Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Eduskunnan verojaosto

Päiväys/Datum
11.2.2019

Dnro/Dnr
TRAFICOM/27455/03.03.01/2019

Viite/Referens
HE 314/2018 vp

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto

Eduskunnan verojaosto on antanut Liikenne- ja viestintävirastolle tilaisuuden tulla kuultavaksi ja antaa kirjallinen asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta. Ajoneuvoverolakia muutettaisiin samalla siten, että N3- ja N3G-luokan kuorma-autoista kannettavaa ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin.

Veronkantomenettelystä

Tienkäyttövero on uusi ilmoituksiin perustuva vero ja aiheuttaa erityisesti kotimaisille liikenteen toimijoille uusia velvollisuuksia. Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannetaan dieselkäyttöisiltä N-luokan ajoneuvoilta, joten uutta veroa on luonnollista verrata jo käytössä olevaan samanluonteiseen ajoneuvoveroon.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa ei suoriteta väliaikaisesta käytöstä. Tällaista väliaikaista käyttöä on ajoneuvon käyttö siirtoluvalla tai koekilvillä. Siirtolupia käytetään muun muassa korjaamo- ja katsastussiirtoihin, sekä ajoneuvon esittelyyn. Koekilpiä taas käytetään muun muassa ajoneuvon varustelusiirtoihin ja koeajoihin. Tienkäyttöveroa kannettaisiin kuitenkin myös näissä tapauksissa ja tällä olisi vaikutusta ajoneuvokauppaan ja ajoneuvojen varusteluun.

Ajoneuvoveron osalta Liikenne- ja viestintävirasto voi solmia jaksoverotussopimuksen sellaisten toimijoiden kanssa, joilla oletetaan olevan kalenterivuoden aikana vähintään 50 ajoneuvoa hallinnassaan. Tällöin kaikki verovelvollisen ajoneuvot verotetaan yhdellä veropäätöksellä verotusjakson päättyessä. Tienkäyttöveromalliin ei esitetä jaksoverotusmahdollisuutta. Tämä voisi aiheuttaa lisää hallinnollisia velvollisuuksia ja lisäkustannuksia mm. kuljetusliikkeille ja suuremmille autoliikkeille.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveron voi katkaista ilmoittamalla ajoneuvo liikennekäytöstä poistetuksi. Tienkäyttöverokautta ei kuitenkaan voisi katkaista käyttämättömyyden perusteella. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että liikenteestä poistetun

ajoneuvon liikennevakuutusmaksua tai ajoneuvoveroa ei kannettaisi, mutta etukäteen maksetun tienkäyttöveron verokausi jatkuisi loppuun saakka, vaikka ajoneuvoa ei käytettäsi. Huomioitava on myös, että suoritettua tienkäyttöveroa ei palauteta, tai siirretä verovelvollisen toisen ajoneuvon tiekäyttöveron hyvitykseksi tilanteissa, jolloin verotettu ajoneuvo luovutetaan uudelle haltijalle tai annetaan romutettavaksi verokauden aikana.

Tämä vaatisi verovelvolliselta erityisen tarkkaa suunnitelmallisuutta ajoneuvon tulevasta käytöstä. Käytännössä ajoneuvojen käyttötilanteet vaihtelevat paljon ja varsinkaan ammattiliikenteessä ajoneuvon käyttötarvetta ei useinkaan ole mahdollista tietää kovin pitkälle tulevaisuuteen. Käyttökausi-ilmoitusta harkitessa tulee ottaa huomioon myös, onko käyttökaudella tarve vetää perävaunua, sekä perävaunun akselien määrä. Esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvo rikkoutuu 365 päivän käyttökauden alkamisesta seuraavana päivänä, ajoneuvoon kohdistuisi kuitenkin tienkäyttövero 364 päivältä, jolloin ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä. Ajoneuvon käyttö sesonkiluonteisesti tai äkilliset kuljetustarpeet aiheuttavat haasteita käyttöilmoitusten tekemiseen ja verosuunnitteluun.

Kokonaisuudessaan esitetyn mukainen tienkäyttövero lisäisi kotimaisten toimijoiden liikenteen verotukseen liittyvää hallinnollista taakkaa ja verorasitusta ainakin sellaisten toimijoiden osalta, joiden ajoneuvot eivät ole liikennekäytössä 365 päivää vuodessa.

Liikenne- ja viestintäviraston tavoitteena on olla asiakaslähtöisen viranomaistoiminnan edelläkävijä. Ajoneuvovero, tienkäyttövero ja niiden valvontakeinot muodostavat verovelvollisten kannalta kokonaisuuden. Asiakaslähtöinen palveluketju voi olla haasteellista toteuttaa kahtena erillisenä palveluna siten, että malli olisi verovelvollisille selkeä. Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan liikenteen verotuksen tulisi toimia ”yhden luukun- periaatteen” mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan asiassa olisi selvitettävä miten tienkäyttöveron voisi kantaa kotimaisilta toimijoilta päiväkohtaisesti ajoneuvoveron yhteydessä, vaikka tämä vaatisi tienkäyttöveron piirissä olevien ajoneuvojen käyttövoimaveron kantamista jälkikäteen tietyltä seurantajaksolta ja vinjettidirektiivin 7 a artiklan laajempaa tulkintaa siten, että tienkäyttöveron maksuunpano voi koostua useista voimassaolleista käyttökausista.

Tällaisen jälkikäteen kannettavan veron etuina olisi, että tienkäyttövero ei lisäisi kotimaisten toimijoiden ilmoitusvelvollisuuksia, tienkäyttöveron voisi kantaa ajoneuvoveron yhteydessä ja ajoneuvon väliaikainen käyttämättömyys, ajoneuvon myynti tai romutus keskeyttäisi myös tienkäyttöveron kertymisen. Ulkomaalaisten ajoneuvojen osalta päiväkohtainen tienkäyttöveron kantotapa olisi asiakasystävällisempi ja vero kannettaisiin vain päiviltä, jolloin ajoneuvo on todellisuudessa ollut käytössä. Koska useamman tienkäyttöverokauden voisi kantaa jälkikäteen yhdellä päätöksellä, tämä todennäköisesti myös vähentäisi veronkantokustannuksia. Kyseisenlainen jälkikäteinen veronkantomalli olisi myös joustavasti muutettavissa kilometriperusteiseksi, jos aikaperusteisesta liikenteen verotuksesta luovuttaisiin. Tällä ei kuitenkaan vältyttäisi erillisen tienkäyttöveron ilmoituskanavan rakentamisesta ulkomaalaisille toimijoille.

Aikataulu ja kustannukset

Tienkäyttöveron toimeenpano vaatii kokonaan uuden järjestelmän tienkäyttöveron maksuunpanoon, sähköiseen asiointiin ja perintään, sekä tietopalvelujen kehittämistä mm. valvontaan liittyen. Tehokas tienkäyttöveronvalvonta vaatii tietopalveluiden kehittämistä ja uusia rajapintoja yli hallinnonrajojen, sekä kansainvälisen tiedonvaihdon kehittämistä. Ajoneuvoveron käyttövoimaveron rakenteen muuttaminen vaatii myös muutoksia nykyisiin järjestelmiin. Huomioon on otettava myös mahdolliset EU notifikaation johdosta ilmenevät muutostarpeet. Tienkäyttövero ja

ajoneuvoveron käyttövoimaveron kompensaatio on toteutettavissa aikaisintaan 2021.

Huomioon on otettava myös, että tienkäyttöveron kantokustannuksiksi on hallituksen esityksessä mainittu vähintään 2,5 miljoonaa vuosittain ja järjestelmän perustamiskustannusten arvioidaan olevan noin 800 000—1 100 000. Vuosittaiset kantokustannukset on kuitenkin arvioitu erittäin maltillisesti ja voivat olla huomattavasti suuremmat.

Tulostekustannuksia on kuitenkin erittäin vaikea arvioida, sillä niihin vaikuttavat asiakkaiden mahdollisesti ilmoittamat lyhyet käyttökaudet ja toisaalta verolippujen lähettäminen/maksaminen sähköisesti. Neuvontakustannusten oletetaan myös olevan ajoneuvoveron neuvontakustannuksia korkeammat, sillä kyseessä on uusi vero ja suurin osa tienkäyttöveroilmoituksista on ulkomaalaisten tekemiä.

Automaattinen verovalvonta

Ehdotettu lainsäädäntö antaa mahdollisuuden myös automaattiseen kuvaamalla tapahtuvaan verovalvontaan, mutta tekniset ratkaisut automaattisen valvonnan toteuttamiseksi eivät ole vielä käytettävissä. Poliisihallituksen lakiluonnosta koskevassa lausunnossa (POL-2018-46453) todetaan, että rekisterikilpien tunnistaminen on automaattisen valvonnan perusedellytys. Nykyiset menetelmät eivät tunnista ulkomaalaisia rekisteritunnuksia ja havaintotietojen laadussa, sekä kyseisten tietojen veroviranomaiselle siirrossa on ongelmia. Automaattisen valvonnan käyttöönotto vaatii uudenlaista tekniikkaa, sekä mittavaa suunnittelua ja yhteistyötä Traficomin ja Poliisihallituksen välillä ennen lain voimaantuloa ja voimaantulon jälkeen. Automaattinen valvonta ei todennäköisesti ole ainakaan täysin hyödynnettävissä lain voimaantullessa.

Siirtymäsäännöksestä

Esityksen mukaan tienkäyttöveroa kompensoitaisiin kotimaisille toimijoille alentamalla käyttövoimaveroa N3- ja N3G-luokan ajoneuvoilta. Käyttövoimavero maksuunpannaan etukäteen 365 päivän verokaudella. Tämä tarkoittaa, että ehdotetut muutokset käyttövoimaveron perusteisiin aiheuttavat lain voimaantulon yhteydessä oikaisun jo maksuunpantuun veroon.

Kyseisen muutoksen osalta esityksessä todetaan seuraavaa: *Jos päiväkohtaista veroa on kannettu ennen tämän lain voimaantuloa vuoden 2021 veropäiviltä enemmän kuin tässä laissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto palauttaa liikaa maksetun veron verovelvolliselle ilman hakemusta. Palautukselle ei makseta korkoa*

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että kyseistä kohtaa muutettaisiin seuraavasti:

Jos päiväkohtaista veroa on kannettu ennen tämän lain voimaantuloa vuoden 2021 veropäiviltä enemmän tai vähemmän kuin tässä laissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi oikaista voimassa olevaa verokautta. Oikaisun johdosta syntyvälle palautukselle ei makseta korkoa 52 §:n mukaisesti.

Kyseinen muotoilu mahdollistaisi liikaa suoritetun veron hyvittämisen seuraavalla verolipulla tai korotetun veron kantamisen oikaistulta verokaudelta. Kyseinen menettely olisi esityksessä ehdotettua muotoilua asiakasystävällisempi, koska asiakas ei olisi velvollinen ilmoittamaan pankkiyhteyksiään saadakseen mahdollisen palautuksen ja liikamaksut voitaisiin huomioida automaattisesti seuraavalla maksuunpanolla ajoneuvoverolain (1281/2003) 31 §:n mukaisesti, eikä sanamuoto velvoittaisi Liikenne- ja viestintävirastoa erilliseen palautukseen.

Esa Aaltonen

Osastopäällikkö

Matti Kurth

Lakimies