VALTIOVARAINMINISTERIÖ

HE 314/2018 vp

laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne-ja viestintävaliokunta 18.1.2019
VM/VO



Nykytila

- Maaliskuussa 2018 liikennekäytössä oli raskaita kuorma-autoja noin 48 000
- Raskaista kuorma-autosta lähes 31 000 oli kuljetuselinkeinojen luvanvaraisessa käytössä.
- Kuorma-autojen ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannettiin vuonna 2017 noin 56 milj. euroa, josta raskailta n. 50 milj.
- Keskimääräinen ajoneuvovero raskailta kuorma-autoilta oli noin 1 100 euroa vuodessa
- Kuorma-autojen käyttövoimaverotus on Suomessa kireämpää kuin direktiivin vähimmäistasot edellyttäisivät.

Esityksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

- Esityksen tavoitteena on hallitusohjelmaan sisältyvän kirjauksen mukaisesti ottaa käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttövero siten, että kotimaisen kaluston verorasitus ei keskimäärin nousisi
- Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta.
- Veronalaisia olisivat yli 12 t kuorma-autot ja yhdistelmät, joita käytetään Suomen tieverkolla
- Vero koskisi Suomessa ja ulkomailla rekisteröityjä kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä.
- Kuorma-autoista kannettavaa ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin

Toteutusvaihtoehtojen selvittäminen

- Vaihtoehtona ajoneuvoverokompensaatiolle on selvitetty on selvitetty dieselin polttoaineveron alentamista tai hakemuksesta maksettavaa veronpalautusta.
- Suomen poikkeavan energiaverorakenteen takia dieselin veron alentamiseen tai palauttamiseen liittyy huomattavia ongelmia ja polttoaineverotuksen muuttamista ei ole pidetty toteuttamiskelpoisena hyvityskeinona.
- Veronalennus tai -palautus heikentäisi biopolttoaineiden asemaa suhteessa fossiiliseen polttoaineeseen, sillä veronalennus tai -palautus ei EU:n vähimmäistason takia koskisi runsaasti bio-osuutta sisältäviä polttoaineita.
- Polttoaineveronalennus tai veronpalautus suosisi suuripäästöisiä ajoneuvoja sekä kannustaisi ajosuoritteen kasvattamiseen.
- Veronalennuksesta vain 45 % kohdistuisi kuorma-autoihin. Energiaveromallin takia olisi välttämätöntä korottaa miljoonan henkilö- ja pakettiauton käyttövoimaveroa.
- Dieselpolttoaineen veronalennus ei todennäköisesti menisi täysimääräisenä läpi polttoaineen hintaan.
- Polttoaineveron palauttaminen olisi hallinnollisesti hyvin raskas ja siihen liittyisi valvonnallisia ongelmia.

Keskeiset ehdotukset / tienkäyttövero

- Veroa tulisi suorittaa kuorma-auton käyttämisestä Suomessa tiellä. Vero koskisi myös kuorma-autojen käyttöä Ahvenanmaan maakunnassa.
- Veron ulkopuolelle on rajattu kevyet (3,5 -12 t) kuorma-autot
- Verottomia olisivat puolustusvoimien kuorma-autot, pelastusajoneuvot sekä museoajoneuvot.
- Verotasoon vaikuttaisi ajoneuvon EURO-luokitus (0-IV) sekä ajoneuvon tai yhdistelmän akselien lukumäärä
- Vero olisi 400 -1121 euroa vuodessa.
- Vuoden käyttöjakson lisäksi veron voisi maksaa myös kuukauden, viikon tai päivän jaksolta. Pidempi jakso olisi suhteellisesti edullisempi.
- Päiväkohtainen maksu olisi 8 euroa kaikille kuorma-autoille.

Keskeiset ehdotukset / ajoneuvovero

- Raskaiden kuorma-autojen käyttövoimaveroa alennettaisiin mahdollisimman lähellä direktiivin minimitasoa.
- Raskaiden kuorma-autojen ajoneuvoveron rakennetta muutettaisiin.
- Vetoakselin jousitustapa vaikuttaisi veroon (ilmajousitus / muu jousitus).
- Ilman vetolaitetta oleville kuorma-autoille vero määräytyisi auton painon ja sen mukaan, onko autossa 2, 3 vai vähintään 4 akselia. Veron määrä olisi 0 - 537 euroa vuodessa.
- Vetolaitteella varustetuille kuorma-autoille vero määräytyisi sen mukaan, onko autossa 2 vai vähintään 3 akselia. (Yhdistelmän akselimäärä ei vaikuttaisi veroon). Veron määrä olisi 465 – 929 euroa vuodessa.
- Vetolaiteilmoituksista luovuttaisiin, eli sillä vedetäänkö kuorma-autolla perävaunua, ei olisi enää vaikutusta veron määrään.

Tienkäyttöveron verotusmenettely

- Verovelvollinen olisi ajoneuvon haltija. Omistaja olisi toissijaisesti vastuussa verosta.
- Vero kannettaisiin veroilmoituksella annettavien tietojen perusteella.
- Veroilmoituksella verovelvollinen ilmoittaisi tarvittavat tiedot ajoneuvosta sekä valitsisi 1, 7, 30 tai 365 päivän pituisen käyttökauden.
- Ilmoitus käyttökaudesta olisi sitova (verosta ei maksettaisi palautuksia).
- Ilmoituksen perusteella Liikenne- ja viestintävirasto panisi veron maksuun verovelvolliselle lähettävällä verolipulla. Vero tulisi maksaa 30 päivän kuluessa käyttökauden alkamisesta.
- Tienkäyttöveron verotusmenettelyä ei pystyttäisi laajemmin yhdenmukaistamaan ajoneuvoverotuksen kanssa.

Tienkäyttöveron valvonta

- Veroa valvoisivat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos samaan tapaan kuin ajoneuvoveroa.
- Jos kuorma-autoa havaittaisiin käytettävän ilman veroilmoitusta, kannettaisiin sanktioluonteista seuraamusmaksua.
- Seuraamusmaksun määrä 1 500 euroa olisi suhteellisen korkea, jotta sillä olisi ennalta ehkäisevää vaikutusta.
- Veron maksamatta jättäminen aiheuttaisi ajoneuvon käyttökiellon, jonka perusteella valvovat viranomaiset voisivat estää ajoneuvon käytön.

Vaikutukset valtiontalouteen

- Tienkäyttöveron käyttöönoton arvioidaan lisäävän valtion vuotuisia verotuloja noin 34 milj. eurolla, josta kotimaisilta kertyisi n. 28 milj. ja ulkomailta n. 6 milj. euroa.
- Ajoneuvoveron alentamisen arvioidaan vähentävän valtion verotuloja noin 28 milj. eurolla.
- Kun otetaan huomioon tienkäyttöveron käyttöönotosta aiheutuvat veronkannon vuosittaiset noin 2,5 miljoonan euron kustannukset, ehdotettujen muutosten yhteisvaikutuksen arvioidaan olevan valtiontalouden kannalta vuositasolla noin 3,5 miljoonaa ylijäämäinen.

Vaikutukset yrityksille

- Kompensaatio huomion ottaen tienkäyttövero ei keskimäärin lisäisi kotimaisten kuorma-autojen kustannuksia. Muutokset kohdistuisivat eri tyyppisille kuorma-autoille kuitenkin epätasaisesti.
- Kuorma-autojen kokonaisverorasitus kiristyisi tai kevenisi painosta, akseliluvusta, EURO-luokasta ja jousitustyypistä riippuen. Yli puolella ajoneuvoista verorasituksen muutos olisi enintään 200 euroa nykyiseen verrattuna. Suurimmillaan verorasituksen muutos olisi noin 1 000 euroa.
- Vetolaitteettomien kuorma-autojen verotus kiristyisi noin 70 %:lla ajoneuvoista.
- Ajoneuvoyhdistelmien verorasitus keskimäärin kevenisi. Verorasitus kiristyisi noin 1/3:lla täysperävaunuyhdistelmistä ja noin 60 %:lla puoliperävaunuyhdistelmistä.
- Muutokset olisivat tyypillisesti promilleluokkaa kuorma-autojen vuosikustannuksista.

EU-oikeudellisia näkökohtia

- Esityksessä on tuotu esiin epävarmuutta sen suhteen täyttääkö ehdotettu lainsäädäntö kaikilta osin EU-oikeuden vaatimukset.
- Myös oikeuskansleri on lausunnossaan ja valmistelun aikana kiinnittänyt huomiota esityksen mahdollisiin EU –oikeudellisiin vaikutuksiin.
- Valmistelun aikana on selvitetty komission virkamiesten (DG MOVE) näkemystä tienkäyttöveron suunnitellusta toteutustavasta.
- Komission virkamiehet eivät pitäneet EU-oikeuden kannalta hyväksyttävänä ehdotuksessa järjestelmän käyttöönottoa siten, että kotimaisten ajoneuvojen verorasituksen kasvu kompensoitaisiin kokonaan. Tällöin vinjettijärjestelmä kohdistuisi tosiasiallisesti vain ulkomaisiin kuorma-autoihin ja olisi siten luonteeltaan syrjivä.
- Osittaista hyvitystä voitaisiin pitää EU-oikeuden kannalta hyväksyttävänä, jos käyttöönotettava vinjettijärjestelmä edustaa EU:n näkökulmasta hyväksyttäviä tavoitteita saastuttaja maksaa ja käyttäjä maksaa -periaatteiden toteuttamiseksi.

EU-oikeudellisia näkökohtia

- Lisäksi komission virkamiehet ovat katsoneet, että kokonaismassaltaan 3,5—12 tonnin kuorma-autot tulisi direktiivin mukaan sisällyttää vinjettijärjestelmään.
- Jäsenvaltio voisi jättää kevyet kuorma-autot vinjetin soveltamisalan ulkopuolelle vain silloin, jos direktiivin 7 artiklan 5 kohdan a ja b alakohdissa mainitut edellytykset täyttyvät.
- Kyse olisi tällöin tilanteesta, jossa jäsenvaltio katsoo vinjetin kantamisen kevyiltä kuorma-autoilta aiheuttavan liikenteen siirtymisestä johtuvia huomattavia haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuden, ympäristön melutason, ruuhkautumisen, terveyden tai liikenneturvallisuuden kannalta taikka vinjetin kantamisesta kevyiltä kuorma-autoilta aiheutuisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat yli 30 % soveltamisalan laajentamisella saatavista lisätuloista.
- Valmistelun aikana on arvioitu, etteivät kyseiset edellytykset täyttyisi ehdotettavan tienkäyttöveron kohdalla.

Hallituksen näkemys esityksen EU-oikeudellista kysymyksistä

- Komission virkamiesten esittämiin näkemyksiin voidaan katsoa liittyvän tulkinnanvaraisuutta.
- Ehdotettu veron kompensaatio ei olisi kaikkien kotimaisten ajoneuvojen kohdalla täysimääräinen, vaan se toteutettaisiin vain keskimääräisellä tasolla. Kyse olisi tältä osin vinjettidirektiivin 7 k artiklan sallimasta käyttäjämaksujen korvaamisesta.
- Komissio ei ole tähän mennessä tiettävästi puuttunut niiden Eurovinjettiyhteisöön kuuluvien jäsenmaiden lainsäädäntöön, joissa ei kanneta vinjettiä alle 12 t. kuorma-autoilta.
- Näiden syiden takia on katsottu, että esitys voidaan antaa tekemättä siihen komission virkamiesten ehdottamia muutoksia.
- On kuitenkin mahdollista, että ehdotettu lainsäädäntö johtaisi siihen, että Euroopan komissio käynnistäisi rikkomusmenettelyn Suomea vastaan. Tältä osin verojärjestelmän syrjimättömyyttä EU-oikeuden kannalta ei ole mahdollista selvittää sitovasti etukäteen. Lopullinen päätösvalta unionin oikeuden tulkinnasta on EU-tuomioistuimella.

Voimaantulo

- Lain tienkäyttöverosta ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2021.
- Raskaiden kuorma-autojen ajoneuvoveron alennus tulisi myös voimaan vuoden 2021 alussa.
- Ajoneuvoveroa kannetaan etukäteen päiväkohtaisena verona pääsääntöisesti 12 kk ajanjaksolta. Vuoden 2020 aikana lähetetyt ajoneuvoveroliput sisältävät useimmiten myös vuoteen 2021. kohdistuvaa veroa. Jos ajoneuvoveron alennus otettaisiin huomioon jo vuoden 2020 aikana lähetetyissä verolipuissa, vähenisivät valtion vuoden 2020 verotulot noin 9 miljoonaa euroa ilman, että valtiolle syntyisi lisätuloja tienkäyttöverosta.
- Siirtyminen alennettuihin ajoneuvoverotasoihin toteutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto palauttaisi vuonna 2020.

  lähetettyihin verolippuihin liikaa sisältyneen veron osuuden. Veronpalautus ja tienkäyttömaksusta kertyvät lisätulot kohdistuisivat valtion talousarviossa samaan vuoteen.