jona henkilö poistuu maasta, olisi tarkoitus olla suhteellisen lyhyt. Asiasta ei ole säädetty täsmällisesti, koska siihen voi vaikuttaa muun muassa työpaikan sijainti ja työtehtävän luonne. Jos kysymyksessä on lähellä rajaa sijaitseva työpaikka ja työaika on tavanomainen ja jos myös asuinpaikka toisessa maassa on kohtuullisen lähellä, voitaneen edellyttää pääsääntöisesti päivittäistä poistumista asuinpaikalle. Jos työ

edellyttäisi esimerkiksi pitempiä päivystysjaksoja tai asiaan liittyisi muita vastaavia erityispiirteitä, päivittäistä harvempikin paluu muualla kuin Suomessa sijaitsevalle asuinpaikalle katsottaisiin mahdolliseksi. (HE 321/1994, 48-49).

Kuitenkin selkeästi pidemmät jaksot niin, kuin esimerkiksi tällaisen ajoneuvon yhtäjaksoinen käyttö loma-aikana katsotaan sellaiseksi ajoneuvon käytöksi, jossa tulisi soveltaa 2 §:n 2 momentin enimmäisaikoja. On myös huomioitava, että vaikka henkilö saisi edellä mainitussa tilanteessa käyttää ajoneuvoa väliaikaisesti verotta sovellettaisiin tilanteessa kuitenkin muita väliaikaisen käytön rajoitteita, esimerkiksi 31 §:n ajoneuvon luovuttamista koskien. (HE 321/1994, 48).

4.3.3 Suomessa vakinaisesti asuva

Yritysjoneuvo. Henkilön, joka asuu vakinaisesti Suomessa, mutta jonka työpaikka sijaitsee toisessa valtiossa, on myös mahdollista käyttää työpaikan sijainti valtiossa pysyvästi rekisteröityä ajoneuvoa väliaikaisesti veroa suorittamatta. Tällöin ajoneuvon tulee kuitenkin olla työnantajan omistuksessa tai hallinnassa ja ajoneuvoa tulee käyttää yksinomaan työtehtävien hoitamiseen. (AutoVL 34 b §).

Ajoneuvo ei voi kuitenkaan olla tällöin täyspäiväisessä työkäytössä Suomessa, vaan työkäytön tulee olla väliaikaista. Autoverolain 34 b §:ssä väliaikainen käyttö on katsottu tällaisessa tilanteessa toteutuvan, mikäli ajoneuvo viedään takaisin rekisteröintivaltioon kunkin työtehtävän päätyttyä. Tällaisen väliaikaisen työtehtävän voidaan katsoa kestävän yhtäjaksoisesti enintään kolme vuorokautta. Ajoneuvon käyttöä asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin ei pidetä työtehtävien hoitamisenä. Mikäli ajoneuvoa aikoo käyttää edellä mainitulla tavalla, tulee liikenteessä olevassa ajoneuvossa olla mukana Verohallinnon vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus ajoneuvon käytöstä (34 b § 2 mom.).

Työsuhdeajoneuvo. Autoverolain 34 c §:ssä säädetään verottoman käytön tilanteista, joissa Suomessa vakinaisesti asuvalla on käytössä työnantajan ajoneuvo tai ammatinharjoittajalla oma ajoneuvo, joka on rekisteröity ulkomaille. Tällaista työsuhdeajoneuvoa on mahdollista käyttää väliaikaisesti veroa suorittamatta.

Toisin kuin yritysjoneuvon vastaava käyttö ulkomaisen työsuhdeajoneuvon väliaikainen veroton käyttö, ei ole sidottu vain työtehtävien hoitamiseen, vaan työsuhdeajoneuvoa voi käyttää myös omiin ajoihin.

Autoverolain 34.1 § mukaan Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö, jonka työnantajalla on kiinteä toimipaikka muussa valtiossa kuin Suomessa, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä, työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta. Niin ikään Suomessa vakinaisesti asuva ammatinharjoittaja, joka on sijoittautunut ulkomaille tai tarjoaa siellä palvelujaan, voi käyttää siellä vakinaisesti rekisteröityä ajoneuvoaan Suomessa liikenteeseen väliaikaisesti veroa suorittamatta.

Työntekijän tai ammatinharjoittajan perheenjäsenet voivat myös käyttää ajoneuvoa Suomen liikenteessä väliaikaisesti veroa suorittamatta. Henkilön perheeseen kuuluvat hänen kanssaan yhteisessä taloudessa asuvat aviopuoliso ja heidän naimattomat lapsensa. Aviopuoliso on rinnastetaan avioliittoa solmimatta yhteisessä taloudessa avioliitonomaisissa olosuhteissa jatkuvasti elävä henkilö. Ajoneuvoa ei saa kuitenkaan luovuttaa käyttöön muille Suomessa vakinaisesti asuville. (Juanto 2018, 348-349).

Käyttö katsotaan väliaikaiseksi Suomessa, jos ajoneuvoa käytetään päivien mukaan lasketuna vähemmän Suomessa kuin ulkomailta kunkin 12 kuukauden pituisen ajanjakson aikana. Jos ajoneuvoa saman päivän aikana käytetään sekä Suomessa että ulkomailta, ajoneuvoa katsotaan käytettävän ulkomailta. (Juanto 2018, 349).

Verohallinto antaa hakemuksesta luvan 12 kuukauden pituiseksi jaksoksi ajoneuvon verottomaan käyttöön. Luvassa vahvistetaan ehdot, joiden mukaista ajoneuvon käyttöä pidetään tässä pykälässä säädetyin tavoin väliaikaisesti verottomana. Verohallinto voi antaa tarkempia määräyksiä hakemuksen tueksi vaadittavasta selvityksestä ja hakemusmenettelystä. Verottomaan käyttöön oikeuttava lupa on pidettävä mukana ajoneuvossa käytettäessä sitä liikenteessä. Jos ajoneuvon käyttö ei enää täytä verottomuuden edellytyksiä, siitä on ilmoitettava Verohallinnolle, joka voi peruuttaa luvan. Ilmoituksen laiminlyönnin perusteella toimitetaan jälkiverotus noudattaen, mitä siitä autoverolain 57 §:ssä säädetään. (AutoVL 34 c § 4 mom.).

4.3.4 Määräajat opiskeluun liittyen

Kuten aiemmin mainittu autoverolain 33 § 3. momentin mukaisesti henkilön vakinaisen asuinpaikan ei katsota muuttuvan, jos henkilö oleskelee Suomessa tai muussa maassa yliopistossa tai muussa oppilaitoksessa opiskelua varten. Tällöin opiskelijaan ei siis sovelleta 2 §:n 2 momentissa väliaikaiselle käytölle säädettyjä enimmäisaikoja. Eli Suomessa

opiskeleva muun maan kansalainen voi käyttää kotimaahansa rekisteröityä ajoneuvoa veroa suorittamatta.

Henkilön tulee kuitenkin ilmoittaa veroviranomaiselle, mikäli hän aikoo ylittää 2 §:n 2 momentissa väliaikaiselle käytölle säädetyn enimmäisajan, jotta verotonta käyttöä pystytään valvomaan. Opiskelijan on annettava tämän jälkeen myös lukukausittain tai veroviranomaisen määrääminä muina ajankohtina selvitys opiskelustaan (AutoVL 34 § 2 mom.) Lainsäädännössä ei aseteta erillisiä rajoja sille, kuinka kauan opiskelu voi kestää, jotta ajoneuvoa voi yhä käyttää verotta. Joten voidaan tulkita, että lähtökohtaisesti niin kauan kuin henkilö tosiasiallisesti opiskelee Suomessa, hän voi myös käyttää ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa verotta.

Suomen kansalainen opiskelijana. Autoverolain 33 § 3. momentti pohjautuu direktiivin 83/182/ETY seitsemänteen artiklaan, jossa todetaan, ettei opiskelu yliopistossa tai koulussa tarkoita pysyvän asuinpaikan muutosta. Tällöin ulkomailta opiskeleva Suomen kansalainen ei voisi näillä perusteilla käyttää opiskelumaahan rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa väliaikaisesti verotta, koska hänen asuinpaikkansa ei katsota muuttuvan, vaikka hän opiskelisi pitkäänkin ja täysipäiväisesti toisessa valtiossa.

Tämän vuoksi autoverolain 35.1 §:n 9 kohtaan on lisätty poikkeus tilanteisiin, joissa ulkomailta opiskeleva Suomen kansalaisen käyttää Suomessa ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa. Autoverolain 35.1 §:n kohta 9:n mukaan opiskelijan ei tarvitse suorittaa veroa, jos hän on 33 §:n 2 momentissa tarkoitettu opiskelija, joka on oleskellut ulkomailta vähintään 185 päivää kalenterivuodessa, käyttää muualla kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa tilapäisesti täällä olosuhteet huomioon ottaen pakottavaksi katsottavan syyn taikka tavanomaisen lomamatkan tai siihen verrattavan lyhyehkön oleskelun johdosta.

Laissa ei ole 35.1 §:n 9 kohdan mukaiselle käytölle asetettu enimmäisaikaa, mutta hallituksen esityksessä HE 244/1996 on todettu, että tarkoituksena olisi, että enintään muutaman kuukauden käyttö vuodessa olisi mahdollista ja tällöinkin sen tulisi liittyä laissa mainittuihin tilanteisiin. Eli kyseessä tulisi olla lähtökohtaisesti lomamatka tai siihen verrattava lyhyehkö oleskelu. Teoriassa kyseessä voisi olla myös laissa mainittu pakottava syy, mutta puhuttaessa useammasta kuukaudesta, ei tämä peruste enää olisi uskottava.

Autoverolain 35.1 §:n 9 kohdassa ajoneuvon käyttäjäksi edellytetään opiskelijaa, joten oletettavasti tällaiseen ajoneuvoon liittyvät vastaavat luovutusrajoitukset kuin ulkomailla asuvien väliaikaisesti tuomiin ajoneuvoihin. Ajoneuvoa ei siis saa luovuttaa Suomessa vakinaisesti asuvan henkilön käyttöön, ellei jokin muu verottomuustilanne sovellu tapaukseen. (Linnakangas & Juanto 2000, 111).

Autoverolain 35.1 §:n 9 kohdan muotoilu on osittain ongelmallista myös aikamääreiden suhteen. Kohdassa todetaan, että opiskelijan on pitänyt oleskella ulkomailla vähintään 185 päivää kalenterivuodesta. Jos tätä tulkittaisiin kirjaimellisesti, opiskelija voisi käydä ajoneuvolla Suomessa vain vuoden jälkipuoliskolla, jotta opiskelija voisi todennettavasti täyttää aikamääreen. Tämän vuoksi kyseistä lainkirjausta on tuskin tarkoitettu tulkittavaksi aivan kirjaimellisesti. (Linnakangas & Juanto 2000, 111).

Autoverolain 35.1 §:n 9 kohta poikkeaa muista opiskeluun ja 35 § liittyvistä verottoman käytön muodoista myös siinä, ettei tilanteeseen liity ilmoitusvelvollisuutta maahantuonnista, eikä tämän jälkeen myöskään velvollisuutta ilmoittautua lukukausittain veroviranomaiselle. (Linnakangas & Juanto 2000, 112).

4.4 Veroton käyttö käyttöönottoilmoituksella ja siirtoluvalla

Jos ajoneuvoa aikoo käyttää ennen sen rekisteröintiä, tulee siitä tehdä käyttöönottoilmoitus Verohallintoon. Autoverolain 35 a §:n mukaisesti Suomessa rekisteröitäväksi tarkoitettua ajoneuvoa voi käyttää veroa suorittamatta enintään kolmen kuukauden ajan, jos siitä on annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön alkamista Verohallinnolle käyttöönottoilmoitus. Verohallinnon vahvistama käyttöönottoilmoitus tulee olla mukana ajoneuvoa käytettäessä.

Käyttöoikeus kuitenkin päättyy, jos ajoneuvosta ei anneta autoveroilmoitusta viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen tekemisestä. Autoverolain 35 a §:n mukaisesti käyttöoikeus päättyy myös, autoveron eräpäivänä tai jos verotus peruutetaan.

Myytäväksi tarkoitettua esittelyajoneuvoa voidaan käyttää tietyin edellytyksin väliaikaisesti autoveroa suorittamatta enintään yhdeksän kuukauden ajan. Kyseessä tulee olla ajoneuvojen maahantuontia, valmistusta tai myyntiä harjoittavan yritys. Ajoneuvosta on annettava ennen Suomessa tapahtuvan käytön aloittamista Verohallinnolle ilmoitus siten kuin Verohallinto määrää. Verohallinnon vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä,

ellei Verohallinto toisin määrää. Mikäli ajoneuvoa aikoo käyttää tällaisena esittelyautona, tulee ajoneuvolla olla siirtolupa. Jos ajoneuvolla on jo Euroopan talousalueen voimassa oleva rekisteröinti, ei siirtolupaa vaadita. (AutoVL 35 b §).

4.5 Luovutuskielto

Autoverolain 31 §:ssä säädetään, että autoverolain 2 §:n 2 momentin nojalla väliaikaisesti maahan tuotua ajoneuvoa ei saa myydä, vuokrata, tai muutoin luovuttaa eikä antaa käytettäväksi Suomessa vakinaisesti asuvalle, jos ajoneuvosta ei ole suoritettu autoveroa. On kuitenkin huomioitava, ettei ole kiellettyä luovuttaa ajoneuvon ohjausta toiselle henkilölle silloin, kun ajoneuvon haltija on ajoneuvon kyydissä (Linnakangas 2007, 88).

4.6 Lyhytaikainen veroton käyttö

Autoverolain 2.2 § pääsäännöstä poiketen on useita yksittäisiä tilanteita, jolloin ajoneuvoa voi käyttää Suomessa hetkellisesti verotta, vaikka sitä käyttäisikin vakituisesti Suomessa asuva henkilö. Nämä poikkeustapaukset listataan autoverolain 35 §:ssä. Näitä poikkeustilanteita yhdistää lyhytaikaiseksi tarkoitettu käyttö, eikä useimmissa tapauksissa ole kysymys ajoneuvon tavanomaisesta hyötykäytöstä liikenteessä (Linnakangas & Juanto 2000, 99).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 1 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”muu kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu henkilö tuo ajoneuvon maahan väliaikaisesti ainoastaan huoltoa, korjausta tai muuta käsittelyä varten, eikä silloinkaan, kun ajoneuvoa siirretään näiden toimenpiteiden suorittamiseksi maassa lyhyitä matkoja”

Eli Suomessa vakituisesti asuva henkilö voi tuoda muualle rekisteröidyn ajoneuvon Suomeen huoltoon tai vastaavaan käsittelyyn ilman tarvetta autoveron suorittamiselle. Lyhyillä matkoilla tarkoitetaan hallituksen esityksen mukaan esimerkiksi huollon vaatimia koeajoja. Säännöksellä ei ole tarkoitus rajoittaa, missä osassa maata nämä toimenpiteet voidaan suorittaa. Joten Suomen kokoisessa maassa matka voi olla suhteellisen pitkäkin. Jos käyttö on kuitenkin ilmeisesti sanottua laajempaa, vero kannetaan. (HE 321/1994, 49).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 2 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”väliaikaisesti 2 §:n 2 momentin nojalla maahan tuotua ajoneuvoa siirretään 1 kohdassa mainitussa tai muussa vastaavassa tarkoituksessa lyhyitä matkoja, eikä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu henkilö voi tilapäisesti itse kuljettaa ajoneuvoa”

