



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

2 päivänä helmikuuta 2023*

Ennakkoratkaisupyyntö – Sisäinen verotus – SEUT 110 artikla – Moottoriajoneuvot – Autovero – Muista jäsenvaltioista tuodut käytetyt ajoneuvot – Muihin jäsenvaltioihin viedyt käytetyt ajoneuvot – Autoveron vientipalautus – Vientipalautuksen rajaaminen alle kymmenen vuotta sitten käyttöön otettuihin ajoneuvoihin

Asiassa C-676/21,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka korkein hallinto-oikeus (Suomi) on esittänyt 2.11.2021 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 9.11.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa, jonka on pannut vireille

A

ja jossa asian käsittelyyn osallistuu

Veronsaajien oikeudenvilvontayksikkö,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Safjan sekä tuomarit N. Jääskinen ja M. Gavalec (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Suomen hallitus, asiamiehenään A. Laine,
- Euroopan komissio, asiamiehinään A. Armenia, M. Björkland ja T. Sevón,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: suomi.

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee EUT-sopimuksen kolmannen osan II osastoon kuuluvien, tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien määräysten ja SEUT 110 artiklan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa valittajana on A ja jossa on kyse verohallinnon (Suomi) tekemästä päätöksestä, jolla tämä viranomaisen epäsi autoveron vientipalautuksen, jota A oli hakenut myytyään Suomessa rekisteröidyn moottoriajoneuvonsa toiseen jäsenvaltioon.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Suomen 29.12.1994 annetun autoverolain (1482/1994), sellaisena kuin se on muutettuna 9.1.2009 annetulla lailla (5/2009) ja 29.6.2016 annetulla lailla (561/2016) (jäljempänä autoverolaki), 1 §:n 1 momentin mukaan henkilöautosta (M1-luokka) on ennen ajoneuvon rekisteröintiä ajoneuvoliikennerekisteriin tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa.
- 4 Autoverolain 2 §:n 1 momentin sanamuodon mukaan mainitussa laissa tarkoitetaan käyttöönotolla Suomessa ajoneuvon käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa.
- 5 Mainitun lain 4 §:n 1 momentin mukaan velvollinen suorittamaan autoveroa on se, joka merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvon omistajaksi. Saman lain 4 §:n 5 momentissa säädetään, että ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ilman rekisteröintiä, verovelvollinen on ajoneuvon käyttöönottaja, mutta jos käyttöönottajaa ei voida osoittaa tai mainittua veroa ei saada tältä perityksi, käytössä olevan ajoneuvon omistaja on verovelvollinen.
- 6 Autoverolain 8 a §:n nojalla Suomessa käytettynä verotettavan ajoneuvon autovero on se pienin määrä, joka autoveroa on jäljellä kyseisen lain 11 c ja 11 d §:ssä tarkoitettut seikat huomioon ottaen samanlaisena pidettävässä Suomessa rekisteröidyssä ajoneuvossa.
- 7 Mainitun lain 11 c §:n 1 momentin sanamuodon mukaan määritettäessä ajoneuvon yleistä vähittäismyyntiarvoa Suomessa otetaan huomioon käytettävissä oleva selvitys ajoneuvon vähittäismyyntiarvon määräytymiseen markkinoilla vaikuttavista tekijöistä sekä ajoneuvon arvosta ja siihen vaikuttavista ajoneuvon ominaispiirteistä, kuten ajoneuvon merkistä, mallista, tyypistä, käyttövoimasta ja varustuksesta. Lisäksi voidaan ottaa huomioon ajoneuvon ikä, ajokilometrit ja kunto sekä muut yksilölliset ominaisuudet.
- 8 Saman lain 11 d §:n perusteella ajoneuvoja voidaan pitää samanlaisina, jos ne ovat samanlaiset merkiltään, malliltaan ja varusteiltaan. Jos vertailtavana on eri maissa tyyppitettyjä ajoneuvoja, näiden ajoneuvojen asiakirjoissa olevien tietojen lisäksi ajoneuvojen tulee tosiasiallisesti olla teknisesti samanlaisia. Vähäiset eroavaisuudet eivät kuitenkaan estä pitämästä ajoneuvoja samanlaisina, jos niillä ei voida katsoa olevan merkitystä ajoneuvon arvon tai kuluttajien ajoneuvon kohdistuvien tarpeiden kannalta.
- 9 Autoverolain 34 d §:n 1 momentissa säädetään, että autoveroa palautetaan hakemuksesta, jos Suomessa verotettu ajoneuvo viedään maasta pysyvästi muualla kuin Suomessa käytettäväksi.

- 10 Kyseisen lain 34 d §:n 2 momentissa säädetään, että tällaisessa tilanteessa autoveroa palautetaan se määrä, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona ajankohtana, jona asianomainen ajoneuvo viedään Suomesta. Mainitun veron näin palautettava määrä ei siten voi ylittää kyseisestä ajoneuvosta maksetun veron määrää. Autoveroa ei palauteta siltä osin kuin mainitun ajoneuvon arvo tai samasta ajoneuvosta suoritettava autovero on noussut verotuksen jälkeen tehdyn muutostyön tai varustelun takia. Mainittua veroa ei palauteta ajoneuvosta, jota ei ole asianmukaisesti ilmoitettu verotettavaksi, tai jos palautettava määrä on pienempi kuin 500 euroa. Autoveroa ei myöskään palauteta ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään kymmenen vuotta. Palautuksen edellytyksenä on, että asianomainen ajoneuvo on käytön Suomessa päättyessä liikennekelpoisessa kunnossa ja että kyseinen ajoneuvo on Suomessa poistettu liikennekäytöstä.
- 11 Mainitun lain 34 d §:n 3 momentissa säädetään, että autoveron vientipalautusta saa hakea se, joka asianomaisen ajoneuvon omistajana vie ajoneuvon muualla kuin Suomessa käytettäväksi.
- 12 Saman lain 34 d §:n 4 momentissa täsmennetään, että hakemus autoveron vientipalautuksesta on jätettävä veroviranomaiselle viimeistään 14 päivää ennen asianomaisen ajoneuvon vientiä ja että vientipalautuksen hakijan on annettava veroviranomaiselle mahdollisuus tarkastaa kyseinen ajoneuvo ennen vientiä ja esitettävä tarvittava selvitys mainitun palautuksen edellytysten täyttymisestä.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 13 A toi 20.7.2015 toisesta jäsenvaltiosta Suomeen käytetyn moottoriajoneuvon, joka oli otettu ensimmäisen kerran käyttöön 24.11.2004.
- 14 Verohallinto kantoi 5.10.2015 tekemällään verotuspäätöksellä tästä ajoneuvosta autoveroa 4 146,29 euroa, joka määrättiin 16 519,10 euron suuruisen verotusarvon ja 25,10 prosentin suuruisen veroprosentin perusteella.
- 15 Myytyään kyseisen moottoriajoneuvon toiseen jäsenvaltioon A haki 7.8.2017 verohallinnolta autoveron vientipalautusta, jonka määrä vastaa autoverolain 34 d §:n 2 momentin nojalla määrää, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona asianomaisen ajoneuvon vientiajankohtana.
- 16 Verohallinto hylkäsi 21.8.2017 tekemällään päätöksellä kyseisen palautushakemuksen sillä perusteella, että kyseisen säännöksen mukaan tätä veroa ei palauteta ajoneuvosta, jonka ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään kymmenen vuotta.
- 17 A:n tästä päätöksestä tekemä oikaisuvaatimus ja hänen Helsingin hallinto-oikeuteen (Suomi) tekemänsä valitus eivät menestyneet, minkä johdosta hän teki valituksen ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen eli korkeimpaan hallinto-oikeuteen (Suomi) ja vaati muun ohella autoveron palautusta.
- 18 Korkein hallinto-oikeus toteaa, että A oli rekisteröinyt toisesta jäsenvaltiosta tuodun käytetyn moottoriajoneuvon Suomessa ja käyttänyt sitä alle kolmen vuoden ajan ennen kyseisen ajoneuvon myyntiä edelleen toiseen jäsenvaltioon. Se huomauttaa, että A:lta kannettiin tästä ajoneuvosta sen rekisteröinnin ajankohtana autovero kokonaisuudessaan eikä veron määrää ole

