



Valtiovarainministeriö

Päiväys/ 6.11.2018
Datum

Markus Teräväinen

Dnro/Dnr TRAFI/698579/03.03.00/2018

Viite/ VM/1803/03.01.00/2018
Referens VM153:00/2018**Liikenteen turvallisuusviraston lausunto**

Valtiovarainministeriö on pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastolta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta ja eräiden lakien muuttamisesta.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta. Käyttöön otettaisiin uusi valtiolle tuloutettava vuotuinen vero, joka kohdistuisi N3- ja N3G-luokan kuorma-autojen sekä ajoneuvoyhdistelmien käyttöön Suomen tieverkolla. Veronalaisia olisivat kuorma-autot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa. Vero koskisi Suomessa ja ulkomailla rekisteröityjä kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä.

Verotustehtävää hoitaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Veroa valvoisivat Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Jos havaittaisiin, että tieliikenteessä käytetään kuorma-autoa, josta ei ole tehty lain edellyttämää ilmoitusta, kannettaisiin sanktioluonteista seuraamusmaksua.

Ajoneuvoverolakia muutettaisiin samalla siten, että N3- ja N3G-luokan kuorma-autoista kannettavaa ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin. Käyttövoimavero määräytyisi kuorma-auton kokonaismassan, akselien lukumäärän ja jousitustyyppin perusteella sekä sen mukaan, onko auto varustettu perävaunujen vetämiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto kiittää valtiovarainministeriötä mahdollisuudesta lausua asiassa.

Liikenteen turvallisuusvirasto ehdottaa seuraavien asioiden huomioon ottamista esityksen jatkovalmistelussa:

Yleistä veronkantomenettelystä:

Esityksen mukaan veron kantaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Vero kannettaisiin veroilmoituksella annettavien tietojen perusteella. Veroilmoituksella verovelvollinen ilmoittaisi tarvittavat tiedot ajoneuvosta sekä valitsisi 1, 7, 30 tai 365 päivän pituisen käyttökauden, jolta veroa suoritetaan. Ilmoituksen perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto panisi veron maksuun verovelvolliselle lähettävällä verolipulla. Vero tulisi maksaa 30 päivän kuluessa veronalaisen käytön, eli yleensä ilmoitetun käyttökauden alkamisesta.

Tienkäyttövero on uusi ilmoituksiin perustuva vero ja aiheuttaa erityisesti kotimaisille liikenteen toimijoille uusia velvollisuuksia. Ajoneuvoveron

käyttövoimaveroa kannetaan dieselkäyttöisiltä N-luokan ajoneuvoilta, joten uutta veroa on luonnollista verrata jo käytössä olevaan samanluonteiseen ajoneuvoveroon.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa ei suoriteta väliaikaisesta käytöstä. Tällaista väliaikaista käyttöä on ajoneuvon käyttö siirtoluvalla tai koekilvillä. Siirtolupia käytetään muun muassa korjaamo- ja katsastussiirtoihin, sekä ajoneuvon esittelyyn. Koekilpiä taas käytetään muun muassa ajoneuvon varustelusiirtoihin ja koeajoihin. Tienkäyttöveroa kannettaisiin kuitenkin myös näissä tapauksissa ja tällä olisi vaikutusta ajoneuvokauppaan ja ajoneuvojen varusteluun.

Ajoneuvoveron osalta Liikenteen turvallisuusvirasto voi solmia jaksoverotussopimuksen sellaisten toimijoiden kanssa, joilla oletetaan olevan kalenterivuoden aikana vähintään 50 ajoneuvoa hallinnassaan. Tällöin kaikki verovelvollisen ajoneuvot verotetaan yhdellä veropäätöksellä verotusjakson päättyessä. Tienkäyttöveromalliin ei esitetä jaksoverotusmahdollisuutta. Tämä voisi aiheuttaa lisää hallinnollisia velvollisuuksia ja lisäkustannuksia mm. kuljetusliikkeille ja suuremmille autoliikkeille.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveron voi katkaista ilmoittamalla ajoneuvo liikennekäytöstä poistetuksi. Tienkäyttöverokautta ei kuitenkaan voisi katkaista käyttämättömyyden perusteella.

