AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Eduskunta, verojaosto

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

12.12.2019

Lausunto

Hallituksen esityksessä ehdotetaan käyttöönotettavaksi uutta kokonaismassaltaan yli 12 tonnin kuorma-autoihin sekä ajoneuvoyhdistelmiin kohdennettavaa tienkäyttöveroa. Veronalaisia olisivat kaikki Suomen tieverkolla käytettävät Suomessa ja ulkomailla rekisteröidyt kuorma-autot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden kokonaismassa on yli 12 tonnia.

Esityksen tavoite saada ulkomaiset kuorma-autot osallistumaan Suomen tieverkon käytöstä aiheutuviin kustannuksiin on lähtökohtaisesti tärkeä ja kotimaisen kuorma-autoalan kilpailukyvyn kannalta tärkeä uudistus. Suomi on harvoja EU-maita, joissa ei vielä ole käytössä kuorma-autoilta perittävää tienkäyttöveroa, jota palautetaan kotimaisille yrityksille muiden verojen ja maksujen alennettuna tasona.

Hallituksen esityksessä on tuotu esiin, että ehdotettu kotimaisten ajoneuvojen kompensaatiomalli saattaa osoittautua EU-oikeudellisesta näkökulmasta ongelmalliseksi. Varsin kattavakin kompensointi kotimaisille ajoneuvoille voitaisiin kuitenkin hyväksyä, mikäli kompensaatiomalli sisältää riittävästi esimerkiksi ympäristöohjaavia porrastuksia.

Tienkäyttöveroon muodostettu päästöluokkakohtainen porrastus tukee osaltaan raskaan liikenteen päästöjen vähentämistä. Tienkäyttöveron määrä on esityksessä sidottu ajoneuvon EURO-päästöluokkaan. **Tienkäyttöveron päästöporrastuksen tulisi olla esitettyä jyrkempi ja jatkua uusimpiin EURO-luokkiin asti**, jotta tienkäyttövero suosisi vähäpäästöisten kuorma-autojen hankintaa. Hallituksen esityksessä uusimpien EURO-luokkien V ja VI maksutaso on sama kuin luokassa IV, vaikka tiemaksuja koskeva direktiivi ei estä uusimpien luokkien sisällyttämistä kansalliseen lainsäädäntöön erillisinä alempina verotasoina. Hallituksen esityksen mukaisella porrastuksella kannuste vähäpäästöisemmän kaluston hankinnalle jää käytännössä vaatimattomaksi. Ympäristöohjausta vahvistaisi lisäksi kompensaatiomalliksi valitun käyttövoimaveron porrastaminen EURO-luokitukseen.

Esityksen mukaan maksettua tienkäyttöveroa ei palautettaisi, vaikka ajoneuvoa ei voitaisi tosiasiallisesti käyttää maksukauden aikana tai ajoneuvon vaihtaessa omistajaa. Tämä lisäisi tarpeettomasti kuljetusyrittäjien kustannuksia ajoneuvon vaihdon yhteydessä tai ajoneuvon käyttämättömyyden ajalta. Tienkäyttöverolle tulisi harkita vastaavanlaista palautusjärjestelmää kuin tällä hetkellä on käytössä ajoneuvoverossa.

Hallituksen esityksessä tienkäyttöveron vaikutus kuljetusyritysten kustannuksiin on ehdotettu kompensoitavaksi käyttövoimaveroa alentamalla. Käyttövoimavero on esityksessä porrastettu sen perusteella, onko vetoakselit varustettu ilmajousituksella vai muulla jousitusjärjestelmällä. Ilmajousitus on Suomessa varsin yleinen, mutta esimerkiksi puutavara-autoissa ja maansiirtoautoissa käytetään paljon myös muita jousitusjärjestelmiä. Varsinkin alemmalla tieverkolla käytettävät 4- ja 5-akseliset ajoneu-

vot vaativat riittävän kallistusvakauden ja ajoturvallisuuden takaamiseksi teräsjousituksia. Kaikkiin kuljetustarpeisiin ei ole mahdollista käyttää ilmajousituksella varustettua kalustoa. Koska 4- ja 5-akseliset kuorma-autot ovat jo valmiiksi korkeammin verotettuja, nämä raskaimmat ajoneuvot kärsisivät verotusmallista muita enemmän. Lisäksi ehdotettu jako on ristiriitainen, jos sitä verrataan asetuksessa autojen käytöstä tiellä 1257/1992 (ns. käyttöasetus) määriteltyihin akselille ja telille kohdistuviin massoihin. Kaksiakseliselle telille sallittavaa tieliikennemassaa ei säätele ainoastaan telin akseliväli, vaan myös telin tietä kuormittava vaikutus on otettu asetuksessa huomioon.

Käyttövoimaveron perusteen muutosta on esityksessä perusteltu sillä, että ilmajousituksella varustetut autot kuluttavat vähemmän väylästöä. Käyttövoimaveron muuttaminen jousitusjärjestelmään perustuvaksi on suhteellisen suuri verorakenteellinen muutos, jonka selvitykset kuljetusyritysten talouteen ja kustannuksiin tulisi selvittää perusteellisemmin kuin hallituksen esityksessä on tehty.

Kotimaisten kuorma-autojen verorasituksen arvioidaan pysyvän kokonaisuutena lähes ennallaan. Hallituksen esityksessä on kuitenkin todettu, että tienkäyttöverosta aiheutuisi kompensaatio huomioon ottaen keskimäärin lievää verorasituksen kasvua myös kotimaisille kuorma-autoille. Koska veromuutokset kohdistusivat erityyppisille kuorma-autoille eri tavoin, osalla yrittäjistä kustannukset kasvavat ja osalla kustannukset alenevat. Uuden järjestelmän voidaan varovaisestikin arvioida lisäävän kuljetusyrittäjien ja viranomaisten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Kuljetusyrittäjille todellisuudessa koituvia kustannuksia ei ole arvioitu esityksessä perusteellisesti.

Lisäksi esitämme, että samassa yhteydessä voitaisiin harkita sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen vapauttamista käyttövoimaverosta. Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on vielä merkittävästi perinteistä dieselkalustoa kalliimpaa. Vuodelle 2030 asetetut sähkö- ja kaasukäyttöisten autojen tavoitteet jäävät todennäköisesti saavuttamatta ilman hankintakannusteita tai muita taloudellisia kannusteita. Käyttövoimaverosta vapautus lisäisi osaltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden hintakilpailukykyä dieselkalustoon nähden.

Kunnioittavasti,

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry