

12.3.2016

Dnro 1298/4/15

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Maija Sakslin

Esittelijä: Esittelijäneuvos Riitta Länsisyrjä

TULLIN MENETTELY VUOKRA- JA LEASING-AUTOJEN AUTOVEROTUKSESSA

1 KANTELU

Kantelija arvostelee valtiovarainministeriön ja Tullin menettelyä vuokra- ja leasingautojen autoverotusta koskevassa asiassa ja Tullin autoverovalvonnassa.

Kantelija pyytää eduskunnan oikeusasiamiestä selvittämään, miksi, valtiovarainministeriö ja Tulli eivät ole noudattaneet Euroopan komission perusteltua lausuntoa autoverotuksen uudistamiseksi niin, että lainsäädäntö täyttää kaikki EU-oikeuden vaatimukset. Hän pyytää eduskunnan oikeusasiamiestä selvittämään, miksi asiaan liittyvä lainsäädäntötyö ja virkamiesvalmistelu on ollut huonolaatuista ja hidasta eikä kansalaisten oikeuksia ole pystytty tehokkaalla tavalla turvaamaan.

Toiseksi kantelija pyytää oikeusasiamiestä selvittämään Tullin toimintaa ns. autoveroratsioissa. Tulli on kantelijan mukaan järjestänyt vuosien varrella lukuisia ratsioita, joissa se on pysäyttänyt ajoneuvoja sillä perusteella, että ne ovat ulkomaan rekisterissä. Ajoneuvoja oli takavarikoitu ja kuljettajilta oli pyydetty erilaisia kirjallisia selvityksiä. Euroopan parlamentissa oli vastaavanlaisista ratsioista toisissa EU-maissa tehty kirjallisia kysymyksiä. Ratsiat voidaan kantelijan mielestä tulkita Euroopan perussopimuksen ja Schengenin rajasäännösten vastaisiksi.

2 SELVITYS

- - -

3 RATKAISU

3.1 Autoverotus

3.1.1 Asian käsittelyvaiheet

Komissio päätti aikaisemman leasingautojen verotusta koskeneen rikkomusmenettelyn Suomea vastaan (2003/4300) kesäkuussa 2010 toimitetulla kirjeellä. Suomi oli ottanut vuoden 2010 alusta lukien käyttöön autoveron vientipalautusjärjestelmän.

Euroopan unionin tuomioistuin antoi ratkaisunsa C-91/10/VAV 29.9.2010, asiassa joka koski Alankomaiden auton käyttöönottoon perustuvan veron unionin oikeudenmukaisuutta, tilanteessa jossa autovero kannettiin toisesta EU-maasta vuokratun auton osalta täysimääräisesti Alankomaissa ja sitä palautettiin mahdollisesti myöhemmin vuokra- tai leasingajan päättyessä. Määräyksessään EU-tuomioistuin katsoi, että EY 49-EY 55 artikloja on tulkittava siten, että ne ovat esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan jäsenvaltiossa asuva tai sinne sijoittautunut henkilö, joka

käyttää tässä jäsenvaltiossa toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityä ja sieltä vuokralle otettua ajoneuvoa, on velvollinen maksamaan tämän ajoneuvon käyttöönotosta ensimmäiseksi mainitun jäsenvaltion teillä veron kokonaisuudessaan siten, että veron loppuosa, joka lasketaan sen ajan mukaan, jota ajoneuvoa on käytetty tässä tieverkossa, palautetaan ilman korkoa ajoneuvon käytön päättymisen jälkeen.

Komission yksiköt pyysivät EU-Pilot-hankeessa vuonna 2013 Suomen viranomaisia vahvistamaan, että nämä ovat ottaneet huomioon unionin tuomioistuimen asiassa C-91/10VAV omaksuman oikeuskäytännön.

Komissio käynnisti rikkomusmenettelyn 11.7.2014 Suomelle lähettämällään virallisella ilmoituksella. Suomi vastasi komissiolle syyskuussa 2014. Vastauksessaan Suomi viittasi muun muassa vientipalautuksen mahdollisuuteen sekä vireillä olleeseen lakimuutokseen, jonka nojalla vientipalautukselle tultaisiin maksamaan korkoa. Lisäksi Suomen vastauksessa todettiin, että vientipalautuksesta tehtävän vähennyksen perusteena oli hallinnollinen erityispalvelu, joka muodostuu asiantuntijan tekemästä ajoneuvon arvon määräyksestä palautusajankohtana. EU-tuomioistuin oli aikaisemmin katsonut, että verovelvollisen voitiin edellyttää maksavan arvonalennusarviontia koskevasta asiantuntijalausunnosta aiheutuneet kustannukset.

