

6.11.2018

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi
markus.teravainen@vm.fi

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta ja eräiden lakien muuttamisesta

Valtiovarainministeriön pyynnöstä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää näkemyksensä hallituksen esitysluonnokseen laiksi tienkäyttöverosta.

Raskaiden ajoneuvojen tienkäyttövero

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

SKAL pitää hyvänä, että hallitusohjelman mukaisesti Suomessa ollaan ottamassa käyttöön tienkäyttöön perustuvaa maksua, joka saattaa ulkomaiset kuorma-autot maksamaan Suomen tieverkon käytöstä. SKAL:n kannan mukaan olisi perusteltua käsitellä ehdotettua järjestelmää nimenomaan maksuna tieverkon käytöstä veron asemasta. Tällöin maksutulot voitaisiin korvamerkitä tieverkon kehittämiseen, mikä olisi ajoneuvon tienkäyttöön liittyvän kustannuksen osalta perusteltua.

Ehdotetun tienkäyttöveron soveltamisalaan liittyen SKAL ehdottaa seuraavia muutoksia:

- **Nopeudeltaan yli 40 km/h traktorit** tulee saattaa tienkäyttöveron soveltamisalan piiriin niiltä päiviltä, kun traktoria käytetään muissa kuin polttoainemaksulain 30.12.2003/1280 pykälien 6 tai 7 mukaisissa kuljetuksissa. Tienkäyttöveron periminen voitaisiin tällöin yhdistää ns. polttoainemaksun maksamiseen.
- **Hinausautot** tulisi vapauttaa tienkäyttöverosta rinnastamalla niiden käyttö pelastusajoneuvoihin. Hinausajoneuvojen käyttöpäiviä saattaa harvemmin asutulla seudulla olla vain muutamia kymmeniä vuodessa. Tehtävään lähdöt ovat usein siinä määrin kiireellisiä, että tienkäyttöveron ostaminen päiväperusteisena ei ajankäytöllisistä syistä ole mahdollista. Hinausautoille jouduttaisiin käytännön syistä ostamaan tienkäyttövero vuosiperusteisena, mikä loisi autotyypin käyttöön nähden suuren lisäkustannuksen.

Tienkäyttöveron kustannusten kompensointi

Esitysluonnoksen mukaan tienkäyttöveron suomalaisille yrityksille aiheuttamaa lisäkustannusta kompensoitaisiin muuttamalla käyttövoimaveron rakennetta ja alentamalla sen tasoa siten, että kuorma-autoilta perittävä käyttövoimavero alenisi vuositasolla yhtä paljon kuin tienkäyttöveron kustannusvaikutus olisi. Hallituksen esitysluonnoksessa on todettu useammassa kohdassa, että tällainen kompensaatiotapa on EU-oikeudellisesti tarkasteltuna ongelmallinen. Riskinä on pahimmillaan se, että ehdotetun lainsäädännön voimaansaattamisen jälkeen komissio käynnistäisi Suomea vastaan rikkomusmenettelyn mallin syrjivyyden johdosta. SKAL:n arvion mukaan tämä riski on todellinen ja sitä on vähennettävä.

SKAL edellyttää, että hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettu tienkäyttövero ja siihen liittyvä käyttövoimaveron alentaminen lähetetään ns. notifikaatiomenettelyyn EU komissiolle, jotta ennen lain voimaan tuloa voidaan olla varmoja sen EU-oikeudenmukaisuudesta. Muutoin riskinä on se, että Suomi joutuu rikkomusmenettelyn kautta luopumaan käyttövoimaveron alentamisesta osana tienkäyttöveron käyttöönottamista. Tällöin tienkäyttöverosta syntyisi noin 30 miljoonan euron kansallinen lisäkustannus, eikä malli enää vastaisi hallitusohjelman kirjauksen tarkoitusta.

Mikäli komissio notifikaatiomenettelyssä toteaisi käyttövoimaveron alentamisen olevan tässä kohtaa EU-säädösten vastaista, tulee tienkäyttöveron valmistelu aloittaa uudelleen ja uuden veron kustannusten kompensointi tulee tehdä ottamalla Suomessa käyttöön alemmin verotettu ammattidiesel. Tämä olisi SKAL:n arvion mukaan EU-oikeudellisesti riskitön kompensaatiotapa..

Huomioita esityksen yksityiskohdista

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tienkäyttöveron käyttökauden ilmoittaminen olisi sitova, eikä veroa palautettaisi, vaikka kuorma-autoa ei voisi käyttää tai sitä ei tosiasiallisesti käytettäisi liikenteessä käyttökauden aikana. Omistajan vaihdoskaan ei oikeuttaisi jo suoritettua veron palauttamiseen myyjälle, mutta maksettu vero siirtyisi uuden omistajan hyväksi.

SKAL pitää ehdotettua mallia tältä osin kohtuuttomana. Käyttökauden ilmoittamisen sitovuus johtaisi esimerkiksi tilanteisiin, jossa haltija on lunastanut vuoden käyttöoikeuden kolmiakseliselle autolle, mutta tarvitessaan autoa liiketoimintaympäristön muutosten vuoksi perävaunun vetämiseen haltija joutuisi maksamaan uuden tienkäyttöveron ja samalla menettäisi kolmiakseliselle autolle ostamansa käyttökauden loppuajan.

SKAL ehdottaa käyttökauden ilmoittamiseen seuraavia muutoksia:

- Mikäli ajoneuvo poistetaan liikennekäytöstä, käyttökauden jäljellä oleva tienkäyttöveron määrä siirtyy haltijalle käytettäväksi osana seuraavaa tien-

käyttöverosuoritusta tai käyttökaudelta hyödyntämättä jäänyt vero palautetaan haltijalle.

- Mikäli ajoneuvon haltija muuttaa ajoneuvon akselilukumäärää, huomioidaan käyttökauden jäljellä olevan veron määrä osana uudella akselilukumäärällä laskettua tienkäyttöveroa.

Hyödyntämättä jääneen veron hyvitys on käytössä ajoneuvoverossa miljoonissa suomalaisissa autoissa, joten vastaava hyvitysmenettely tulee toteuttaa myös ehdotettuun tienkäyttöveroon.

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut