Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

VASTINE VALIOKUNNAN SAAMISTA KIRJALLISISTA ASIANTUNTIJALAUSUNNOISTA (HE 314/2018 vp)

EU-oikeudelliset näkökulmat

Suomen Yrittäjät (SY) ja *Elinkeinoelämän Keskusliitto* (EK) toteavat, että ehdotettu kompensaatiokäytäntö on EU-oikeudellisesti tarkasteltuna ongelmallinen ja tämä luo riskin komission käynnistämästä rikkomusmenettelystä syrjivyyden perusteella, joten ehdotetun tienkäyttöveron ja siihen liittyvä käyttövoimaveron hyväksyttävyys on syytä varmistaa etukäteen.

Suomen kuljetus- ja logistiikka ry:n (SKAL) esittää, että hallituksen esitys lähetettäisiin notifikaatiomenettelyyn komissiolle, jotta voidaan varmistua kotimaisen liikenteen kompensaation EU-oikeudenmukaisuudesta. SKAL esittää myös, että mikäli kotimaisen liikenteen kompensaatio todetaan notifikaatiossa EU-säädösten vastaiseksi, tulisi Suomessa ottaa käyttöön tienkäyttöveron sijaan alemmin verotettu ammattidiesel.

Valmistelun aikana on selvitetty Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosaston virkamiesten näkemystä tienkäyttöveron suunnitellusta toteutustavasta ja siihen liittyen vinjettidirektiivin tulkinnasta. Komission virkamiesten EU-oikeudesta esittämiin näkemyksiin voidaan katsoa liittyvän tulkinnanvaraisuutta. Tämän vuoksi Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että esitys voidaan antaa tekemättä siihen komission virkamiesten ehdottamia muutoksia.

Dieselöljyn veron alentamiseen tai palauttamiseen liittyy Suomen energiaverorakenteen takia periaatteellisia ja käytännöllisiä ongelmia, minkä takia sitä ei pidetä toteuttamiskelpoisena hyvityskeinona.

1. Laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta

Soveltamisala (1 §)

EK:n mukaan esitys ei täytä hyvän verojärjestelmän tunnuspiirteitä, mutta se lisää hallinnollista taakkaa yrityksille ja viranomaisille, eikä sillä arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia. *Metsäteollisuus* vastustaa hallituksen esitystä, sillä se lisäisi rahdinantajien kustannustaakkaa, olisi ulkomaista kuljetuskalustoa diskriminoiva ja se lisäisi viranomaistyötä sekä

hallinnollista taakkaa, vaikka sen hyöty valtiontalouden näkökulmasta on kyseenalainen.

Koneyrittäjien liitto esittää, että hallituksen esitys tulee kokonaisuudessaan hylätä, sillä veromuutos kohdistuu eri kuorma-autoille epätasaisesti, eikä se toteuta tältä osin saastuttaja maksaa ja käyttäjä maksaa -periaatteita. Myös SY kiinnittää huomiota siihen, että hallituksen esitys ei ole kustannusten osalta kaikille yrityksille neutraali.

SKAL ehdottaa lisäksi, että nopeudeltaan yli 40 km/h traktorit tulee saattaa tienkäyttöveron piiriin niiltä päiviltä, kun niitä käytetään muissa kuin polttoainemaksulain 30.12.2003/1280 pykälien 6 tai 7 mukaisissa kuljetuksissa.

Täydellisen kustannusneutraliteetin saavuttaminen tämänkaltaisia veromuutoksia tehtäessä on erittäin haastavaa. Tienkäyttövero yhdessä alennetun käyttövoimaveron kanssa toteuttaa yleisperiaatteiltaan saastuttaja- ja käyttäjä maksaa –periaatteita. Tätä toteuttavat kokoluokka- ja päästöluokkaporrastukset (EURO). Esitetty vero kohdistuu vain yli 12-tonnin kuorma-autoihin, eikä se koske traktoreita.

Kaikkia raskaita ajoneuvoja koskevan tienkäyttöverojärjestelmän luominen vaatii uusia hallinnollisia toimenpiteitä. Hallituksen esitys pyrkii tasapuolistamaan tieverkkoa käyttävien raskaiden ajoneuvojen verotuksellista kohtelua.

Liikenne- ja viestintävirasto on täydentänyt lisäselvityksessä arviotaan maksuunpanoon liittyvästä kustannusrakenteesta. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy viraston näkemyksiin.

Verottomat kuorma-autot (4 §)

Tulli ja *Poliisihallitus* esittävät, että puolustusvoimien ajoneuvojen, pelastusajoneuvojen ja museoajoneuvojen lisäksi myös poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen ajoneuvot vapautettaisiin tienkäyttöverosta, sillä tienkäyttöveron kantaminen viranomaisten ajoneuvoilta lisää hallinnollisia toimenpiteitä, eikä kannetuilla veroilla ole valtiontaloudellista merkitystä.

SKAL esittää lisäksi, että hinausautot tulisi vapauttaa tienkäyttöverosta rinnastamalla niiden käyttö pelastusajoneuvoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että käyttövoimaverolakiin sisältyvät vapautukset voidaan sisällyttää tienkäyttöveron vapautuksen piiriin. Tehdään pykälämuutos hallituksen esityksen pykälään 4 §, joka on lausunnon liitteenä. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan ei ole olemassa perustetta vapauttaa hinausautoja tienkäyttöverosta.

Veron määrä (7 §)

SY näkee haasteellisena sen, että tienkäyttöveroa ei palautettaisi verokaudelta, vaikka kuorma-auto otettaisiin pois liikenteestä. SKAL toteaa, että käyttökauden ilmoittamisen sitovuus on kohtuuton.

SKAL esittää, että 7 §:stä poistettaisiin kolmas momentti ja se korvattaisiin kolmannella ja neljännellä momentilla.

Hallituksen esityksessä esitetyt verojaksot ovat EU-lainsäädännön sekä kansainvälisen käytännön mukaisia.

Tienkäyttöveron suorittaminen (10 §)

Tulli ja SKAL esittävät, että ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen tienkäyttövero olisi maksettava viimeistään ajoneuvon poistuessa maasta, eikä 30 vuorokauden kuluessa kuorma-auton veronalaisen käytön aloittamisesta, sillä muuten tienkäyttöveroja ulkomaille rekisteröidyiltä ajoneuvoilta voi jäädä suorittamatta ja perimiskustannukset ulkomailta ovat kohtuuttomia veromääriin nähden.

Direktiivissä on perusteltu jakeluverkostolle lähtömaihin, mikä toteutetaan verkossa ja vaatii 30 päivän maksuajan. Mikäli 30 päivän maksuaikaa ei olisi, pitäisi tienkäyttöverolle olla ostopaikat ulkomailla.

Käyttökielto (25 §)

Tulli ja SKAL esittävät, että erääntynyt tienkäyttövero tai maksamaton seuraamusmaksu aiheuttaisi ajoneuvolle maastavientikiellon. Lisäksi *Poliisihallitus* toteaa, että maastavientikielto voisi olla yksi mahdollinen hallinnollinen pakkokeino tienkäyttöverolaissa.

Liikenne- ja viestintävirasto on todennut lisäselvityksessä, että nykymenetelmin ei ole mahdollista toteuttaa automaattista tunnistamista ulkomaisten rekisteritunnusten kohdalla. Automaattisen valvonnan käyttöönotto vaatii uudenlaista tekniikkaa, sekä mittavaa suunnittelua ja yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston ja Poliisihallituksen välillä vuosien 2019-2022 aikana. Automaattinen valvonta ei todennäköisesti ole ainakaan täysin hyödynnettävissä lain voimaantullessa. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy viraston näkemyksiin.

Sanna Ruuskanen
Yksikön johtaja, hallitusneuvos

Niko-Matti Ronikonmäki
Johtava asiantuntija

Liite Muutosehdotukset

LIITE

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 314/2018 vp)

Muutosehdotukset:

1. Ehdotettuun lain raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta 4 §:ään lisätään maininta poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen ajoneuvojen vapautuksesta tienkäyttöverosta seuraavasti:

4 §

Verottomat kuorma-autot

Tienkäyttöverosta vapaita ovat puolustusvoimien ajoneuvot, pelastusajoneuvot, poliisin ajoneuvot, tullin ajoneuvot, rajavartiolaitoksen ajoneuvot ja museoajoneuvot sekä ne ajoneuvot, jotka on Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa vastavuoroisesti vapautettu tässä laissa tarkoitetusta verosta.

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