Komissio antoi Suomelle perustellun lausunnon asiassa 27.2.2015. Komissio katsoi lausunnossaan, että Suomi ei ole täyttänyt Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 56–62 artiklassa määrättyjä velvoitteitaan, koska se kantaa Suomen kansalaisen toisessa jäsenvaltiossa liisaaman moottoriajoneuvon rekisteröinnistä täyden rekisteröintiveron ottamatta huomioon ajoneuvon käyttöaikaa, vaikka ajoneuvoa ei olisi tarkoitus käyttää eikä sitä käytetä pysyvästi pääasiassa Suomessa. Komissio katsoi toiseksi, että Suomen palautuksesta tekemä lisävähennys 300 euroa voi joissain tilanteissa olla palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitukseen rinnastuva toimenpide.

Suomi antoi komissiolle vastauksensa 15.4.2015 ja totesi, että harkittuaan komission perustellussa lausunnossa esitettyjä näkökohtia, Suomen hallitus oli päättänyt muuttaa lainsäädäntöään komission esittämällä tavalla. Suomi ilmoitti, että kansallista lainsäädäntöä muutetaan siten, että autoveron määrä suhteutetaan vuokra- tai leasingsopimuksen keston, kun toisesta jäsenvaltiosta määräajaksi liisattu tai vuokrattu moottoriajoneuvo rekisteröidään Suomessa. Lisäksi vastauksessa todetaan, että asiaa koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa vuoden 2015 loppuun mennessä ja muutosten arvioidaan tulevan voimaan vuoden 2016 loppuun mennessä. Aikatauluarviossa oli otettu huomioon se, että lainsäädäntömuutosten lisäksi veron kantaminen vain ajoneuvon määräaikaiselta käyttöajalta Suomessa edellyttää merkittäviä muutoksia nykyisin käytössä oleviin tietojärjestelmiin.

Komissio oli vastauskirjeessään 19.5.2015 pitänyt ehdotettuja muutoksia tervetulleina ja pyytänyt informoimaan muutoksen suuntaviivoista ja mahdollisuuksien mukaan myös täsmällisemmästä aikataulusta.

Tällä hetkellä asia on edelleen rikkomusmenettelynä vireillä komissiossa eikä hallituksen esitystä autoverolain muuttamisesta tässä tarkoitettulla tavalla ole vielä annettu eduskunnalle.

3.1.2 Lainsäädäntö

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen (EY) 49–55 artikloissa säädettiin palveluiden vapaasta liikkuvuudesta. Vastaavat säännökset ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 56–62 artikloissa. Säännösten mukaan kiellettyjä ovat rajoitukset, jotka

koskevat muuhun jäsenvaltioon kuin palvelujen vastaanottajan valtioon sijoittautuneen jäsenvaltion kansalaisen vapautta tarjota palveluja unionissa. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 4 artiklan 3 kohdassa on ilmaistu unionin oikeudessa vakiintunut lojaliteettiperiaate. Sen mukaan jäsenvaltioiden on muun muassa toteutettava kaikki yleis- ja erityistoimenpiteet, joilla voidaan varmistaa perussopimuksista tai unionin toimielinten säädöksistä johtuvien velvoitteiden täyttäminen. Jäsenvaltioiden on lojaliteettiperiaatteen mukaisesti myös helpotettava unionin päämäärien toteuttamista ja pitäydyttävä toimenpiteistä, jotka voivat tätä vaarantaa. Artiklasta seuraa jäsenvaltioille siis toimimis- ja edistämisvelvoitteita sekä pidättäytymisvelvoitteita. Lojaliteettiperiaatteen taustalla on EU-oikeuden tehokkuusperiaate, joka velvoittaa soveltamaan ja tulkitsemaan EU-oikeutta siten, että sen tavoitteet toteutuvat käytännössä.

Autoverolain (148/1994) 1 §:n mukaan henkilöautosta, pakettiautosta ja sellaisesta linja-autosta, jonka omamassa on alle 1875 kg, moottoripyörästä sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

Autoverolain 34 d §:n (5/2009) mukaan autoveroa kuitenkin palautetaan, jos Suomessa verotettu ajoneuvo viedään maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi. Veroa palautetaan se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan vietäväksi Suomesta ja sitä lakataan käyttämästä täällä. Palautettavasta määrästä vähennetään 300 euroa. Autoveron vientipalautukselle maksetaan lain 65 §:n 2 momentin (1073/2014) mukaan korkoa silloin kuin määräaikaiseen käyttöön tuotu ajoneuvo, jonka käyttöajan kestosta on sovittu ennalta, viedään pysyvästi pois Suomesta. Korkotaso vastaa Suomen pankin vahvistamaa viitekorkoa.

3.1.3 Arviointi

Tässä asiassa on kysymys säädösvalmistelun viivytyksettömyydestä. Koska lainsäädäntövallan käyttäminen ei ole hallintoasian käsittelyä, hallintolakia ei sovelleta kun viranomaisen valmistelee oikeussäännöksiä. Oikeusministeriön ohjeiden mukaan hallinnon yleisiä periaatteita sovelletaan myös säädösvalmistelussa, vaikkakaan kysymys ei ole hallintomenettelystä (oikeusministeriön ohjeet 18/2010: kuuleminen säädösvalmistelussa ja siihen liittyvä muistio).

Koska asian käsittely on edelleen vireillä komissiossa, en ota tässä kantaa komission Suomelle esittämiin kannanottoihin ja niiden perusteluihin lähemmin. Sen sijaan arvioin oikeustapausten valossa, onko asia EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella asia tullut niin selkeäksi, että Suomen olisi tullut jo ennen komission käynnistämää rikkomusmenettelyä ryhtyä toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi vastaamaan EU-oikeuden vaatimuksia. Rajoitan tämän kannanottoni koskemaan Alankomaiden autoverolainsäädäntöä koskevaa kolmea tapausta *Van de Coevering* (C-2422-05, annettu 27.6.2005) ja *Ilhan* (C-42-08, annettu 22.5.2008) sekä komission rikkomusmenettelyssä esille tuotu asia *VAV* (C-91-10, annettu 29.9.2010).

Van de Coevering- ja *Ilhan*-tapauksissa Alankomaissa oli voimassa laki, jonka mukaan mitään palautusta ei ollut mahdollista maksaa rekisteröintiverosta ulkomailta vuokratun auton palaututtua vuokra-ajan jälkeen sen vuokralle antaneelle. *VAV*-ratkaisussa unionin tuomioistuin toteaa, että se on jo aikaisemmassa oikeuskäytännössään, viitaten *Van de Coevering*- ja *Ilhan*-tapauksiin, todennut, että jäsenvaltiossa asuvien tai sinne sijoittuneiden henkilöiden, jotka käyttävät toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityä ja sieltä vuokralle otettua

ajoneuvoa, velvoittaminen maksamaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen veron kokonaisuudessaan tällaisen ajoneuvon käyttöönotosta alkaen ensimmäiseksi mainitun jäsenvaltion teillä muodostaa esteen palvelujen vapaalle tarjoamiselle ja että tällaista toimenpidettä voidaan perustella ainoastaan EY 46 artiklan 1 kohtaan tai yleiseen etuun perustuvilla pakottavilla syillä, edellyttäen, että tällä toimenpiteellä voidaan kummassakin tapauksessa taata tavoitellun päämäärän toteutuminen ja ettei se ylitä sitä, mikä on tarpeen tämän päämäärän saavuttamiseksi (VAV, k 19, *Van de Coevering*, 21 ja 22, *Ilhan*, 16)