suhteutettu mainitun ajoneuvon tosiasialliseen käyttöaikaan Suomessa, koska autoveroa ei palauteta asianomaisen ajoneuvon vientiajankohtana yli kymmenen vuotta vanhoista ajoneuvoista.

- 19 Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan sen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaisemiseksi on tutkittava, onko autoveron vientipalautukselle asetettu ajoneuvon ikää koskeva rajausta ristiriidassa unionin primaarioikeuden kanssa siten, että A:lle olisi pitänyt palauttaa moottoriajoneuvonsa vientiajankohtana sen arvossa jäljellä ollut veron osuus.
- 20 Tässä yhteydessä on korkeimman hallinto-oikeuden mukaan ensinnäkin yksilöitävä EUT-sopimuksen määräys, jonka perusteella on arvioitava jäsenvaltion mahdollisuutta käyttää verotusvaltaansa omistusajoneuvojen maahantuonnissa ja maastaviennissä. Kyseinen tuomioistuin mainitsee tässä yhteydessä EUT-sopimuksen kolmannen osan II osastoon kuuluvat, tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevat määräykset ja SEUT 110 artiklan. Lisäksi se pohtii lähinnä sitä, voidaanko katsoa, että kun omistusajoneuvona maahantuotua moottoriajoneuvoa käytetään rekisteröintijäsenvaltion alueella kyseisen ajoneuvon taloudellista käyttöikää huomattavasti lyhyemmän aikaa, viimeksi mainittua ajoneuvoa ei ole tarkoitus käyttää vakinaisesti pääasiassa tämän jäsenvaltion alueella.
- 21 Korkein hallinto-oikeus toteaa toiseksi, että erotuksena vuokra- tai leasingajoneuvoihin omistusajoneuvojen väliaikaisesta käyttötarkoituksesta tai käytöstä ei ole etukäteen osoitettavissa objektiivisesti todennettavaa selvitystä. Omistusajoneuvon käytön kesto rekisteröintijäsenvaltion alueella voidaan arvioida vasta jälkikäteen.
- 22 Mainittu tuomioistuin tuo kolmanneksi esiin, että mikäli tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevat EUT-sopimuksen määräykset muodostavat lähtökohtaisesti esteen jäsenvaltion säännöstölle, jonka mukaan asianomaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvää autoveroa ei palauteta, kun ajoneuvo viedään pysyvästi maasta toisessa jäsenvaltiossa käytettäväksi, on ratkaistava, voidaanko kyseinen rajoitus oikeuttaa sillä perusteella, että sen tarkoituksena on hillitä ”iäkkäiden moottoriajoneuvojen” vientiä. Se lisää, että Suomen lainsäätäjä on vedonnut lakien (5/2009) ja (561/2016) antamisen yhteydessä ympäristönsuojelun tavoitteeseen ja että autovero kannetaan käytettynä Suomeen tuoduista ajoneuvoista riippumatta siitä, milloin ne on rekisteröity ensimmäisen kerran toisessa jäsenvaltiossa.
- 23 Korkein hallinto-oikeus on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
 - ”1) Voivatko [EUT-]sopimuksen kolmannen osan II osaston tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevat määräykset tai SEUT 110 artikla olla esteenä jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan ajoneuvon arvoon sisältyvää [autoverolaissa] tarkoitettua autoveroa ei pääasiassa kyseessä olevien olosuhteiden kaltaisissa olosuhteissa palauteta ajoneuvon omistajalle, kun tämä vie ajoneuvon pysyvästi maasta toisessa jäsenvaltiossa käytettäväksi, ja onko tässä yhteydessä merkitystä sillä, onko ajoneuvoa ollut tarkoitus käyttää vakinaisesti pääasiassa autoveron kantaneen jäsenvaltion alueella ja onko sitä myös tosiasiallisesti käytetty vakinaisesti pääasiassa siellä?
 - 2) Mikäli ajoneuvon käyttötarkoituksella ja tosiasiallisella käytöllä on merkitystä ensimmäiseen kysymykseen annettavan vastauksen kannalta, miten kyseinen muu kuin vakinainen käyttötarkoitus ja käyttö on osoitettava sikäli kuin omistusajoneuvon käyttöaika jäsenvaltiossa ei ole etukäteen todennettavissa?

- 3) Mikäli autoverolaissa tarkoitetun vientipalautuksen suorittamatta jättäminen muodostaa pääasiassa kyseessä olevien olosuhteiden kaltaisissa olosuhteissa tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevan rajoituksen, voidaanko rajoitus oikeuttaa tavoitteella hillitä vanhojen ja usein huonokuntoisten ja saastuttavien ajoneuvojen maastavientiä? Onko vientipalautuksen rajaamista alle kymmenen vuotta vanhoihin ajoneuvoihin pidettävä unionin oikeuden vastaisena siitä syystä, että autoveroa kuitenkin kannetaan käytettynä maahan tuoduista ajoneuvoista niiden käyttöiästä riippumatta?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 24 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko unionin primaarioikeutta ja erityisesti SEUT 110 artiklaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan ajoneuvon arvoon sisältyvää autoveroa ei palauteta moottoriajoneuvon omistajalle, mikäli ajoneuvo viedään pysyvästi maasta toisessa jäsenvaltiossa käytettäväksi, kun mainitun ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään kymmenen vuotta, ja että tältä osin merkitystä on sillä, onko tällaista ajoneuvoa ollut tarkoitus käyttää vakinaisesti pääasiassa autoveron kantaneen jäsenvaltion alueella ja onko sitä myös tosiasiallisesti käytetty vakinaisesti pääasiassa siellä.
- 25 Aluksi on muistutettava, että tietyt pääasian kannalta merkityksettömiä poikkeuksia lukuun ottamatta moottoriajoneuvojen verotusta ei ole yhdenmukaistettu Euroopan unionin tasolla. Jäsenvaltiot saavat siis vapaasti käyttää verotusvaltaansa tällä alalla, kunhan ne tätä toimivaltaansa käyttäessään noudattavat unionin oikeutta (tuomio 19.9.2017, komissio v. Irlanti (Rekisteröintivero), C-552/15, EU:C:2017:698, 71 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 26 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan autovero, jonka jäsenvaltio kantaa silloin, kun moottoriajoneuvot rekisteröidään niiden liikenteeseen saattamiseksi sen alueella, ei ole SEUT 28 ja SEUT 30 artiklassa tarkoitettu tullia tai tullia vaikutukseltaan vastaava maksu. Lisäksi tällaista veroa ei myöskään voida arvioida tuonnin määrällisiä rajoituksia ja tällaisia rajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä koskevan SEUT 34 artiklan valossa. Pääasiassa kyseessä olevan kaltainen vero on nimittäin sisäinen vero, ja sitä on tutkittava SEUT 110 artiklan kannalta katsottuna (tuomio 7.4.2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, 32 ja 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 17.12.2015, Viamar, C-402/14, EU:C:2015:830, 33 kohta). Tältä osin on muistutettava, että 19.9.2002 annetussa tuomiossa Tulliasiamies ja Siilin (C-101/00, EU:C:2002:505) on tutkittu autoverolaissa (1482/1994), sellaisena kuin sitä sovellettiin kyseisenä ajankohtana, säädetyn autoveron yhteensopivuutta primaarioikeuden kanssa SEUT 110 artiklaa vastaavan EY 95 artiklan kannalta.
- 27 Näin ollen sitä, ovatko sekä autovero että autoveron vientipalautus Suomessa rekisteröidyn moottoriajoneuvon maastaviennin yhteydessä yhteensopivia unionin primaarioikeuden kanssa, on arvioitava yksinomaan SEUT 110 artiklan perusteella, kuten Euroopan komissio väittää.
- 28 SEUT 110 artiklan tarkoituksena on turvata tavaroiden vapaa liikkuvuus jäsenvaltioiden välillä normaaleissa kilpailuolosuhteissa. Sillä pyritään poistamaan kaikenlainen suojaaminen, joka voi johtua – muun muassa muista jäsenvaltioista peräisin olevia tuotteita syrjivän – sisäisen verotuksen soveltamisesta (tuomio 14.4.2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 29 Tämän vuoksi SEUT 110 artiklan ensimmäisessä kohdassa kielletään jäsenvaltioita määräämstä muiden jäsenvaltioiden tuotteille korkeampia sisäisiä veroja kuin mitä ne määräävät samanlaisille kotimaisille tuotteille. Kyseisellä määräyksellä on tarkoitus taata valtiosisäisen verotuksen neutraalisuus, kun on kyse kotimaan markkinoilla jo olevien tuotteiden ja maahantuotavien tuotteiden välisestä kilpailusta (tuomio 14.4.2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 30 Autoverolaissa säädettyä autoveroa kannetaan vain kerran Suomessa rekisteröitäviksi tai käyttöön otettaviksi tarkoitetuista moottoriajoneuvoista riippumatta siitä, onko kyse uusista vai käytetyistä ajoneuvoista. Unionin tuomioistuimen käytettävissä olevista tiedoista, sellaisina kuin ne on esitetty ennakkoratkaisupyynnössä, näyttää ilmenevän, että autoverolailla varmistetaan lähtökohtaisesti se, että maahantuoduista käytetyistä ajoneuvoista kannettavan autoveron määrä vastaa samanlaisten kotimaisten käytettyjen ajoneuvojen arvossa jäljellä olevan veron määrää, kun otetaan huomioon kyseisen veron veroprosentti ja sen määräytymisperuste.
- 31 Maahantuotujen käytettyjen moottoriajoneuvojen verotuksen osalta SEUT 110 artiklalla pyritään takaamaan se, että sisäinen verotus on täysin neutraalia kotimaan markkinoilla jo olevien tuotteiden ja maahantuotujen tuotteiden välisen kilpailun kannalta, ja se velvoittaa siis jäsenvaltiot valitsemaan moottoriajoneuvoista kannettavat verot ja järjestämään tämän verotuksen siten, ettei verojen vaikutuksena ole suosia kotimaisten käytettyjen ajoneuvojen myyntiä ja näin tehdä samankaltaisten käytettyjen ajoneuvojen tuonnista vähemmän houkuttelevaa (ks. vastaavasti määräys 7.3.2019, Elliniko Dimosio, C-689/18, ei julkaistu, EU:C:2019:185, 20–22 kohta).
- 32 Tältä osin on todettava, että SEUT 110 artiklan asiayhteydessä autoverolain 34 d §:n 2 momentissa säädetyn kaltaista erityissääntöä, jonka mukaan autoveroa ei palauteta vietäessä käytetty moottoriajoneuvo pysyvästi maasta, kun tämän ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta Suomessa tai jossakin toisessa jäsenvaltiossa on vientiajankohtana kulunut vähintään kymmenen vuotta, ei voida pitää syrjivänä.
- 33 Kuten komissio korostaa, tätä sääntöä sovelletaan nimittäin kaikkiin ajoneuvoihin silloin, kun niiden ensimmäisestä käyttöönotosta on kulunut yli kymmenen vuotta, joten siinä vahvistetaan objektiivinen peruste eli asianomaisen ajoneuvon ensimmäinen käyttöönottovuosi, jonka perusteella tapaukset, joissa autoveroa palautetaan, erotellaan tapauksista, joissa tätä palautusta ei myönnetä.
- 34 Mainittu sääntö ei siis merkitse maahantuotujen käytettyjen ajoneuvojen ja kotimaisten käytettyjen ajoneuvojen erilaista kohtelua, kun kyseiset moottoriajoneuvot ovat yli kymmenen vuotta vanhoja, siltä osin kuin on kyse mahdollisuudesta myydä ne käytettyjen autojen markkinoilla Suomessa, koska säännöllä ei muuteta millään tavalla vastaavan veron määrää, joka sisältyy näiden kahdentyyppisten ajoneuvojen markkina-arvoon.
- 35 Lisäksi SEUT 110 artiklan kannalta merkitystä ei ole sillä, että toisessa jäsenvaltiossa ensimmäisen kerran ja sittemmin Suomessa rekisteröidyt moottoriajoneuvot, joiden osalta autoveron vientipalautus evätään, kun ne viedään pysyvästi Suomesta toiseen jäsenvaltioon, siitä syystä, että autoveron vientipalautus on rajattu alle kymmenen vuotta vanhoihin ajoneuvoihin, ovat tilastollisesti olleet rekisteröityinä Suomessa vähemmän aikaa kuin Suomessa ensimmäisen kerran rekisteröidyt moottoriajoneuvot, joiden vienti pysyvästi toiseen jäsenvaltioon ei oikeuta autoveron vientipalautukseen tämän rajoituksen perusteella.

- 36 Jäsenvaltio voi nimittäin verotusvaltaansa käyttäessään säätää sellaisen autoveron soveltamisesta, jonka verotettavana tapahtumana on moottoriajoneuvon rekisteröinti ja käyttöönotto, jotka eivät liity moottoriajoneuvon tosiasialliseen käyttöaikaan kyseisessä jäsenvaltiossa.
- 37 SEUT 110 artiklan kannalta merkitystä ei myöskään ole sillä, että moottoriajoneuvosta kannetaan useita moottoriajoneuvoja koskevia veroja eri ajankohtina eri jäsenvaltioissa sen vuoksi, että autoveron vientipalautus on evätty, kun ajoneuvo on viety pysyvästi Suomesta toiseen jäsenvaltioon.
- 38 Unionin oikeuteen ei sen nykytilassa sisälly mitään sääntöjä, joilla pyrittäisiin estämään tällaiset kaksinkertaisen verottamisen vaikutukset, joita aiheutuu silloin, kun tällaisia veroja säännellään itsenäisellä kansallisella lainsäädännöllä, ja vaikka tällaisten vaikutusten poistaminen olisi tavaroiden vapaan liikkuvuuden kannalta toivottavaa, se on kuitenkin mahdollista ainoastaan yhdenmukaistamalla kansalliset järjestelmät (ks. analogisesti tuomio 23.4.2002, Nygård, C-234/99, EU:C:2002:244, 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 39 Kukin jäsenvaltio voi kantaa autoveroa oman harkintansa mukaan, kunhan tällä harkinnalla ja sen täytäntöön panemiseksi toteutetuilla toimenpiteillä ei tehdä maahantuotujen tuotteiden myyntiä vähemmän houkuttelevaksi ja näin suosita kotimaan markkinoilta saatavilla olevien samankaltaisten tuotteiden myyntiä (ks. vastaavasti tuomio 7.4.2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, 53 ja 54 kohta).
- 40 On lisättävä, että luonnollisilla henkilöillä, jotka haluavat tuoda Suomeen uusia tai käytettyjä moottoriajoneuvoja, on muita vaihtoehtoja kuin tällaisten omistusajoneuvojen maahantuonti. He voivat, kuten Suomen hallitus korostaa, tuoda yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapautuksista 28.3.1983 annetun neuvoston direktiivin 83/182/ETY (EYVL 1983, L 105, s. 59) soveltamisalaan kuuluvien tapausten lisäksi maahan moottoriajoneuvon leasing- tai vuokrasopimuksen perusteella käyttääkseen ajoneuvoa Suomessa väliaikaisesti, mikä johtaa autoveron kantamiseen niin, että se lasketaan kyseisessä sopimuksessa sovittuun käyttöaikaan suhteutettuna (ks. vastaavasti määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung, C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 41 Kyseiset henkilöt voivat näin ollen päättää kaikista asiaan vaikuttavista seikoista tietoisina tuoda Suomeen omistusajoneuvoja, mikä merkitsee sitä, että ajoneuvoista kannetaan autovero kokonaisuudessaan, taikka tuoda maahan moottoriajoneuvon käyttääkseen sitä väliaikaisesti, mikä johtaa siihen, että tällaista veroa maksetaan suhteessa ajoneuvon käyttöaikaan kyseisessä jäsenvaltiossa.
- 42 Mainittujen henkilöiden tekemä valinta määrittää siis maahantuotuun moottoriajoneuvoon sovellettavan verojärjestelmän, ja – kuten komissio korostaa – omistusajoneuvon maahantuonnin tapauksessa sillä, miten nämä henkilöt mahdollisesti aikovat myöhemmin käyttää asianomaista ajoneuvoa, jonka osalta autoverolaissa säädetään autoveron vientipalautuksesta, ei ole merkitystä arvioitaessa kyseistä vientipalautusta SEUT 110 artiklan nojalla.
- 43 Viimeiseksi on todettava, ettei tämän arvioinnin kannalta merkitystä ole myöskään sillä Suomen hallituksen esittämällä seikalla, jonka mukaan siinä tapauksessa, että Suomessa verotettu moottoriajoneuvo viedään pysyvästi maasta tämän jäsenvaltion ulkopuolella käytettäväksi,

