Täydentävä kirjallinen lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemiseen 18.1.2019

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen lausunto: Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta ja eräiden lakien muuttamisesta

Miksei vinjetin kustannuksia kompensoida polttoaineveroa alentamalla tai palauttamalla?

Dieselpolttoaineen *veronalennuksessa* haasteena on, että vain 45 prosenttia alennuksesta kohdistuisi kuorma-autoihin. Alennuksen yhteydessä olisi energiaveromallin johdonmukaisen rakenteen säilyttämiseksi samalla välttämätöntä korottaa henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron korotus koskisi noin 700 000 henkilöautoa ja 300 000 pakettiautoa. Dieselpolttoaineen veronalennus ei todennäköisesti menisi täysimääräisenä läpi polttoaineen hintaan, jolloin kompensaatio ei hyödyttäisi täysimääräisesti kuljetusalaa. Samasta syystä yksityisten dieselautoilijoiden kustannukset saattaisivat kasvaa.

Dieselpolttoaineen valmisteveroa voitaisiin *palauttaa* energiaverodirektiivissä säädetyn minimitason ylittävä osuus. Syrjimättömyyssäännön perusteella veronpalautus olisi kuitenkin maksettava myös muiden EU-maiden sekä kolmansien maiden kuorma-autoille silloin, kun ne tankkaavat Suomessa.

Käytännössä veronpalautus voitaisiin toteuttaa esimerkiksi polttoainekuitteja vastaan tai kuljetusyritysten arvonlisäveroilmoitusten yhteydessä. Jälkimmäisessä mallissa ulkomaisille yrityksille tulisi luoda erillinen palautusjärjestelmä. Vaikka palautukset tehtäisiin polttoainekuittien perusteella, olisi väärinkäytösten mahdollisuus olemassa ja järjestelmän olisi vaikeasti valvottavissa (palautushakemukset esim. henkilöauton tai veneen polttoaineista). Kokonaisuutena arvioiden riskinä on, että järjestelmän ylläpitokustannukset olisivat tuottoja suuremmat.

Sekä polttoaineveronalennus että veronpalautus suosisi suuripäästöisiä ajoneuvoja sekä kannustaisi ajosuoritteen kasvattamiseen. Veronalennus tai -palautus lisäisi CO2–päästöjä ja vaikeuttaisi tieliikenteelle energia- ja ilmastostrategiassa asetettua päästövähenemän saavuttamista. Dieselöljyn veronalennus tai -palautus myös heikentäisi biopolttoaineiden asemaa suhteessa fossiiliseen polttoaineeseen, sillä veronalennus tai -palautus ei EU–lainsäädännön edellyttämän polttoaineveron vähimmäistason takia koskisi runsaasti bio-osuutta sisältäviä polttoaineita.

Voisiko EU-oikeudelliset ongelmat välttää, jos kompensaatiokeinona ei käytettäisi ajoneuvoveron alentamista, vaan alennettaisiin jotain muita kustannuksia?

EU-oikeuden näkökulmasta ongelmallisinta on yhdenvertaisuusperiaatteen vaarantuminen, mikä on seurausta tienkäyttöveron täydestä kompensoimisesta samassa yhteydessä kotimaisille ajoneuvoille. Arviointiin ei niinkään vaikuta se, millä keinoilla kompensointi tehdään, vaan ennemminkin se, että kustannusten alentamisen voidaan tulkita liittyvän vinjetin käyttöönottoon ja tähtäävän kotimaisen kaluston kustannusten kompensointiin.

Miksi valittu aikaperusteinen vero, kun EU:ssa siirrytään kohti km-perusteista järjestelmää?

Suomessa ei ole toistaiseksi käytössä tienkäyttömaksuja tai tietulleja. Järjestelmän ensimmäisessä käyttöönottovaiheessa on arvioitu perustelluksi suosia aikaperusteisia maksujärjestelmiä, jotka mahdollistavat tienkäyttöveron tasaisemman maantieteellisen jakautumisen.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite: Eteläesplanadi 16, Helsinki
Postiosoite: PL 31, 00023 Valtioneuvosto
Puhelin: 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Voiko samaan aikaan olla aika- ja km-pohjainen järjestelmä käytössä?

Samalla tieverkolla ei voi olla molempia, EU-lainsäädäntö estää tämän. Verkolla, josta kerätään vinjettiä, voi kuitenkin olla esim. silta tai muu erityiskohde, josta kerätään vinjetin lisäksi tietullia. Vinjetti on myös mahdollista ottaa käyttöön vain tietyllä tieverkolla (esim. ydinverkkokäytävät), jolloin muulla tieverkolla tai tieverkon osilla voidaan kerätä tietulleja.

Sanna Ruuskanen
Yksikön johtaja, hallitusneuvos

Niko-Matti Ronikonmäki
Johtava asiantuntija

Tiedoksi kirjaamo@trafi.fi