Tässä momentin 2 kohdassa viitataan sellaiseen ajoneuvoon, jonka on tuonut Suomeen ulkomailla asuva henkilö, eikä hän itse kykene siirtämään ajoneuvoaan. Tällöin vastoin 31 § ajoneuvon luovutuskieltoa, ajoneuvoa voidaan luovuttaa toisen kuljettavaksi lyhyelle matkalle. 2 kohdan lyhyellä matkalla tarkoitetaan yksinomaan muuta kuin ajoneuvon varsinaista liikennekäyttöä. Tällaisia tilanteita hallituksen esityksen mukaan olisi esimerkiksi ajoneuvon siirto pysäköintipaikalla tai siirto onnettomuuspaikalta (HE 321/1994, 49). Korkein hallinto-oikeus on kuitenkin tulkinnut lakia tältä osin laeasti ja painottanut suhteellisuusperiaatetta päätöksissään (Linnakangas & Juanto 2000, 101).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 3 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”ajoneuvo, jota ei rekisteröidä Suomessa, tuodaan maahan tai otetaan käyttöön väliaikaisesti ja sen käyttö on yksinomaan kokeilu, tutkimuskäyttö tai tyyppikatsastus, tyyppihyväksyntä tai lyhytaikainen esittely”

Kohdan väliaikaisella käytöllä viitataan erityisesti tilanteisiin, joissa ajoneuvon tuojana on yritys. Tässäkään kohdassa käytöllä ei tarkoiteta tavanomaista hyötykäyttöä liikenteessä. Käyttö voi kuitenkin olla laajallakin alueella tapahtuvaa ajoa esimerkiksi, kun tutkimuskäyttö edellyttää käyttöä liikenteessä Lapin alueella. (HE 321/1994, 49).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 4 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”maahan tuotu ajoneuvo siirretään rekisteröimättä sitä Suomessa veroviranomaisen luvalla tuontipaikalta muualle maahan tai vientipaikalle”

Tällä lain kohdalla viitataan tullipassituksen tyyppiseen toimintaan. Eli se mahdollistaa veroviranomaisen luvalla ajoneuvon tuontiin liittyvät siirrot ja suoraan maan läpi tapahtuvat kuljetukset joustavasti ilman, että ajoneuvoa olisi kuljettava esimerkiksi perävaunulla. (HE 321/1994, 49).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 5 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”ajoneuvoa käytetään rekisteröimättä sitä Suomessa liikenteeseen ainoastaan maasta vientiä varten tapahtuvaan siirtoon luovutuspaikalta vientipaikalle tai edellä mainittuun siirtoon merkittynä vientirekisteriin sekä vientirekisteriin merkityn ajoneuvon tilapäiseen käyttöön Suomessa pakottavaksi katsotun syyn taikka tavanomaisen lomamatkan tai siihen verrattavan lyhyehkön oleskelun johdosta, ei kuitenkaan maasta muuttua välittömästi seuraavan tai maahan muuttua välittömästi edeltävän kuukauden aikana”

Momentin 5 kohdalla viitataan samanlaiseen ajoneuvon siirtoon kuin momentin 4 kohdassa. Erotuksena, että ajoneuvo on jo Suomessa, josta se on tarkoitus siirtää varsinaiseen käyttöpaikkaansa ulkomaille. Kyse on siis vientikilvillä/-luvalla varustetusta ajoneuvosta. (HE 321/1994, 50).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 6 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”ulkomailla rekisteröity ajoneuvo tuodaan väliaikaisesti maahan yksinomaan kilpailukäyttöön enintään 30 päivän ajaksi ja viedään tämän jälkeen maasta”

Lain kohdalla viitataan erityisesti Suomessa rallikilpailujen yhteydessä tapahtuviin välttämättömiin ajoneuvon siirtoihin ja itse kilpailuihin, kun kyseessä on ulkomaille rekisteröity ajoneuvo. Vero tulisi maksuunpantavaksi, jos ajoneuvoa ei poistettaisi vientirekisteristä viimeistään 30 päivän kuluessa. (HE 321/1994, 50).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 7 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”ajoneuvoa, jota ei rekisteröidä Suomessa, käytetään siirtokilvillä varustettuna yksinomaan kilpailutarkoituksiin yhtäjaksoisesti enintään seitsemän päivän ajan”

Tällä viitataan samanlaiseen kilpakäyttöön liittyvään ajoon kuin 6 kohdassa, kun kyseessä on ajoneuvo, jota ei ole rekisteröity ulkomaille, eikä sitä ole tarkoitus myöskään rekisteröidä Suomeen. Ajoneuvo toimii tällöin siirtoluvilla. Tällöin esimerkiksi ralliautoja ei tarvitse keinoekoisesti pitää Suomessa ulkomailta vuokrattuna, vaan ajoneuvo voi olla maassa ilman, että siitä kannetaan autoveroa, jos ajoneuvoa käytetään laissa säädetyllä tavalla. (Linnakangas & Juanto 2000, 109).

Autoveroa ei autoverolain 35.1 § 8 kohdan mukaan ole suoritettava, jos

”ajoneuvoa koenumerotodistuksen saajan tai hänen edustajansa ollessa ajoneuvossa siirretään koenumerotodistuksen saajan ajoneuvon tai sen laitteiden tutkimus- tai tuotekehitystä varten suoritettuun kokeeseen, ajoneuvon koeajoon sen teknisen toimivuuden varmistamiseksi, lyhytaikaiseen myyntitarkoituksessa tapahtuvaan esittelyyn muualla kuin Suomessa vakinaisesti asuvalle ostajalle taikka muuhun ajoneuvon valmistukseen, myyntiin varustamiseen, maasta vientiin, korjaukseen tai katsastukseen välittömästi kuuluvaan siirtoon”

Tällä lain kohdalla tarkoitetaan autokauppaan ja korjaamotoimintaan liittyvää toimintaa, joissa ajoneuvoa on tarpeen ennen sen varsinaista käyttöönottoa tai myyntiä kuluttajalle siirtää esimerkiksi varustelua varten taikka koeajaa korjauksen jälkeen. (Linnakangas & Juanto 2000, 110).

Autoverolain 35.1 § 9 kohdassa käydään vielä läpi ulkomailla opiskelevan suomalaisen ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon käyttö Suomessa, jonka olen käynyt tarkemmin läpi opiskeluun liittyvien verottoman käytön määräaikaisten yhteydessä (s. 14-15).

Autoverolain 35.2 § käydään vielä läpi koko pykälää koskevat ilmoitusvelvollisuudet viranomaisille. Lähtökohtaisesti muissa kuin 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaisesta maahantuonnista ja käytöstä on heti ilmoitettava Verohallinnolle. Edellä 1 momentin 2, 8 ja 9 kohdassa tarkoitettu käytöstä ei tehdä ilmoitusta, 5 kohdassa tarkoitettu tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvoa maasta vietäessä rajanylityspaikan tulliviranomaiselle ja 7 kohdassa tarkoitettu tapauksessa ilmoitus tehdään vain ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta.

Autoverolain 35.2 § loppuun on lisätty vielä säädös sellaisia tapauksia varten, joita 35.1 § ei ole mainittu. Veroviranomainen voi antaa rekisteröidylle verovelvolliselle yksittäistapauksissa oikeuden erityisistä syistä tilapäiseen verottomaan käyttöön, vaikka sitä ei mainittaisi autoverolain 35.1 §.

Mikäli ajoneuvo on rekisteröity jossain Euroopan talousalueen valtiossa, voi Suomessa vakinaisesti asuva henkilö käyttää omaa tarvetta varten väliaikaisesti maahantuomaansa ajoneuvoa veroa suorittamatta yhtäjaksoisesti enintään 14 päivän ajan kerran kalenterivuodessa

(AutoVL 35c §). Säännös koskee niitä tilanteita, joihin eivät sovellu muut väliaikaista verotonta käyttöä koskevat säännökset. Oikeus väliaikaiseen verottomaan käyttöön on riippumaton siitä, onko käyttäjä ajoneuvon omistaja, vuokraaja tai lainaaja. Myös samaan perheeseen kuuluvat voivat käyttää ajoneuvoa Suomessa (Juanto 2018, 349). Verohallinnolle tulee antaa ilmoitus tällaisesta väliaikaisesta käytöstä ennen ajoneuvon Suomessa tapahtuvan käytön alkamista. Verohallinnon vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä (AutoVL 35c §).

5 VÄLIAIKAISEN KÄYTÖN VALVONTA

Verohallinto ja Liikenteen turvallisuusvirasto vastaavat veroviranomaisina autoverotuksen verovalvonnasta. Vaikka Tulli ei enää toimita autoverotusta, on Tullilla säilynyt kuitenkin verotuksen valvontatehtävä. Tämän lisäksi myös poliisi valvoo, ettei liikenteessä käytetä ajoneuvoja, joista olisi tullut suorittaa autovero. Tullin ja poliisin valvontatehtävä on osittain päällekkäinen Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman verovalvonnan kanssa. Valvonnan osittaista päällekkäisyyttä on perusteltu sillä, että valvontatoimenpiteiden tarkka luetteleminen ja työjaon yksityiskohtainen kuvaaminen lain tasolla olisi vaikeaa ja voisi jättää käytännön valvontatyötä haittaavia aukkoja toimivaltuuksiin (HE 159/2016, 44).

Autoverolain 54 §:ssä veronviranomaisten lisäksi Tulli ja poliisi mainitaan valvontaviranomaisiksi. Tullin ja poliisin rooli painottuu käytännössä enemmän liikenteessä suoritettavaan valvontaan, kun taas veroviranomaisten työn painopiste on asiakirjoihin ja tietojärjestelmiin pohjautuvassa valvonnassa (HE 159/2016, 16).

Mikäli poliisi valvovana viranomaisena havaitsee käytössä olevan ajoneuvon, josta veroa ei ilmeisesti ole maksettu tai jonka rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on muutettu siten, että ajoneuvosta voitaisiin joutua suorittamaan veroa, on poliisi siitä ilmoitusvelvollinen veroviranomaiselle (AutoVL 79 §).

Haastatteluissa käyn läpi tarkemmin väliaikaisen käytön valvontaa ja autoverovalvontaa poliisin sekä Tullin näkökulmasta. Haastatteluissa käydään läpi kummankin valvovan viranomaisen arviot valvonnan tilasta tällä hetkellä, mahdolliset kehittämistarpeet sekä arviot viranomaisten yhteistyön toteutumisesta.

6 MENETTELY RIKOSASIOISSA

Vaikka Verohallinto vastaa autoveronkannosta ja osaltaan autoverotuksen verovalvonnasta, ei Verohallinnolla ole rikostutkinnassa itsenäistä toimivaltaa. Joten jos Verohallinto havaitsee sen suorittaman valvonnan tai tarkastuksen yhteydessä rikollista toimintaa, Verohallinto tekee siitä poliisille tutkintapyynnön (HE 159/2016, 12). Poikkeuksena on verorikosasiat, jotka koskevat autoveroa, yksityisistä huvialuksista suoritettavaa polttoainemaksua tai veroja, joihin sovelletaan valmisteverotuslakia. Verohallinto tekee näitä veroja koskevissa asioissa rikosilmoituksen Tullille. Näissä tapauksissa siis Tulli toimii esitutkintaviranomaisena. Mikäli tällaisen verorikoksen on saanut tietoonsa poliisi, voi poliisi toimittaa esitutkinnan (HE 159/2016, 11, 16).

6.1 Rangaistukset autoverolaissa

Autoveroon liittyvistä rangaistuksista säädetään autoverolain 89 §:ssä. Jos henkilö jättää viranomaisen kehotuksesta huolimatta asianmukaisesti täyttämättä autoverolaissa tai veroviranomaisen päätöksessä määrätyn ilmoittamis- tai tietojenantovelvollisuuden, on hänet tuomittava autoverorikkomuksesta sakkoon.

Ilmoittamis- tai tietojenantovelvollisuuden laiminlyönnin rangaistavuuden edellytyksenä on siis ns. menettelyedellytys, eli laiminlyönti on tapahtunut viranomaisen yksilöllisestä kehotuksesta huolimatta. Menettelyedellytyksellä pyritään estämään se, että rangaistavuuden piiriin tulisivat ymmärrettävästä huomaamattomuudesta johtuvat laiminlyönnit ja vähäiset unohtamiset. (Lehtonen 2011, 8).

Menettelyedellytyksestä huolimatta verovelvollinen on vero-oikeudellisesti velvoitettu huolehtimaan siitä, että veronviranomaisille annetaan asianmukaisella tavalla säädetyt ilmoitukset ja muut veron määrittämiseen varten annettavat tiedot ovat sisällöltään oikeita. (Lehtonen 2011, 50). Käytännössä tahallisuuden katsotaan täyttyvän aina, jos verottaja on kehottanut täyttämään verolajiin liittyvän velvollisuuden, mutta henkilö laiminlyö sen (Lahti & Koponen 2007, 192).

Veroviranomainen voi omassa menettelyssään toimittaa jälkiverotus- tai veronkorotuspäätöksen. Veroviranomaisen on myös mahdollista määrätä virhemaksu. Jälkiverotus voidaan toimittaa, jos verovelvollinen on antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän tiedon

autoverotukseen liittyen. Tällöin veroviranomainen voi määrätä jälkiverotuksen, eli määrätä verovelvollisen maksamaan määräämättä jääneen veron (AutoVL 57 §). Veronkorotuksen veroviranomainen voi määrätä verovelvolliselle virheellisestä menettelyssä autoveroasiassa. Vero voidaan korottaa enintään kolminkertaiseksi riippuen virheellisen menettelyn laadusta. (AutoVL 59 §). Jos autoveroasiassa on menetelty virheellisesti, mutta siitä ei kuitenkaan määrätä veronkorotusta, veroviranomainen voi määrätä virhemaksun, joka on vähintään 100 euroa, mutta enintään 2000 euroa. (AutoVL 59 a §).

Rangaistuksesta itse autoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain 29 luvun 1-3 §:ssä. Kyse on rikoksista julkista taloutta vastaan ja rikosnimikkeet ovat veropetos, törkeä veropetos ja lievä veropetos.

6.2 Rangaistukset rikoslaissa

Rangaistukset autoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä ovat:

Veropetos. Joka antaa viranomaiselle verotusta varten väärän tiedon veron määräämiseen vaikuttavasta seikasta, salaamalla verotusta varten annetussa ilmoituksessa veron määräämiseen vaikuttavan seikan, veron välttämistarkoituksessa laiminlyö verotusta varten säädetyn velvollisuuden, jolla on merkitystä veron määräämiselle, tai muuten petollisesti aiheuttaa tai yrittää aiheuttaa veron määräämättä jättämisen tai veron määräämisen liian alhaiseksi taikka veron aiheettoman palauttamisen on tuomittava veropetoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. (RL 29:1).

Törkeä veropetos. Jos veropetoksessa tavoitellaan huomattavaa taloudellista hyötyä tai rikos tehdään erityisen suunnitelmallisesti ja veropetos on kokonaisuutena arvostellen törkeä, rikosentekijä on tuomittava törkeästä veropetoksesta vankeuteen vähintään neljäksi kuukaudeksi ja enintään neljäksi vuodeksi. (RL 29:2).

Lievä veropetos. Jos veropetos, huomioon ottaen tavoitellun taloudellisen hyödyn määrä tai muut rikokseen liittyvät seikat, on kokonaisuutena arvostellen vähäinen, rikosentekijä on tuomittava lievästä veropetoksesta sakkoon. (RL 29:3).

6.3 Verorikoksista

Verorikoksilla tarkoitetaan sellaisia laissa rangaistavaksi säädettyjä tekoja,

- 1) joilla pyritään saamaan vilpillisellä (petollisella) menettelyllä lain mukaan määrättävää veroa tai siihen rinnastettavaa julkista maksua koskeva taloudellinen etu julkisyhteisöltä (ns. aktiivinen veropetos),
- 2) joilla verotusta varten säädetyn velvollisuuden laiminlyömisellä aiheutetaan veron välttämistarkoituksessa vastaava seuraus (ns. passiivinen veropetos) taikka
- 3) joilla muutoin rikotaan verolain säännöksiä (muut verorikokset)

Veropetokseen ja törkeään veropetokseen voi syyllistyä sekä ns. aktiivisella, että myös passiivisella verorikoksella (Lehtonen 2011, 6). Autoveron kiertämiseen liittyvät verorikokset ovat usein ns. passiivia verorikoksia. Autoverolain ilmoittamis- tai tietojenantovelvollisuuden laiminlyönnit ovat taas ns. muita verorikoksia.

Verorikkomussäännöksellä pyritään turvaamaan se, että verovelvolliset suorittaisivat oma-aloitteisesti maksettavat verot ja maksut säädetyssä määräajassa valtiolle. Verolakien rikossäännöksillä taas pyritään ensisijaisesti suojelemaan verotuksen tehokkuutta eli sitä, että verotuksen toimittaminen ja verovalvonta pystytään suorittamaan asianmukaisella tavalla. (Lehtonen 2011, 7).

Mikäli verolakien rikossäännösten ja rikoslain verorikoksien (RL29 1-4§) välillä tulee epäselvyyttä soveltamisen suhteen, katsotaan oikeudellisessa systematiikassa verolakien rikossäännökset toissijaisiksi. Verolakien rikossäännöksiä voidaan soveltaa vain, jos rikoslain verorikostunnusmerkistöt eivät täyty. (Lehtonen 2011, 9).

Rikoslain veropetokset koskevat kaikkia veroja ja muita julkisia maksuja, joita peritään fisikaalisessa tarkoituksessa niin kuin esimerkiksi autoveroa. Rikoslain veropetosten piiriin ei kuitenkaan kuulu sellaiset verot ja julkiset maksut, joita peritään vastikkeena julkisyhteisön antamasta konkreettisesta suoritteesta, kuten palvelusta tai tavarasta. Tällaisia ei-fisikaalisia maksuja voisi olla esimerkiksi palvelumaksut. Tällaiseen maksuun kohdistuva vilppi ei voi tulla rangaistavaksi veropetoksena, vaan petollinen menettely tulee rangaistavaksi esimerkiksi petoksena (RL 36:1). (Lehtonen 2011, 11-12).

7 POLIISIN HAASTATTELU

Haastattelin opinnäytetyötäni varten Helsingin poliisilaitoksen liikennetoimessa työskentelevää vanhempaa konstaapelia Ville Seppälää. Seppälä on vastannut liikennejaoksessa tapahtuneesta perehdytyksestä liittyen verottomaan käyttöön ja sen valvontaan. Kävin haastattelussa läpi verottoman käytön valvonnan toteutumista Helsingin poliisilaitoksella ja siihen liittyvää yhteistyötä viranomaisten välillä.

7.1 Valvonnan alkaminen laitoksella

Helsingin poliisilaitoksella ajoneuvojen verottoman käytön valvonta on lähtenyt liikkeelle aktiivisemmin viimevuosien aikana. Virikkeenä tälle on ollut ennen kaikkea kentällä itse havaittu tarve aktiivisemmän valvonnan suorittamiselle, Seppälä kertoo. Seppälä lähtikin itse selvittämään ulkomaille rekisteröityihin ajoneuvoihin liittyvää valvontaa, johon sai lisätietoa Tullilta, joka tuolloin teki paljon ulkomaalaisiin ajoneuvoihin ja väliaikaiseen verottomaan käyttöön liittyvää valvontaa.

Tuolloin Tulli oli vielä autoveronkannosta vastaava taho. Vaikka Tullilla ei ollut käytössään vastaavaa kaavaketta, kuin Verohallinnolla nykyään, oli toimintakaava ja välitettävät tiedot hyvin yhtenevät nykyisen kanssa. Virallista ohjeistusta asiaan ei tuolloin ollut, mutta Tullilta sai pyydettyä tarvittavan ohjeistuksen ilmoitusten tekoon.

Eli mitään keskitettyä koulutusta tai perehdytystä asiaan ei ole laitoksen puolesta annettu, vaan kyse oli pitkälti itseopitusta. Myöhemmin Seppälän siirryttyä valvonta- ja hälytystoimesta liikennepuolelle järjesti hän itse aiheesta koulusta liikennetoimen sisällä. Seppälä järjesti myös taloon tulleille harjoittelijoille pääsääntöisesti koulutuksen aiheesta osana liikennejaksoa.

7.2 Valvonnan toteutuminen

Vaikka ilmiö, jossa autoveroa kierretään verottoman käytön avulla, toisaalta tiedostetaan ja ymmärretään, tulee se myös aika monelle uutena asiana, Seppälä arvioi. Seppälä kertoo havainneensa sen erityisesti muiden kuin omien ryhmäläisten kanssa ajaessa. Tällöin verottoman käytön valvonta voi tulla välillä täysin uutena asiana herättäen jopa vähän ihmetystä. Ihmiset eivät toisaalta välttämättä tunnista koko ilmiötä.

Seppälän arvion mukaan verottoman käytön valvonta laitoksella on pitkälti yksittäisten poliisimiesten varassa. Keskitettyä koulutusta ei ole järjestetty, eikä kaikki välttämättä täten oikein tiedäkään asiasta. Liikennepuolella paino on taas osaltaan vahvasti liikenneturvallisuuden valvonnassa. Monesti kuitenkin näihin verottomiin autoihin liittyy myös muutakin kuin se verottomuus, esimerkiksi autoja ei ole välttämättä katsastettu, jolla on osaltaan vaikutusta liikenneturvallisuuteenkin. Satunnaisen valvonnan lisäksi on verottoman käytön valvonta ollut osana teemavalvontoja toisinaan, kun niihin on itse päässyt vaikuttamaan, Seppälä kertoo.

Seppälä nostaa haastattelussa esiin liikennetoimen suoritekeskeiseen järjestelmään ja autoverovalvontaan liittyvän ongelman. Suoritteenaan verottoman käytön valvonta ei näy niin, kuin esimerkiksi tekninen tientarkastuspöytäkirja tai vastaava. Ilmoitus verottomasta käytöstä ei ole varsinainen valvontailmoitus, jolloin suoritteiden valossa verottoman käytön valvonta näyttää melko pahalta. Kun auto pysäytetään, siitä ei välttämättä tule mitään seurattavaa suoritetta. Liikennejaoksessa tehdään kuitenkin huomattavasti omatoimista työtä, joka mahdollistaa panostamisen esimerkiksi verottoman käytön valvontaan tästä huolimatta.

7.3 Koulutuksen tarve

Seppälän mukaan olisi tärkeää, että ymmärrettäisiin mistä verottomassa käytössä on pohjimmitaan kyse. Vaikka kyseessä on laaja ilmiö, on siihen samaan aikaan helppo vaikuttaa. Jo suhteellisen pienellä tiedottamisella tai perehdytyksellä saataisiin ihmiset tietoisiksi tästä toiminnasta ja vaikutettua asiaan. Nyt käytännössä vain muutama ihminen tekee ilmoituksia aktiivisesti. Tätä valvontaa pystyisi kuitenkin tekemään lähes jokainen suhteellisen pienellä vaivalla, kun ilmoituksen tekeminen kestää vain noin vartin.

Seppälä arvioi, ettei aihetta olisi välttämättä tarve ottaa vielä Poliisiammattikorkeakoulussa esille. Mikäli verottoman käyttöä tai autoverovalvontaa käsiteltäisiin jo Poliisiammattikorkeakoulussa, ei siitä siinä vaiheessa luultavasti tarttuisi paljoa oppilaisiin. Poliisikoulutus on kuitenkin jo valmiiksi sen verran laaja kokonaisuus. Asia olisi toki mahdollista tuoda esiin jo koulussa, mutta kyseessä on enemmän sellainen asia, joka tulee sitten paremmin työelämässä esille, Seppälä arvioi. Asiaan on mahdollista opastaa työn ohessa ja kertoa samalla mitä asialle voi tehdä. Perehdytys asiaan vie kuitenkin korkeintaan puoli tuntia. Yksinkertaistettuna täytät vain ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeuden

selvittämiskaavakkeen ja välität sen eteenpäin. Verohallinto tekee tämän pohjalta varsinaisen selvitystyön. Seppälä haluaakin tähdentää, että tällä valvonnalla saisi pienelläkin panoksella paljon aikaiseksi.