Unionin tuomioistuin viittaa VAV-tapauksessa edellä mainittuihin päätöksiin ja toteaa, että kyseisellä verolla tavoiteltu päämäärä voidaan saavuttaa ottamalla käyttöön vero, jonka suuruus muuttuu sen mukaan kuinka kauan ajoneuvoa käytetään Alankomaiden alueella, jolloin voidaan välttää muihin jäsenvaltioihin sijoittuneisiin ajoneuvoja vuokraaviin yrityksiin kohdistuva syrjintä kyseisen verojen poistojen osalta, ja että jos laissa edellytetään kyseisen veron maksamista henkilöiltä, jotka ovat sijoittautuneet Alankomaihin ja käyttävät pääasiallisesti tässä jäsenvaltiossa toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ja sieltä vuokralle otettua ajoneuvoa, ottamatta huomioon kyseisen ajoneuvon vuokraamisen kestoa tai sitä, kuinka kauan tätä ajoneuvoa käytetään Alankomaiden tieverkossa. Kyseisessä laissa asetetaan maksettavaksi vero, joka ei ole suhteellisuusperiaatteen mukainen. (VAV, k 20, *Van de Coevering*, k 27-30, 31, 32 sekä *Ilhan*, 22 ja 24 k)

Edelleen päätöksessä todetaan, että unionin tuomioistuin on nimenomaan tässä yhteydessä todennut, että EY 49-EY 55 artikla on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kansallisen lainsäädännön soveltamille, jonka mukaan jäsenvaltiossa asuva tai sinne sijoittautunut henkilö, joka käyttää pääasiallisesti tässä jäsenvaltiossa toisesta jäsenvaltiosta rekisteröityä tai sieltä vuokralle otettua ajoneuvoa, on velvollinen maksamaan tämän ajoneuvon käyttöönotosta ensimmäiseksi mainitun jäsenvaltion teillä veron, jonka määrä lasketaan ottamatta huomioon kyseisen ajoneuvon vuokrasopimuksen kestoa tai sitä, kuinka kauan tätä ajoneuvoa käytetään tässä tieverkossa (VAV, 21 k) *Van de Coevering*, 33 k ja *Ilhan*, 25 k).

Van de Coevering- ja Ilhan-ratkaisut koskevat tilannetta, jossa Alankomaiden laki ei mahdollistanut rekisteröintiveron palautusta ulkomailta vuokratulle autolle vuokra-ajan päätyttyä. Alankomaiden lakia muutettiin sittemmin siten, että palautus oli eräin ehdoin mahdollista. Näin ollen VAV-tapauksessa kysymyksessä oli sen arviointi, takasiko säädösmuutos palvelujen vapaan liikkumisen EU-oikeudessa edellytetyllä tavalla. VAV-tapauksessa annettiin päätös määräyksenluonteisena, joka tuomioistuimen työjärjestyksen 104 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan tarkoitti ratkaisua asiassa, jossa ennakkoratkaisukysymykseen voidaan saada vastaus oikeuskäytännöstä. Tuomioistuin totesi, että EY 49-EY 55 artikloja oli tulkittava siten, että ne ovat esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan jäsenvaltiossa asuva tai sinne sijoittautunut henkilö, joka käyttää tässä jäsenvaltiossa toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityä ja sieltä vuokralle otettua ajoneuvoa, on velvollinen maksamaan tämän ajoneuvon käyttöönotosta ensimmäiseksi mainitun jäsenvaltion teillä veron kokonaisuudessaan siten, että veron loppuosa, joka lasketaan sen ajan mukaan, jota ajoneuvoa on käytetty tässä tieverkossa, palautetaan ilman korkoa ajoneuvon käytön päättymisen jälkeen. Kysymys oli Alankomaisen tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka ensimmäinen kysymys kuului, onko palvelujen tarjoamisen vapautta koskeva periaate esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan henkilön on aluksi maksettava veron koko määrä ja veron loppuosa palautetaan ilman tälle määrälle maksettavaa korkoa, kun ajoneuvon käyttö Alankomaiden tieverkossa on päättynyt.

Ennakkoratkaisupyynnö sisälsi myös kysymyksen, jossa tiedusteltiin voidaanko tämä rajoitus oikeuttaa tämä kaikkien Alankomaissa olevien ajoneuvojen yhdenvertaisella kohtelulla sekä

siihen liittyvällä ja siitä seuraavalla väärinkäytön ja Alankomaalaisten vuokranantajien ja niiden asiakkaiden käänteisen syrjinnän välttämiseksi, koska vero on maksettava etukäteen kokonaisuudessaan myös silloin kun ajoneuvo vuokrataan Alankomaista. Perusteluissaan tuomioistuimien totesi muun muassa, että lakiin tehdyt muutokset eivät täytä edellä mainituin määräyksiin asioissa *Van de Coevering* ja *Ilhan* sisältyviä unionin tuomioistuimen vaatimuksia ja tähän toteutukseen ei vaikuttanut se, että lain päämääränä on varmistaa, että Alankomaissa rekisteröityä ajoneuvoa käyttävät Alankomaiden asukkaat ja jossakin muussa jäsenvaltiossa rekisteröityä ajoneuvoa käyttävät Alankomaiden asukkaat ovat yhdenvertaisessa asemassa (VAV, k. 29).