Tämä vaatisi verovelvolliselta erityisen tarkkaa suunnitelmallisuutta ajoneuvon tulevasta käytöstä. Käytännössä ajoneuvojen käyttötilanteet vaihtelevat paljon ja varsinkaan ammattiliikenteessä ajoneuvon käyttötarvetta ei useinkaan ole mahdollista tietää kovin pitkälle tulevaisuuteen. Käyttökausi-ilmoitusta harkitessa tulee ottaa huomioon myös, onko käyttökaudella tarve vetää perävaunua, sekä perävaunun akselien määrä. Esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvo rikkoutuu 365 päivän käyttökauden alkamisesta seuraavana päivänä, ajoneuvon kohdistuisi kuitenkin tienkäyttövero 364 päivältä, jolloin ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä. Ajoneuvon käyttö sesonkiluonteisesti tai äkilliset kuljetustarpeet aiheuttavat haasteita käyttöilmoitusten tekemiseen ja verosuunnitteluun.

Dieselveero (nykyinen ajoneuvoveron käyttövoimavero) muutettiin kiinteästä verokaudesta päiväkohtaiseen verotukseen vuonna 2003. Samalla dieselveron nimi muutettiin ajoneuvoveron käyttövoimaveroksi. Tällöin muutosta perusteltiin muun muassa asiakkaiden toiveilla (HE 111/2003) Verovelvolliset kokivat, että kahden toisiaan lähellä olevan vuotuisen verojärjestelmän pienet keskinäiset erot ovat omiaan aiheuttamaan kansalaisen näkökulmasta epäselvyyttä lain sisällöstä. Epäkohdaksi koettiin myös, ettei ajoneuvon myynti kesken verokauden oikeuta veronpalautukseen ja verovelvolliset myös toivoivat veron muutettavaksi päiväkohtaiseksi siten, että jokainen maksaa veron vain omalta omistusajaltaan. Verovelvolliset toivoivat myös, että kuukausikohtaisesti laskettava dieselvero (nykyinen ajoneuvoveron käyttövoimavero) olisi päiväkohtainen kuten ajoneuvoverokin. Erityisesti yritykset toivoivat mahdollisuuksia maksaa vero joustavammin.

Ajoneuvoveron joustavuutta lisättiin vuonna 2007 säätämällä ajoneuvon väliaikainen liikennekäytöstä poisto, joka mahdollisti ajoneuvon verottoman ajan silloin, kun ajoneuvo on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Asiakkaat ovat kokeneet tämän muutoksen erityisen tervetulleeksi ja oikeudenmukaiseksi. Liikennekäytöstä poisto ja liikennekäyttöönottoilmoitus voidaan nykyisin tehdä Liikenteen turvallisuusviraston sähköisessä palvelussa ympäri vuorokauden ja pienin kustannuksin.

Liikenteen turvallisuusviraston tavoitteena on olla asiakaslähtöisen viranomaistoiminnan edelläkävijä. Ajoneuvoverotus ja tienkäyttövero ja niiden valvontakeinot muodostavat verovelvollisten kannalta kokonaisuuden. Asiakaslähtöinen palveluketju voi olla haasteellista toteuttaa kahtena erillisenä palveluna siten, että malli olisi verovelvollisille selkeä. Ajoneuvoveroa on sen käyttöönnoton jälkeen kehitetty asiakaslähtöisemmäksi muun muassa edellä

mainituilla muutoksilla ja Liikenteen turvallisuusviraston näkemyksen mukaan esityksen jatkovalmistelussa tulisi laajemmin selvittää mahdollisuutta kantaa tienkäyttövero kotimaisilta toimijoilta päiväkohtaisesti ajoneuvoveron yhteydessä, vaikka tämä vaatisi muutoksia ajoneuvoveron nykyiseen rakenteeseen ja vinjettidirektiivin 7 a artiklan laajempaa tulkintaa siten, että tienkäyttöveron maksuunpano voi koostua useista voimassaolleista käyttökausista.

Muita huomioita:

Luonnoksen mukaan tienkäyttöveron määrässä ei oteta huomioon päästöluokituksestaan EURO IV-luokkaa uudempia ajoneuvoja. Koska kyseisenlaiset ajoneuvot ovat vähintään 10 vuotta vanhoja, ympäristöohjaavuuden tehostamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto ehdottaa tienkäyttöveron porrastamisessa otettavan huomioon myös uudemmat EURO-päästöluokituksen mukaiset ajoneuvot.

Tienkäyttöveron toimeenpano vaatii kokonaan uuden järjestelmän tienkäyttöveron maksuunpanoon, sähköiseen asiointiin ja perintään, sekä tietopalvelujen kehittämistä mm. valvontaan liittyen. Tehokas tienkäyttöveronvalvonta vaatii tietopalveluiden kehittämistä ja uusia rajapintoja yli hallinnonrajojen, sekä kansainvälisen tiedonvaihdon kehittämistä.

Marko Sillanpää
Tieliikennejohtaja

Matti Kurth
Lakimies