7.4 Verottoman käytön laajuus

Seppälä arvioi verottomaan käyttöön liittyvien väärinkäytöksiä olevan erityisen yleisiä Helsingin seudulla, sekä myös Vantaan ja Espoon alueilla. Ilmiön taustalla on tietämättömyyttä, sekä myös tietoista verovälttelyä. Esimerkiksi voi olla, ettei auto mene katsastuksesta läpi niin siihen vaihdetaan vain Viron-kilvet kiinni ja jatketaan liikennekäyttöä, Seppälä kertoo. On myös rajatapauksia, eikä voida olettaa, että normaali suomalainen tai Suomessa vakituisesti asuva ulkomaalainen tietäisi automaattisesti kaiken tästä, vaikka se hänen vastuullaan lopulta onkin. Seppälä sanookin, että asiakkaita on pyritty informoimaan asiasta, jotta he kertoisivat tästä eteenpäin ystävilleen ja täten autoveroasiat tulisi hoidettua kuntoon.

Seppälä kertoo, että osassa tapauksia veron välttely on kuitenkin ilmeisempää. Esimerkiksi Virosta tuodaan tänne auto, joka tiedetään katsastamattomaksi ja ollaan tietoisia siitä, että Suomeen tullessa siitä tulisi ilmoittaa Verohallintoon ja tämän myötä katsastaa. Tällöin kyseessä on tuskin vahinko. Seppälä kertoo, että asiasta on tullut paikoin ”ylimääräinen autoetu”, kun valvontaa on vähän ja rekisteröintivelvollinen vain jättää asian sikseen.

7.5 Valvonnan vaikutus

Seppälä kertoo valvonnan vaikutuksen olevan erityisestävässä mielessä valtava. Kun asiaan puututaan ihmiset hoitavat asiat kuntoon. Mutta yleisestävävaikutus on pieni, koska lopulta se vaikuttaa vain siihen yhteen ihmiseen, joka kertoo mahdollisesti sitten omille kavereilleen asiasta. Esimerkiksi ulkomaankansalaiset voisivat kertoa eteenpäin tuttavilleen, että kannattaa hoitaa asiat kuntoon, koska se ei ole sen arvoista sitten kun jää kiinni. On esimerkiksi tapaus, jossa henkilöllä meni 20 000 euroa maksuun ja häntä epäiltiin törkeästä veropetoksesta. Eli iso vaikutus yksilöön, mutta silti iso kuva jää ennalleen. Pitkäjänteisellä ja aktiivisella valvonnalla saadaan kuitenkin varmasti vaikutettua asiaan.

7.6 Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa

Seppälä kertoo, että Helsingin laitoksella tehdään myös muiden viranomaisten kanssa yhteisratsioita ja -valvontaa. Tulli on erityisesti usein mukana yhteisvalvonnoissa. Raskaan liikenteen valvonnassa Tulli on mukana melkein viikoittain. Välillä Tullin henkilöstön lisäksi mukana on myös Verohallinnon henkilöstöä. Yhteisissä ratsioissa valvonnan kohteet ovat vaihdelleet, mutta niiden lomassa on pystynyt tekemään myös verottoman käytön valvontaa. Yhteisvalvontaa, jossa Verohallinto on mukana, on lähempi kerran vuoteen, joten yhteisvalvontaa voisi kyllä tehdä useamminkin, Seppälä arvioi. Mutta toisaalta, kun puhutaan verottoman käytön valvonnasta, on kyse suhteellisen yksinkertaisesta valvonta toimenpiteestä, ettei siihen välttämättä tarvita montaa viranomaista samaan aikaan. Seppälä arvioi, että valvontaa on kuitenkin hyvä olla, koska ilman valvontaa asia vain muuttuu pikkuhiljaa hyväksyttävämmäksi ja normaalimmaksi. Seppälä haluaakin painottaa ihmisille, miksi tätä valvontaa tehdään, mikä ilmiö tässä on taustalla ja kuinka helppo siihen on lopulta vaikuttaa.

8 TULLIN HAASTATTELU

Haastattelin opinnäytetyötäni varten Tullin henkilökunnasta tullitarkastaja Jyrki Virkkusta Meritullin liikkuvasta valvontaryhmästä. Haastattelussa käytiin läpi verottoman käytön tilaa tällä hetkellä ja siihen liittyvää valvontaa Tullin näkökulmasta. Ennen vuotta 2017 Tulli oli taho, joka vastasi auto- ja valmisteverotuksesta Verohallinnon sijaan. Tulli vastaa edelleen yhdessä poliisin ja Verohallinnon kanssa autoverotuksen valvonnasta, sekä toimii esitutkintaviranomaisena autoverotukseen liittyvissä rikosasioissa.

8.1 Koulutus Tullissa

Jyrki Virkkusen mukaan tällä hetkellä Tullissa ei kouluteta henkilöstöä erikseen verottoman käytön valvontaan, vaan perehdytys tapahtuu työn ohessa. Joten valvonta ja siihen perehtyminen on tällä hetkellä pitkälti henkilöstön omatoimisuudesta kiinni. Virkkusen mielestä asiasta tulisikin järjestää henkilökunnalle koulutusta, eikä näe nykyistä koulutusvajetta hyvänä asiana.

8.2 Tullin suorittama valvonta

Virkkunen kertoo, että Tullissa ajoneuvojen väliaikaista verotonta käyttöä on valvottu vähintään viidentoista vuoden ajan. Autoverovalvontaa ja siihen liittyvää verottoman käytön

valvontaa tehdään Tullissa tienpäällä teemavalvontana. Tällöin valvonnan teemana on polttoaineveron- ja autoveronvalvonta. Teemavalvontojen ulkopuolella autoverovalvonta on sekundaarista, eli sitä tehdään silloin muun valvonnan yhteydessä. Tienpäällä tapahtuvaa teemavalvontaa tehdään Tullissa sekä itsenäisesti, että myös osana PTR-toimintaa. Rajanylityspaikossa tapahtuvan valvonnan lisäksi Tulli suorittaa sisämaavalvontaa, jota Tulli tekee oman valvonnan lisäksi myös PTR-yhteistoimintana. PTR-toimintaa yleisesti harjoitetaan Tullilla kuukausittain, mutta autoveronvalvontaan liittyen tätä harvemmin.

8.3 Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa

Virkkusen mukaan yhteistyötä ja -valvontaa tehdään eri poliisilaitosten kanssa. Näissä yhteisvalvonnoissa pystytään myös kertomaan verottoman käytön valvonnasta poliiseille ja opastamaan siinä, jos asia on vielä vieraampi. Virkkusen mukaan yhteistyö poliisin kanssa sujuu erinomaisesti. Yhteistyön määrä on tällä hetkellä Virkkusen arvion mukaan sopiva. Resurssien myötä antaessa yhteistyötä voisi olla enemmänkin, mutta tällä hetkellä enempään ei pystytä irtautumaan.

Yhteistyötä Verohallinnon kanssa on vähemmän. Verohallintoon pystyy tekemään tarvittavia tiedusteluita autoverotukseen liittyen, mutta Verohallinto ei jalkauta varsinaista miehistöä tienpäällä tapahtuvaan valvontaan. Soittamalla kuitenkin tarvittavat asiat hoituvat. Verohallinnon kanssa pidetään yhteistyöpalaveri joka vuosi, jossa on mukana Verohallinnon, Tullin ja poliisin edustajat, Virkkunen kertoo.

8.4 Verottoman käytön laajuus

Virkkusen arvion mukaan pääkaupunkiseudulla ja isoissa kaupungeissa on kyse laajasta ilmiöstä, jossa veron suorittamista vältellään väliaikaisella verottomalla käytöllä. Ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja, joissa on epäselvyyksiä autoveron suorittamiseen liittyen, tulee vastaan koko ajan, eli näitä ajoneuvoja ei tarvitse erikseen etsiä. Tällä hetkellä toimenpideprosentti on noin 30%. Eli noin joka kolmas auto johtaa toimenpiteisiin. Loput ovat sitten esimerkiksi väliaikaisissa työtehtävissä Suomessa.