Valtiovarainministeriö on selvityksessään todennut, että asia ei ollut yksiselitteinen. Sen mukaan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella on selvää, että jäsenvaltion tulee suhteuttaa leasing- ja vuokra-ajoneuvojen rekisteröintivero käyttöaikaan kyseisessä jäsenvaltiossa. Sen sijaan oikeuskäytännössä ei ole otettu täsmällisesti kantaa siihen, miten suhteutettu verotus tulee ja miten se voidaan toteuttaa jäsenvaltioissa niin, että se täyttäisi palvelujen vapaan tarjoamisen vaatimukset. Suomessa on katsottu, että voimassaoleva kansallinen lainsäädäntö toteuttaa käyttöaikaan suhteutetun verotuksen, sillä leasing-ajoneuvosta saa palautuksena takaisin vientiajankohtana ajoneuvon arvossa jäljellä olevan veron osuuden. Vientipalautuksen jälkeen ajoneuvosta on siis jäänyt suoritetuksi vain se osa autoveroa, joka kohdistuu ajoneuvon käyttöaikaan Suomessa. Koska vasta vientipalautuksen yhteydessä voidaan määritellä ajoneuvon tosiasiallinen käyttöaika Suomessa, on tätä pidetty perusteltuna ajankohtana käytön määräaikaaisuuden huomioimiseksi verotuksessa.

VAV-päätös huomioitiin Suomessa siten, että vuoden 2015 alusta muutettiin autoverolakia niin, että vientipalautukselle voi saada laissa määrätyin edellytyksin myös koron. Valtiovarainministeriö toteaa, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä ei ole Suomessa voimassa olevaa lainsäädäntöä vastaavasta tilanteesta, jossa rekisteröintiveroon sitoutuneen ylimääräisen pääoman kustannus hyvitetään jälkikäteen maksettavana korkona. Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan komission Suomelle esittämän vaatimuksen käyttöaikaan suhteutetusta verotuksesta on katsottava koskevan verotusmenettelyä eikä veron määrää. Syynä siihen, että Suomi suostui kuitenkin komission vaatimukseen, oli ensisijassa se, että oikeudellinen epävarmuus asiassa olisi jatkunut unionin tuomioistuimen käsittelyn ajan eikä lopputulosta olisi pystytty riittävän luotettavasti ennustamaan.

Katson, että EU-tuomioistuimien ei edellä mainitussa ratkaisussaan ole kiinnittänyt huomiota siihen, että asiassa olisi ratkaisevaa se, maksetaanko palautukselle korkoa vaan se, ettei veroa niissä tapauksissa, joissa vuokra-aika on määritelty ajallisesti rajoitetuksi, voida periä veroa enemmän kuin käyttöaikaan vastaava määrä. EU-tuomioistuimen päätöksen perusteluissa on nimenomaisesti todettu, että velvollisuus sitoa pääomaa tällaisessa tapauksessa koko autoveron määrän tosiasiallisesti voi estää palvelujen vapaan liikkuvuuden toteutumisen.

Edellä esitetyn perusteella katson, että EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännön valossa ainakin VAV-määräyksen antamisen jälkeen syyskuussa 2010 on ollut selvää, että Suomen tässä määräyksessä tarkoitettulla tavalla samankaltainen lainsäädäntö ei vastaa EU-oikeuden palvelujen vapaan liikkuvuuden vaatimusta kansallisessa lainsäädännössä.

Näin ollen saatan valtiovarainministeriön tietoon käsitykseni, että sen olisi tullut jo VAV-päätöksen antamisen jälkeen ryhtyä toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi vastaamaan EU-oikeuden kantaa asiassa. Koska asian käsittely on kesken, en katso aiheelliseksi lausua tältä osin enempää.

