



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Valtiovarainministeriö
Markus Teräväinen, neuvotteleva virkamies
markus.teravainen@vm.fi
Viite: VM153:00/2018

6.11.2018

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kuorma-autojen tienkäyttöverosta

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan uutta raskaan liikenteen tienkäyttöveroa. Vero kohdistuisi N3- ja N3G-luokan kuorma-autojen sekä ajoneuvoyhdistelmien käyttöön Suomen tieverkolla. Veronalaisia olisivat kaikki Suomessa ja ulkomailla rekisteröidyt kuorma-autot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden kokonaismassa on yli 12 tonnia. Verosta vapautettuja olisivat kuitenkin puolustusvoimien kuorma-autot, pelastusajoneuvot sekä museoajoneuvot. Veroa ei myöskään tarvitsisi maksaa sellaista ajoneuvoista, joita käytetään yksinomaan tieksi katsottavien alueiden ulkopuolella kuten työmaalla taikka tehdas- tai kaivosalueella.

Pidämme kannatettavana esityksen tavoitetta saada ulkomaiset kuorma-autot osallistumaan Suomen tieverkon käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Kannatettavaa on myös luoda tienkäyttöveroon ja sen kompensatiojärjestelmään ympäristöohjaavia porrastuksia, joiden voidaan nähdä vähentävän raskaan liikenteen päästöjä.

Tienkäyttöveron määrä on esityksessä sidottu ajoneuvon EURO-päästoluokkaan. Suuremman ympäristöohjausvaikutuksen luomiseksi porrastuksen tulisi kuitenkin olla merkittävästi ehdotettua jyrkempi. Ehdotetuilla maksuilla kannuste vähäpäästöisempään kalustoon jäänee käytännössä vaatimattomaksi.

Kotimaisten kuorma-autojen verorasituksen arvioidaan pysyvän kokonaisuutena ennallaan. Koska veromuutokset kuitenkin kohdistusivat eri tyyppisille kuorma-autoille eri tavoin, osalla yrittäjistä kustannukset kasvavat, kun taas toisilla vähenevät. Uuden järjestelmän voidaan arvioida lisäävän kaikkien yrittäjien, kuten myös viranomaisten, hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Kuljetusyrittäjille todellisuudessa koituvia kustannuksia ei ole arvioitu esityksessä riittävän perusteellisesti, ja siihen tulisi esityksen jatkovalmistelussa kiinnittää huomiota.

Esitysluonnoksessa on tuotu esiin, että ehdotettu kotimaisten ajoneuvojen kompensatiomalli on EU-oikeudellisesta näkökulmasta ongelmallinen. Varsin kattavakin kompensointi kotimaisille ajoneuvoille voitaisiin kuitenkin hyväksyä, mikäli kompensatiomalli sisältää riittävästi esimerkiksi ympäristöohjaavia porrastuksia. On joka tapauksessa tärkeää, että tienkäyttöveron ja siihen liittyvän käyttövoimaveron muutoksen EU-oikeudellinen hyväksyttävyyys varmistetaan ennen lainsäädännön voimaantuloa.

Esityksen mukaan maksettua tienkäyttöveroa ei palautettaisi, vaikka ajoneuvoa ei voitaisi tosiasiallisesti käyttää maksukauden aikana, tai edes ajoneuvon vaihtaessa omistajaa. Omistajan vaihtuessa veroa ei palautettaisi sen maksajalle, vaan se siirtyisi uuden omistajan hyväksi. Tätä ei voida pitää toivottavana, sillä se lisäisi tarpeettomasti kuljetusyrittäjien kustannuksia ajoneuvon vaihdon yhteydessä tai käyttämättömyyden ajalta. Tienkäyttöverolle tulisi harkita vastaavanlaista palautusjärjestelmää, kuin tällä hetkellä on käytössä ajoneuvoveron perinnässä. Toisaalta on punnittava tällaisen palautusjärjestelmän luomisen ja ylläpitämisen kustannuksia suhteessa tienkäyttöveron vuosittaisiin maksuihin.

Hallituksen esityksessä tienkäyttöveron vaikutus kuljetusyriytysten kustannuksiin on ehdotettu kompensoitavaksi käyttövoimaveroa alentamalla. Käyttövoimaveron porrastaminen on esityksessä perusteltu 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 ajoneuvot vaativat riittävän kallistusvakauden ja siten ajoturvallisuuden takaamiseksi teräsjousitus. 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 väylästä. Käyttövoimaveron muuttaminen jousitusjärjestelmään perustuvaksi on suhteellisen suuri verorakenteellinen muutos, jonka selvitykset kuljetusyriytysten talouteen ja kustannuksiin tulisi selvittää perusteellisesti. Tienkäyttövero voitaisiin kompensoida yrityksille nykyiselläkin mallilla, joten käyttövoimaveron porrastaminen jousituksen ominaisuuksien perusteella ei ole tienkäyttöveron kompensointia koskevassa laissa perusteltua. Esitämme, että kompensatiomalli muodostettaisiin siten, että käyttövoimaveron rakennetta ei samanaikaisesti muutettaisi jousitukseen perustuvaksi. Mikäli käyttövoimaveroa haluttaisiin porrastaa ajoneuvokaluston ominaisuuksien mukaan, soveltuvampi peruste olisi esimerkiksi EURO-päästöluokka, joka voimistaisi ehdotetun tienkäyttöveron ympäristöohjausta. Myös tämän veromallin kuljetustaloudelliset vaikutukset tulisi arvioida huolellisesti.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry



Pekka Rissa
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry