

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta. Esityksen mukaan käyttöön otettaisiin uusi valtiolle tuloutettava vuotuinen vero, joka kohdistuisi kuorma-autojen sekä ajoneuvoyhdistelmien käyttöön Suomen tieverkolla. Veronalaisia olisivat kuorma-autot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa. Vero koskisi Suomessa ja ulkomailla rekisteröityjä kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä.

Verovelvollinen olisi ensi sijassa ajoneuvon haltija. Vero määrättäisiin veroilmoitusten perusteella. Verovelvollinen voisi ilmoittaa kuorma-auton käyttökaudeksi 1, 7, 30 tai 365 päivää. Veron määrä olisi 400—1 122 euroa vuoden käyttökaudelta ajoneuvon EURO-päästöluokan ja akseliluvun mukaan. Päivän käyttökaudelta vero olisi kahdeksan euroa kaikille kuorma-autoille.

Verotustehtävää hoitaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Veroa valvoisivat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos. Jos havaittaisiin, että tieliikenteessä käytetään kuorma-autoa, josta ei ole tehty lain edellyttämää ilmoitusta, kannettaisiin sanktioluonteista seuraamusmaksua.

Ajoneuvoverolakia muutettaisiin samalla siten, että raskaista kuorma-autoista kannettavaa ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin. Käyttövoimaveron määräytyisi kuorma-auton kokonaismassan, akselien lukumäärän ja jousitusyyppin perusteella sekä sen mukaan, onko auto varustettu perävaunujen vetämiseen.

Ehdotukset edellyttävät muutoksia myös polttoainemaksusta annettuun lakiin, ajoneuvolakiin sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö.....	3
1.2 Käytäntö.....	4
1.3 EU:n lainsäädäntö ja kansainvälinen kehitys.....	4
1.3.1 Voimassa oleva EU:n lainsäädäntö.....	4
1.3.2 Komission vinjettidirektiiviin ehdottamat muutokset.....	6
1.3.3 Käyttäjämaksut eräissä maissa.....	7
1.4 Nykytilan arviointi.....	8
2 ESITYKSEN TAVOITE JA KESKEISET EHDOTUKSET	10
2.1 Tavoite	10
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	10
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	12
2.3.1 Tienkäyttövero	12
2.3.2 Käyttövoimaveron muutokset.....	12
2.3.3 Verotusmenettely	13
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	14
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	14
3.2 Yritysvaikutukset.....	15
3.3 Ympäristövaikutukset.....	15
3.4 Vaikutukset viranomaistoimintaan	16
3.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	17
4 ASIAN VALMISTELU.....	17
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	21
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	21
1.1 Laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta	21
1.2 Ajoneuvoverolaki.....	28
1.3 Laki polttoainemaksusta	29
1.4 Ajoneuvolaki.....	29
1.5 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	30
2 VOIMAANTULO.....	30
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	30
LAKIEHDOTUKSET	33
1. Laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta	33
LIITE	41
2. Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	42
LIITE	44
3. Laki polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta.....	45
4. Laki ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta.....	46
5. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 12 §:n muuttamisesta.....	47
LIITE	48
RINNAKKAISTEKSTIT	48
2. Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	48
3. Laki polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta.....	53
4. Laki ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta.....	54
5. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 12 §:n muuttamisesta.....	55

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö

Ajoneuvoverosta säädetään ajoneuvoverolaissa (1281/2003). Veroa kannetaan siltä ajalta, jona ajoneuvo on liikennekäytössä. Vero on päiväkohtainen, ja se määrätään etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta. Henkilöautoista ja pakettiautoista kannettava ajoneuvoveron perusvero määräytyy hiilidioksidipäästöjen tai kokonaismassan perusteella. Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannetaan henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista, jotka käyttävät polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä. Valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi käyttövoimaverolla tasoitetaan eri tavoin verotettuja polttoaineita käyttävien henkilöautojen erisuuruisia käyttökustannuksia autoilijoille. Kuorma-autojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa käyttökustannusten tasaamistarkoitusta kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla, vaan verolla pannaan täytöntöön verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/38/EY, jäljempänä *vinjettidirektiivi*, edellytetty vuotuinen ajoneuvovero. Kuorma-autojen käyttövoimaveron määrään vaikuttavat kuorma-auton kokonaismassa, akselien lukumäärä ja se, käytetäänkö autoa perävaunun vetoon. Kuorma-auton käyttövoimaveron on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 1,0—3,1 senttiä päivässä. Veron määrä eri tyyppisillä kuorma-autoilla nousee kokonaismassan suhteessa. Esimerkiksi kaksiakselisen 18 tonnia painavan kuorma-auton käyttövoimaveron on 548 euroa vuodessa ja 26 tonnia painavan kolmeakselisen kuorma-auton, joka vetää täysperävaunuyhdistelmää, käyttövoimaveron on 927 euroa vuodessa. Linja-autoista ei kanneta käyttövoimaveroa.

Ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto, joka ylläpitää myös ajoneuvoista rekisteriä. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät siirtyvät vuoden 2019 alussa toimintansa aloittavalle Liikenne- ja viestintävirastolle. Ahvenanmaalla veronkantoviranomaisena toimii Ahvenanmaan valtionvirasto ja verotus toimitetaan maakunnan ylläpitämän ajoneuvorekisterin tietojen perusteella. Ahvenanmaan erillisen ajoneuvorekisterin pito perustuu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:ään, jonka mukaan tietä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Kuorma-autojen käyttämästä dieselpolttoaineesta suoritetaan veroa nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) mukaan. Vuoden 2011 alussa voimaan tullessa energiaverouudistuksessa polttoaineiden verotus muutettiin siten, että vero määräytyy kunkin polttoainekomponentin energiasisällön ja hiilisisällön mukaan. Kaikkien fossiilisten ja bioperäisten liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperuste on hiilidioksiditonin arvo 62 euroa sekä jokaiselle tuotteelle ominainen hiilidioksidipäästökerroin. Fossiilisen bensiinin energiasisältövero on 52,19 ja hiilidioksidivero 17,38 senttiä litralta. Lähtökohtaisesti kaikilla fossiililla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotus sidottu energiasisältövero 0,01631 euroa megajoulelta. Pääosin hyötyliikenteen kuluttaman fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn energiasisältöveron taso ei kuitenkaan ole yhtä korkea kuin lähinnä henkilöautoliikenteessä käytettävän moottoribensiinin ja sitä korvaavien bioperäisten polttoaineiden. Dieselöljyn lievemmällä verotuksella on haluttu alentaa muun muassa kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen kustannuksia. Tämä on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisällölle annettua veroa alennetaan kiinteällä summalla 25,95 senttiä litralta, joka tarkoittaa dieselöljylle megajouleä kohti noin 0,0072 euron suuruisia veronalennusta veroperusteen edellyttämään tasoon.

Lähipäästöiltään perinteisiä fossiilisia polttoaineita parempien polttoainelaatujen energiasisältöveroesta myönnetään alennus, joka vastaa päästöhyödyn laskennallista arvoa vuoden 2010 laskentakriteereillä, jotka painottivat EURO II -luokan linja-autojen päästöjen vähentämisessä saatavia hyötyjä. Esimerkiksi lähipäästöominaisuuksiltaan vähemmän haitallisen parafiinisen dieselöljyn vero on 45,09 senttiä, kun vastaavan dieselöljyn peruslaadun vero on 53,02 senttiä litralta.

1.2 Käytäntö

Kuorma-autojen käyttövoimaveroa kannettiin vuonna 2017 noin 56 miljoonaa euroa. Tästä noin 50 miljoonaa euroa kertyi raskailta, eli kokonaismassaltaan yli 12 tonnin ajoneuvoilta. Kevyiltä eli kokonaismassaltaan yli 3,5 mutta enintään 12 tonnia painavilta kuorma-autoilta veroa kertyi kuusi miljoonaa euroa. Keskimääräinen ajoneuvovero raskailta kuorma-autoilta oli noin 1 100 euroa ja kevyiltä kuorma-autoilta noin 110 euroa vuodessa.

Vuoden 2018 maaliskuussa liikennekäytössä oli raskaita kuorma-autoja noin 48 000. Kevyitä kuorma-autoja oli liikennekäytössä joulukuun 2017 lopussa noin 40 000. Kaikkiaan liikenneasioiden rekisterissä oli 1 päivänä maaliskuuta 2018 noin 94 000 liikennekäyttöön merkittyä kuorma-autoa, joista noin 50 000 oli raskaita ja 44 000 kevyitä kuorma-autoja. Ahvenanmaalla rekisteröityjä kuorma-autoja on noin 570.

Raskaista kuorma-autosta lähes 31 000 oli kuljetuselinkeinojen luvanvaraisessa käytössä ja loput pääasiassa yritysten omaan elinkeinotoimintaan liittyvässä käytössä. Tilastokeskuksen tilinpäätösaineiston mukaan Suomessa toimii noin 9 000 tieliikenteen tavarankuljetuksen päätoimialakseen ilmoittanutta yritystä, joiden yhteenlaskettu liikevaihto on noin 6,1 miljardia euroa. Kyse on pääosin pienyrityksistä, sillä keskimäärin nämä yritykset työllistävät noin neljä henkilöä. Tyypillinen kuljetusyritys liikennöi 1—3 ajoneuvolla.

Liikenneviraston pitämän tietilaston mukaan vuonna 2016 kokonaissuorite tieliikenteessä oli noin 50 000 miljoonaa autokilometriä, josta kuorma-autojen osuus oli noin 3 500 miljoonaa kilometriä, eli seitsemän prosenttia. Kuorma-autojen suoritteesta noin 2 800 miljoonaa kilometriä kertyi maanteilla ja 700 miljoonaa kilometriä katuverkolla ja yksityisteillä.

Kuorma-autojen osuus Suomen tieliikenteen noin 10 miljoonan hiilidioksiditonnin päästöistä oli vuonna 2017 noin 28 prosenttia ja osuus tieliikenteen polttoaineiden kulutuksesta vajaan kolmanneksen. Tieliikenteen haitallisista hiukkaspäästöistä kuorma-autoliikenteen osuus oli noin 26 prosenttia ja typenoksidipäästöistä noin 45 prosenttia. Hiilimonoksidipäästöistä kuorma-autojen osuus oli noin kymmenen prosenttia ja hiilivetypäästöistä noin seitsemän prosenttia.

Kuorma-autojen käyttämästä dieselpolttoaineesta maksettiin vuonna 2017 nestemäisten polttoaineiden valmisteveroa arviolta noin 670 miljoonaa euroa. Kuorma-autoliikenteen diesel-polttoaineen bensiiniä alemman verotason muodossa saama verotuki oli noin 370 miljoonaa euroa.

1.3 EU:n lainsäädäntö ja kansainvälinen kehitys

1.3.1 Voimassa oleva EU:n lainsäädäntö

Vinjetidirektiivissä säädetään yksityiskohtaiset oikeudelliset puitteet verojen ja maksujen kantamiselle raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta tiettyjen teiden käytöstä. Direktiivillä pyritään poistamaan jäsenvaltioiden kuljetusyritysten väliset kilpailun vääristymät yhdenmukaistamalla ajoneuvoverotusta ja ottamalla käyttöön oikeudenmukainen järjestely tieinfrastruktuurin käyttömaksujen perimiseksi. Siinä vahvistetaan raskaille tavarankuljetusajoneuvoille jä-

senvaltioita velvoittavat aikaperusteisten ajoneuvoverojen vähimmäistasot, jotka jäsenvaltiot voivat halutessaan ylittää, ja toisaalta määritellään säännöt ja enimmäistasot infrastruktuurin käytöstä perittävistä tietulleista ja käyttäjämaksuista, joita jäsenvaltiot voivat halutessaan ottaa käyttöön.

Käyttäjämaksulla eli vinjetillä tarkoitetaan maksua, joka oikeuttaa käyttämään tieverkkoa tietyn ajan. Tietullilla puolestaan tarkoitetaan maksua, joka ajoneuvosta on suoritettava tietyssä tieinfrastruktuurissa kuljetun matkan ja ajoneuvotyypin perusteella.

Direktiivi koskee tietulleja ja käyttäjämaksuja Euroopan laajuisessa tieverkossa tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa jäsenvaltion moottoritieverkon osissa. Tämä ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta noudattaen tietulleja tai käyttäjämaksuja muilla teillä, edellyttäen, ettei maksujen veloittamisella tällaisilla muilla teillä syrjitä kansainvälistä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä.

Jäsenvaltiot eivät saa kantaa miltään tietyltä ajoneuvoluokalta sekä tietullia että käyttäjämaksua yksittäisen tieosuuden käytöstä. Jäsenvaltio, joka kantaa tieverkossaan käyttäjämaksua, voi kuitenkin kantaa myös tietulleja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan eivätkä välillisesti syrjiviä perustein, jotka johtuvat liikenteenharjoittajan kansallisuudesta, jäsenvaltiosta tai kolmannelle maasta, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut tai jossa ajoneuvo on rekisteröity, taikka kuljetuksen alkuperästä tai määräpaikasta.

Direktiivi on alun perin säädetty koskemaan kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, joiden suurin sallittu kokonaismassa on vähintään 12 tonnia. Vuonna 2011 direktiivin soveltamisalaa on muutettu siten, että se koskee kaikkia kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, joiden suurin sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia. Jäsenvaltio voi kuitenkin päättää soveltaa tietulleja tai käyttäjämaksuja ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaismassa on vähintään 12 tonnia, jos se katsoo, että soveltamisen ulottaminen alle 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin muun muassa aiheuttaisi liikenteen siirtymästä johtuvia huomattavia haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuden, ympäristön, melutason, ruuhkautumisen, terveyden tai liikenneturvallisuuden kannalta taikka soveltaminen aiheuttaisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat enemmän kuin 30 prosenttia soveltamisalaa laajentamalla saatavista lisätuloista. Jäsenvaltioiden, jotka päättävät soveltaa tietulleja tai käyttäjämaksuja ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaismassa on vähintään 12 tonnia, on ilmoitettava päätöksestään ja sen perusteluista komissiolle.

Käyttäjämaksujen on oltava oikeassa suhteessa infrastruktuurin käytön kestoon niin, ettei direktiivissä säädettyjä määriä ylitetä, ja niiden on oltava voimassa päivän, viikon, kuukauden tai vuoden. Kuukausimaksu saa olla korkeintaan 10 prosenttia vuosimaksun määrästä, viikkomaksu saa olla korkeintaan viisi prosenttia vuosimaksun määrästä ja päivämaksu saa olla korkeintaan kaksi prosenttia vuosimaksun määrästä. Jäsenvaltio voi päättää kantaa ainoastaan vuosimaksuja kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista.

Käyttäjämaksujen euromääräiset enimmäistasot on määriteltä direktiivin liitteessä II. Enimmäistasot on porrastettu ajoneuvojen päästötasojen mukaan määräytyvien EURO-luokkien 0—IV mukaan sekä sen mukaan, onko kuorma-autossa tai ajoneuvoyhdistelmässä enintään kolme vai vähintään neljä akselia. Päiväkohtaisen käyttäjämaksun tulee kuitenkin olla sama kaikissa ajoneuvoluokissa. Käyttäjämaksujen enimmäismääriä tarkistetaan kahden vuoden välein kuluttajahintaindeksissä tapahtuneiden muutosten perustella. Viimeisimmän vuonna 2018 tehdyn päivityksen mukaan enimmäistaso EURO 0 -luokkaan kuuluvilta vähintään neljä akselisilta ajoneuvoilta ja yhdistelmiltä on 2 394 euroa ja EURO IV -luokkaan kuuluvilta

enintään kolme akselisilta kuorma-autoilta 855 euroa vuodessa. EURO-luokkiin I, II ja III kuuluvien ajoneuvojen enimmäistasot asettuvat näiden välille. Direktiivissä ei ole määritelty omia maksutasoja uudemmille EURO-luokkiin V ja VI kuuluville ajoneuvoille, mutta direktiivi ei myöskään estä näiden sisällyttämistä kansalliseen lainsäädäntöön. Päiväkohtaisen käyttäjämaksun määrä on 12 euroa kaikissa ajoneuvoluokissa.

Tietulleja ja käyttäjämaksuja on sovellettava ja kerättävä ja niiden maksamista on valvottava siten, että aiheutetaan mahdollisimman vähän häiriötä liikenteen sujuvuudelle ja vältetään pakollista valvontaa tai tarkastuksia unionin sisärajoilla. Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla liikenteenharjoittajilla on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen ainakin tärkeimmissä myyntipisteissä jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella. Maksujen kantamisessa jäsenvaltiot voivat harjoittaa yhteistyötä, jolloin yhteen maahan maksetulla maksulla voi liikennöidä koko maksualueella.

Direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön infrastruktuuriin käyttöön perustuvan tietulli- tai käyttäjämaksujärjestelmän, säätämistä asianmukaisesta korvauksesta näistä maksuista, edellyttäen, että tällöin ei rikota Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklojen määräyksiä valtiontuesta.

Valtiontuki määritellään sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltion myöntämäksi taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetyksi tueksi, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, siltä osin kuin tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtiontuet yritystoiminnalle ovat lähtökohtaisesti kiellettyjä. Toisaalta jäsenvaltiot voivat päättää vapaasti asianmukaisimmaksi katsomastaan talouspolitiikasta ja erityisesti verorasituksen jakamisesta haluamallaan tavalla eri tuotannonalajoille. Jäsenvaltioiden on kuitenkin käytettävä tätä toimivaltaa unionin oikeuden mukaisesti.

Sopimuksen 108 artiklan perusteella Euroopan komissio vastaa EU:n valtiontukisääntöjen mukaisesta valvonnasta. Komissio voi todeta, että valtion myöntämä tai valtion varoista myönnetty tuki ei 107 artiklan mukaan sovellu sisämarkkinoille taikka että tällaista tukea käytetään väärin, ja tehdä päätöksen siitä, että jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä annetussa määräajassa.

Tukitoimenpiteiden ei katsota täyttävän kaikkia perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan perusteita eikä niihin sen vuoksi sovelleta perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitusvelvollisuutta, jos kyse on vähämerkityksisestä tuesta. Jäsenvaltion maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavalle yhdelle yritykselle myöntämän vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä ei saa olla yli 100 000 euroa minkään kolmen verovuoden jakson aikana. Tätä vähämerkityksistä tukea ei saa käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

1.3.2 Komission vinjettidirektiiviin ehdottamat muutokset

Euroopan komissio antoi 31 päivänä toukokuuta 2017 ehdotuksensa Euroopan liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi. Tavoitteena on auttaa alaa pysymään kilpailukykyisenä ja siirtymään sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla kohti puhdasta energiaa ja digitalisointia. ”Eurooppa liikkeellä” on laaja-alainen joukko aloitteita, joilla on tarkoitus parantaa liikenneturvallisuutta, edistää reilumpia tiemaksuja, vähentää hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita ja ruuhkia, purkaa byrokratiaa sekä torjua pimeää työtä ja varmistaa työntekijöille asianmukaiset työolot ja lepoajat. Komission ehdotukseen sisältyy kaksi esitystä vinjettidirektiivin muuttamisesta. Ensimmäinen ehdotus (KOM(2017) 276 lopullinen) koskee voimassa olevan direktiivin luvun II ajoneuvoveroa koskevien säännösten muuttamista. Toinen ehdotus

(KOM(2017) 275 lopullinen) koskee voimassa olevan direktiivin luvun III tietulleja ja käyttömaksuja koskevien säännösten muuttamista.

Komissio ei ole ollut tyytyväinen vinjettidirektiivin toimivuuteen. Komission kritiikki kohdistuu erityisesti aikaperusteiseen käyttäjämaksuun, jonka on katsottu johtaneen ulkomaisen liikenteen syrjimiseen. Lisäksi komission vaikutusarvioinneissa on muun muassa todettu aikaperusteisten maksujen olevan tehottomia infrastruktuurikustannusten kattamisen, puhtaamman ja tehokkaamman liikenteen edistämisen tai ruuhkien vähentämisen kannalta. Komissio katsoo, että aikaperusteinen maksu ei riittävästi edistä saastuttaja maksaa ja käyttäjä maksaa -periaatteiden toteutumista. Sen takia komissio esittää aikaperusteisesta käyttäjämaksusta luopumista. Vähitellen aikaan perustuva maksu tulisi korvata ajettuun matkaan ja hiilidioksidipäästöihin perustuvalla kilometrimaksulla.

Edistääkseen kilometrimaksujen käyttöönottoa komissio ehdottaa muutosta myös ajoneuvoveroihin. Komission näkemyksen mukaan ajoneuvoverot voivat haitata kilometriperusteisten tietullien käyttöönottoa, sillä ajoneuvovero on kuluerä, joka on maksettava siinäkin tapauksessa, että jäsenvaltiossa kannetaan tietulleja. Sen vuoksi jäsenvaltioille annettaisiin enemmän liikumavaraa alentaa ajoneuvoveroja samanaikaisesti, kun direktiiviin ehdotettavilla muilla muutoksilla edistettäisiin tiemaksujen käyttöönottoa. Jotta voitaisiin minimoida kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymisen riski, ajoneuvoverojen vähimmäismäärien alentaminen tapahtuisi asteittain nolnaan. Tämä tapahtuisi viiden peräkkäisen vuoden aikana viidessä eri vaiheessa siten, että kussakin vaiheessa nykyistä vähimmäistasoa alennettaisiin 20 prosenttia. Tämä muutos yhdistettynä ehdotukseen poistaa asteittain käytöstä aikaperusteiset käyttömaksut voisi komission näkemyksen mukaan varmistaa sujuvan siirtymisen kiinteämääraisten verojen ja maksujen järjestelmästä käyttöön perustuvaan maksujärjestelmään, joka on edistyskelisempi, oikeasuhteisempi ja mukautuvampi.

Komissio esittää direktiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan kuorma-autojen lisäksi myös muita ajoneuvoja eli linja-autoja, minibusseja, pakettiautoja ja henkilöautoja. Tätä perustellaan muun muassa sillä, että mainitut ajoneuvot aiheuttavat myös liikenteen ulkoisia haittoja ja esimerkiksi henkilöautot vastaavat noin kahdesta kolmasosasta liikenteen ulkoisista kustannuksista.

1.3.3 Käyttäjämaksut eräissä maissa

Ruotsissa on ollut käytössä vinjetti raskaalle liikenteelle vuodesta 1998. Vinjetti koskee kotimaisia yli 7 tonnin ja ulkomaisia yli 12 tonnin ajoneuvoja. Kotimaisten ajoneuvojen osalta maksu koskee kaikkia teitä. Ulkomaisten ajoneuvojen osalta maksu koskee vain moottoriteitä ja tiettyjä osuuksia useista E-teistä. Vinjettiä käyttöönotettaessa kotimaisilta ajoneuvoilta kannettavaa ajoneuvoveroa laskettiin. Ruotsi on mukana niin sanotussa Eurovinjetti-yhteisössä. Ruotsissa on lisäksi kaksi ruuhkamaksujärjestelmää (Tukholma ja Göteborg) sekä neljä silta-maksujärjestelmää. Ruotsissa on selvitetty vinjetistä luopumista ja siirtymistä raskaan liikenteen kilometripohjaiseen verotukseen.

Viro otti käyttöön vinjetin yli 3,5 tonnia painaville ajoneuvoille vuoden 2018 alussa. Vero on luonteeltaan valtiontaloudellinen ja se kannetaan koko yleiseltä tieverkolta. Tuotto on korvamerkitty tienpitoon. Vinjettimaksua ei Virossa kompensoida mitenkään kotimaisille ajoneuvoille.

Yhdistynyt kuningaskunta otti vuonna 2014 käyttöön vinjetin raskaalle liikenteelle. Käyttöönoton yhteydessä kotimaisten ajoneuvojen lisäkulut kompensoitiin lähes kokonaan. Järjestelmä koskee yli 12 tonnin painoisia ajoneuvoja ja koko yleistä tieverkkoa. Tuotto on korvamerkitty tienpitoon. Komissio on katsonut Yhdistyneen kuningaskunnan vinjettijärjestelmän syrjivän ulkomaalaisia liikenteenharjoittajia ja on siksi käynnistänyt asiassa rikkomusmenettelyn. Yh-

distynyt kuningaskunta on harkinnut muutoksia verojärjestelmään siten, että raskaan liikenteen verotusta muutettaisiin ohjaavammaksi ympäristön ja liikenteen tehokkuuden suhteen. Vinjetin lisäksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa on yksi maksullinen moottoritie ja joitakin siltamaksuja. Lontoossa on ruuhkamaksujärjestelmä.

Ranskassa ei ole erityistä raskaan liikenteen maksujärjestelmää. Tosin siellä valmisteltiin ja saatettiin täysin toimintakuntoiseksi laaja satelliittipaikannukseen perustuva kilometrimaksujärjestelmä raskaalle liikenteelle valtion moottoritieverkolla, mutta käyttöönotto peruuntui hallitusvaihdosten yhteydessä poliittisista syistä vuonna 2013. Useilta moottoriteiltä, joiden rakentamisesta ja operoinnista vastaavat yksityiset toimiluvanhaltijat, kannetaan kaikkia ajoneuvoluokkia koskevia tiemaksuja.

Saksassa siirryttiin satelliittipaikannukseen perustuvaan kilometrimaksujärjestelmään vuonna 2005. Järjestelmä kattoi alun perin vain moottoriteitä, mutta maksun alaisuuteen on myöhemmin lisätty useita valtateitä. Järjestelmä kohdistui aluksi yli 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin, mutta koskee nykyään yli 7,5 tonnin tavarankuljetusajoneuvoja. Järjestelmä edellyttää ajoneuvolaitetta, jonka keräämien tietojen pohjalta maksetaan jälkikäteen käytön mukaan. Harvoin Saksassa käyvät ulkomaiset ajoneuvot voivat vaihtoehtoisesti ilmoittaa reittinsä etukäteen ja maksaa matkansa maksuautomaatilla palvelupisteissä tai internetissä. Vuonna 2019 Saksassa toteutunee henkilöautojen vinjetti samalle verkolle, jolle jo sovelletaan raskaiden ajoneuvojen kilometrimaksujärjestelmää. Komissio katsoi, että henkilöautojen vinjettijärjestelmään alun perin ajoneuvoveron alennuksen muodossa sisältynyt täysi kompensaatio sekä lyhytaikaisen vinjettien suhteettoman korkeat hinnat tekivät järjestelmästä syrjivän ja tämä johti rikkomusmenettelyn käynnistämiseen. Saksa on tämän jälkeen tehnyt muutoksia järjestelmään komission kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella.

Ruotsi, Tanska, Alankomaat ja Luxemburg muodostavat Eurovinjetti-yhteisön. Yhteisön tarkoituksena on se, että vinjetti kelpaa kaikissa siinä mukana olevissa maissa ja tuotot jaetaan maiden välillä sovittujen osuuksien mukaan. Lähes koko toiminta on ulkoistettu kilpailutuksen kautta yksityiselle vinjettioperaattorille. Vinjettiyhteisön tulevaisuus näyttää epävarmalta. Saksa ja Belgia ovat jo aikaisemmin eronneet yhteisöstä päätettyään siirtyä kansallisiin kilometrimaksuihin. Myös Ruotsin osalta yhteisöstä eroaminen tulee ajankohtaiseksi, jos raskaan liikenteen kilometrimaksun käyttöönottoaminen etenee.

1.4 Nykytilan arviointi

Kuorma-autojen käyttövoimaverotus on Suomessa kireämpää kuin direktiivin vähimmäistasot edellyttäisivät. Kuorma-autojen käyttövoimaveroa alennettiin noin 40 prosentilla vuonna 2011 voimaantulleessa energiaverouudistuksessa dieselöljyn verotason korotuksen yhteydessä. Käyttövoimaveron rakenne pidettiin tällöin kuitenkin entisellään. Veron tasoon ei tämän jälkeen ole tehty muutoksia. Nykyisin yli 12 tonnin kuorma-autoilla käyttövoimaveron on noin 100 — 1500 euroa vuodessa enemmän kuin vinjettidirektiivi edellyttäisi. Direktiivin vähimmäisverojen perusteet poikkeavat käyttövoimaveron määrätymisperusteista, mikä vaikeuttaa verotason vertailua. Yleisesti ottaen ero direktiivin vähimmäistason ja käyttövoimaveron määrän välillä kuitenkin kasvaa kuorma-auton kokonaismassan myötä. Käyttövoimaveron vaikutus suomalaisten kuljetusalan yritysten kilpailukykyyn on varsin rajallinen, koska tämän veron osuus kuorma-autoliikenteen kustannuksista on pieni.

Ajoneuvoveron kaltaisen veron kantaminen ulkomaisilta kuorma-autoilta ei ole direktiivin mukaan sallittua. Direktiivi mahdollistaa veron kantamisen yhtäläisin perustein koti- ja ulkomaiselta raskaalta liikenteeltä ainoastaan matkaperusteisina tietulleina tai aikaperusteisina käyttäjämaksuina. Käyttäjämaksuja tai tietulleja on otettu jossain muodossa käyttöön lähes kaikissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltiot ovat siten yleisesti pyrkineet painottamaan sellaista raskaan liikenteen verotusta, joka kohdistuu tasapuolisesti kotimaisiin ja ulkomaisiin ajoneuvoihin.

hin. Suomessa raskaalta liikenteeltä ei kuitenkaan ole kannettu käyttäjämaksuja tai tietulleja, vaan raskaan liikenteen erityisverona on ollut yksinomaan ajoneuvoveroon sisältyvä käyttövoimavero.

Aikaperusteinen käyttäjämaksu on matkaperusteisiin tietullijärjestelmiin verrattuna yksinkertainen tapa kerätä käyttäjämaksuja. Useissa maissa suuntauksena on kuitenkin ollut siirtymien matkaperusteisiin tietulleihin.

Kuorma-autojen käyttövoimaveron tavoite on valtiotaloudellinen. Käyttövoimaveron perusteet on kuitenkin määritelty porrastamalla verotasot ajoneuvojen tierakenteelle aiheuttaman kuormituksen perusteella. Siten vero myös hinnoittelee käyttäjä maksaa -periaatteen mukaisesti kuorma-autojen tienpidolle aiheuttamia kustannuksia. Ajoneuvoveron käyttövoimavero koskee vain Suomessa rekisteröityjä ajoneuvoja, eikä vero kohdistu ulkomaisten kuorma-autojen tienpidolle aiheuttamaan rasitukseen.

Liikenne aiheuttaa rasitusta tierakenteelle, mikä heijastuu tienpidon kustannuksiin. Liikennekuormitus muodostuu ajoneuvojen painosta aiheutuvasta staattisesta kuormituksesta sekä ajoneuvojen liikkeistä aiheutuvasta dynaamisesta lisäkuormituksesta. Ensin mainittu määräytyy ajoneuvon massan mukaan ja sen perusteella, kuinka massa jakautuu jousituksen kautta akseleille, akseleilta renkaille ja renkailta edelleen tienpintaan. Dynaamisen lisäkuormituksen suuruuteen puolestaan vaikuttavat edellä mainittujen lisäksi ajoneuvon tekniset ominaisuudet kuten jousitus sekä ajonopeus ja tienpinnan epätasaisuus. Liikennekuormituksen suuruuden kannalta ajoneuvon massalla ja sen jakautumisella on kuitenkin määräävä vaikutus. Tästä johtuen liikennekuormituksen laskennallisessa käsittelyssä keskitytäänkin tyypillisesti vain raskaisiin ajoneuvoihin, lähinnä kuorma-autoihin, sillä kevyiden ajoneuvojen kuten henkilöautojen kuormitusvaikutus on näihin verrattuna epäoleellinen (Liikenneviraston julkaisuja 11/2014). Henkilöautoliikenteen aiheuttamat rasitukset näkyvät tiestöllä lähinnä nastarenkaiden käytön seurauksena syntyvinä päällysteen kulumisurina.

Ulkomaisten kuorma-autojen määrästä Suomessa on vaikea saada luotettavaa tietoa. Raskaan liikenteen aikaperusteisesta maksusta tehdyssä esiselvityksessä (liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 1/2018) arvioitiin, että ulkomaiset raskaat kuorma-autot tekivät vuonna 2016 noin 600 000 Suomeen saapuvaa rajanylitystä. Rajaliikenteen arvioidaan lisääntyvän vuosittain keskimäärin hieman yli kaksi prosenttia, mikä vastaisi suurin piirtein vuosien 2004–2016 rajaliikenteen keskimääräistä kasvua. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n vuonna 2017 järjestämässä liikennelaskennassa ulkomaisten kuorma-autojen osuus oli noin yhdeksän prosenttia. Liikennelaskenta suoritettiin vuorokauden mittaisella laskentajaksolla seitsemässä mittauspisteessä ja tietoihin yhdistettiin Vuosaaren sataman tiedot. Eurostatin tilaston mukaan kabotaasiliikenteen osuus Suomen kuljetusmarkkinoilla oli vuonna 2015 alle prosentin, kun se keskimäärin EU-jäsenvaltioissa oli 3,3 prosenttia. Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan valtion sisäistä tavarankuljetusta toisessa maassa rekisteröidyllä ajoneuvolla. EU-säädösten nojalla kabotaasi on tietyin rajoituksin sallittu Euroopan talousalueen valtioiden ajoneuvoille.

Käyttövoimaveron nykyiset perusteet ovat hyvin lievät kevyimmille kuorma-autoille. N₂-luokan kuorma-autoista noin puolet, eli noin 21 000 on kokonaismassaltaan vain vähän yli 3,5 tonnia. Kyse on tältä osin useimmiten verotussyistä kuorma-autoiksi rekisteröidyistä henkilö- ja pakettiautoista. Henkilö- tai pakettiautoiksi rekisteröitynä samoista ajoneuvoista tulisi maksaa autoveroa, ja useissa tapauksissa myös oikeus arvonnalisäveron vähentämiseen olisi rajoitettu. Lisäksi vuotuinen ajoneuvovero on henkilö- ja pakettiautoilta huomattavasti korkeampi kuin kevyiltä kuorma-autoilta. Kevyiksi kuorma-autoiksi rekisteröidyt autot maksavat ainoastaan vuotuista käyttövoimaveroa, jonka määrä vähän yli 3 500 kilogramman kokonaismassan omaavilta autoilta on 79 euroa. Tämä ajoneuvoryhmä on siis erittäin lievästi verotettu suhteessa muihin vastaavan kaltaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin sekä henkilöautoihin.

Liikenteen terveydelle haitallisiin päästöihin kohdistuu nykyisin vero-ohjausta polttoaineverotuksen kautta. Vähemmän haitallisten polttoainekomponenttien saama alennus kohdistuu lähinnä dieselpolttoaineeseen ja siten dieselpolttoaineen pääasialliseen käyttäjäryhmään eli kuorma-autoliikenteeseen. Nykyisen massaperusteisen käyttövoimaverotuksen voi myös katsoa ilmentävän ainakin osittain kuorma-auton tai ajoneuvoyhdistelmän haitallisten päästöjen määrää, vaikkakaan tämä verotustapa ei ota huomioon todellisen ajosuoritteen päästöjä eikä ajoneuvojen ikään liittyvää päästörajojen merkittävää tiukkenemista. Vero-ohjauksesta huolimatta raskaan liikenteen osuus terveydelle haitallisista päästöistä on huomattavan suuri. Kuorma-autot aiheuttavat lähes puolet tieliikenteen terveydelle haitallista typenoksidipäästöistä ja runsaan neljänneksen terveydelle haitallisista hiukkaspäästöistä. Saastuttaja maksaa -periaatteen voimakkaampaa toteuttamista raskaassa liikenteessä voidaan pitää tämän takia perusteltuna.

Kuorma-autojen EURO-luokitus asettaa rajat hiilimonoksidin, hiilivetyjen, typen oksidien sekä hiukkaspäästöjen määrälle. Uusien ajoneuvojen päästönormeja on kiristetty 1980-luvun loppupuolelta lähtien. Uusimman EURO VI -luokan ajoneuvojen hiilimonoksidipäästöt ovat vain kolmanneksen verrattuna EURO I -luokkaan ja vastaavasti hiilivetypäästöt ovat 12, typenoksidipäästöt viisi ja pienhiukkaspäästöt kolme prosenttia EURO I -luokan päästöistä. Päästönormit kuitenkin koskevat vain ajoneuvojen valmistusta. Ajoneuvojen käytössä pitämiin ei tältä osin kohdistu suoraa vero-ohjausta.

2 Esityksen tavoite ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoite

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaan käyttöön otetaan raskaan liikenteen tienkäyttömaksu. Kustannus kompensoidaan ammatiliikenteelle EU-maksimin mukaisesti. Muutoksille ei asetettu valtion verotuloja lisäävää tavoitetta.

Vuoden 2018 huhtikuussa kehysriihen yhteydessä hallitus päätti vinjettitasoista ja veron rajaamisesta vain raskaisiin yli 12 tonnin kuorma-autoihin. Samalla hallitus päätti, että vinjetin aiheuttama lisäkustannus kompensoidaan kokonaan kotimaiselle raskaalle liikenteelle käyttövoimaveroa alentamalla.

Esityksen tavoitteena on hallitusohjelmaan sisältyvän kirjauksen mukaisesti ottaa käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttövero siten, että kotimaisen kaluston verorasitus ei keskimäärin nousisi.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Tienkäyttöveron aiheuttaman kustannusrasituksen hyvittämiseksi kotimaisille kuorma-autoille on selvitetty diesellä polttoaineveron alentamista tai hakemuksesta maksettavaa polttoaineveronpalautusta sekä kotimaisilta kuorma-autoilta kannettavan vuotuisen käyttövoimaveron alentamista. Lisäksi esillä on ollut tienkäyttöveron toteuttaminen ilman kompensatiota ja tulojen käyttäminen tienpitoon.

Suomen muista EU:n jäsenvaltioista poikkeavan energiaverorakenteen takia diesellä polttoaineveron alentamiseen tai palauttamiseen liittyy huomattavia periaatteellisia ja käytännöllisiä ongelmia ja tämän takia polttoaineverotuksen muuttamista ei ole pidetty toteuttamiskelpoisena hyvityskkeinona.

Dieselpolttoaineen veronalennuksesta vain 45 prosenttia kohdistuisi kuorma-autoihin. Alennuksen yhteydessä olisi energiaveromallin johdonmukaisen rakenteen säilyttämiseksi samalla välttämätöntä korottaa henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron koro-

tus koskisi noin 700 000 henkilöautoa ja 300 000 pakettiautoa. Polttoaineveronalennus tai veronpalautus suosisi suuripäästöisiä ajoneuvoja sekä kannustaisi ajosuoritteen kasvattamiseen. Siirtyminen käytönmukaisesta verotuksesta kohti kiinteää verotusta olisi EU-tavoitteiden ja aikaisempien kansallisten linjausten vastaista. Veronalennus tai -palautus lisäisi CO₂-päästöjä ja vaikeuttaisi tieliikenteelle energia- ja ilmastostrategiassa asetettua päästövähennämisen 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. Bio-osuuksien kasvattamisen tavoitteet kohdistuvat nimenomaisesti dieseliin bensiinilaatujen standardirajoitteiden takia.

Dieselpolttoaineen veronalennus ei todennäköisesti menisi täysimääräisenä läpi polttoaineen hintaan, jolloin kompensatio ei hyödyttäisi täysimääräisesti kuljetusalaa. Lisäksi yksityisten dieselautoilijoiden kustannukset saattaisivat kasvaa, sillä dieselin veronalennusta vastaava henkilöautojen käyttövoimaveron korotus jouduttaisiin tekemään täysimääräisenä energiaverojärjestelmän rakenteen säilyttämiseksi, mutta polttoainekustannukset eivät ehkä alenisi keskimäärin yhtä paljon.

Polttoaineveron palauttaminen olisi myös hallinnollisesti työlästä ja siihen liittyisi valvonnallisia ongelmia.

Polttoaineveron alentamiseen tai palauttamiseen liittyvien ongelmien takia olisi tarkoituksenmukaisempaa toteuttaa kompensatio pelkästään alentamalla käyttövoimaveroa vinjettidirektiivin sallimissa rajoissa. Käyttövoimaverokompensatio kohdistuisi vain tienkäyttöveroa maksaviin kuorma-autoihin toisin kuin polttoaineveron alentaminen. Käyttövoimaveron on samalla tavalla aikaperusteinen kuin tienkäyttövero ja siten kompensaation voi katsoa toteutuvan tällä tavalla tarkemmin kuin käyttöön perustuvassa polttoaineveron palautuksessa.

Direktiivi sisältää mahdollisuuden käyttäjämaksujen hyvittämiseen. Käyttövoimaveron alentaminen kattaisi keskimäärin tienkäyttöverosta kotimaiselle raskaalle kalustolle aiheutuvan kustannuslisän, jos tienkäyttöveron taso asetetaan riittävän matalaksi. Kompensaation toteuttamiseen siinä laajuudessa, että kotimainen raskas kalusto ei keskimäärin maksaisi uuden veron käyttöönotosta, voi kuitenkin olla ongelmallista EU-lainsäädännön kannalta. EU:n komissiolla olisi mahdollisuus käynnistää Suomea vastaan rikkomusmenettely, mikäli komissio katsoo, että tällainen tienkäyttövero, joka keskimäärin hyvitetäisiin kotimaisille kuorma-autoille ajoneuvoveron alentamisella, olisi direktiivissä tarkoitettulla tavalla ulkomaisia liikenteenharjoittajia syrjiviä. Syrjivyyttä saatetaan tarkastella myös Euroopan Unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kannalta. EU-tuomioistuin viimekädessä ratkaisisi sen, onko kansallinen lainsäädäntö tältä osin EU-oikeuden vastainen.

Mahdollisten EU-oikeudellisten ongelmien välttämiseksi kompensatio voitaisiin toteuttaa vain osittain. Tienkäyttöveron verotasot voitaisiin tällöin asettaa direktiivin puitteissa korkeammiksi, vaikka ajoneuvoveron alentaminen toteutettaisiin direktiivin vähimmäisverotasoihin saakka. Tienkäyttöverosta aiheutuisi siis kompensatio huomioon ottaen keskimäärin lievää verorasituksen kasvua myös kotimaisille kuorma-autoille. Koska korkeampi vuosivero mahdollistaisi korkeamman päiväkohtaisen tienkäyttöveron, nousisi myös verotulojen määrä ulkomaisilta kuorma-autoilta.

Vaihtoehtoisesti EU-oikeudellisen tulkinnanvaraisuuden poistamiseksi voitaisiin luopua ajoneuvoverokompensatiosta ja toteuttaa tienkäyttövero esityksen mukaisilla matalilla verotasoilla. Tällöinkin kotimaisten kuorma-autojen verorasitus nousisi maltillisesti keskimäärin noin 520 eurolla vuositasolla.

Tienkäyttöveron veropohjaa voitaisiin laajentaa kokonaismassaltaan 3,5—12 tonnin kuorma-autoihin. Koska kevyistä kuorma-autoista kannettu käyttövoimaveron on vähäinen, tienkäyttöverosta aiheutuvaa verorasituksen nousua ei pääosin voitaisi kompensoida. Tienkäyttöveron tältä osin tasaisi verorasitusta henkilö- ja pakettiautoihin verrattuna perusteettoman kevyesti verotetuilla autoilla, joiden kokonaismassa on vähän yli 3,5 tonnia. Myös direktiivin säännösten perusteella 3,5—12 tonnin kuorma-autojen sisällyttäminen tienkäyttöveroon olisi perusteltua.

2.3 Keskeiset ehdotukset

2.3.1 Tienkäyttöveron

Hallituksen kehysriihessä tekemien linjausten mukaisesti ehdotettava vero koskisi kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, joiden kokonaispaino on yli 12 tonnia, eli N₃- ja N₃G-luokan kuorma-autoja. Veron ulkopuolelle jäisivät siten N₂-luokan kevyet kuorma-autot, eli kuorma-autot, joiden kokonaispaino on yli 3,5 mutta enintään 12 tonnia. Vero kannettaisiin sekä Suomessa rekisteröidyistä että ulkomaisista ajoneuvoista. Verottomia olisivat puolustusvoimien kuorma-autot, pelastusajoneuvot sekä museoajoneuvot. Veroa tulisi suorittaa kuorma-auton käyttämisestä Suomessa tiellä. Veroa ei siten tulisi suoritettavaksi sellaista ajoneuvoista, joita käytetään yksinomaan tieksi katsottavien alueiden ulkopuolella kuten työmaalla taikka tehdas- tai kaivosalueella. Veronalaista olisi kuorma-autojen käyttö maanteilla, katuverkolla, yksityisteillä sekä muilla yleiselle liikenteelle tarkoitetuilla alueilla. Koska kyse olisi yleiskatteellisesta verosta, jolla ei olisi yhteyttä tienpidon rahoitukseen, veroa ei rajattaisi koskemaan vain valtion ylläpitovastuulla olevien maanteiden käyttöä. Vero koskisi myös kuorma-autojen käyttöä Ahvenanmaan maakunnassa, jotta vero olisi yhtäläinen koko maassa. Kyse olisi Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvasta verosta.

Vero olisi porrastettu vinjettidirektiivin liitteen II mukaisella tavalla. Verotasot asetettaisiin selvästi direktiivin sallimia enimmäistasoja alemmiksi. Verotasojen suhteellinen väli kuitenkin säilyisi direktiivin mukaisena. Verotason vaikuttaisi ajoneuvon EURO-luokitus sekä se, onko ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän akselien lukumäärä enintään kolme vai vähintään neljä. Vero olisi enimmillään 1 121 euroa vuodessa, mikä kannettaisiin EURO 0 -luokan ajoneuvosta tai yhdistelmästä, jossa on vähintään neljä akselia. Alin vuosivero olisi 400 euroa ja koskisi EURO IV tai sitä parempaan päästöluokkaan kuuluvia ajoneuvoja, joissa on enintään kolme akselia. EURO-luokkien I, II ja III ajoneuvojen vuosivero sijoittuisi tälle välille. Direktiivissä ei ole omia maksutasoja uudemmille EURO-luokkiin V ja VI kuuluville ajoneuvoille, joten nämä verotettaisiin kuten EURO IV -luokan ajoneuvot. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että verotaso olisi sama kaikille vuoden 2005 jälkeen käyttöön otetuille kuorma-autoille.

Vuoden pituisen käyttöjakson lisäksi veron voisi maksaa myös kuukauden, viikon tai päivän mittaiselta ajanjaksolta. Veron maksaminen pidemmältä jaksolta olisi verovelvolliselle suhteellisesti edullisempaa kuin lyhyemmältä jaksolta. Verotasot asetettaisiin tältä osin vinjettidirektiivissä edellytetyllä tavalla siten, että kuukausimaksu olisi kymmenen prosenttia ja viikkomaksu viisi prosenttia vastaavan ajoneuvon vuosimaksusta. Direktiivin mukaan päiväkohtainen maksu saa olla enintään kaksi prosenttia vuosimaksusta ja maksun tulee olla sama kaikille ajoneuvoluokille. Tämän mukaisesti päiväkohtaiseksi verotusoksi tulisi kahdeksan euroa riippumatta ajoneuvon EURO-luokasta tai akselien lukumäärästä.

Vuosikohtaiset tienkäyttöverot asetettaisiin sellaiselle tasolle, joka olisi mahdollista kompensoida keskimääräisesti alentamalla N₃- ja N₃G-luokan kuorma-autojen käyttövoimaveron mahdollisimman lähelle vinjettidirektiivissä edellytetyjä vuotuisia vähimmäisverotasoja ottaen huomioon sen, että käyttövoimaveron rakenne poikkeaa direktiivissä säädettyjen ajoneuvo-veron vähimmäistasojen rakenteesta.

2.3.2 Käyttövoimaveron muutokset

Ajoneuvoverolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että raskailta kuorma-autoilta perittävää käyttövoimaveroa alennettaisiin. Ilman vetolaitetta olevien vähintään 12 tonnin painoisten kuorma-autojen käyttövoimavero alennettaisiin direktiivin vähimmäistasoja vastaavaksi. Verotaso määräytyisi erikseen kaksi-, kolme- sekä vähintään neljääksiselille kuorma-autoille ja verotasoon vaikuttaisi lisäksi direktiivissä mahdollistetulla tavalla se, ovatko ajoneuvon vetoakselit varustettu ilmajousituksella vai muulla jousitusjärjestelmällä. Ilman vetolaitetta olevilla kuorma-autoilla vuotuisen veron määrä vaihtelisi jousituksen ja akseliluvun mukaan nollan ja 537 euron välillä.

Ajoneuvoyhdistelmien osalta vuotuisen ajoneuvoveron vähimmäistasot on määritelty vinjetidirektiivissä yhdistelmän kokonaispainon ja akseliluvun perusteella. Vähimmäisverojen käyttöönotto edellyttäisi siis käytännössä sitä, että perävaunun vaihtumisesta tulisi aina ilmoittaa veronkantoviranomaiselle päiväkohtaisen käyttövoimaveron uudelleen laskemista varten. Koska tällainen menettely kuitenkin olisi hallinnollisesti erittäin raskas yrityksille sekä viranomaisen kannalta vaikea toteuttaa ja valvoa, käyttövoimaveron alennus kuorma-autoille, jotka on tarkoitettu puoliperävaunun, keskiakseliperävaunun tai täysperävaunun vetoon toteutettaisiin yksinkertaisella tavalla siten, että perävaunun vaihtuminen ei vaikuttaisi veron määrään. Ajoneuvoyhdistelmien kohdalla vero määräytyisi kuten nykyisinkin pelkästään vetoauton ominaisuuksien perusteella. Ajoneuvoverolaista kumottaisiin nykyinen mahdollisuus tehdä rekisteröinnin tai liikennekäyttöön oton yhteydessä ilmoitus siitä, että vetolaitteella varustettua kuorma-autoa ei käytetä perävaunun vetoon.

Käyttövoimaveron määrä olisi kaksiakseliselle ilmajousitetulle vetoautolle 465 euroa vuodessa ja muulla jousitusjärjestelmällä varustetulle kaksiakseliselle vetoautolle 706 euroa vuodessa. Kolme tai useampi akseliselille ilmajousitetulle vetoautolle käyttövoimavero olisi 465 euroa vuodessa ja muulla jousitusjärjestelmällä varustetulle vähintään kolmeakseliselle vetoautolle 929 euroa vuodessa.

2.3.3 Verotusmenettely

Tienkäyttöverosta verovelvollinen olisi ajoneuvon haltija. Ajoneuvon omistaja olisi toissijaisesti vastuussa verosta, jos haltija ei maksa veroa. Jos kuorma-autolla on useampia omistajia tai haltijoita, he olisivat yhteisvastuussa veron suorittamisesta. Veron kantaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Vero kannettaisiin veroilmoituksella annettavien tietojen perusteella. Veroilmoituksella verovelvollinen ilmoittaisi tarvittavat tiedot ajoneuvosta sekä valitsisi 1, 7, 30 tai 365 päivän pituisen käyttökauden, jolta veroa suoritetaan. Ilmoituksen perusteella Liikenne- ja viestintävirasto panisi veron maksuun verovelvolliselle lähettävällä verolipulla. Vero tulisi maksaa 30 päivän kuluessa veronalaisen käytön, eli yleensä ilmoitetun käyttökauden alkamisesta. Vinjetidirektiivissä edellytetään sellaisen myyntipisteverkoston järjestämistä, missä vinjetin voisi maksaa ympäri vuorokauden tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen. Ehdotetun jälkikäteisen maksuunpanon avulla välttyttäisiin tällaisen veronkantokustannuksia huomattavasti nostavan myyntipisteverkoston järjestämiseltä.

Tienkäyttöveron muutoksenhakua koskevat säännökset sekä osa menettelysäännöksistä vastaisivat hyvin pitkälti ajoneuvoverolain säännöksiä. Tienkäyttöveron verotusmenettelyä ei kuitenkaan pystyittäisi laajemmin yhdenmukaistamaan ajoneuvoverotuksen kanssa. Direktiivissä säädetään kiinteät jaksot, joiden ajalta käyttäjämaksu voidaan kantaa, eikä tienkäyttöveroa siten voida toteuttaa ajoneuvoveron kaltaisena päiväkohtaisesti kannettavana verona. Ajoneuvoverotuksessa veron kertyminen voidaan katkaista liikenneasioiden rekisteriin tehtävällä ilmoituksella ajoneuvon liikennekäytöstä poistosta ja ajoneuvon liikennekäyttöön otto taas aloittaa uuden verokauden. Koska tienkäyttöveron verotusjaksot eivät vastaa ajoneuvoveron verokausia, tienkäyttöveroa ei voitaisi maksuunpanna yhdessä ajoneuvoveron kanssa vaan verotus tapahtuisi erillisellä verotuspäätöksellä.

