

Tulli ja autovero (AMK)

Tekniikka, ympäristö ja talous

Liiketoiminnan logistiikka

2012

Teemu Aalto

TULLI JA AUTOVERO

– selvitys autoverotuksesta ja siihen liittyvän ohjeen
laatimisesta käsittelijöille



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

TURUN AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketoiminnan Logistiikka

2012 | 35 sivua

Ohjaaja: Kari Jalkanen

Teemu Aalto

TULLI JA AUTOVERO - SELVITYS AUTOVEROTUKSESTA JA SIIHEN LIITTYVÄN OHJEEN LAATIMISESTA KÄSITTELIJÖILLE

Työni tarkoitus on esitellä Suomen Tullia ja sen toimintaan kuuluvaa autoverotusta, sekä Turun Tullin autoverotuksessa tapahtuneiden rakennemuutoksien takia autoveroilmoitusten vastaanoton siirtymistä autoverotusosastolta tulliselvityksen työntekijöille ja heille rakennettua työntekijäohjetta. Työntekijäohjeen tarkoitus oli helpottaa vanhojen työntekijöiden tietojen ylläpitoa ja uusien työntekijöiden perehdytystä autoveroilmoitusten vastaanottoon.

Työni esittelee tullia ja sen organisaatiota sekä käy läpi autoverotuksen historiaa, sen eri osa-alueita, ja yleisesti ajoneuvon maahantuonnista seuraavia maksuja. Työssäni esittelen myös rakentamaani työntekijäohjeistusta, sen rakentamisen tarpeiden syitä sekä työntekijäohjeistusta käyttäneiden työntekijöiden mielipiteitä sekä parannusehdotuksia ohjeistuksesta.

Autoverotuksesta on kirjoitettu paljon eri julkaisuissa, mutta autoverotuksesta ei ole varsinaista kirjallisuutta. Tästä johtuen käytin työssäni kirjallisina lähteinä pääosin valtionvarainministeriön laatimia ja tilaamia muistioita sekä raportteja. Muita merkittäviä lähteitä olivat Tullin nettisivut ja tullin henkilökunnan haastattelut. Käytin myös tietolähteenä omaa kokemustani Turun Tullissa suorittamiani harjoittelujaksoja.

Työn teko eteni sujuvasti, ja sain Tulli henkilökunnalta neuvoja, tietoja sekä dokumentteja työssäni hyödynnettäväksi. Olen tyytyväinen rakentamaani ohjeistukseen, sillä se ehti olla täyspäiväisessä koulutuskäytössä lähes kolme vuotta. Ohjeistus on tänä päivänäkin käytettävissä sitä tarvitseville työntekijöille.

ASIASANAT:

Tulli, autoverotus, maahantuonti

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

BUSINESS LOGISTICS

2012 | 35 pages

Instructor: Kari Jalkanen

Teemu Aalto

CUSTOMS AND VEHICLE TAXATION - REPORT ON VEHICLE TAXATION AND COMPILING THE INSTRUCTIONS ASSOCIATED WITH IT FOR CUSTOMS CLEARANCE EMPLOYEES

The purpose of my thesis is to describe Finnish Customs and vehicle taxation that is included in its operations, as well as the relocation of the office of vehicle taxation declarations from the vehicle taxation department to Turku Customs clearance due to structural changes in vehicle taxation, and the instructions compiled for that department. The purpose of the employee instructions was to provide clear written instructions for senior employees as well as ease the introduction period of new employees to the office of vehicle taxation declarations.

My thesis describes the general function of customs and its organization, and the history of vehicle taxation, its various sectors and the general fees following the importation of a vehicle. My thesis also describes the employee instructions that I have compiled, the reasons writing the instructions and the opinions and the suggestions for improvement from the employees who have made use of the instructions.

Several articles about vehicle taxation have been published in various platforms, but there exists no specific literature about it. For this reason, the sources I used were mainly memos and reports made or commissioned by Ministry of Finance. Other significant sources were the website of Finnish Customs and the interviews given by the staff. I also used my own experience in practical training at Turku Customs as a source of information.

The creation of the thesis progressed smoothly and I received important advice, information and documents from the staff of Customs, which I made use of in my thesis. I am satisfied in the instructions that I compiled, as it was in full time training use for almost three years. The instructions are still available for employees.

KEYWORDS:

Customs, vehicle taxation, import

Sisältö

1	Johdanto	5
2	Tulli	6
	2.1 Organisaatio	6
	2.2 Tehtävät	7
	2.2.1 Tullipiirit	12
3	Autovero	15
	3.1 Autoveron historiaa	15
	3.1.1 Tapaus Siilin	16
	3.2 Autovero yleisesti	18
	3.2.1 Verotusarvon määräytyminen	20
	3.2.2 Autoverovapaus ja alennettu vero	21
	3.2.3 Autoverotuksen muutoksenhaku ja autoveron maksunlykkäys	24
	3.4 Käytetyn ja uuden auton määritelmät	25
4	Autoveroprosessi	26
	4.1 Asiakaskysely	29
5	Autoverotus muissa EU-maissa	31
6	Loppupäätelmät	32
	Lähteet	33

1 Johdanto

Tämä työ on tehty Turun Tullissa tehdyn työntekijäohjeen teosta, sekä kehitysprosessista. Ennen tulliin menoani autovero-osasto otti vastaan kaikki autoveroilmoitukset ja tulliselvitys vastasi vain autoverotukseen liittyvistä siirtokilpiasioista. Sisäisten rakennemuutosten sekä autoveroyksikön työtaakan vähentämiseksi autoveroilmoitusten vastaanotto, ja akuutti asiakaspalvelu siirtyi ajoneuvoselvitykseen. Autoverotus ja ajoneuvoselvitys olivat hyvin ruuhkautuneita aloittaessani Turun Tullissa keväällä 2009. Harjoittelun aloitettuani, sain pikaisesti vastuulleni autoveroilmoitusten vastaanoton.

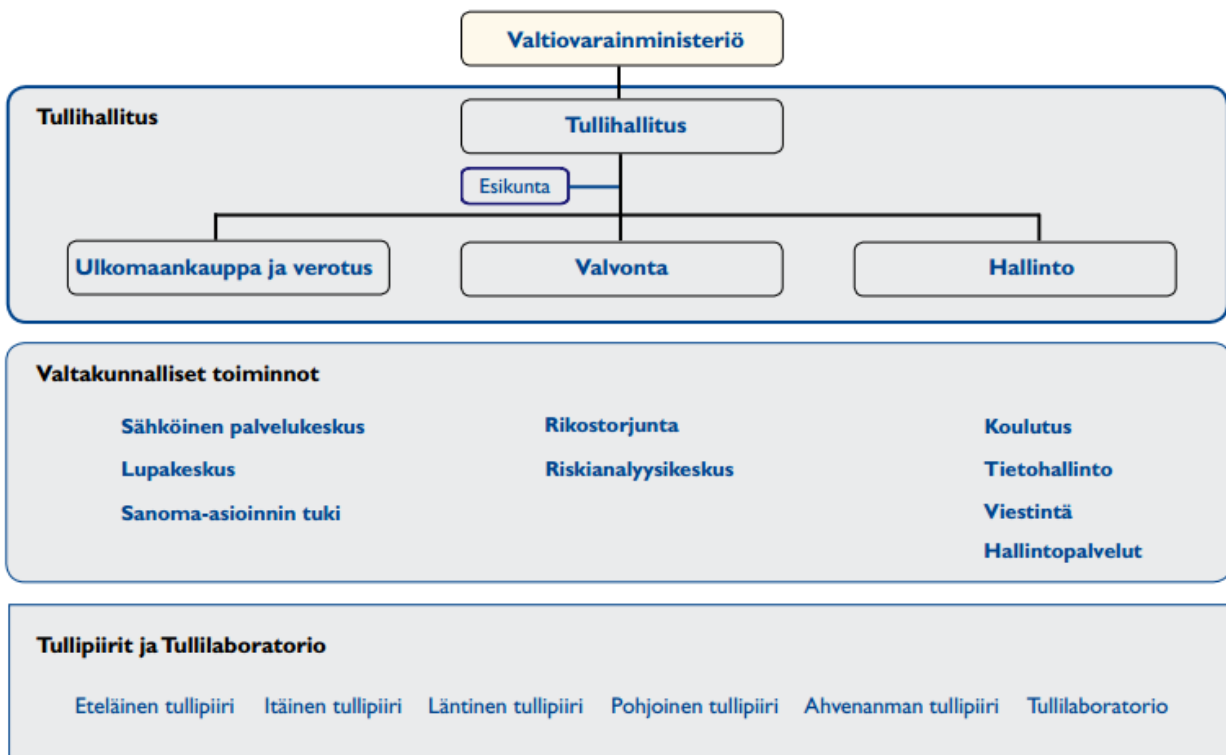
Aloitettuani työt Turun Tullissa, tarkoitus oli että helpottaisin vakituisten työntekijöiden työtaakkaa ja ottaisin harteilleni juuri ajoneuvoselvityksen vastuulle siirretyn autoveroilmoitusten vastaanoton ja siihen liittyvän neuvonnan. Harjoittelun edetessä huomasin kuitenkin, että autoveroilmoitusten vastaanotto ja siihen liittyvät yksityiskohdat ovat melko monimutkaisia. Turun Tullin tulliselvityksessä työskenteli täyspäiväisesti kymmenen henkilöä, ja osa-aikaisesti sairaus- sekä ruuhkatuuraajina kymmenen henkilöä eri osastoilta, jotka kaikki tarvitsivat perehdytystä autoveroilmoitusten vastaanottoon. Tästä johtuen sovimme esimieheni kanssa, että aloitan Turun Tullin ajoneuvoselvityksen työntekijöille suunnatun autoveroilmoitusten vastaanottoon liittyvän ohjeistuksen rakentamisen.

2 Tulli

2.1 Organisaatio

Suomen tulli on osa Euroopan unionin tullijärjestelmää. Tulli on valtionvarainministeriön tulosojaama keskusvirasto. Tulli toimii yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten kanssa. Tullin kantamien verojen yhteisarvo vuonna 2011 oli 10,5 miljardia euroa. Tullin palveluksessa oli viime vuoden lopussa 2348 työntekijää, joista 53 prosenttia miehiä ja 47 prosenttia naisia. Kuvion yksi mukainen organisaatiomalli tulee toimintaan kokonaisuudessaan vuoden 2013 aikana. Vuoden 2012 aikana ainoastaan sähköinen palvelukeskus ja rikostorjunta ovat toimineet täysin uuden organisaatiomallin mukaisesti.

Tullilaitoksen organisaatio 1.1.2012



Kuvio 1: Tullin organisaatio (Tulli 2012)

2.2 Tehtävät

Tullilaitoksen tehtävä on huolehtia siitä, että maahan tulevat ja täältä lähtevät tavaravirrat liikkuvat kontrolloidusti, ja että niiden tulliselvityksessä noudatetaan EU:n ja kansallisen lainsäädännön vaatimuksia. EU:n ulkorajoja ovat Venäjän ja Norjan vastaiset maarajat ja Venäjän vastainen meriraja Suomenlahdella. Ulkorajoja ovat myös satamat ja lentokentät, joiden kautta maahan tulee ja maasta lähtee kolmansien maiden liikennettä.

EU:n sisärajojen ylitse tavarat liikkuvat vapaasti ilman tullimuodollisuuksia, kuten ne liikkuvat esimerkiksi Tampereelta Kuopioon. Tavaroiden vapaa liikkuminen koskee sekä EU:n alueella valmistettuja tavaroita että EU:n alueella tullattuja kolmansissa maissa valmistettuja tavaroita. Tullin on kuitenkin valvottava, että julkisen moraalin, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden sekä eläinten ja kasvien terveyden suojelemiseksi annettuja määräyksiä ja kieltoja noudatetaan. Siksi myös EU- ja Schengen-alueelta saapuva matkustaja voidaan tarkastaa.

Autoverot muodostavat siinä mielessä poikkeuksen, että vaikka tavarat liikkuvat EU:ssa ilman tullimuodollisuuksia niin esimerkiksi Saksasta tuotavasta autosta maksetaan autoveroa Suomeen. Samalla tavoin Suomeen tuotavista valmisteveron alaisista tavaroista, kuten alkoholijuomista maksetaan valmisteveroa niitä tuotaessa Saksasta kaupalliseen tarkoitukseen.

Tullivalvonta ei jatkossa perustu toimipaikkaverkoston sisärajalla ja sisämaassa esimerkiksi liikennepaikoilla, koska valvonnan hoitavat liikkuvat valvontaryhmät. Sisärajan ja sisämaan tullitoimipaikkoja tarvitaan kuitenkin siksi, että tullaamatonta tavaraa kulkee passitusmenettelyssä koko EU:n ja Suomen alueella, ja se voidaan tullata missä tahansa tullitoimipaikassa.

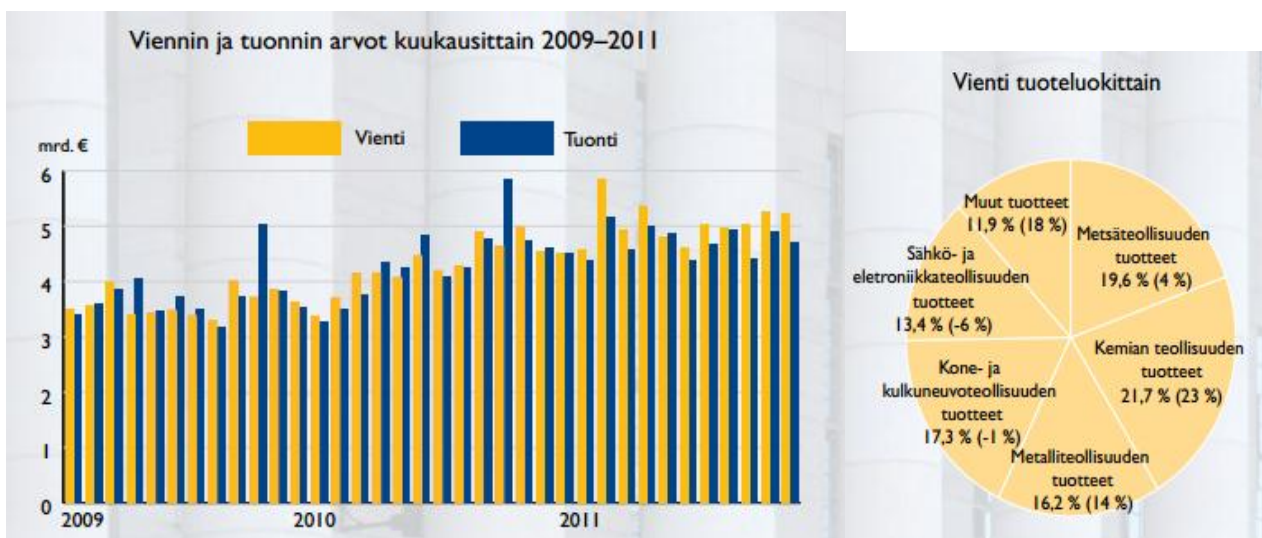
(Tulli 2012)

Tulli turvaa osaltaan EU:n sisämarkkinoiden häiriöttömän toiminnan, ja edistää kansainvälisen tavarakaupan sujuvuutta ja varmistaa säännösten noudattamisen. Tulli kantaa myös ulkomaankauppaan ja tavaroiden valmistukseen liittyvät tullit, verot ja maksut sekä torjuu terveyteen ja turvallisuuteen sekä Suomen ja EU:n taloudellisiin etuihin kohdistuvia uhkia ja tullirikollisuutta.

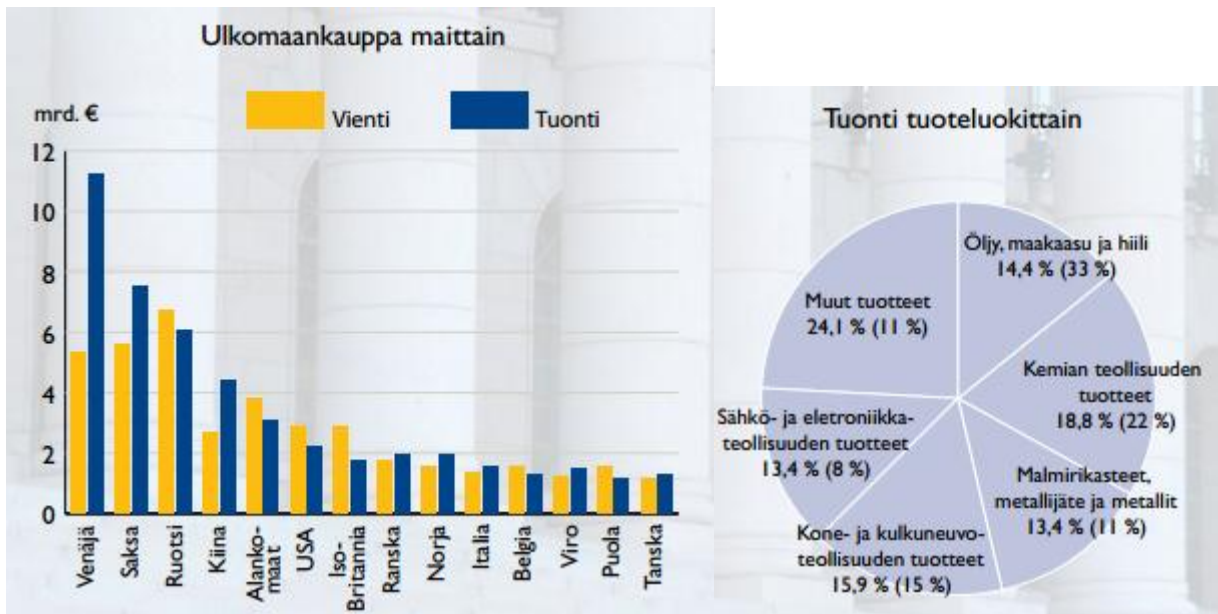
Suomen tulli on merkittävä toimija EU:ssa ja maailman tullijärjestössä. Suomen tulli on myös keskeinen tekijä EU:n ja Venäjän taloudellisen yhteistyön edellytysten luomisessa, jota edesauttaa Venäjän kanssa jaettu raja, joka on pituudeltaan 1269 kilometriä ja Suomi omaa täten EU:n pisimmän raja-alueen.

Tulli suojaa kuluttajaa ja ympäristöä vastaamalla maahan tuotavien elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden valvonnasta sekä valvomalla vienti- ja tuontirajoituksia. Kuvioista kaksi ja kolme voi tarkastella lähemmin suurimpia vienti- ja tuontinimikkeitä sekä suurimpia viennin kohteita ja tuonnin lähteitä. Tulli edistää myös sisäistä turvallisuutta muiden turvallisuusviranomaisten kanssa, erityisesti Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitosyhteistyössä.

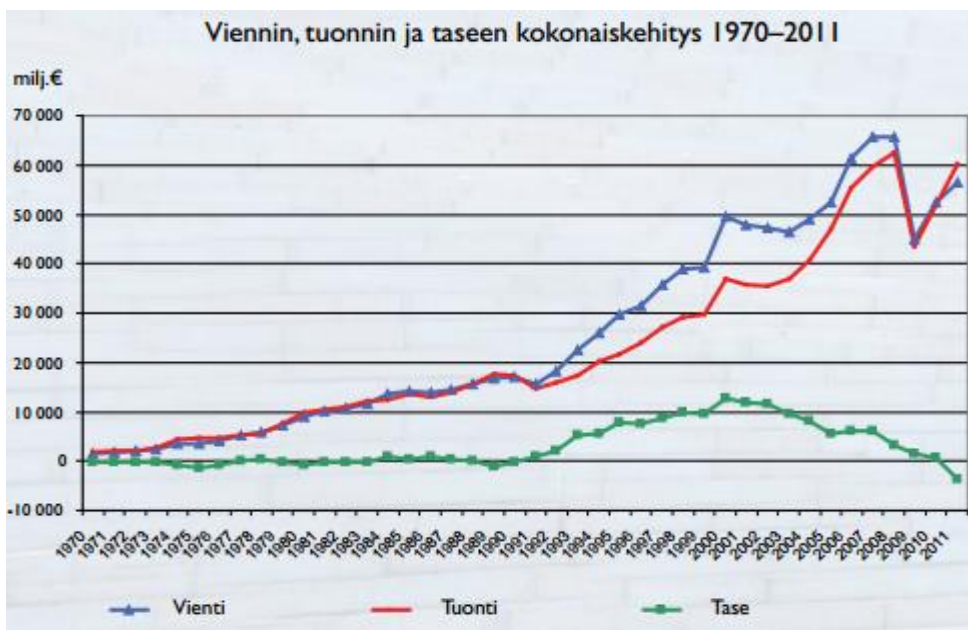
(Tulli 2011)



Kuvio 2: Viennin ja tuonnin arvot kuukausittain ja vienti tuoteluokittain 2009-2011 (Tulli 2012)



Kuvio 3: Ulkomaankauppa maittain ja tuonti tuoteluokittain (Tulli 2012)



Kuvio 4: Viennin, tuonnin ja taseen kokonaiskehitys 1970-2011 (Tulli 2012)

Vuonna 2011 Tulli kantoi veroja noin 10,5 miljardia euroa, mikä oli lähes kolmasosa Suomen valtion kantamista veroista ja veroluonteisista tuloista, jotka olivat vuonna 2011 arviolta yhteensä noin 35,3 miljardia euroa. (Tulli 2012) Tullilaitoksen kokonaisveronkanto

oli yhteensä noin 10,5 miljardia euroa, joka oli noussut vuodesta 2010 14,6 prosenttiyksikköä. Tullin kokonaisveronkanto oli noussut vuodesta 2010 14,5 prosenttiyksikköä. Suurimmat veronkantoryhmät olivat seuraavat:

- autovero 1,06 miljardia euroa
- energiaverot
 - o nestemäiset polttoaineet 2,75 miljardia euroa
 - o sähkö ja eräät energianlähteet 1,12 miljardia euroa
- valmisteverot
 - o tupakkavero 739 miljoonaa euroa
 - o alkoholijuomavero 1,28 miljardia euroa
 - o makeis-, jäätelö- ja virvoitusjuomavero 133 miljoonaa euroa
 - o juomapakkausvero 15 miljoonaa euroa
- EU:lle tilitettävät bruttovarat
 - o tullit 177 miljoonaa euroa
 - o maatalousmaksut 11 miljoonaa euroa
 - o EU-varojen kantopalkkio 47 miljoonaa euroa
- arvonlisävero 3,01 miljardia euroa

Arvonlisäveron (alv) määrä on yleensä 23 prosenttia, ruokatarvikkeiden ja rehujen alv on 13 prosenttia ja kirjojen sekä lääkkeiden 9 prosenttia. Arvonlisäveron perustana on tavaran tullausarvo lisättynä EU:n sisäisillä rahtikuluilla ja muilla maahantuonnin yhteydessä kannettavilla veroilla. (Tulli 2012)

Seuraavista taulukoista voidaan tarkemmin tarkastella Tullilaitoksen suorittamaa veronkatoa.

Tullilaitoksen veronkanto

	Nettokanto 2011 1 000 euroa	Nettokanto 2010 1 000 euroa	Muutos %
TUONNIN PERUSTEELLA KANNETTAVAT VEROT JA MAKSUT			
Arvonlisävero	3 012 434	2 637 226	14,2
Autovero	1 066 499	935 290	14,0
Muut verotulot	523	332	57,7
Yhteensä	4 079 456	3 572 847	14,2
VALMISTEVEROT			
Tupakkavero	739 016	698 185	5,8
Alkoholijuomavero	1 281 089	1 284 318	-0,3
Makeis-, jäätelö- ja virvoitusjuomavero	133 650	37 010	261,1
Juomapakkauksivero	15 029	12 520	20,0
ENERGIAVEROT			
Nestemäiset polttoaineet	2 757 900	2 639 494	4,5
Sähkö ja eräät energialähteet	1 122 577	612 719	83,2
Yhteensä	6 049 261	5 284 246	14,5
MUUT VEROT JA MAKSUT			
Veronlisäykset, viivekorot	2 533	3 159	-19,8
Ajoneuvovero	264	2	12 691,3
Jätevero	64 083	41 912	52,9
Öljyjätემaksu	3 736	3 813	-2,0
Väylämaksut	75 740	69 017	9,7
EU-varojen kantopalkkio	47 309	37 753	25,3
Belgian tullin tilittämät kantopalkkiot	30	122	-75,5
Yhteensä	193 695	155 778	24,3
TULLILAITOKSEN SEKALAISET TULOT			
Tulot maksullisista suoritteista	2 799	3 277	-14,6
Julkisoikeudelliset tulot	2 280	2 717	-16,1
Liiketaloudelliset tulot	519	560	-7,3
Kantopalkkiot	241	222	8,8
Muut tulot	1 764	1 715	2,9
Yhteensä	4 805	5 213	-7,8
SUORAAN VALTIOLLE TULOUTETTAVA	10 327 216	9 018 084	14,5
MUILLE VIRANOMAISILLE TILITETTÄVÄ KANTO			
Lästimaksut	939	848	10,8
Öljysuojamaksu	23 509	20 220	16,3
Kasvintarkastusmaksu	31	32	-5,3
Havupuun tarkastusmaksu	608	576	5,5
Huoltovarmuusmaksu	45 804	47 843	-4,3
Siirtoluvat ja -vakuutukset	401	318	26,1
Rajatarkastusmaksut/MMM	674	722	-6,6
Yhteensä	71 966	70 559	2,0
MUIHIN SOPIMUKSIIN PERUSTUVA KANTO	202	138	46,1
EU:LLE TILITETTÄVÄT BRUTTOVARAT **)			
Tullit	177 797	144 239	23,3
Maatalousmaksut	11 405	6 751	68,9
Yhteensä	189 202	150 990	25,3
EU-varojen kantopalkkio /.	-47 300	-37 748	25,3
Yhteensä EU:lle	141 901	113 243	25,3
TULLILAITOKSEN KOKONAISKANTO	10 541 286	9 202 024	14,6

**) Kuukausitilitys perustuu 2 kkn takaiseen tullien ja maatalousmaksujen kantaan

Kuvio 5: Tullilaitoksen veronkanto (Tulli 2012)

2.2.1 Tullipiirit

Tullin keskushallinnon muodostaa Tullihallitus, jonka pääjohtajana on toiminut 1.5.2012 lähtien Antti Hartikainen. Tullin aluehallinnon muodostavat vielä toistaiseksi viisi tullipiiriä johtuen siitä, että organisaatiomuutos on vielä kesken. Piirikohtaisia tietoja ei ole saatavilla muuta kuin vuodelta 2010. Vuoden 2013 aikana on tarkoitus siirtyä kokonaisuudessaan kuvion yksi mukaiseen organisaatiomalliin.

Eteläinen tullipiiri toimii Helsingistä käsin johtajanaan Leo Nissinen ja sen henkilöstömäärä oli vuonna 2010 761,6 henkilötyövuotta. Tuontitullausten määrä oli 56 600 kpl ja vientitullausten määrä 211 900 kpl. Veronkanto suoraan valtiolla oli 4,99 miljardia euroa ja toimintamenot 40 miljoonaa euroa. Tullirikostorjunnan vaikuttavuus oli 13,68 miljoonaa euroa.

Läntinen tullipiiri toimii Turusta käsin johtajanaan Arto Honka ja sen henkilöstömäärä oli vuonna 2010 342,2 henkilötyövuotta. Tuontitullausten määrä oli 23 200 kpl ja vientitullausten määrä 121 300 kpl. Veronkanto suoraan valtiolle oli 864,6 miljoonaa euroa ja toimintamenot 18 miljoonaa euroa. Tullirikostorjunnan vaikuttavuus oli 2,19 miljoonaa euroa.

Pohjoinen tullipiiri toimii Tornioista käsin johtajanaan Juha Heikkilä ja sen henkilöstömäärä oli vuonna 2010 232,7 henkilötyövuotta. Tuontitullausten määrä oli 23 000 kpl ja vientitullausten määrä 42 100 kpl. Veronkanto suoraan valtiolle oli 130,6 miljoonaa euroa ja toimintamenot 13 miljoonaa euroa. Tullirikostorjunnan vaikuttavuus oli 0,34 miljoonaa euroa.

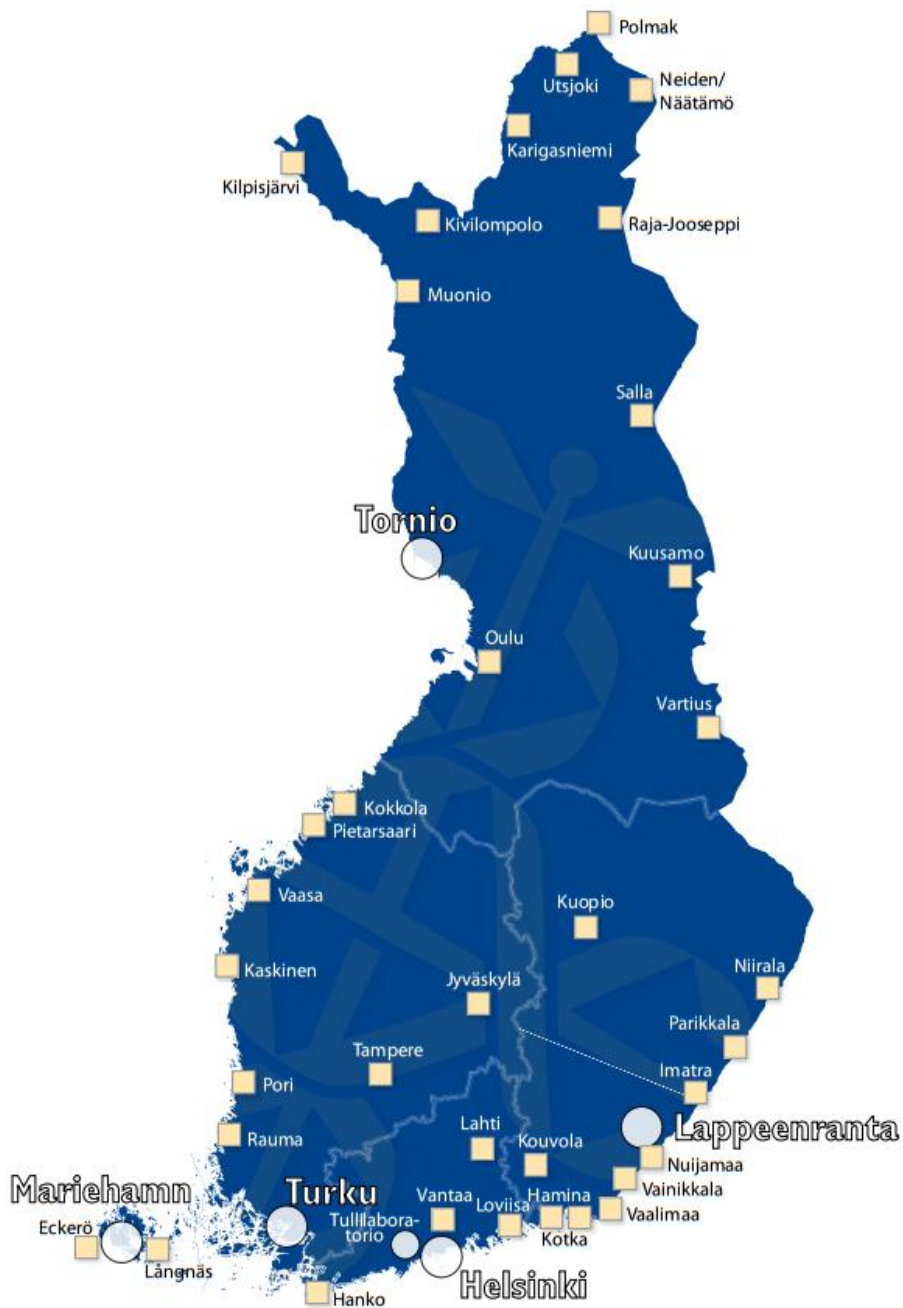
Itäinen tullipiiri toimii Lappeenrannasta käsin johtajanaan Tommi Kivilaakso ja sen henkilöstömäärä oli vuonna 2010 563,3 henkilötyövuotta. Tuontitullausten määrä oli 25 000 kpl ja vientitullausten määrä 111 700 kpl. Veronkanto suoraan valtiolle oli 366,3 miljoonaa euroa ja toimintamenot 28,8 miljoonaa euroa. Tullirikostorjunnan vaikuttavuus oli 34,04 miljoonaa euroa.

Ahvenanmaan tullipiiri toimii Maarianhaminasta käsin johtajanaan Christina Ehrnström ja sen henkilöstömäärä oli vuonna 2010 46 henkilötyövuotta. Tuontitullausten määrä oli 34 600 kpl ja vientitullausten määrä 3 100 kpl. Veronkanto suoraan valtiolle oli 97,2

miljoonaa euroa ja toimintamenot 2,4 miljoonaa euroa. Tullirikostorjunnan vaikuttavuus oli 0,0011 miljoonaa euroa.

Tulliin kuuluu myös Espoossa toimiva Tullilaboratorio, jonka toimialueena on koko maa ja sen johtaja on Janne Nieminen. Tullilaboratorio on valtionvarainministeriön hallinnonalaan kuuluvan tullilaitoksen asiantuntijayksikkö. Tullilaboratorion henkilöstömäärä oli 73,3 henkilötyövuotta ja toimintamenot olivat 4,9 miljoonaa euroa.

Tullilaboratorio huolehtii tuonnin ja viennin valvontaan, tulli- ja valmisteverotukseen sekä muihin Tullin tai Tullilaboratorion tehtäviin liittyvistä tutkimuksista. Tullilaboratorio palvelee ensisijaisesti Tullia, mutta tekee toimivaltansa mukaisesti yhteistyötä ministeriöiden, muiden viranomaisten, elinkeinoharjoittajien sekä koti- ja ulkomaisten sidosryhmien kanssa.



Kuvio 6: Tullin toimipisteet (Tulli 2012)

3. Autovero

3.1 Autoveron historiaa

Autovero otettiin käyttöön Suomessa 1. tammikuuta 1958. Kun eduskunta hyväksyi lain autoverosta, eduskunta ilmoitti edellyttävänsä, että vero on vain tilapäinen ja valtion senhetkisestä poikkeuksellisen kireästä rahatilanteesta johtuva ja että verosta pyritään luopumaan etenkin halvemman hintaluokan ajoneuvojen osalta heti, kun valtiontalous siihen antaa mahdollisuuden. Veron määrä tuli olla henkilöautoissa 30 prosenttia verotusarvosta ja moottoripyörissä 25 prosenttia verotusarvosta.

Autoverolakeja on muutettu tähän mennessä noin seitsemänkymmentä kertaa. Ajoneuvon verotusarvo on yleensä perustunut maahantuojan maksamaan harkintahintaan, johon on lisätty mahdollisen tullin määrä. Vaihtoehtoisesti verotusarvo on perustunut Suomessa valmistetun ajoneuvon myyntihintaan, jolla valmistajatehdas on myynyt auton edelleen. (Tulli 2012)

Vuonna 2003 siirryttiin määräämään henkilöauton ja moottoripyörän verotusarvo yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella pakettiautojen jäädessä hankinta-arvopohjaiseen verotukseen. 1.4.2009 autoverotuksessa siirryttiin kaikilta osin yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan verotusarvoon. Muita tällä vuosituhanella autoverotuksessa tapahtuneita tärkeitä muutoksia:

- 1.1.2008 alkaen henkilöautojen verotus muuttui hiilidioksiidipäästöihin perustuvaksi
- 1.4.2009 pakettiautojen verotus muuttui päästöperusteiseksi
- 1.4.2009 kevyiden linja-autojen kiinteää veroprosenttia muutettiin
- moottoripyörien ja muiden L-luokan ajoneuvojen verotuksessa uusien ja käytettyjen ajoneuvojen veroprosenttien määräytymisperusteet yhtenäistettiin ja mallikohtaisista veroprosenteista luovuttiin 1.4.2009
- 1.1.2008 lähtien vanhojen autoverolakien veroperusteilla ei ole ollut vaikutusta henkilöautojen ensiverotukseen

- 1.4.2009 lähtien vanhojen autoverolakien veroperusteilla ei ole ollut vaikutusta pakettiautojen, kevyiden linja-autojen, moottoripyörien ja muiden L-luokan ajoneuvojen ensiverotukseen

(Tulli 2012)

3.1.1 Tapaus Siilin

Autoverolakiin tehtiin vuoden 2003 keväällä suuria muutoksia. Muutosten taustalla oli EY:n tuomioistuimen Suomea koskeva ratkaisu asiassa Siilin, C-101/00 ja useat muut tuomioistuimen ratkaisut, jotka aiheuttivat pakon säätää sellainen autoverolaki, joka johtaisi toisesta EU:n jäsenvaltiosta tuotavien autojen syrjimättömään verotukseen.

EY:n tuomioistuimen mukaan Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 90 artiklan tarkoitus on varmistaa tavaroiden vapaa liikkuvuus tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa poistamalla kaikenlainen suojelu, johon syrjivien sisäisten verojen ja maksujen soveltaminen voi johtaa, ja siten taata valtionsisäisen verotuksen täydellinen neutraalius kotimaisten tuotteiden ja tuontituotteiden välillä.

Tuomioistuimen erittäin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan mainittua perustamissopimuksen säännöstä rikotaan, jos maahan tuotuun tuotteeseen, vaikka vain joissakin tapauksissa kohdistuu suurempi vero kuin samanlaisesta kotimaisesta tuotteesta kannetaan veroa.

Syrjimättömyyden vaatimus koskee sekä uusien että käytettyjen autojen verotusta, vaikka syrjivyyttä onkin tarkasteltu yleensä ensisijaisesti käytettyjen autojen näkökulmasta. Automarkkinoiden rakenne on johtanut siihen, että niin Suomessa kuin muissakin korkean verotason maissa tuontipaineet ovat kohdistuneet nimenomaan käytettyihin ajoneuvoihin.

Myös Siilin tapaus koski käytettyä henkilöautoa. Siinä EY:n tuomioistuin katsoi, että maahan tuodusta käytetystä ajoneuvosta kannettavan autoveron määrä ylitti jo rekisteröidyn samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän, ja verotus oli siten ollut syrjivää.

Autoverolain mukaan autosta on ennen sen rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava paitsi autoveroa myös autoverosta arvonlisäveroa sen määräisenä kuin arvonlisäverolaissa (AVL) säädetään.

Siilin asiassa oli kysymys myös autoverosta perittävästä arvonlisäverosta, jota kutsutaan myös lyhenteellä elv. Tältä osin EY:N tuomioistuin ensinnäkin katsoi, että kyseessä olevan kaltainen vero ei ole kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä tarkoitettu arvonlisävero. Koska vero ei ole direktiivin tarkoittama arvonlisävero, se näin ollen ei voi olla myöskään Suomen AVL:n mukainen arvonlisävero.

Lisäksi EY:n tuomioistuin katsoi, että koska autoverolain 5§:ssä säädetty vero suoritetaan nimenomaisesti autoverosta, sen yhteensopivuutta perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa (nykyisin 90 artikla) kanssa on arvioitava samalla tavalla kuin itse autoveroakin.

Näin ollen elvin kaltainen vero on perustamissopimuksen määräyksen vastainen silloin, kun maahantuodusta käytetystä autosta kannetun veron määrä ylittää Suomessa jo rekisteröidyn samanlaisen ajoneuvon arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän.

Autoverolain systematiikan perusteellisen uudistamisen yhteydessä autoverolain 5§:n mukaan perittävän elvin perusrakenteeseen ei kajottu. Säännöksen 1 momenttiin lisättiin kuitenkin arvonlisäveroprosentit, joita sovelletaan, jos auto on otettu ensimmäisen kerran käyttöön ennen AVL:n voimaantuloa.

Elvin syrjivyydestä ei ole käyty samanlaista keskustelua kuin autoveron syrjivyydestä eikä elvin perimisen erityispiirteisiin näytettäisi kiinnitetyn riittävästä huomiota myöskään autoverolain muuttamisen yhteydessä.

Syrjimättömyysvaatimus tarkoittaa sitä, että toisesta jäsenvaltiosta tuodusta autosta ei saa periä enempää veroa kuin samanlaisesta Suomessa jo rekisteröidystä autosta on kannettu veroa tai kannettua veroa on jäljellä auton arvossa. Kysymystä käsitelleissä kirjoituksissa on esitetty kaksi erilaista näkemystä. Toisen näkökannan mukaan elvin periminen johtaa syrjivään verotukseen ja toisen ei.

Syrjivyyden on katsottu johtuvan siitä, että Suomessa arvonlisäverovelvollisuuden toimijan tuomista autoista elviä ei tosiasiallisesti peritä, koska verovelvollisella on oikeus vähentää elv arvonlisäverotuksessa. Sen sijaan yksityisellä ei-arvonlisäverovelvollisella tuojalla ei ole

keinoa eliminoida elviä vähennyksen avulla ja näin ollen hän joutuu myös tosiasiasa maksamaan elvin.

Syrjimättömyyttä on taas perusteltu sillä, että arvonlisäverollinen toimija perii kuluttajalta arvonlisäveron autoverosta ja siten kokonaisverorasitus muodostuu samaksi sekä yksityisen että autokaupan tuomasta autosta. Tällöin myös kauppatiet ovat neutraalit.

(Verotus 1/2004, 68-74)

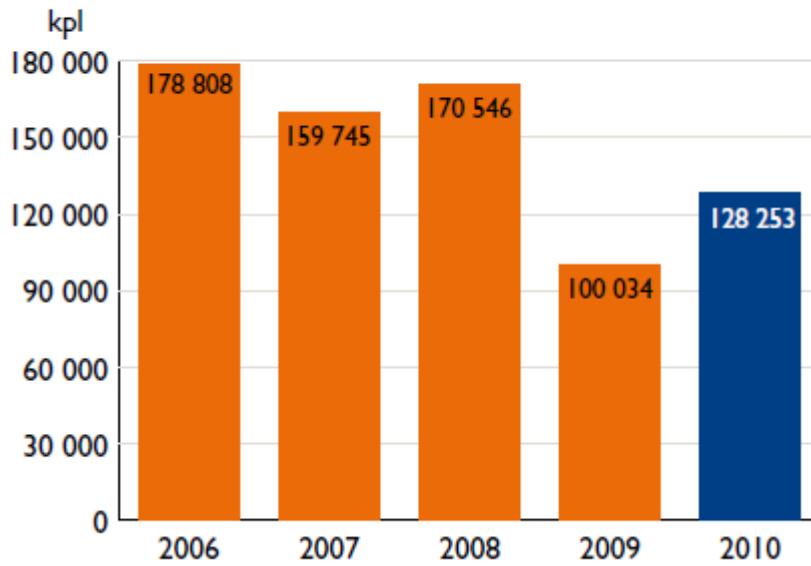
3.2 Autovero yleisesti

Ennen ajoneuvon ensirekisteröintiä toimitettavasta autoverotuksesta vastaa Tulli. Ensirekisteröinnin jälkeen toimitettavasta ajoneuvon rakenteen, käyttötarkoituksen tai omistuksen muutoksesta johtuvasta verotuksesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Vuonna 2011 Tulli teki noin 184 000 autoveropäätöstä ja liikenteen turvallisuusvirasto noin 1 300 päätöstä. (Valtionvarainministeriö 5/2012, 9)

Autovero kannetaan kaikista Suomeen rekisteröitäväksi aiotuista autoista erikoistapaukset pois lukien. Pääsääntöisesti autovero kannetaan henkilö- ja pakettiautoista, linja-autoista, joiden massa alittaa 1875 kg, moottoripyöristä sekä muista L-luokan ajoneuvoista. Vuonna 2011 verotettiin noin 149 000 henkilöautoa, 15 500 pakettiautoa ja 10 700 moottoripyörää. Kuvioista seitsemän ja kahdeksan, voimme tarkastella uusien ja käytettyjen autojen autoveropäätösten määriä vuodesta 2006 vuoteen 2010.

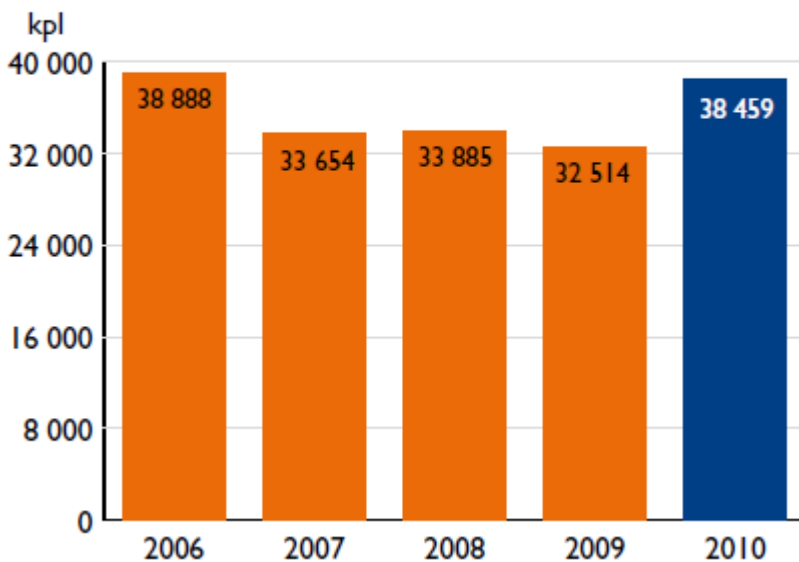
Yksityisten henkilöiden nimissä tehdään huomattavasti enemmän autoveropäätöksiä kuin yritysten. Vuonna 2011 käytettyjen ajoneuvojen autoveropäätöksistä 33893 kappaletta oli yksityisten henkilöiden nimissä, ja 1906 kappaletta yritysten nimissä. Vuoden 2012 aikana on tapahtunut huomattava supistuminen käytettyjen autojen maahantuonnissa. Kun verrataan vuosien 2011 ja 2012 tammikuusta lokakuuhun yksityisten henkilöiden nimissä verotettujen käytettyjen ajoneuvojen määrää, huomataan että veropäätösten määrä on vähentynyt 14,9 prosenttiyksikköä (4243 kappaletta) kun taas yritysten nimissä verotettujen käytettyjen ajoneuvojen veropäätösten määrä on kasvanut 4,4 prosenttiyksikköä (64 kappaletta).

Uusien ajoneuvojen päätösmäärät 2006–2010



Kuvio 7: Uusien ajoneuvojen päätösmäärät 2006-2010 (Tulli 2011)

Käytettyjen ajoneuvojen päätösmäärät 2006–2010



Kuvio 8: Käytettyjen ajoneuvojen päätösmäärät 2006-2010 (Tulli 2011)

3.2.1 Verotusarvon määräytyminen

Autoverotuksessa verotusarvona käytetään ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa Suomen markkinoilla. Käytettyjen ja ei-kaupallisesti maahan tuotavien uusien ajoneuvojen verotusarvot määritetään Tullihallituksen markkina-arvoryhmässä tilastollisilla menetelmillä markkinoilta saatavien myynti-ilmoitusten hintatiedoista. Tulli hankkii markkinahintatietoja yksityisiltä yrityksiltä, jotka omassa liiketoiminnassaan keräävät myynti-ilmoitustietoja eri tarkoituksia varten. Ajoneuvojen hintatietoja toimittavat Netwheels Oy ja NettiX Oy, minkä lisäksi hintatietoja haetaan myös muista lähteistä.

Verotusarvoja määritetään markkinoilta saatavien hintatietojen perusteella sekä automaattisesti että manuaalisesti. Automaattisessa arvonmäärityksessä käytetään SAS-ohjelmistoa, jolla arvot määräytyvät tilastollisten menetelmien avulla. Tilastollinen mallinnus tehdään autoilla joka neljäs viikko, ja moottoripyörillä noin joka kuudes viikko. Automaattisella arvonmäärityksellä saatavat yleiset vähittäismyyntiarvot siirtyvät moottoriajoneuvojen hintatietojärjestelmä MAHTIin. Automaattisen arvonmäärityksen avulla saaduilla hintatiedoilla verotetaan 70-80 prosenttia käytetyistä henkilöautoista, 40-60 prosenttia käytetyistä pakettiautoista ja 50-60 prosenttia käytetyistä moottoripyöristä.

Jos verotusarvoa ei saada automaattisen arvonmäärityksen avulla, arvo määritetään manuaalisesti. Manuaaliseen arvonmääritykseen päätyvät ajoneuvot, joiden kanssa samanlaisia ajoneuvoja on vain vähän markkinoilla, lähes uudet ajoneuvot sekä yli 25 vuotta vanhat ajoneuvot. Myös manuaalisessa arvonmäärityksessä lähtökohtana ovat markkinoilta saatavat hintatiedot, joiden avulla arvo määritetään tapauskohtaisesti käyttäen jotakin vaihtoehtoisista määrittäytavoista.

Henkilö- ja pakettiautojen autoveroprosentti määräytyy ensisijaisesti ajoneuvon hiilidioksidipäästön perusteella. Hiilidioksidipäästönä käytetään auton valmistajan EU-tyyppihyväksynnässä mitattua, yhdistettyä kaupunki- ja maantieajon polttoaineen ominaiskulutusta vastaavaa hiilidioksidipäästöä (grammaa kilometrillä).

Jos päästöä ei ole mitattu tai se ei ole tiedossa, veroprosentti määräytyy toissijaisesti ajoneuvon kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella. Toissijaista perustetta sovelletaan esimerkiksi, jos kyseessä on vanhempi auto, yksittäiskappaleena valmistettu

uusi auto tai EU:n ulkopuolisilta markkinoilta varten valmistettu yksittäinen auto, jota eivät koske EU-tyyppihyväksyntämenettely ja unionin tason säännökset päästöjen mittaamisesta.

Jos auton veroprosentti määräytyisi lain mukaan kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella, verovelvollisella on tietyin edellytyksin mahdollisuus mittauttaa päästö laboratorio-olosuhteissa tai esittää päästöstä muuta virallista näyttöä. Moottoripyörien veroprosentti määräytyy moottorin iskutilavuuden mukaan. (Valtionvarainministeriö 5/2012, 9-10)

3.2.2 Autoverovapaus ja alennettu vero

Autoveroa ei kanneta pelastusautoista, sairasautoista, invatakseista, eläinlääkintäautoista, kuorma-autoista, ruumisautoista eikä matkailuautoista, joiden oma massa on vähintään 1875 kiloa.

Taksien, invalidien käyttöön tulevien ajoneuvojen sekä muuttoajoneuvojen autoveroa alennetaan, kun autoverolain mukaiset edellytykset täyttyvät. Tilausliikenteen eli taksien autoveron alennus on enintään 9600 euroa.

Invalidien käyttöön tulevista henkilöautoista palautetaan autoveroa invaliditeetin haitta-asteesta riippuen ja ajoneuvon mukaan enintään 3770 euroa. Palautuksen enimmäismäärä on kuitenkin 4980 euroa (51§), jos hakija osoittaa, että hänen on käytettävä automaattivaihteista autoa. Palautuksen enimmäismäärää korotetaan määrällä, jolla ajoneuvon sen valmistamisen jälkeen erityisesti invaliditeetin vuoksi asennetut varusteet ovat korottaneet yleiseen vähittäismyyntiarvoon perustuvaan autoveroa ja siitä kannettavaa arvonlisäveroa.

Kaikki invalideille myönnettävä autoveronpalautusta koskevat päätökset tekee Eteläiseen tullipiiriin kuuluva Hangon tulli. Jos hakija ei täytä lainkohdan (51§) edellytyksiä, Tullihallitus voi erityisistä syistä palauttaa autoveron tai osan siitä verohuojennuksena (50§).

Henkilökohtaisen muuttotavarana tuotavan ajoneuvon eli muuttoajoneuvon autoveroarvoa alennetaan enintään 13 450 euroa (25§).

(Tullihallitus 2004)

Ajoneuvosta on pääsääntöisesti tehtävä tullille autoveroilmoitus, jos se otetaan Suomessa liikennekäyttöön. EU:n ulkopuolelta tulevista ajoneuvoista Tulli tekee autoverotuksen lisäksi erillisen tullauspäätöksen, jossa vahvistetaan tullittomuus ja arvolisäverottomuus. Muuttoajoneuvon veronalennuksen ehdot ovat:

- muuttaja on välittömästi ennen muuttoa ollut ulkomailla yhtäjaksoisesti vähintään yhden vuoden ajan
- ajoneuvo on välittömästi ennen muuttoa ollut muuttajan tai hänen aviopuolisonsa omistuksessa tai omistuksessa johtavassa hallinnassa (esim. omistukseen johtava leasing-sopimus) ja muuttajan käytössä vähintään kuuden kuukauden ajan
- tapauksessa, jossa muuttaja on aikaisemmin tuonut maahan alennetulla verolla tai verotta ajoneuvon, sen verottomalle luovutukselle säädetty tai määrätty määräaika on päättynyt ennen muuttoa Suomeen
- muuttoajoneuvon verotus voidaan toimittaa vasta, kun ajoneuvo on saapunut maahan ja verovelvollinen on muuttanut suomeen
- ajoneuvo tuodaan Suomeen muuton jälkeen kahdentoista kuukauden kuluessa muutosta tai enintään kolme kuukautta ennen muuttoa ja ilmoitetaan verotettavaksi 18 kuukauden kuluessa muutosta

(Tullihallitus 2011)

Kun muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva yksityinen henkilö tuo Suomeen väliaikaisesti autoverotta omaan tarpeeseensa ajoneuvon, puhutaan ns. turistiautosta. Ajoneuvon käyttö väliaikaisesti autoveroa suorittamatta on mahdollista seuraavin ehdoin:

- ajoneuvo on muualla kuin Suomessa rekisteröity, ja sen rekisteröinti on voimassa
- ajoneuvoa saa käyttää enintään kuuden kuukauden keskeytymättömän tai keskeytyvänä määräaikana kahdentoista kuukauden ajanjaksona
- auton käyttö ei liity ajoneuvon ostoon suomeen
- ajoneuvolla tulee olla sitä täällä käytettäessä Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus

(Tulli 2008)

Jos tapauksessa on rajan ylittävä työmatkaliikenne, ei autoveroa täydy myöskään maksaa. Tapauksen kuitenkin täytyy täyttää seuraavat ehdot. Asuinpaikka on ulkomailla ja työpaikka Suomessa. Tällöin auton omistajan tulee poistua säännöllisesti ulkomailla sijaitsevaan asuinpaikkaansa.

Ulkomaiset opiskelijat, jotka kuitenkin asuvat vakituisesti ulkomailla, voivat myös käyttää ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa opiskelujensa ajan. Ulkomaisen opiskelijan tulee kuitenkin säännöllisesti antaa tullilaitokselle selvitys opiskeluistaan.

Yritystoimintaa varten voi myös käyttää väliaikaisesti verotta ajoneuvoa. Ulkomailla vakinaisesti asuva henkilö voi tuoda ajoneuvon muun kuin Suomessa olevan yrityksen käyttöön enintään seitsemäksi kuukaudeksi.

Jos henkilö asuu jossain tietyssä muussa maassa kuin Suomessa vähintään 185 päivää kalenterivuodesta, hänen ei tarvitse rekisteröidä ajoneuvoa Suomeen eikä myöskään taten maksaa autoveroa siitä. Päätöstä haetaan tullilaitokselta vapaamuotoisella hakemuksella, ja tullilaitos voi myöntää ajoaikaa ainoastaan vuodeksi kerrallaan.

On olemassa myös monia muita harvinaisempia erikoistapauksia, joiden ei täydy maksaa autoveroa käyttäessään ajoneuvoa Suomessa. Yllä mainitut mahdollisuudet ovat pääsääntöisesti niitä tapauksia, joihin lupia haetaan. (Tulli 2012)

Jossakin tilanteissa myös Suomessa vakinaisesti asuva henkilö voi käyttää ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa väliaikaisesti verotta. Autoverolaissa on yhdeksän eri tapausryhmää, joissa voidaan soveltaa ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä. Ne koskevat esimerkiksi eräitä auton huolto- ja korjaustilanteita sekä rekisteröimättömien ajoneuvojen siirtoa veroviranomaisen luvalla tuontipaikalta muualle maahan tai vientipaikalle. (Tulli 2012)

Myös eräissä testi- ja esittelyajoissa ajoneuvoa voidaan käyttää väliaikaisesti verottomana. Lisäksi laissa on säännöksen yritysajoneuvojen, työsuhdeajoneuvojen ja esittelyajoneuvojen väliaikaisesta verottomasta käytöstä. (Tulli 2012)

3.2.3 Autoverotuksen muutoksenhaku ja autoveron maksunlykkäys

Vuoteen 2008 asti kaikki autoverotusta koskevat valitukset käsiteltiin Helsingin hallinto-oikeudessa. Erityispiirteenä valitusten käsittelymenettelyssä oli se, että vaikka tulli olisi valituksen pohjalta muuttanut verotuksen lähes kokonaan, mutta ei täysin valittajan vaatimusten mukaiseksi, valitus siirtyi tältä osin automaattisesti Helsingin hallinto-oikeuden ratkaistavaksi, vaikka valittajan taloudellinen intressi saattoi tuossa vaiheessa olla hyvin pieni.

Vuoden 2008 alusta autoverotuksen muutoksenhakumenettelyä muutettiin siten, että toukokuun 2008 jälkeen vireille tulevat muutoksenhaut käsitellään kunkin alueen omassa hallinto-oikeudessa. Uudistuksen tavoitteena oli tasata autoverovalitusten Helsingin hallinto-oikeudelle aiheuttamaa raskautta. Samassa yhteydessä otettiin käyttöön myös oikaisuvaatimusmenettely, joka antaa tullille mahdollisuuden muuttaa verotusta oikaisuvaatimuksen perusteella, ja tämän päätöksen jälkeen valittaja voi arvioida uudelleen, onko hänellä vielä aihetta valittaa hallinto-oikeuteen.

Tullilaitoksen antamien tietojen mukaan vuoden 2007 lopussa tullissa oli vireillä 18 607 autoverotuksen muutoksenhakuasiaa. Vuoden 2008 lokakuun loppuun mennessä niistä oli ratkaistu 4051 kappaletta. Tässä yhteydessä on jälleen huomattava, että lähes kaikki vuoden 2003 jälkeen tehdyt valitukset ovat kohdistuneet käytettyjen autojen verotukseen.

(Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus 195/2009, 29-30)

Jos verovelvollisen maksukyky on tilapäisesti heikentynyt, hänelle voidaan myöntää lykkäystä veronmaksuun. Lykkäystä voidaan myöntää, kun siihen on erityisiä syitä.

Verotuspäätöksen tehnyt tullipiiri myöntää lyhyet, enintään kuuden kuukauden mittaiset maksujärjestelyt. Mikäli asiakas haluaa kirjallisen maksunlykkäyspäätöksen tai kuutta kuukautta pidemmän maksuajan, tulee asiasta tehdä kirjallinen maksunlykkäyshakemus.

Lykkäysasiassa tehdyllä päätöksellä vahvistetaan maksuohjelma. Lykkäysajalta kannetaan maksunlykkäyskorkoa, joka on yleensä saman suuruinen kuin erääntyneen veron viivekorko.

Ainoastaan erityisen painavista kohtuussyistä lykkäys voidaan myöntää korottomana. Lykkäysasiassa hakija saa kirjallisen päätöksen, joka on maksuton. Päätökseen ei voi hakea muutosta valittamalla.

Vaikka veronmaksuun olisi haettu lykkäystä, päättyy ajoneuvon käyttöoikeus viimeistään autoveron eräpäivänä. Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä eräpäivän jälkeen siinäkään tapauksessa, että veronmaksuun on myönnetty lykkäystä. Kun vero ja mahdolliset viivästysseuraamukset on suoritettu, Tulli antaa luvan ajoneuvon rekisteröintiin.

(Tulli 2012)

3.4 Käytetyn ja uuden auton määritelmät

Ajoneuvoa pidetään käytettynä, jos se on ollut rekisteröitynä tai käytössä. Käytettynä voidaan pitää sellaista ajoneuvoa, joka on ollut Suomessa tai ulkomailla rekisteröitynä. Autoverolain 10 § 1 momentissa tarkoitettu rekisteröinniksi katsotaan pysyvä rekisteröinti. Siirtolupaa tai muuta lyhytaikaista väliaikaista rekisteröintiä ei pidetä autoverolain 10 § 1 momentissa tarkoitettuna rekisteröintinä. Sen sijaan ajoneuvon vientirekisteröinti Suomessa katsotaan autoverolaissa tarkoitettu rekisteröinniksi. (Tullihallitus 2011)

Käytettynä voidaan pitää myös sellaista ajoneuvoa, joka on ollut käytössä. Autoverolain 10 § 1 momentissa tarkoitettuna käyttönä pidetään sellaista tosiasiallista käyttöä, joka vaikuttaa ajoneuvon arvoon ja jonka jälkeen ajoneuvoa ei voida pitää enää uutena. Tullihallituksen näkemyksen mukaan käytettynä voidaan pitää ainakin sellaista ajoneuvoa, jolla on ajettu vähintään 1000 kilometriä. Lisäksi myös sellaista ajoneuvoa, joka on ollut käytössä vähintään vuoden ajan, voidaan pitää käytettynä, vaikka ajomäärästä ei ole tarkkaa selvitystä esimerkiksi matkamittarin puuttumisen vuoksi. (Tullihallitus 2011)

Ajoneuvo, jota ei ole pidettävä käytettynä, katsotaan autoverolakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi. Myös uutena maahantuotu autoverolain 35 b §:n nojalla esittelykäytössä ollut ajoneuvo katsotaan autoverolakia sovellettaessa uudeksi ajoneuvoksi. Autoverolain 11 c §:n 5 momentin mukaan uutena maahantuodun ajoneuvon 35 b §:n mukaista käyttöä ja

sen aikana kertynyttä ajokilometrimäärää ei oteta huomioon määrittäessä ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa. (Tullihallitus 2011)

Tullipiirin tehtävänä on arvioida esitettyjen asiakirjojen sekä ajoneuvon kunnon perusteella, onko kyseessä käytetty vai uusi ajoneuvo. Tullihallitus voi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun siitä, onko ajoneuvoa tietyssä tapauksessa pidettävä käytettynä vai uutena ajoneuvona. (Tullihallitus 2011)

4 Autoveroprosessi

Osa tästä kappaleesta on salattua materiaalia, jota ei voida näyttää kaikille avoimessa dokumentissa ja sen vuoksi osa kappaleesta poistettu.

Varsinaisesti autoverotus käynnistyy Tullille tehtävällä veroilmoituksella. Veroilmoitus tehdään paperilomakkeella ja siihen merkitään sekä ajoneuvon että verovelvollisen tiedot. Veroilmoitus voidaan toimittaa tullitoimipaikkaan myös postitse. Jos rekisteröintitodistuksessa ei ole mainittu ajoneuvon hiilidioksidipäästöä, veroilmoitukseen on liitettävä myös selvitys ajoneuvon päästöstä. Ajoneuvon omistusoikeus tutkitaan ennen verotuspäätöksen tekemistä, koska ajoneuvo voidaan verottaa vain sen nimissä, joka merkitään rekisteriin ajoneuvon omistajaksi.

Tullivirkailija ottaa veroilmoituksen vastaan ja tarkastaa siinä olevat tiedot. Lisäksi virkailija tarkastaa tarvittaessa ajoneuvon fyysisesti esimerkiksi ajoneuvon yksilöintiä tai sen kunnon arviointia varten. Vuonna 2011 verotuksen yhteydessä myönnettiin kunnon perusteella alennusta noin 700 ajoneuville. Kunnon perusteella myönnettävä alennus oli keskimäärin neljä prosenttia yleisestä vähittäismyyntiarvosta ja alennuksen vaikutus autoveron määrään keskimäärin noin sata euroa. Kuntoalennusten vuoksi saamatta jäänen veron määrä on alle 100 000 euroa vuodessa.

Veroilmoituksessa on ilmoitettava myös ajoneuvolla ajatut kilometrit, jotka vaikuttavat ajoneuvon verotusarvoon. Verotusta varten pyritään selvittämään ajoneuvon todellinen ajokilometrimäärä käytettävissä olevan selvityksen perusteella. Ajokilometrimäärää arvioitaessa otetaan huomioon mittarilukeman lisäksi ajoneuvon kunto ja muut yksilölliset ominaisuudet. Huomioon voidaan ottaa esimerkiksi ajoneuvon huoltokirjan merkinnät,

tiedot entisistä omistajista sekä selvitys ajoneuvon mahdollisesta ammattimaisesta käytöstä.

Ajokilometrien arvioinnissa käytetään apuna keskimääräisiä ajosuoritteita, jotka ovat henkilöautolla 18 800 kilometriä, pakettiautolla 14 700 kilometriä ja moottoripyörällä 7 300 kilometriä vuodessa. Pääsääntöisesti verotuksessa käytetään joko mittarilukeman mukaisia tai keskimääräisten kilometrien mukaan määritettyjä ajokilometrejä. Ratkaisun verotuksessa sovellettavasta kilometrimäärästä tekee veroilmoituksen käsittelijä.

(Valtionvarainministeriö 5/2012, 11)

Suomeen saapuessaan auton maahantuojalla tulee olla tarvittavat dokumentit ja niistä selviävät tiedot, jotta autoverotusprosessi voidaan aloittaa. Uusien autojen maahantuonti-ilmoitukset hoituvat yleensä sähköisesti suurissa erissä, ja niitä jättävät yleensä maahantuojat tai autojen valmistajat. Käytettyjen autojen maahantuonnin yhteydessä vaaditaan seuraavat dokumentit

- alkuperämaan rekisteriote jossa täytyy olla kaikki sen osat tallella
- kauppalasku, joka voi olla vapaamuotoinen mutta siitä on käytävä ilmi kauppatahtuman tärkeimmät yksityiskohdat eli kauppakohde, myyjä, ostaja sekä kauppahinta
- tullauspäätös jos auto tulee Euroopan Unionin ulkopuolelta

Mikäli auto tulee EU:n ulkopuolelta, ajoneuvo on ensin tullattava tullitoimipisteessä. Tullausta varten tarvitaan kauppalasku, rahtilasku ja mahdollisesti muita dokumentteja. Tavarantoimittajan tullausarvo perustuu ensisijaisesti tavarantoimittajan kauppahintaan eli hintaan, joka tavarasta on tosiasiallisesti maksettu tai on maksettava, kun se myydään viedä EU:n tullialueelle.

EU:hun tuotujen tavaroiden arvoperusteiset tullit lasketaan tavaroiden tullausarvon perusteella. Valtaosa EU:ssa kannettavista tulleista on arvoperusteisia. Tullausarvo on myös lähtökohtana maahantuonnin arvonlisäverolle. Jos kauppahintaa ei voida käyttää, tullausarvo määritetään toissijaisilla arvonmäärittämismenetelmillä tässä järjestyksessä:

- Samanlaisen tavarantoimittajan kauppahinta. Maahantuotujen tavaroiden tullausarvo määritetään niiden kanssa samanlaisten, EU:hun viedä myytyjen ja

samanaikaisesti tai lähes samanaikaisesti vietyjen tavaroiden kauppaa-arvon perusteella.

- Samankaltaisen tavaran kauppaa-arvo. Maahantuotavien tavaroiden tullausarvo määritetään niiden kanssa samanlaisten, EU:hun vietäväksi myytyjen ja samanaikaisesti tai lähes samanaikaisesti vietyjen tavaroiden kauppaa-arvon perusteella.
- Laskujohtoinen eli deduktiivinen menetelmä
- Laskennallinen arvo
- Sovellettu tullausarvo

Järjestyksestä voidaan poiketa vain siinä tapauksessa, että laskennallista arvoa voidaan soveltaa ennen deduktiivista arvoa, jos tavaranhaltija sitä pyytää.

(Tulli 2012)

Suomessa rekisteröitäväksi tarkoitettua ajoneuvoa saadaan käyttää autoveroa suorittamatta enintään kolmen kuukauden ajan, jos siitä on annettu ennen Suomessa tapahtuvan käytön alkamista tulliviranomaiselle käyttöönottoilmoitus. Tällöin autoveroilmoitus on annettava viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen vahvistamisesta. Tullin vahvistama käyttöönottoilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvoa käytettäessä. (Tulli 2012)

EU:n ulkopuolelta tuotavasta ajoneuvosta on suoritettava autoveron lisäksi tulli ja maahantuonnin arvonlisävero. Ajoneuvosta kannettavan tullin määrä on tullausarvosta :

- henkilöauto 10 prosenttiyksikköä
- matkailuauto 10 prosenttiyksikköä
- pakettiauto
 - o enintään 2 500 kuutiosenttimetriä, 10 prosenttiyksikköä
 - o yli 2 500 kuutiosenttimetriä, 22 prosenttiyksikköä
- moottoripyörä
 - o enintään 250 kuutiosenttimetriä 8 prosenttiyksikköä
 - o yli 250 kuutiosenttimetriä 6 prosenttiyksikköä (Tulli 2012)

Autoveroilmoituksen vastaanotto on muuttunut huomattavasti siitä, kun tein työntekijäohjeen ajoneuvoselvityksen työntekijöille. Työntekijäohje ehti olla käytössä vajaat kolme vuotta. Nykyään autoveroilmoituksen vastaanotetaan pääosin postitse tai henkilökohtaisesti jätettynä tulliin joko autoveroilmoituksille tarkoitettuun lokeroon tai henkilökohtaisesti tullivirkailijalle autoverotukseen erikoistuneelle osastolle.

4.1 Asiakaskysely

Autoverotuksesta on tullin toimesta tehty vuonna 2006 asiakaskysely, jolloin suuri osa ilmoituksista jätettiin toimipisteisiin. Kyselystä selviää, että kaksi kolmasosaa autoveroilmoituksista tehtiin yksityisten henkilöiden toimesta ja yksi kolmasosa yritysten toimesta. Yleisimmin oli kyseessä käytetyn auton verotus 72 prosentissa tapauksista, käytetyn moottoripyörän verotus 12 prosentissa tapauksista ja muuttoajoneuvon verotus seitsemässä prosentissa tapauksista.

Kyselyyn vastanneet olivat keskimäärin melko tyytyväisiä saamaansa neuvontaan. Seuraavassa on vastaajien arvostelemia eri neuvontalähteitä arvoasteikolla yhdestä viiteen, vähiten tyytyväisestä eniten tyytyväisempään (ilmoitettu arvosana on prosentuaalisesti suurimman äänimäärän saanut arvosana):

- tullin internet-sivuista 42,5 prosenttia vastaajista antoi arvosanan neljä (yhteensä 311 vastaajaa)
- tullin painetuista esitteistä 40,1 prosenttia vastaajista antoi arvosanan kolme (yhteensä 212 vastaajaa)
- tullihallituksesta tai tullitoimipisteistä saaduista tiedoista 42,7 prosenttia vastaajista antoi arvosanan neljä (yhteensä 316 vastaajaa)
- autoverotuksen puhelinneuvonnasta vastaajista 33,5 prosenttia antoi arvosanan kolme (yhteensä 203 vastaajaa)
- autoverotuksen sähköpostineuvonnasta vastaajista 35,5 prosenttia antoi arvosanan kolme (yhteensä 124 vastaajaa)
- tullin yleisestä puhelinneuvonnasta 30,8 prosenttia vastaajista antoi arvosanan kolme (yhteensä 169 vastaajaa)

Kyselyyn vastanneiden mukaan tullin tarjoama etukäteisinformaatio oli kiitettävän tasoista:

- tiedon riittävydestä 40,9 prosenttia vastaajista antoi arvosanan neljä (yhteensä 313 vastaajaa)
- selkeydestä ja ymmärrettävyydestä 36,5 prosenttia vastaajista antoi arvosanan neljä (yhteensä 299 vastaajaa)

Vastaajien mielestä autoveron määrä vastasi melko hyvin ennakkokäsityksen mukaista summaa. Asiakkaat antoivat arvosanansa arvoasteikolla yhdestä viiteen, vähiten tyytyväisestä eniten tyytyväisempään (yhteensä 341 vastaajaa):

- arvosanan viisi antoi 24,6 prosenttia vastaajista
- arvosanan neljä antoi 31,7 prosenttia vastaajista
- arvosanan kolme antoi 30,8 prosenttia vastaajista
- arvosanan kaksi antoi 9,1 prosenttia vastaajista
- arvosanan yksi antoi 3,8 prosenttia vastaajista

Vastaajien (yhteensä 338 vastaajaa) mielipide autoverotuksen toiminnasta ja palveluista oli positiivinen. Asiakkaat antoivat arvosanansa arvoasteikolla yhdestä viiteen (vähiten tyytyväisestä eniten tyytyväisempään):

- arvosanan viisi antoi 29,3 prosenttia vastaajista
- arvosanan neljä antoi 46,4 prosenttia vastaajista
- arvosanan kolme antoi 20,7 prosenttia vastaajista
- arvosanan kaksi antoi 2,4 prosenttia vastaajista
- arvosanan yksi antoi 1,2 prosenttia vastaajista

Kyselyyn vastanneet kokivat että seuraavia autoverotuksen osa-alueita tulisi parantaa (yhteensä 411 vastaajaa):

- 53,4 prosenttia vastaajista parantaisi verotuksen ennakoitavuutta
- 42,5 prosenttia parantaisi käsittelyn nopeutta

- 23,1 prosenttia parantaisi internet-sivuja
- 19,8 prosenttia parantaisi puhelinpalvelua
- 9,3 prosenttia parantaisi asiakaspalvelua tullitoimipaikassa
- 5,2 prosenttia parantaisi jotain muuta

5 Autoverotus muissa EU-maissa

Puola on ainoa jäsenvaltio, joka käyttää ajoneuvon omaa ulkomaista hankintahintaa autoveron perusteena. Lähes kaikki muut autoveroa kantavat jäsenvaltiot käyttävät autoveron perusteena samanlaisen ajoneuvon kotimaista yleistä hintatasoa.

Ajoneuvojen hinnat eivät ole yhteneväiset yhteisön eri jäsenvaltioissa. Ajoneuvoihin kohdistuu erilaisia kansallisia veroja, jotka vaikuttavat järjestelmästä riippuen ajoneuvojen kysyntään ja markkinoihin sekä siten myös arvoon.

Esimerkiksi Saksa on jo pitkään pyrkinyt nopeuttamaan ajoneuvokannan uusiutumista säätämällä vanhemmille ajoneuvoille muita korkeamman vuotuisen veron. Tämä vaikuttaa osaltaan siihen, että vanhempien ajoneuvojen hintataso alkaa laskea entistäkin voimakkaammin ajoneuvon iän karttuessa. Tästä puolestaan seuraa, että erityisesti näitä vanhempia ajoneuvoja haetaan Saksasta runsaasti muihin maihin.

Käytettyjen ajoneuvojen arvonmääritys käsitellään Suomessa nykyisin huomattavasti laajemman ja läpinäkyvämmän hinta-aineiston perusteella ja selvästi paremmalla tarkkuustasolla kuin muissa autoveromaissa tai EY-tuomioistuimen ratkaisukäytännössä on katsottu riittäväksi. Tuomioistuimen ratkaisukäytännön mukaan verotusarvoa varten tarvittavia hintatietoja voidaan hakea esimerkiksi alan kotimaisista lehdistä. Suomessa toteutetun arvonmäärityksen tarkkuus ja läpinäkyvyys hintatietojen julkistamisessa johtuu osittain Suomen hallintotuomioistuinten antamista autoveroratkaisuista.

(Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus 195/2009, 27-28)

6 Loppupäätelmät

Tulliselvitykseen laatimallani työntekijäohjeistuksella oli varsin positiivinen vastaanotto, ja sitä pidettiin hyödyllisenä tilanteissa, joissa autoverotusten vastaanotto siirrettiin henkilöille, joilla ei ollut aikaisempaa kokemusta autoveroilmoitusten vastaanotosta. Ohjetta hyödynnettiin myös pitkien poissaolojen jälkeen töihin palattaessa tapahtuvaan työntekoprosessien tietojen päivittämiseen sekä uusien työntekijöiden perehdyttämiseen. Työpisteen esimies koki työntekijäohjeen helpottavan huomattavasti työtehtäviään tällä osa-alueella.

Autoverolle on harkittu vaihtoehdoksi käyttöluonteisia maksuja, kuten esimerkiksi vuosittaista käyttömaksua. Autovero oli 10,1 prosenttiyksikköä tullin veronkannosta vuonna 2011, autovero oli toisaalta 3 prosenttiyksikköä valtion kantamista veroista ja veronluonteisista tuloista vuonna 2011. Tämän kyseisen autoveron muuttaminen on hankalaa, koska se on niin iso tulonlähde valtiolle. Vuosittaiseen käyttömaksuun on otettu mallia esimerkiksi Saksasta, jossa verotus perustuu käyttömaksuun.

Autoverotukseen on ehdotettu muutosta myös siten, että koko autoverotusprosessi alkaisi katsastuskonttorilta, ja tässä mallissa on ehdotettu että manuaalisen käyttöönottoilmoituksen sijasta ilmoitus annettaisiin sähköisesti. Vastuun siirtyessä katsastuskonttoreille, esimerkiksi Tullin myymien siirtolupien, jotka ovat pakollisia vielä rekisteröimättömille maantiekäytössä oleville autoille, saatavuus heikkenisi Tullin rajanylityspaikkojen ja satamien toimintojen supistusten myötä.

Suomessa pyrittiin autoveromuutoksen avulla nuorentamaan autokantaa päästö pohjaiseen verotukseen siirtymällä. Tämä tavoite ei ole kuitenkaan täysin toteutunut, vaan Suomeen tuodaan yhä edelleen melko vanhaa autokantaa. Mahdollisesti muuttamalla autoverotus käyttömaksuksi autokanta nuortuisi. Autoveron muuttaminen käyttömaksupohjaiseksi vaatisi kuitenkin melko pitkiä siirtymäaikoja, jotta käyttömaksut eivät olisi kohtuuttomia juuri autoveron maksaneille henkilöille, eli joko uuden auton ostaneille tai käytetyn auton maahantuojille.

Oli autoihin liittyvien verojen tai maksujen malli mikä tahansa, se tulee aina herättämään suuria tunteita asiakaskunnassa, koska autoverolla tai käyttömaksulla perittävä summa tulee aina olemaan merkittävä.

Lähteet

Valtion tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus 195/2009. Autoverotus. Helsinki: Edita Prima Oy.

Tullihallitus 2004. Tullitienviitta. Edita.

Tullin vuosikertomus 2011

Tullin vuosikertomus 2010

Tiedote tullipiireille 2011. Käytetyn ja uuden ajoneuvon määritelmä. Tullihallituksen Autoverotusyksikkö.

Tiedote tullipiireille 2011. Muuttoajoneuvon maahantuonti ja verotettavaksi ilmoittaminen. Tullihallituksen Autoverotusyksikkö.

Verotus 1/2004. Elv ja syrjimättömyysvaatimus. Eila Rother, Santtu Turunen.

Tullin tekemä asiakaskysely autoverotuksesta 2006.

Tullin tekemä autoverotuksen työntekijäkysely 2005.

Autoverotusprosessi kehittäminen Työryhmämuistio 5/2012. Valtionvarainministeriö.

www.finlex.fi

Tulli 2012. Tulli edistää ulkomaankaupan sujuvuutta. Viitattu 16.9.2012

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/ulkomaankaupan_edistaja/index.jsp

Tulli 2011. Suomen tulli on palvelu- ja lainvalvontaorganisaatio. Viitattu 23.12.2011

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/index.jsp

Tulli 2012. Tulliselvitys, paljonko arvonlisäveroa peritään? Viitattu 12.10.2012

http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/tulliselvitys/tavaranimike_verot_maksut/index.jsp

Tulli 2012. Vanhojen autoverolakien veroperusteista. Viitattu 01.11.2012

http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/kaytetyt_ajoneuvot/lakiperusteet/index.jsp

Tulli 2012. Autoveron maksunlykkäys. Viitattu 12.10.2012.

<http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/hakemusasiat/maksunlykkays/index.jsp>

Tulli 2012. Uusien ajoneuvojen verotus. Viitattu 12.10.2012.

http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/uudet_ajoneuvot/index.js

p

Tulli 2012. Käytetyt ajoneuvot. Viitattu 02.10.2012.
http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/kaytetyt_ajoneuvot/index.jsp

Tulli 2012. Muut tullausarvon määrittämismenetelmät. Viitattu 13.09.2012.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/muut_menetelmat/index.jsp

Tulli 2012. Ajoneuvon väliaikainen veroton käyttö. Viitattu 10.11.2012
http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/valiaikainen_kaytto/index.jsp

Tulli 2008. Asiakasohje 5, marraskuu 2008. Viitattu 25.11.2012.
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/asiakasohjeet/autoverotus/autotiedostot/005.pdf