palautettavan veron määrä vastaa autoverolain 34 d §:n 2 momentin mukaisesti määrää, joka samanlaisesta ajoneuvosta kannettaisiin, jos se verotettaisiin käytettynä ajoneuvona kyseisenä vientiajankohtana.

- 44 Tällainen veronpalautus ei nimittäin vaikuta käytettyjen ajoneuvojen markkinoihin Suomessa, vaan sillä voi olla vaikutusta käytettyjen ajoneuvojen markkinoihin vientijäsenvaltiossa, koska sillä alennetaan Suomesta tuodun käytetyn ajoneuvon arvoa, siitä riippumatta, että palautettavan veron määrä ei ylitä Suomessa rekisteröinnin yhteydessä maksetun veron jäännösarvoa.
- 45 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että unionin primaarioikeutta ja erityisesti SEUT 110 artiklaa on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan ajoneuvon arvoon sisältyvää autoveroa ei palauteta moottoriajoneuvon omistajalle, mikäli ajoneuvo viedään pysyvästi maasta toisessa jäsenvaltiossa käytettäväksi, kun mainitun ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään kymmenen vuotta. Tältä osin on merkityksetöntä, onko tällaista ajoneuvoa ollut tarkoitus käyttää vakinaisesti pääasiassa autoveron kantaneen jäsenvaltion alueella ja onko sitä myös tosiasiallisesti käytetty vakinaisesti pääasiassa siellä.

Toinen ja kolmas kysymys

- 46 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen ja kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 47 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Euroopan unionin primaarioikeutta ja erityisesti SEUT 110 artiklaa on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan ajoneuvon arvoon sisältyvää autoveroa ei palauteta moottoriajoneuvon omistajalle, mikäli ajoneuvo viedään pysyvästi maasta toisessa jäsenvaltiossa käytettäväksi, kun mainitun ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta on vientiajankohtana kulunut vähintään kymmenen vuotta. Tältä osin on merkityksetöntä, onko tällaista ajoneuvoa ollut tarkoitus käyttää vakinaisesti pääasiassa autoveron kantaneen jäsenvaltion alueella ja onko sitä myös tosiasiallisesti käytetty vakinaisesti pääasiassa siellä.

Safjan

Jääskinen

Gavalec

Julistettiin Luxemburgissa 2 helmikuuta 2023.

A. Calot Escobar
Kirjaaja

M. Safjan
Jaoston puheenjohtaja