Virkkunen arvioi ilmiön pysyneen vuosien saatossa melko stabiilina. Ilmiö ei kuitenkaan vaikuta olevan ainakaan vähenemään päin. Vaikka käytettyjä tuontiautoja on tullut nyt enemmän esimerkiksi Saksasta ja Ruotsista, tuojista suurin osahan hoitaa veronsa.

Verottomaan käyttöön liittyvissä epäselvyyksissä on kyse sekä tietämättömydestä, että tarkoituksellisesta verojen suorittamatta jättämisestä, Virkkunen arvioi. Vuosien saatossa autoveron suorittamista ovat vältelleet väliaikaisen verottoman käyttöön verhoituna sekä suomalaiset, että ulkomaan kansalaiset. Nykyään epäselvyydet painottunut enemmän ulkomaan kansalaisiin. Virkkunen kertoo, ettei suomalaisiin ole törmätty enää tässä asiassa niin paljon. Aikaisemmin niitä oli enemmän, mutta asiaan vaikutti varmasti se, ettei työsuhdeautolupia enää myönnetty.

Virkkunen kertoo, että autoverovalvonnan yhteydessä ajoneuvoista löytyy aika usein myös muita puutteita. Esimerkiksi hyvin usein kuskeilta puuttuu ajo-oikeus. Monesti se on menetetty rattijuopumuksen takia tai kuski jää kiinni itse valvontatilanteessa rattijuopumuksesta. Myös etsintäkuulutettuja tulee välillä. Eli monesti näistä ajoneuvoista, joissa on epäselvyyksiä autoveron suorittamisen suhteen, löytyy myös muita puutteita. Henkilöautopuolella ei kuitenkaan tule niinkään teknisiä vikoja vastaan.

Virkkunen arvioi aktiivisen valvonnan olevan paras tapa vaikuttaa autoveron välttelyyn. Kun ilmiöön puututaan aktiivisemmin, niin myös tuloksia tulee aikanaan. Aiheeseen liittyvä koulutus ja resurssit ovat tietenkin myös yksi vaikuttava tekijä. Siinä tulee kuitenkin huomioida se, että myös Verohallinnolla tulee olla tarvittavat resurssit selvittämistyöhön, että se pystyy käymään läpi kaikki vastaanotetut ilmoitukset.

9 TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyössäni lähdin selvittämään ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen väliaikaista verotonta käyttöä Suomen liikenteessä. Tarkoitukseni oli ennen kaikkea selvittää tilanteet, milloin kyseisiä ajoneuvoja voi käyttää väliaikaisesti verotta Suomen liikenteessä ja milloin ei. Opinnäytetyön teoriapohjaa läpi käydessä alkoi käymään ilmi kaikki lukuisat tilanteet, joissa veroton käyttö on mahdollista. Aloin kokoamaan tätä aineistoa opinnäytetyöhöni ja rakentamaan siitä työni runkoa. Kävin siten opinnäytetyössäni läpi kokonaisuudessaan verotonta käyttöä säätelevän lakiperustan selvittäen epäselvät kohdat hallituksen esityksistä sekä aiheeseen liittyvästä kirjallisuudesta.

Lainsäädäntöä liittyen väliaikaisen verottoman käytön valvontaan on taas huomattavasti vähemmän kuin lainsäädäntöä, joka säätelee itse verottoman käytön tilanteita. Autoverolaissa

käytännössä vain luetellaan valvontaveroviranomaiset, joiksi luetaan veroviranomaiset, poliisi ja Tulli. Lakiperusta antaa selkeän valvonta vastuun yhdessä kaikille edellä mainituille, mutta tarkempi kuvaus valvontatyönjaosta löytyi hallituksen esityksestä. Hallituksen esitys jakoi käytännössä liikenteessä tapahtuvan valvonnan poliisille ja Tullille. Veroviranomaisille jaettiin taas asiakirjoihin ja tietojärjestelmiin pohjautuva valvonta. Koska hallituksen esityksessä annettiin pitkälti vain karkeat raamit valvonnalle, päädyin selvittämään valvonnan työnjakoa ja toteutumista suoraan liikennevalvontaa suorittavilta viranomaisilta haastatteluiden avulla.

Poliisin ja Tullin haastatteluiden tulokset oli monilta osin yhtenevät. Kummatkin viranomaisista arvioivat väliaikaisen verottoman käytön väärinkäytökset laajaksi ilmiöksi, joka painottuu isoimpiin kaupunkeihin. Vaikka väärinkäytöksissä ei koettu tapahtuneen merkittävää nousua, ei sen toisaalta koettu olevan myöskään laskusuunnassa. Kummatkin viranomaisista kaipasikin lisäpanostusta verottoman käytön valvontaan, jotta siihen saataisiin vaikutettua tehokkaammin. Tällä hetkellä valvonnan koettiin olevan liikaa yksittäisen viranomaisten toiminnan varassa.

Tällä hetkellä ei kummankaan viranomaisen piirissä järjestetä keskitettyä koulutusta verottomaan käyttöön tai autoverotukseen liittyen. Lisäkoulutukselle ja perehdytykselle koettiin olevan tarvetta. Kun ilmiö tunnistetaan, puuttumiskynnyskin alenee. Lopulta mitään pikakeinoja asiaan vaikuttamiseen ei koettu olevan. Pitkäjänteinen ja aktiivinen valvonta koettiin parhaaksi ja tehokkaimmaksi keinoksi vaikuttaa asiaan. Keskinäiseen yhteistyöhön poliisi sekä Tulli olivat ilmeisen tyytyväisiä, eikä kummallakaan ollut kritisoitavaa yhteistyöhön liittyen oli kyseessä sitten verottoman käytön valvonta tai muu yhteistyö.

Ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon verottoman käytön epäselvyydet liittyvät monesti ajoneuvon käyttäjän tietämättömyyteen. Tällaiset tilanteet eivät luonnollisestikaan ylitä rikos-epäilykynnystä, vaikka ajoneuvon käyttäjä onkin lopulta itse vastuussa ajoneuvonsa käytöstä. Lievemmissä laiminlyönneissä, esimerkiksi vaillinaisen tiedon annosta, Verohallinto voi määrätä jälkiverotuksen tai veronkorotuksen. Mikäli viranomaisen kehotusta ei noudateta, voidaan siitä tuomita autoverorikkomuksesta sakkoon. Vakavimmat ja selkeimmät lainvastaiset toimet viedään rikostutkintaan verorikosepäilyinä.

9.1 Tutkimuksen luotettavuus

Noudatin opinnäytetyötä tehdessäni hyvän tieteellisen käytännön periaatteita. Tutkimuksessa on noudatettu tiedeyhteisön tunnustamia toimintatapoja eli rehellisyyttä, yleistä huolellisuutta ja tarkkuutta tutkimustyössä, tulosten tallentamisessa ja esittämisessä sekä tutkimusten ja niiden tulosten arvioinnissa. Otin muiden tutkijoiden työt huomioon käyttämällä asianmukaisia lähdeviitteitä. Opinnäytetyö on suunniteltu ja toteutettu sekä siinä syntyneet tietoaineistot on tallennettu asetettujen vaatimusten edellyttämällä tavalla. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta).

Työni pääasiallinen tietoperusta pohjautuu kirjallisiin lähteisiin ja lakeihin. Käyttäessäni kirjallisia lähteitä tarkistin myös kirjoittajien taustan. Pääasiallisena internetlähteenä käytin oikeusministeriön omistamaa Finlexiä. Tämä johtui pitkälti siitä, ettei muualta internetistä juuri löytynyt aiheeseen liittyvää materiaalia lukuun ottamatta satunnaisia uutisointeja. Opinnäytetyössä käyttämäni tilastotiedot ovat Autoalan tiedotuskeskuksen internetsivuilta. Autoalan tiedotuskeskus toimii autoalan suurimpien toimialajärjestöjen palvelu- ja informaatiokeskuksena, joka käyttää muun muassa Tilastokeskuksen tilastointeja hyödykseen omissa tilastoissaan. Tilastokeskus taas tuottaa valtaosan Suomen virallisista tilastoista. Joten koin tämän internetlähteen luotettavaksi. Haastateltaviksi työhöni valitsin viranomaishot, joilla tiesin olevan aiempaa kokemusta verottoman käytön valvontaan liittyvistä tehtävistä. Poliisi ja Tulli voidaankin katsoa luotettaviksi lähteiksi aiheeseen, koska kyseessä on toimeen lain valtuuttamat viranomaiset.

10 POHDINTA

Lähdin opinnäytetyössäni selvittämään ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen väliaikaista verotonta käyttöä kvalitatiivisena tutkimuksena. Väliaikaisen verottoman käytön pohjautuessa lakiin, oli aihetta luontevaa alkaa käsitellä sitä säätelevän lakipohjan läpi käymisellä. Tähän kvalitatiivinen tutkimus sopi mainiosti, koska pohjimmiltaan oli tarve ymmärtää, mistä verottomassa käytöstä on kyse. Lakipohjaa läpikäydessä vasta todella huomasi, kuinka laajasti laissa verotonta käyttöä säädellään. Aiheen sisältäessä useita poikkeuksia pääsääntöihin, joutui monesti lakien tarkoituksia ja tulkintoja hakemaan hallituksen esityksistä ja syventävistä lakikirjoista saakka.

Aiheen rajauksen osalta sain lopulta pidettyä opinnäytetyöni alkuperäisissä raameissa. Teoriaosuudessa sain selvitettyä sallitut tilanteet ajoneuvon verottomalle käytölle niin, ettei siitä tarvinnut jättää mitään oleellista pois. Koin oleelliseksi sisällyttää myös rikosoikeudellisen näkökulman opinnäytetyöhön, koska lopulta kuitenkin osa verottoman käytön väärinkäytöksistä päätyi esitutkintaan, syytteesen ja lopulta myös aina tuomioihin saakka.

Haastatteluiden avulla sain taas laajemmin perehdyttyä verottoman käytön valvontaan ja siihen kuinka valvonta käytännössä toteutuu. Haastateltavilta sain myös hyvän käsityksen veronkierron laajuudesta, joka tapahtuu verottoman käytön avulla, sekä sen tilasta tällä hetkellä ja kuinka siihen voidaan vaikuttaa. Myös viranomaisten yhteistyötä käytiin läpi, mihin oltiinkin ilmeisen tyytyväisiä.

Vaikka sain käytyä opinnäytetyössäni verottoman käytön läpi siinä laajuudessa, kuin minun oli tarkoituskin, jäi aiheesta vielä ammennettavaa tulevaisuuteenkin. Mikäli aiheesta haluaisi tulevaisuudessa jatkaa tutkimuksen tekoa voisi aihetta ruveta tutkimaan esimerkiksi puhtaasti rikosseuraamuksellisesta näkökulmasta. Aiheesta saisi tehtyä myös oikeushistoriallisen katsauksen, koska aiheeseen liittyvä lainsäädäntö on ollut muutoksessa aina viime vuosiin saakka, eikä vieläkään ole varmaa onko Suomen kansallinen lainsäädäntö asettunut lopulliseen muotoonsa suhteessa EU-lainsäädäntöön tässä asiassa. Toinen vaihtoehto olisi tehdä aiheesta kvantitatiivinen, eli määrällinen tutkimus esimerkiksi tekemällä kyselyn aiheesta jollekin poliisilaitokselle ja rakentaa opinnäytetyö tilastojen pohjalta. Tulevaisuudessa olisi mielenkiintoista myös nähdä uusi työ aiheesta, jossa selvitetäisiin verottoman käytön tila ja siihen mahdollisesti edelleen liittyvät väärinkäytökset siinä vaiheessa. Tällöin saisi tehtyä jo hyvää vaikuttavuus arviointia nykyisen valvonnan tuloksista.

LÄHTEET

Autoalan tiedotuskeskus. Valtion verotulot tieliikenteestä. Luettavissa: http://www.aut.fi/tilastot/verotus_ja_hintakehitys/valtion_verotulot_tieliikenteesta. Luettu 10.1.2020.

Autoverolaki. 29.12.1994/1482. Luettavissa: <http://finlex.fi/fi/laki/ajan-tasa/1994/19941482?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=autoverolaki>. Luettu 15.12.2019.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2003: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Jyväskylä.

EU-direktiivi 83/182/ETY. Neuvoston direktiivi yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapautuksista.

HE 159/2016 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle valmiste- ja autoverotustehtävien siirtämisestä Verohallinnolle koskevaksi lainsäädännöksi.

HE 244/1996 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta.

HE 321/1994 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle autoverolaiksi.

Hirsijärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2008: Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki.

Juanto, Leila; Punavaara Anu & Saukko Petri 2018: Arvonlisäverotus ja muu kulutusverotus. Helsinki.

Kananen, Jorma 2014: Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä.

Lahti, Raimo & Koponen, Pekka 2007: Talousrikokset. Vaajakoski.

Lehtonen, Asko 2011: Veropetoksen tunnusmerkistöstä. Tampere.

Linnakangas, Esko 2007: Autojen verotus. Jyväskylä.

Linnakangas, Esko & Juanto, Leila 2000: Tieliikenneverot. Helsinki.

Massinen, Tuomas 2013: Ilmiö: Autoveroa kierretään Viron kilvissä. Luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/132705-ilmio-autoveroja-kierretaan-viron-kilvissa>. Luettu 28.2.2020.

Rikoslaki. 19.12.1889/39. Luettavissa: <http://finlex.fi/fi/laki/ajan-tasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki>. Luettu 15.12.2019.

Ruusuvuori, Johanna; Nikander, Pirjo & Hyvärinen, Matti 2010: Haastattelun analyysi. Tampere.

Ruusuvuori, Johanna & Tiittula, Liisa 2005: Haastattelu. Tutkimus, tilanteet ja vuorovai-
kut. Tampere.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Hyvä tieteellinen käytäntö (HTK). Luettavissa:
<https://www.tenk.fi/fi/hyva-tieteellinen-kaytanta>. Luettu 1.2.2020.

LIITE 1



Ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeuden selvittäminen

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 vakituisesta 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

LIITE 2

Väliaikaisen verottoman käytön selvittämisessä ja ilmoituksen tekemisessä huomioitavaa:

- Taustatietoja ajoneuvosta voi selvittää avoimista kansallisista rekistereistä
 - o Näitä ovat esimerkiksi Ruotsin *Transportstyrelsen* ja Viron *Maanteemat*
- Mikäli väärinkäytöstä herää epäily, voi seuraavia asioita selvittää kuljettajalta:
 - o Onko ajoneuvon haltija mukana ajoneuvossa?
 - o Onko haltija Suomessa turistina, opiskelijana vai töissä?
 - o Jos haltija asuu Suomessa, kuinka kauan oleskellut maassa?
 - o Onko ajoneuvo siviili-, yritys- vai työsuhdeajoneuvo?
- Ota kuva kuljettajan ajokortista ja ajoneuvon rekisteriotteesta
- Täytä Verohallinnon lomake ajoneuvon väliaikaisen verottoman käyttöoikeuden selvittämisestä
- Tulosta asiakkaalle kopio täytetystä lomakkeesta
 - o Asiakas voi esittää jäljennöksen viranomaiselle vastaisuudessa
- Liitä sähköpostiviestiin täytetty lomake, sekä kuva ajokortista ja ajoneuvon rekisteriotteesta
 - o Puhutuksen aikana ilmenneitä seikkoja maassa oleskeluun ja ajoneuvon liittyen voi kirjata sähköpostiin
- Lähetä osoitteeseen autoverotus.valvonta@vero.fi
 - o Sähköpostissa tulisi siis olla lopuksi kaksi liitettä (kuva ja lomake) sekä mahdolliset lisätiedot puhutuksesta