3.2 Ns. autoveroratsiat

Tullin selvityksen mukaan Tulli järjestää yhdessä poliisin kanssa autoverovalvontaoperaatioita eri paikkakunnilla. Valvontaoperaatioiden järjestelyvastuu on paikallisella poliisiviranomaisella. Kukin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyöstä annetun lain mukainen viranomainen vastaa operaatiossa omaan toimivaltaansa kuuluvasta valvonnasta. Ajoneuvojen pysäyttäminen ja muu ratsian fyysinen järjestäminen sekä turvallisuudesta vastaaminen on aina poliisiviranomaisen vastuulla.

Autoverolain 80 §:n perusteella veroviranomaisella on oikeus tarkastaa ajoneuvo tai määrätä ajoneuvo esitettäväksi tarkastusta varten ajoneuvon katsastuksen hoitajalle, jonka tulee tällöin antaa pyydetty tieto veroviranomaiselle. Veroviranomaisilla on myös oikeus tarkastaa tiloja, joissa pidetään hallussa tai käsitellään ajoneuvoja. Veroviranomaisella on oikeus pysäyttää ajoneuvo tarkastusta varten. Tällaiseksi veroviranomaiseksi on autoverolain 54 §:ssä määritellyt Tulli. Yllä mainittu autoverovalvonta kohdistuu nimenomaisesti ajoneuvoihin, joita ei ole vielä rekisteröity Suomeen. Tieliikennelain (267/1981) 97 § määrittää Tulli – ja rajavartiomiehelle liikenteen valvontaan liittyvään virkatehtävään saman toimivallan kuin on poliisimiehillä. Ajoneuvolain (1090/2002) 71 §:n mukaisesti ajoneuvon käyttäjä on tienvarressa tapahtuvassa valvontatilanteessa velvollinen esittämään ajoneuvon asiakirjat myös tulli- ja rajavartiomiehelle. Saman lain 84 §:n perusteella tulli- tai rajavartiomies on esimerkiksi poliisin ohella oikeutettu poistamaan ajoneuvon rekisteri- tai koenumerotunnukset tai siirtomerkin.

Selvityksen mukaan vuokra- tai leasing-ajoneuvoja ei ole otettu Tullin haltuun useisiin vuosiin. Mikäli on tullut tilanne, jossa Tullin valvontaryhmät ovat estäneet ajoneuvon käytön ja antaneet asiakkaalle tai käyttäjälle todistuksen käytön estosta, Tulli on luovuttanut ajoneuvon takaisin omistajalle vuokra- ja leasing-tapauksissa. Asian selvittämistä on jatkettu käyttäjän kanssa. Haltuunottotapauksia ei siis ole ollut. Tullilain 2 §:n mukaan tullilainsäädännön mukaisia toimivaltuuksia voidaan käyttää EU:n lainsäädäntöä noudattaen myös unionin sisäisessä liikenteessä tavaroiden maahantuontia ja maasta vientiä koskevien kieltojen ja rajoitusten noudattamisen valvomiseksi. EU-oikeudessa on asetettu sisärajojen tarkastuksille tiukemmat edellytykset tarkoituksen suhteen. Perusvapauksien rajoittamista koskevaa säännöstä on EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tulkittava ahtaasti eikä toimenpide saa rajoittaa perusvapauksia enemmän kuin tavoitteen saavuttamiseksi on välttämätöntä.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 34 ja 35 artiklassa kielletään jäsenvaltioiden väliset tuonnin ja viennin määrälliset rajoitukset ja kaikki vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet. Nämä määräykset eivät 36 artiklan mukaan kuitenkaan estä sellaista tuontia, vientiä tai kauttakuljetusta koskevia kieltoja tai rajoituksia, jotka ovat perusteltuja muun ohella julkisen moraalin ja yleisen järjestyksen kannalta sekä terveyden ja elämän suojelemiseksi. Tämän lisäksi EU:n tuomioistuin on kehittänyt oikeuskäytännössään sellaisia tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoitusperusteita, joita ei ole luettavissa perussopimuksen määräyksistä – ns. pakottavat vaatimukset – ja näihin on katsottu kuuluvan myös tehokkaan verovalvonnan.

Saadun selvityksen perusteella katson, ettei minulla ole kantelun johdosta aihetta epäillä Tullin verovalvonnassa lainvastaista menettelyä tai velvollisuuden laiminlyöntiä.