22.1.2019

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta ja eräiden lakien muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunnan pyynnöstä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää näkemyksensä hallituksen esitykseen 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 Suomessa ollaan ottamassa käyttöön tienkäyttöön perustuvaa maksua, joka saattaa ulkomaiset kuorma-autot maksamaan Suomen tieverkon käytöstä. On ensisijaisen tärkeää varmistaa lain voimaansaattaminen vielä tämän eduskunnan aikana, jotta tienkäyttöveron keräysjärjestelmän rakentamiseen jää riittävästi aikaa.

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 rinnastamalle 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

Esityksen 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 esityksessä on todettu useammassa kohdassa, että tällainen kompensaatiotapa saattaa olla EU-oikeudellisesti tarkasteltuna ongelmallinen. Riskinä voi olla se, että ehdotetun lainsäädännön voimaansaattamisen jälkeen komissio käynnistäisi Suomea vastaan rikkomusmenettelyn mallin syrjivyyden johdosta.

SKAL edellyttää, että hallituksen esityksessä ehdotettu tienkäyttövero ja siihen liittyvä käyttövoimaveron alentaminen lähetetään lain tultua hyväksytyksi 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 kompensointi valmistella uudelleen ja ottaa Suomessa käyttöön alemmin verotettu ammattidiesel. Tämä on SKAL:n arvion mukaan EU-oikeudellisesti riskitön kompensaatiotapa.

Huomioita esityksen yksityiskohdista

Käyttökauden aikaiset muutokset

Hallituksen esityksen 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 suoritetun 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 Lakiin raskaiden ajoneuvojen tienkäyttöverosta 7 §:ään seuraavia muutoksia:

Poistetaan pykälästä kolmas momentti, ja sen tilalle uudeksi kolmanneksi ja neljänneksi momentiksi seuraavaa:

7 § 3 mom. ”*Mikäli ajoneuvo poistetaan liikennekäytöstä, käyttökauden jäljellä oleva tienkäyttöveron määrä siirtyy haltijalle käytettäväksi osana seuraavaa tienkäyttöverosuoritusta tai käyttökaudelta hyödyntämättä jäänyt vero palautetaan haltijalle.”*

7 § 4 mom. *”Mikäli ajoneuvon haltija muuttaa ajoneuvon akselilukumäärää, huomioidaan käyttökauden jäljellä olevan veron määrä osana uudella akselilukumäärällä laskettua tienkäyttöveroa.”*

Edellä SKAL:n ehdottama hyödyntämättä jääneen veron hyvitys on käytössä ajoneuvoverotuksessa miljoonissa suomalaisissa autoissa, joten vastaava hyvitysmenettely on toteutettavissa myös ehdotettuun tienkäyttöveroon.

Tienkäyttöveron suorittaminen ja käyttökielto

Esityksen mukaan tienkäyttövero on suoritettava 30 vuorokauden kuluessa kuorma-auton veronalaisen käytön aloittamisesta. SKAL esittää, että ulkomailla rekisteröidyistä ajoneuvoista tienkäyttövero olisi maksettava viimeistään ajoneuvon poistuessa maasta. Suomessa liikennöi paljon ulkomailla rekisteröityjä tienkäyttöveron piiriin kuuluvia ajoneuvoja, jotka viipyvät maassa vain lyhyen ajan, eivätkä säännöllisesti palaa Suomeen. Näiltä tienkäyttöverot jäävät saamatta, ellei niitä peritä viimeistään maasta poistuessa.

Esityksessä myös ehdotetaan kuorma-autolle käyttökieltoa, ellei veroa tai seuraamusmaksua ole suoritettu. SKAL esittää, että erääntyneet tienkäyttöverot tai maksamaton seuraamusmaksu aiheuttaisi kuorma-autolle maastavientikiellon.

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
johtava asiantuntija