Ajoneuvoveron kanto perustuu käytännössä täysin ajoneuvojen rekisteröintitietoihin, kun taas tienkäyttövero koskisi myös ulkomaisia kuorma-autoja, joita ei rekisteröidä Suomessa. Tienkäyttövero pohjautuisi rekisteritietojen sijaan verovelvollisten omiin ilmoituksiin kuorma-auton veronalaisesta käytöstä. Vaikka tienkäyttöverossa veron katkeamista ei voida toteuttaa rekisteriin tehtävällä ilmoituksella ajoneuvon liikennekäytöstä poistosta, voisi verovelvollinen kuitenkin vaikuttaa veron määrään kuorma-auton käyttökausien ilmoittamisella. Jos esimerkiksi ajoneuvo olisi jatkuvassa käytössä, olisi yleensä edullisinta ilmoittaa verotettavaksi käyttökaudeksi 365 päivää. Jos taas verovelvollisen tiedossa olisi etukäteen ajanjaksoja, jolloin kuorma-autoa ei käytetä Suomen tieverkolla, käyttökaudeksi voisi ilmoittaa lyhyemmän jakson, eli 1, 7 tai 30 päivää. Verotettavan käyttökauden valinta perustuisi verovelvollisen omaan ilmoitukseen ja ilmoitus olisi sitova siten, että veroa ei palautettaisi, vaikka kuorma-autoa ei voitaisi käyttää tai sitä ei tosiasiallisesti käytettäisi liikenteessä käyttökauden aikana. Myöskään kuorma-auton omistajan vaihdos ei oikeuttaisi jo suoritettun veron palautukseen myyjälle, mutta maksettu vero kuitenkin siirtyisi uuden omistajan hyväksi.

Veroa valvoisivat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos samaan tapaan kuin ajoneuvoveroa. Jos kuorma-autoa havaittaisiin käytettävän ilman, että siitä olisi annettu Liikenne- ja viestintävirastolle veroilmoitusta, kannettaisiin sanktioluonteista seuraamusmaksua. Seuraamusmaksun määrä 1 500 euroa olisi suhteellisen korkea, jotta sillä olisi ennalta ehkäisevää vaikutusta verovelvollisten ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntien torjumiseksi. Veron maksamatta jättäminen aiheuttaisi ajoneuvon käyttökiellon, jonka perusteella valvovat viranomaiset voisivat estää ajoneuvon käytön.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Tienkäyttöveron käyttöönoton arvioidaan lisäävän valtion vuotuisia verotuloja noin 34 miljoonalla eurolla. Kuorma-autojen käyttövoimaveron alentamisen arvioidaan puolestaan vähentävän valtion verotuloja noin 28 miljoonalla eurolla. Veromuutosten yhteenlasketun vaikutuksen arvioidaan siten olevan vuositasolla noin kuusi miljoonaa euroa verotuottoja lisäävä. Kun otetaan huomioon tienkäyttöveron käyttöönotosta aiheutuvat veronkannon vuosittaiset noin 2,5 miljoonan euron kustannukset, ehdotettujen muutosten yhteisvaikutuksen arvioidaan olevan valtiontalouden kannalta vuositasolla noin 3,5 miljoonaa ylijäämäinen. Käyttövoimaveron muuttuminen siten, että vetolaitteilmoituksista luovuttaisiin, voisi lievästi lisätä käyttövoimaveron tuottoa. Tätä vaikutusta ei kuitenkaan ole pystytty arvioimaan määrällisesti käyttövoimaveron rakenteen muutoksen yhteydessä.

Kotimaisten kuorma-autojen verorasituksen arvioidaan pysyvän kokonaisuutena ennallaan, kun tienkäyttöveron arvioidaan lisäävän kuorma-autojen verorasitusta noin 28 miljoonalla eurolla ja käyttövoimaveron alennuksen vähentävän verorasitusta noin 28 miljoonalla eurolla.

Tuottoarviot on laskettu liikennekäytössä olevien kuorma-autojen poikkileikkausaineiston perusteella, joka kuvaa tietyllä hetkellä liikennekäytössä olevaa kuorma-autojen määrää ja jakautumista erityyppisiin kuorma-autoihin. Epävarmuutta tuottoarvioon tuo kuitenkin se, että poikkileikkaushetkellä poimittu tieto kuorma-autokannasta ei välttämättä kuvaa kuorma-autokantaa vuositasolla. Tienkäyttöveron tuoton arviointia vaikeuttaa myös se, että kantojärjestelmä olisi erilainen kuin ajoneuvoverolla.

Ulkomaalaisilta kuorma-autoilta perittävän tienkäyttöveron tuoton arvioidaan olevan noin kuusi miljoonaa euroa vuosittain. Arvioon sisältyy kuitenkin huomattavaa epävarmuutta. Suomeen saapuvien ulkomaalaisten kuorma-autojen määrästä ja käyntien kestosta ei ole olemassa kattavaa tietoa ja arvio perustuu pääosin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n

vuoden 2017 liikennelaskentaan. Vastaavan suuntainen arvio sisältyy myös raskaan liikenteen aikaperusteisesta maksusta tehtyyn esiselvitykseen.

Veromuutosten tuottovaikutukset toteutuisivat täysimääräisesti muutosten tultua voimaan vuodesta 2021 alkaen. Verojen kertymisen ajoitus kuitenkin hieman myöhentyisi nykyiseen kertymään verrattuna, mutta tämän korkovaikutuksen arvioidaan kuitenkin jäävän vähäiseksi.

3.2 Yritysvaikutukset

Tienkäyttövero ei keskimäärin lisäisi kotimaisten kuorma-autojen käytön kustannuksia, sillä käyttövoimaveron alentaminen riittäisi kompensoimaan tienkäyttöverosta aiheutuvat lisäkustannukset. Veromuutokset kohdistuisivat eri tyyppisille kuorma-autoille kuitenkin epätasaisesti.

Kuorma-autojen kokonaisverorasitus kiristyisi tai kevenisi akseliluvusta, EURO-luokasta ja jousitustyyppistä riippuen. Yli puolella ajoneuvoista verorasituksen muutos olisi enintään 200 euroa nykyiseen verrattuna. Suurimmillaan verorasituksen muutos olisi noin 1 000 euroa.

Vetolaitteettomien kuorma-autojen verotus kiristyisi noin 70 prosentilla ajoneuvoista. Noin 20 prosenttiin ajoneuvoista kohdistuisi yli 300 euron vuotuinen verorasituksen kiristys, mikä merkitsisi muutaman prosenttiyksikön kymmenyksen lisäystä tyyppillisen ajoneuvon vuosikustannuksiin. Raskaiden ajoneuvoyhdistelmien verorasitus keskimäärin kevenisi. Verorasitus kiristyisi noin kolmasosalla täysperävaunuyhdistelmistä ja noin 60 prosentilla puoliperävaunuyhdistelmistä. Muutokset olisivat tyyppillisesti suhteellisen pieniä. Verorasituksen nousu olisi yli 300 euroa vuodessa noin 20 prosentilla puoliperävaunuyhdistelmistä ja noin 10 prosentilla täysperävaunuyhdistelmistä. Suhteessa ajoneuvoyhdistelmien vuosittaisiin kustannuksiin verorasituksen muutos olisi keskimäärin alle prosenttiyksikön kymmenyksen.

Veron käyttöönotto voisi vaikuttaa negatiivisesti niiden kuorma-autoyrittäjien toimintaedellytyksiin, joiden verorasitus nousisi ja vastaavasti parantaisi niiden yrittäjien asemaa, joiden verorasitus kevenyisi. Vaikutus olisi kuitenkin vähäinen.

Ehdotettujen muutosten seurauksena myös ulkomaisten kuorma-autojen verorasitus perustuisi käyttöaikaan Suomessa. Tienkäyttöveron ja sen vaikutusten pienuuden takia ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida määrällisesti, miten muutokset vaikuttavat kotimaisten ja ulkomaisten kuorma-autoyrittäjien väliseen kilpailutilanteeseen.

Tienkäyttövero olisi uusi ilmoituksiin perustuva vero ja aiheuttaisi liikenteen toimijoille uusia velvollisuuksia. Ajoneuvoveron käyttövoimaveron kannetaan N-luokan ajoneuvoilta, joten uutta veroa voidaan verrata jo käytössä olevaan saman luonteiseen ajoneuvoveroon. Ajoneuvoveroa koskeva EU-sääntely on suhteellisen väljää ja sen verotusmenettelystä on siten pitkällä aikavälillä voitu kansallisesti tehdä varsin joustava. Kahden toisiaan lähellä olevan veron kohdistuminen kuorma-autoihin toisistaan poikkeavin veroperustein ja verotusmenettelyin voi aiheuttaa yrittysten ja kansalaisen näkökulmasta epäselvyyttä lain sisällöstä.

Koska käyttökaudelta suoritettua tienkäyttöveroa ei palautettaisi, vaatisi vero erityisen tarkkaa suunnitelmallisuutta verovelvolliselta ajoneuvon tulevasta käytöstä. Käyttökausi-ilmoitusta harkitessa tulisi ottaa huomioon myös, onko käyttökaudella tarve vetää perävaunua, sekä perävaunun akselien määrä. Käytännössä ajoneuvojen käyttötilanteet vaihtelevat paljon eikä ajoneuvon käyttötarvetta aina ole mahdollista tietää kovin pitkälle tulevaisuuteen, jolloin veron määrää olisi usein vaikea sopeuttaa tarkkaan kuorma-auton todelliseen käyttöön.

3.3 Ympäristövaikutukset

Kuorma-autojen tienkäyttövero olisi aikaperusteinen, jolloin se ei suoraan ohjaa vähentämään todellista ajosuoritetta. Veron ohjausvaikutus olisi siten välillinen ja kohdistuisi kuorma-autojen käytössä pitämiseen.

Kuorma-auton EURO-luokituksen mukaan määräytyvä vero toteuttaisi saastuttaja maksaa -periaatetta hinnoitteleamalla kuorma-autojen terveydelle haitallisia lähipäästöjä. Samalla EURO-luokkiin pohjautuvan tienkäyttöveron käyttöönotto tukisi osaltaan kuorma-autokannan uusiutumista vähäpäästöisempään suuntaan. Veron porrastuksen perusteena olevien EURO-luokkien merkitys koskee ennen kaikkea terveydelle haitallisia päästöjä, eikä luokitus sisällä hiilidioksidipäästöjä. Tukemalla kaluston uusiutumista vero ohjaisi myös osaltaan polttoainetehokkaampaan ja siten hiilidioksidipäästöiltään vähäpäästöisempien ajoneuvojen hankintaan. Koska ehdotettu veron taso ja sen porrastus ovat kuitenkin pieniä suhteessa kuorma-autojen hankintahintaan tai vuosittaisiin kustannuksiin, veron käyttöönoton vaikutusten kuorma-autokalustoon ja päästöihin odotetaan olevan vähäisiä. Lisäksi vaikutuksia vähentäisi se, että veroporrastus ei ottaisi huomioon uusimpia ja vähäpäästöisimpiä EURO V ja VI -luokkia. Kokonaismassaltaan yli 12 tonnin kuorma-autoista noin kaksi kolmasosaa lukeutuu luokkiin EURO IV—VI, eli ne olisivat alimmilla verotasoilla.

Ajoneuvoverokompensaatio huomioon ottaen kokonaisverorasitus alenisi uusilla raskaimmilla ajoneuvoyhdistelmillä. Ehdotetut muutokset suosisivat siten suurempia kuljetusyksiköitä, jotka ovat yleensä energiatehokkaampia. Koska näiden verojen osuus kuljetuskustannuksista on kuitenkin varsin pieni, jäisi myös ohjausvaikutus tältä osin vähäiseksi.

3.4 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Uusi vero vaatisi Liikenne- ja viestintävirastossa uuden verojärjestelmän perustamisen ja hallinnoimisen. Tähän kuuluisi neuvonnan, ilmoitusmenettelyn ja oikaisumenettelyn toteuttaminen. Verotusmenettely on pyritty tekemään yksinkertaiseksi säännösten pitämiseksi selkeinä ja veronkantokustannusten hillitsemiseksi.

Tietojärjestelmän perustamiskustannuksiksi arvioidaan 600 000—800 000 euroa. Tienkäyttöverosta tiedottamisen tulisi tapahtua useammalla kielellä ja se tulisi aloittaa hyvissä ajoin ennen tienkäyttöveron voimaantuloa. Tienkäyttöverosta tiedottamiseen arvioidaan käytettävän noin 200 000—300 000 euroa veron käyttöönoton yhteydessä. Uuden veron arvioidut käyttöönottokustannukset olisivat siten yhteensä noin 800 000—1 100 000 euroa.

Verotuspäätösten ja muiden viranomaisasiakirjojen lähettämisestä aiheutuvien kustannusten arvioidaan olevan vähintään 2,1 miljoonaa euroa vuosittain. Näitä kustannuksia on kuitenkin erittäin vaikea arvioida, sillä niihin vaikuttaa se, kuinka pitkältä käyttökausilta verovelvolliset ilmoittavat veroa ja toisaalta se, kuinka suuri osa verotuspäätöksistä voidaan toimittaa sähköisesti. Neuvontakustannukset ovat suorassa suhteessa päätösten määrään. Neuvontakustannusten arvioidaan olevan vähintään 200 000 euroa vuodessa. Asiakaspalveluun syntyy uusi tarve venäjän kielen osaamiselle, johon tähän asti ei ole ollut tarvetta. Perintäkustannusten arvioidaan olevan noin 100 000 euroa vuodessa. Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstötarve kasvaisi vähintään neljällä henkilötyövuodella. Tietojärjestelmän ylläpitokuluiksi arvioidaan noin 50 000—100 000 euroa vuodessa.

Tienkäyttöveron vuosikustannukset olisivat vähintään 2,5 miljoonaa euroa vuodessa. Kustannusarvioiden pohjana on käytetty maltillista oletusta, jonka mukaan kotimaisille kuorma-autolle maksuunpantaisiin keskimäärin kolme käyttökautta vuodessa ja ulkomaisille kuorma-autoille oletetaan maksuunpantavan noin 850 000 päätöstä vuodessa.

Myös kuorma-autojen käyttövoimaverotuksen muuttuminen aiheuttaisi muutostarpeita Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin. Tältä osin kertaluonteisten kustannusten arvioi-

daan olevan 70 000 euroa. Samalla ajoneuvoverotus yksinkertaistuisi siten, että kuorma-autojen vetolaitteiden käytöstä ei enää tarvitsisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Näiden ilmoitusten käsittelyyn käytetty noin 0,2 henkilötyövuoden panos jäisi siten pois.

Tienkäyttöveron valvonta aiheuttaisi lisätyötä poliisille, Rajavartiolaitokselle ja Tullille. Valvontaa hoidettaisiin kuitenkin pääosin muiden valvontatoimenpiteiden yhteydessä ja nykyisten resurssien puitteissa. Ahvenanmaan valtionvirasto on arvioinut, että verotusta avustavien tehtävien hoitamisesta aiheutuisi 0,5 henkilötyövuoden lisäresurssitarve.

3.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Kuorma-autojen vaikutus tieverkon kulumiseen on huomattava. Tienkäyttöveron verotasot olisi porrastettu kahteen ryhmään, eli kuorma-autoihin, joissa on enintään kolme akselia sekä kuorma-autoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin, joissa on vähintään neljä akselia. Tämä jaottelu heijastaa enintään hyvin karkealla tasolla kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien tierakenteelle aiheuttamaa rasitusta. Verotus myös laajenisi koskemaan ulkomaisia kuorma-autoja, joita käytetään Suomen tieverkossa. Ulkomaisista kuorma-autoista kuitenkin oletetaan maksettavan pääasiassa veroa kerrallaan päivän pituisilta käyttökausilta, jolloin verotaso olisi aina kahdeksan euroa riippumatta ajoneuvon ominaisuuksista. Vaikka tienkäyttövero jossain määrin ilmentäisi käyttäjä maksaa -periaatteen mukaisesti tien kulumista, ohjausvaikutuksen voi tältä osin olettaa jäävän varsin rajalliseksi johtuen matalista verotasoista sekä veron rakenteesta, jossa ei yksityiskohtaisesti voida ottaa huomioon tien kulumiseen vaikuttavia ajoneuvon ominaisuuksia.

Kuorma-autojen käyttövoimaveron perusteiden muutokset muuttaisivat myös veron ohjausvaikutusta. Käyttövoimaveron uusi vinjettidirektiiviin pohjautuva verotaulukko ottaisi huomioon vetoakselien jousitusyyppin verotason vaikuttavana tekijänä. Vero suosisi tien vaurioitumista vähemmän aiheuttavaa ilmajousitusta. Toisaalta direktiivin mukaiset veroperusteet ovat monilta osin nykyistä käyttövoimaveroa karkeammat. Direktiiviin perusteita noudattava käyttövoimaveron ei enää ottaisi huomioon perävaunun tyyppiä. Lisäksi verotaso ei enää kasvaisi kokonaismassan mukaan tiettyjen rajojen jälkeen. Veron rakenteen muutokset sekä verotason alentaminen heikentäisivät kokonaisuutena ajoneuvoveron ohjausvaikutusta tien kulumiseen. Vaikutuksen arvioidaan jäävän kuitenkin vähäiseksi.

4 Asian valmistelu

Esitys liittyy pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman ja keväällä 2018 kehysriihen yhteydessä tehtyihin veropoliittisiin linjauksiin. Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Valmistelun aikana on selvitetty Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosaston virkamiesten näkemystä tienkäyttöveron suunnittelusta toteutustavasta ja siihen liittyen vinjettidirektiivin tulkinnasta. Komission virkamiehet ovat tuoneet ilmi, että EU-oikeuden kannalta ei voida pitää hyväksyttävänä ehdotuksessa pitkälti lähtökohtana olevaa käyttäjämaksujärjestelmän käyttöönottoa siten, että kotimaisten ajoneuvojen verorasituksen kasvu kompensoitaisiin kokonaan. Tällaisessa tapauksessa vinjettijärjestelmä kohdistuisi tosiasiallisesti vain ulkomaisiin kuorma-autoihin ja olisi siten luonteeltaan syrjivä. Osittaista hyvitystä verorasituksen kasvusta voitaisiin pitää EU-oikeuden kannalta hyväksyttävänä, jos käyttöönotettava vinjettijärjestelmä edustaa EU:n näkökulmasta hyväksyttäviä tavoitteita saastuttaja maksaa ja käyttäjä maksaa -periaatteiden toteuttamiseksi.

Lisäksi komission virkamiehet ovat katsoneet, että kokonaismassaltaan 3,5—12 tonnin kuorma-autot tulisi direktiivin mukaan sisällyttää vinjettijärjestelmään. Jäsenvaltio voisi jättää ke-

vyet kuorma-autot vinjetin soveltamisalan ulkopuolelle vain silloin, jos direktiivin 7 artiklan 5 kohdan a ja b alakohdissa mainitut edellytykset täyttyvät. Kyse olisi tällöin tilanteesta, jossa jäsenvaltio katsoo vinjetin kantamisen kevyiltä kuorma-autoilta aiheuttavan liikenteen siirtymisestä johtuvia huomattavia haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuden, ympäristön melutason, ruuhkautumisen, terveyden tai liikenneturvallisuuden kannalta taikka vinjetin kantamisesta kevyiltä kuorma-autoilta aiheutuisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat yli 30 prosenttia soveltamisalan laajentamisella saatavista lisätuloista. Valmistelun aikana on arvioitu, etteivät kyseiset edellytykset täytyisi ehdotettavan tienkäyttöveron kohdalla. Kevyiden kuorma-autojen rajaaminen vinjetin ulkopuolelle olisi komission virkamiesten mukaan ongelmallista myös syrjivyyden kannalta, koska kyse on tältä osin lähinnä kotimaisista autoista.

Lausunnon esitysluonnoksesta antoivat Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Ahvenanmaan valtionvirasto, Autotuoajat ja -teollisuus ry sekä Autoalan keskusliitto ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Koneyrittäjien liitto ry, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Logistiikkayritysten liitto ry, Metsäteollisuus ry, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Suomen yrittäjät ry, valtioneuvoston oikeuskansleri ja Yhteisen toimialaliiton YTL ry:n logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta.

Autoala, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL sekä Suomen yrittäjät kannattavat tienkäyttöveron kantamista ulkomaisilta kuorma-autoilta, mutta katsovat, että veron EU-oikeudellinen hyväksyttävyys tulisi kuitenkin varmistaa etukäteen.

Esityksen tavoitetta raskaan liikenteen aikaperusteisesta verosta kannattavat myös liikenne- ja viestintäministeriö, logistiikkayritysten liitto, Poliisihallitus ja Rajavartiolaitos. Liikenne- ja viestintäministeriö sekä logistiikkayritysten liitto kuitenkin korostavat asiaan liittyvien EU-oikeudellisten riskien merkitystä. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo myös ilmi, että Suomea sitovat kansainväliset tieliikennesopimukset voivat joiltain osin rajoittaa tienkäyttöveron kantamista ulkomaisilta kuorma-autoilta.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Koneyrittäjien liitto, Metsäteollisuus ja Yhteinen toimialaliitto vastustavat uutta tienkäyttöveroa. Lausunnoissa tuodaan muun ohessa ilmi, että esitys on vastoin EU:n syrjimättömyyden periaatteita ja voi johtaa jatkotoimiin Suomea vastaan. Uusi vero lisäisi yritysten kustannuksia ja hallinnollista taakkaa sekä aiheuttaisi lisätyötä viranomaisille. Verolla saavutettavia vaikutuksia pidetään vähäisinä. Tienkäyttöveron ei myöskään nähdä täyttävän hyvän verojärjestelmän vaatimuksia.

Oikeuskanslerin mukaan näyttää ilmeiseltä, että ehdotukseen sisältyvä tienkäyttöveron kompensoiminen käytännössä kokonaan kotimaisille ajoneuvoille on EU-oikeuden kannalta ongelmallista, samoin kuin tienkäyttöveron ulottaminen vain yli 12 tonnia painaviin ajoneuvoihin, mikäli tätä ei voida perustella direktiivin edellytysten mukaisesti. Ottaen huomioon komission virkamiesten kannan ja komission eräitä jäsenvaltioita vastaan samankaltaisesta sääntelystä käynnistämät rikkomusmenettelyt, ilmeiseltä näyttää myös se, että ehdotetun kaltainen sääntely johtaisi rikkomusmenettelyn käynnistämiseen Suomea vastaan. Viime kädessä EU-tuomioistuimen toimivaltaan kuuluu ratkaista, onko Suomen lainsäädäntö EU-oikeuden vastainen. Hallituksen esitys on kuitenkin syytä antaa ehdotetun sisältöisenä vain, mikäli komission tulkinnasta poikkeava näkemys voidaan perustella oikeudellisesti. Muussa tapauksessa on syytä harkita EU-oikeuden kannalta vähemmän ongelmallisia toteuttamisvaihtoehtoja, eli kotimaisten ajoneuvojen osittaista kompensatiota tai kompensatiosta luopumista ja tienkäyttöveron soveltamisalan laajentamista kevyisiin 3,5—12 tonnin painoisiin kuorma-autoihin.

Elinkeinoelämän keskusliiton, Koneyrittäjien liiton, Logistiikkayritysten liiton, Metsäteollisuuden, Suomen yrittäjien ja Yhteisen toimialaliiton lausunnoissa todetaan, että huomioon tulisi ottaa myös vireillä oleva vinjettidirektiivin muutosesitys, jonka mukaan aikaperusteisista tiemaksuista luovuttaisiin.

Autoalan, liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenteen turvallisuusviraston lausunnoissa ehdotetaan harkittavaksi myös uusimpien EURO V ja VI -luokkien lisäämistä verotaulukkoon ympäristöohjauksen tehostamiseksi.

Autoala, Logistiikkayritysten liito, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ja Suomen yrittäjät ehdottavat hyvitysmenettelyä esimerkiksi siltä osin, kun ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä. Liikenteen turvallisuusvirasto painottaa asiakasnäkökulmaa verotusmenettelyn kehittämisessä.

Autoala, Koneyrittäjien liitto, Suomen yrittäjät ja Yhteinen toimialaliitto pitävät ongelmallisena kustannusten epätasaisesta jakautumisesta ja verotuksen kiristymistä joidenkin yritysten osalta.

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ehdottaa, että nopeudeltaan 40 kilometriä tunnissa ylittävät traktorit sisällytettäisiin veron soveltamisalaan ja toisaalta hinausautot vapautettaisiin verosta.

Autoala ehdottaa, että kompensatiomalli muodostettaisiin siten, että käyttövoimaverotuksen rakennetta ei samaan aikaan muutettaisi ilmajousitukseen perustuvaksi.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoo, että tienkäyttöveron kantamien maakunnan alueella olisi vastoin Ahvenanmaan itsehallintolakia ja että maakunta tulee rajata pois lain soveltamisalasta.

Ahvenanmaan valtionvirasto pitää kotimaisten ajoneuvojen kohdalla kyseenalaisena tarvetta uudelle tieveroa koskevalle lainsäädännölle ja katsoo, että ulkomaalaisia ajoneuvoja koskevat säännökset voitaisiin lisätä ajoneuvoverolakiin. Valtionvirasto voisi toimia veronkantoviranomaisena.

Esitystä on täydennetty eräiden lausunnoissa esiintuotujen yksityiskohtien osalta.

Komission virkamiesten EU-oikeudesta esittämiin näkemyksiin voidaan katsoa liittyvän tulokinnanvaraisuutta. Ehdotettu veron kompensatio ei olisi kaikkien kotimaisten ajoneuvojen kohdalla täysimääräinen, vaan se toteutettaisiin vain keskimääräisellä tasolla. Verorasituksen lisäys ei siis kohdistuisi yksinomaan ulkomaisiin kuorma-autoihin vaan myös osaan kotimaista ajoneuvoista. Kyse olisi tältä osin vinjettidirektiivin 7 k artiklan sallimasta käyttäjämaksujen korvaamisesta.

Alle 12 tonnin kuorma-autoilta kannetaan Suomessa ajoneuvoveroa, vaikka vinjettidirektiivi ei sitä edellytä. Nämä kotimaiset ajoneuvot ovat siten jo verotuksen piirissä, vaikka niiltä ei kannettaisi tienkäyttöveroa. Komissio ei ole tähän mennessä tiettävästi puuttunut niiden Eurovinjettiyhteisöön kuuluvien jäsenmaiden lainsäädäntöön, joissa ei kanneta vinjettiä alle 12 tonnin kuorma-autoilta.

Direktiivin mukaan käyttäjämaksujen korvaaminen ei saa tapahtua valtiontukisäännösten vastaisesti. Alle 12 tonnin kuorma-autojen rajaamiseen pois tienkäyttöveron soveltamisalasta voi myös liittyä valtiontukisäännöksiä koskevia näkökohtia, koska veropohja on tältä osin valikoiva. Molemmista tapauksista kyseessä saattaisi kuitenkin olla vähämerkityksinen tuki, jolloin valtiontukisäännökset eivät estäisi ajoneuvoverokompensatiota tai tienkäyttöveron veropohjan rajausta.

Näiden syiden takia on katsottu, että esitys voidaan antaa tekemättä siihen komission virkamiesten ehdottamia muutoksia. On kuitenkin mahdollista, että ehdotettu lainsäädäntö johtaisi siihen, että Euroopan komissio käynnistäisi rikkomusmenettelyn Suomea vastaan. Tältä osin

verojärjestelmän syrjimättömyyttä EU-oikeuden kannalta ei ole mahdollista selvittää sitovasti etukäteen. Lopullinen päätösvalta unionin oikeuden tulkinnasta on EU-tuomioistuimella.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Esityksen vaikutukset on tarkoitettu otettavaksi huomioon laadittaessa valtion vuoden 2021 talousarviota.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta

1 §. *Lain soveltamisala.* Valtiolle kertyvää veroa kannettaisiin kuorma-autojen käyttämistä Suomessa tiellä. Uusi vero vastaisi vinjettidirektiivissä tarkoitettua käyttäjämaksua. Direktiivin käyttäjämaksusäännökset koskevat kuitenkin suoranaisesti vain maksujen kantamista kuorma-autoilta Euroopan laajuudessa tieverkossa tai sen osissa sekä kaikissa muissa moottoritieverkon osissa. Tienkäyttöveron soveltamisala olisi laajempi, sillä veroa kannettaisiin kuorma-auton käytöstä kaikilla teillä Suomessa. Direktiivi mahdollistaa tältä osin veron kantamisen muillakin teillä Euroopan Unionin toiminnasta tehtyä sopimusta noudattaen, kuitenkin edellyttäen, että käyttäjämaksujen veloittamisella tällaisilla muilla teillä ei syrjitä kansainvälisiä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä.

Laissa käytetty ilmaisu kuorma-autojen käyttämisestä tiellä tarkoittaisi oikeutta käyttää ajoneuvoa tiellä, eikä veron suorittaminen liittyisi siihen, missä määrin ajoneuvoa tosiasiallisesti käytetään. Ajoneuvolaissa (1090/2002) ja ajoneuvoverolaissa vastaavaa asiaa ilmaistaan ajoneuvon käyttämisellä liikenteeseen. Ajoneuvon käyttäminen liikenteeseen liittyy kuitenkin pääasiassa liikenneasioiden rekisteriin tehtävään merkintään, eli siihen, onko ajoneuvo merkitty ajoneuvolain 66 c §:n mukaisti liikennekäytöstä poistetuksi tai 66 d §:n mukaisesti liikennekäyttöön otetuksi. Koska tienkäyttövero perustuisi sekä suomalaisten että ulkomaisten verovelvollisten veroilmoituksiin kuorma-auton käytöstä, eikä siis liikenneasioiden rekisterin tietoihin, käytettäisiin laissa tältä osin erilaista terminologiaa kuin ajoneuvoverotuksessa.

Tienkäyttöveroa kannettaisiin veronalaisen kuorma-auton käyttämisestä riippumatta siitä, missä maassa ajoneuvo on rekisteröity. Jos kuorma-auto on rekisteröimätön, kuorma-auto on verotettava sellaisena kuin se olisi tullut rekisteröidä.

Lain soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin sellaiset tiet tai tieosuudet, joilta kannettaisiin tienpidon rahoittamiseksi kustannusperusteisesti muuta vinjettidirektiivissä tarkoitettua käyttäjämaksua tai tietullia. Direktiivin mukaan jäsenvaltiot eivät saa kantaa tietyltä ajoneuvoluokalta sekä tietullia että käyttäjämaksua yksittäisen tieosuuden käytöstä. Direktiivin säännöstä lievenee tulkittava niin, että myöskään kahden eri aikaperusteisen käyttäjämaksun kantaminen samalta tieosuudelta ei olisi sallittua. Lain soveltamisalan rajauksella mahdollistettaisiin tienpidon rahoitukseen liittyvien maksujen kantaminen tietyiltä tieosuuksilta, ilman että tienkäyttövero rajoittaisi tätä, direktiivin mainittu säännös huomioon ottaen. Tällä myös varmistettaisiin, ettei tienkäyttövero ole tältä osin ristiriidassa Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 5 kohdan kanssa, joka mahdollistaa maakunnalle oikeuden päättää tienpidosta perittävien maksujen perusteista.

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annetussa laissa säädettäisiin keskeisistä veronmaksuvelvollisuuteen ja veron kantamiseen liittyvistä kysymyksistä. Myös verovelvollisten asemaan välittömästi vaikuttavat menettelysäännökset olisivat tässä laissa.

Pykälään sisältyisivät viittaukset muihin sovellettaviin lakeihin. Näitä lakeja sovellettaisiin toissijaisesti vain siltä osin, kun asiaa ei olisi säännelty tässä laissa. Tienkäyttöveron kanton sovellettaisiin veronkantolain (11/2018) säädöksiä, samoin kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetun lain (1556/1995), verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain (706/2007) sekä verojen ja maksujen perimisen turvaamisesta annetun lain (395/1973) säännöksiä. Esimerkiksi viivekoron minimimäärään sovellettaisiin veronlisäyksestä ja viivekorosta annettua lakia, jonka mukaan viivekoron minimimäärä on kolme euroa. Verotustietojen tallen-

tamiseen, käyttöön ja luovutukseen sovellettaisiin liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017). Kuorma-autojen tienkäyttöverosta annettuun lakiin ehdotetaan kuitenkin otettavaksi erityissäännös verotietojen julkisuudesta ja tietojen antamisesta.

3 §. Määritelmät. Pykälässä säädettäisiin lain keskeisistä määritelmistä. Kuorma-autolla tarkoitettaisiin ajoneuvolain mukaan ajoneuvoluokkaan N₃ tai N₃G kuuluvaa kuorma-autoa, jonka kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa. Ajoneuvoyhdistelmällä tarkoitettaisiin kuorma-auton ja sellaisen perävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu tavarankuljetusta varten. Ajoneuvoyhdistelmänä verollisia olisivat näin ollen myös kuorma-auton perässä vedettävät pienet jarruttomat perävaunut. Hinattavat laitteet ja matkailuvaunut jäisivät kuitenkin lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Päästöluokalla tarkoitettaisiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton aikana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaista päästöluokkaa. Uusien ajoneuvojen terveydelle haitallisten päästöjen enimmäisrajoista on säädetty ensimmäisen kerran direktiivissä 88/77/ETY. Tämän jälkeen päästöjen enimmäisrajoja on kiristetty useita kertoja EU-lainsäädännössä. Nämä päästörajoitukset tunnetaan yleisesti EURO-luokkina. Suurempi luokkanumero tarkoittaa tiukempia päästörajoja. Tämä luokitus olisi veron määrään vaikuttavana tekijänä verotaulukossa.

Käyttökaudella tarkoitettaisiin sitä ajanjaksoa, jonka aikana kuorma-autoa on oikeus käyttää Suomessa. Direktiivi kuitenkin rajoittaa käyttäjämaksun voimassaolon päivän, viikon, kuukauden tai vuoden jaksoihin. Siten verovelvollinen voisi ilmoittaa tienkäyttöveron käyttökaudeksi 1, 7, 30 tai 365 päivän jakson.

Koska veroa kannettaisiin kuorma-autojen käyttämisestä tiellä, pykälään sisältyisi myös tien määritelmä. Tiellä tarkoitettaisiin tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettua tietä. Tieliikennelain mukaan tiellä tarkoitetaan maantietä, katuja, yksityisiä tietä, moottorikelkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Ahvenanmaan maakuntalainsäädännössä tien määrittely poikkeaa jonkin verran Manner-Suomessa sovellettavasta tieliikennelaista. Koska tienkäyttövero olisi kuitenkin valtakunnallinen vero, määräytyisi kuorma-autojen käytön verollisuus yhdenmukaisesti tieliikennelain määritelmän mukaan koko maassa.

4 §. Verottomat kuorma-autot. Pykälässä säädettäisiin ajoneuvoista, jotka on vapautettu tienkäyttöverosta. Verosta olisivat vapaita puolustusvoimien kuorma-autot, pelastusajoneuvot, jotka täyttävät ajoneuvolain 20 §:n edellytykset, ja kuorma-autot, jotka täyttävät ajoneuvolain 24 §:n mukaiset museoajoneuvon edellytykset. Pykälän listaus on tarkoitettu tyhjentäväksi. Verovapautukset koskisivat kuitenkin vastaavin edellytyksin myös ulkomaisia ajoneuvoja. Siten veroa ei tarvitsisi maksaa esimerkiksi muiden valtioiden puolustusvoimille kuuluvista kuorma-autoista, jotka osallistuvat Suomessa järjestettäviin sotaharjoituksiin. Ulkomaisten pelastusajoneuvojen ja museoajoneuvojen kohdalla verottomuutta tarkasteltaisiin muilta osin ajoneuvolain vaatimusten mukaisesti, mutta näiden ajoneuvojen ei edellytettäisi olevan rekisteröityjä Suomessa.

Useissa kansainvälisissä tieliikennesopimuksissa on määräyksiä teiden käyttämiseen kohdistettujen verojen ja maksujen vapauttamisesta. Tällaiset Suomea velvoittavat sopimusmääräykset otettaisiin huomioon pykälässä siten, että tienkäyttöverosta vapaiksi säädettäisiin ne kuorma-autot, jotka on kansainvälisellä sopimuksella vastavuoroisesti vapautettu tämän lain tarkoittamasta verosta.

5 §. Veronalaisen käytön alkaminen. Pykälässä säädettäisiin kuorma-auton veronalaisesta käytön alkamisajankohdasta. Veroa tulisi suorittaa siitä päivästä lähtien, jolloin kuorma-auto olisi ilmoitettu otettavaksi käyttöön tai jolloin kuorma-autoa käytettäisiin Suomen tieverkossa, sen

ajankohdan mukaan, kumpi niistä on aiempi. Tienkäyttövero perustuu verovelvollisen omaan ilmoitukseen, mutta jälkimmäinen tilanne kattaisi ne tapahtumat, joissa kuorma-auton käyttämisestä ei ole ilmoitettu etukäteen lain edellyttämällä tavalla.

6 §. Verovelvollisuus ja vastuu verosta. Veron olisi velvollinen suorittamaan se, joka olisi ilmoitettu Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon haltijaksi. Verovelvollisuus määräytyisi kuorma-auton hallinnan mukaan, eikä kuorma-autolla vedettävän perävaunun hallinnalla tai omistuksella olisi vaikutusta verovelvollisuuteen. Ajoneuvon haltijalla tarkoitettaisiin ajoneuvon tosiasiallista haltijaa, kuten kuljetusliikettä, joka liikennöi kyseisellä ajoneuvolla ja hoitaa ajoneuvon ja kuljetustoimintaan liittyvät velvollisuudet. Kuljettajaa voitaisiin pitää verosta vastuussa, jos veron ilmoittamisvelvollisuus on laiminlyöty, eikä pystytä osoittamaan ajoneuvon tosiasiallista haltijaa, taikka jos ajoneuvoa olisi käytetty luvattomasti. Luvattomalla käytöllä tarkoitetaan rikoslain (39/1889) 28 luvussa kriminalisoitua luvattonta käyttöä tai moottorikulkuneuvon käyttövarkautta.

Verovelvollisuus määräytyisi kuorma-auton veronalaisen käytön alkaessa tai kun veronalainen käyttö todetaan.

7 §. Veron määrä. Pykälässä säädettäisiin tienkäyttöveron määrästä. Tienkäyttöveron määrä perustuisi kuorma-auton päästöluokkaan ja käyttökauden pituuteen. Jos kuorma-auton päästöluokka ei ole tiedossa, vero kannettaisiin EURO 0 -luokan eli korkeimman verokannan mukaan. Vero olisi lisäksi porrastettu sen mukaan, onko kyseessä enintään kolmeakselinen vai vähintään neljäkselinen kuorma-auto tai ajoneuvoyhdistelmä. Yhden päivän käyttökaudella veron määrä olisi kuitenkin sama kaikille kuorma-autoille. Veron määrät ilmenisivät lain liitteenä olevasta verotaulukosta.

Ajoneuvoyhdistelmän akselien lukumäärä voi vaihdella käyttökauden aikana, jos autolla vedetään eri perävaunuja. Tällöin ajoneuvoyhdistelmän vero määräytyisi käyttökauden aikana suurimman akselien lukumäärän mukaan. Ajoneuvoyhdistelmälle olisi ilmoitettava uusi käyttökausi esimerkiksi silloin, jos ajoneuvo on aikaisemmin ilmoitettu kolmeakseliseksi, mutta kesken kauden ilmenee tarve käyttää perävaunua, jolloin yhdistelmässä on vähintään neljä akselia. Vaikka samalle ajoneuvolle tulee tällöin kaksi osittain päällekkäistä käyttökautta, veroa ei ehdoteta palautettavaksi verotusteknisistä syistä.

Tienkäyttöveron määrä laskettaisiin verovelvollisen itse valitsemalle käyttökaudelle, jonka kesto voisi olla 1, 7, 30 tai 365 päivää ja jonka alkamisajankohdan verovelvollinen itse päättäisi. Tälle ajanjaksolle määrätty vero olisi lopullinen, eikä siihen vaikuttaisi se, käytetäänkö kuorma-autoa tosiasiallisesti ajanjakson aikana Suomen tieverkolla. Siten esimerkiksi kuorma-auton haltijan- tai omistajanvaihdos, poisto liikennekäytöstä, lopullinen poisto Suomen liikenneasioiden rekisteristä tai muu käytön estyminen taikka ilmoitettua lyhyempi maassaoloaika ei vaikuttaisi suoritettavan veron määrään. Suoritettavan veron määrä olisi sidottu verovelvollisen omaan ilmoitukseen käyttökauden pituudesta, eikä mahdollisesti käyttämättä jäävää tienkäyttöveroa hyvitetäisi ja palautettaisi myöhemmin.

8 §. Ilmoitusvelvollisuus. Verovelvollisen olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Suomen tieverkossa käytettävästä veronalaisesta kuorma-autosta verotusta varten tarvittavat tiedot. Tällaisia tietoja olisivat tiedot kuorma-auton omistajasta ja haltijasta sekä näiden yhteystiedot, kuorma-auton käyttökausi, yksilöintitiedot, päästöluokka, akselien lukumäärä ja ajoneuvoyhdistelmän akselien suurin lukumäärä käyttökauden aikana. Myös ilmoittaja ja tämän yhteystiedot tulisi ilmoittaa. Laissa mainittu listaus asettaisi vähimmäisvaatimukset ilmoituksen tekemiselle. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä tietojen antotavasta ja muusta ilmoittamismenettelystä.

Jos verovelvollisiin liittyvät tiedot muuttuvat käyttökauden aikana, olisi asiasta ilmoitettava veronkantoviranomaiselle viipymättä. Verovelvollisen olisi ilmoitettava uudesta käyttökaudesta ennen edellisen käyttökauden päättymistä, jos kuorma-auton veronalainen käyttö jatkuisi ilmoitetun käyttökauden jälkeen. Myös silloin jos käyttökaudelle maksuunpannun veron määrä kasvaisi esimerkiksi perävaunun käyttöönoton johdosta, Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi tehdä ilmoitus uudesta käyttökaudesta ennen kuin perävaunua käytetään liikenteessä.

9 §. Tienkäyttöveron maksuunpano. Pykälässä säädettäisiin maksuunpanomenettelystä. Liikenne- ja viestintävirasto maksuunpanisi tienkäyttöveron yleensä verovelvollisen ilmoituksen mukaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös maksuunpanna veron saatuaan valvontaviranomaiselta verotukseen vaikuttavan tiedon. Maksuunpano toimitettaisiin yleensä verovelvollista kuulematta. Verovelvollisen kuuleminen olisi tarpeetonta silloin, kun tienkäyttövero perustuisi verovelvollisen omaan ilmoitukseen ja käyttökautta koskevaan valintaan. Jos vero sen sijaan määrättäisiin valvontatiedon perustella, verovelvolliselle varattaisiin tilaisuus tulla kuuluksi hallintolain (434/2003) mukaisesti.

10 §. Tienkäyttöveron suorittaminen. Pykälä sisältäisi veron suorittamiseen liittyvät säännökset. Vero olisi maksettava 30 päivän kuluessa veronalaisen käytön alkamisesta. Veron voisi maksaa veronkantolain mukaisesti veroviranomaisen pankkitilille. Verotusprosessin sujuvoittamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolle kuitenkin säädettäisiin mahdollisuus hyväksyä myös muita maksutapoja. Tämä mahdollistaisi esimerkiksi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi ottaa käyttöön maksumenettelyn, jossa verovelvollinen voisi suorittaa veron käyttökausi-ilmoituksen yhteydessä luottokortilla tai muulla maksukortilla.

Tienkäyttöveron kantaminen olisi pääosin automatisoitua. Virheellisin tai puutteellisin tiedoin suoritettua veroa ei siten voitaisi kohdistaa verolipulle ilman erillistä Liikenne- ja viestintävirastolle esitettyä pyyntöä. Veroa pidettäisiin suorittamattomana, ellei sitä ole kohdistettu veropäätökselle. Virheellisin tai puutteellisin maksutiedoin suoritettu vero, jota ei olisi kohdistettu verolipulle eräpäivään mennessä, aiheuttaisi ajoneuvolle käyttökiellon.

11 §. Seuraamusmaksu. Pykälässä säädettäisiin seuraamusmaksusta. Seuraamusmaksua kannettaisiin, jos liikennevalvonnassa havaittaisiin kuorma-auto, jota ei olisi ilmoitettu käytettäväksi tai jonka tiedot olisi ilmoitettu virheellisinä siten, että veroa on jäänyt kantamatta. Liikenne- ja viestintävirasto määräisi tällöin kiinteän 1 500 euron seuraamusmaksun. Maksun tarkoitus olisi ennaltaehkäistä kuorma-autojen käyttöä veroa ilmoittamatta. Kiinteää maksun määrää voidaan pitää perusteltuna, sillä on erittäin vaikeaa, tai mahdotonta, saada näyttöä siitä, minkä verran ajoneuvoa on todellisuudessa käytetty liikenteessä. Tehokkaan ennaltaehkäisyn vuoksi seuraamusmaksu maksuunpantaisiin aina kertaluontoisesti. Jos sama ajoneuvo, josta veroilmoitusta ei edelleenkään ole annettu, havaittaisiin valvonnassa toistamiseen, seuraamusmaksu maksuunpantaisiin uudelleen.

Seuraamusmaksun määräämiseen tai sen suuruuteen ei liittyisi veronkantoviranomaisen harkintavaltaa, vaan seuraus säädettäisiin määrältään kiinteäksi riippumatta siitä, kuinka paljon ajoneuvoa olisi käytetty tai millaiset käytön olosuhteet olisivat olleet. Seuraamusmaksu määrättäisiin noudattaen 14 §:ssä säädettyä jälkiverotusmenettelyä. Jälkiverotusmenettelyllä turvattaisiin verovelvollisen oikeusturva seuraamusmaksua määrättäessä.

Seuraamusmaksu muistuttaisi ajoneuvoverolain 47 a §:n mukaista lisäveroa, joka kannetaan rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käyttämisestä liikenteeseen. Kuorma-autoilta kannettaisiin sekä seuraamusmaksu että lisävero, jos molempien säännösten soveltamisen edellytyksen täytyisivät, sillä kyse olisi tällöin kahden eri veron välttelystä aiheutuvista hallinnollisista seuraamuksista.

12 §. Verotuspäätös. Pykälä sisältäisi verotuspäätöksen sisältöä ja lähettämistä koskevat säännökset. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, joita veropäätökselle voidaan merkitä.

Pykälän 2 momentti koskisi niitä tilanteita, joissa verovelvollinen ei ole saanut verotuspäätöstä. Koska verolippu annetaan postin kuljetettavaksi automaattisesti käyttökauden alkamisesta, Liikenne- ja viestintävirastolla ei olisi mahdollista seurata, onko lippu todellisuudessa saapunut verovelvolliselle. Näin ollen verovelvollisen olisi varmistettava, että käyttökauden mukainen vero on suoritettu eräpäivään mennessä. Verovelvolliselle säädettäisiin velvollisuus pyytää veropäätöstä siten, että vero voidaan suorittaa viimeistään eräpäivänä.

Pykälän 3 momentti koskisi verotuspäätöksen lähettämistä todisteellisena tiedoksiantona. Tämä voi olla tarpeellista silloin, jos on syytä olettaa, että osoite on virheellinen.

Pykälän 4 momentti koskisi hallintolain soveltamista verotuspäätökseen. Veropäätökseen ei sovellettaisi hallintolain päätöksen sisältöä ja päätöksen perustelemista koskevia säädöksiä, koska päätös tehdään automaattisesti ja päätös perustuu verovelvollinen ilmoittamiin tietoihin.

13 §. Veronoikaisu veronsaajan hyväksi. Pykälä koskisi verotuspäätöksen muuttamista valtion eduksi. Verotuksen oikaisu veronsaajan hyväksi olisi mahdollista kolmen vuoden kuluessa veron maksuunpanosta tai siitä ajankohdasta, jolloin maksuunpano olisi tullut tehdä. Lisäksi säädettäisiin määräajasta, jonka kuluessa verotuksen muuttamista koskevaa päätöstä saadaan oikaista. Määräaika olisi 60 päivää siitä, kun muutoksenhakuun oikeutettu on saanut päätöksestä tiedon. Tämän säännöksen tarkoituksena on, että oikaisu olisi tässä määräajassa mahdollinen vielä sen jälkeen, kun valtionasiamies on saanut asiasta tiedon.

14 §. Jälkiverotus. Pykälässä säädettäisiin jälkiverotuksen edellytyksistä ja sovellettavasta menettelyistä. Jälkiverotus voitaisiin toimittaa, jos veroa on jäänyt kantamatta verovelvollisen virheellisestä ilmoituksesta johtuen. Verovelvollista on kuultava ennen jälkiveron määräämistä.

15 §. Oikaisu verovelvollisen hyväksi. Pykälä koskisi mahdollisuutta muuttaa verotusta verovelvollisen eduksi. Oikaisu voitaisiin tehdä verovelvollisen vaatimuksesta tai Liikenne- ja viestintäviraston omasta aloitteesta.

16 §. Oikaisuvaatimus. Pykälässä säädettäisiin oikaisuvaatimuksen tekemisestä ja sen käsittelemisestä. Oikaisuvaatimus olisi toimitettava veronkantoviranomaiselle kolmen vuoden kuluessa veron maksuunpanosta tai oikaisupäätöksen tekemisestä. Veronkantoviranomaisella olisi velvollisuus käsitellä oikaisuvaatimus ilman aiheetonta viivytystä.

17 §. Valitus hallinto-oikeuteen. Pykälässä säädettäisiin valittamisesta hallinto-oikeuteen. Oikaisuvaatimukseen saisi hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta. Helsingin hallinto-oikeus käsittelee myös ajoneuvoveroa koskevat valitukset. Keskittämällä tienkäyttöveroa koskevat valitukset Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltäväksi varmistetaan päätösten yhdenmukaisuus. Valtion edunvalvojan kuulemisen tarpeellisuudesta säädettäisiin 3 momentissa.

18 §. Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä voisi hakea valituslupaa korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttäisi kuitenkin korkeimman hallinto-oikeuden myöntämää valituslupaa. Määräaika valitukselle olisi 60 päivää hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista.

19 §. Muutoksenhaun johdosta maksettava korko. Kumotusta verosta johtuvalle palautukselle maksettaisiin korkoa veronkantolain mukaisesti. Jos veron määrä kasvaisi muutoksenhaun

johdosta, verovelvolliselta kannettaisiin korkoa veronlisäyksestä ja viivekorosta annetun lain mukaisesti.

20 §. Valtion edunvalvonta. Pykälä sisältäisi säännökset valtion edunvalvonnasta. Valtion edunvalvonta tienkäyttöveroa koskeissa asioissa kuuluisi Liikenne- ja viestintäviraston veroasiamiehelle. Käytännössä veronsaajan edunvalvonta tapahtuu pääasiassa jälkikäteen. Asia-miestä kuullaan ennen asian ratkaisemista käytännössä vain silloin, kun siihen on erityistä syytä, esimerkiksi tilanteessa, kun annettava ratkaisu poikkeaisi vakiintuneesta ratkaisukäytännöstä tai kun kyse olisi muutoin periaatteellisesta tai merkittävästä päätöksestä. Veropäätösten katsotaan olevan veroasiamiehen tiedossa siten, että asiakirjat ovat hänen nähtävänänsä tarvittaessa. Näin hänellä on mahdollisuus tutustua asiakirjoihin ennen muutoksenhakuajan umpeutumista ja hakea tarvittaessa muutosta toimivaltaansa kuuluviin päätöksiin. Ehdotettu säännös olisi hallintolain asianosaisen kuulemista ja päätöksen tiedoksiantoa asianosaiselle koskevien yleissäännösten soveltamisen syrjäyttävä erityissäännös.

21 §. Äänestäminen hallintotuomioistuimissa. Pykälässä säädettäisiin verovalituksen ratkaisemisesta hallintotuomioistuimissa äänestämällä.

22 §. Täytäntöönpano. Pykälä koskisi verotuspäätöksen täytäntöönpanoa oikaisuvaatimuksen tai valituksen käsittelyn aikana. Vaikka tienkäyttöveroa vaadittaisiin oikaistavaksi tai oikaisupäätöksestä tehty valitus olisi käsittelyssä hallintotuomioistuimessa, vero tulisi suorittaa. Jos muutoksenhaun perusteella todetaan, että veroa on maksettu liikaa, liikaa maksettu vero palautettaisiin lain mukaisine korkoineen ilman erillistä hakemusta.

23 §. Veronkantoviranomainen. Pykälässä säädettäisiin viranomaistoimivallasta. Liikenne- ja viestintävirasto toimittaisi veron maksuunpanon ja huolehtisi veron perimisestä ja muista verotukseen liittyvistä toimenpiteistä sekä käsittelisi tienkäyttöveroa koskevat oikaisuvaatimukset ja muut veronkantoviranomaiselle kuuluvat asiat. Liikenne- ja viestintävirasto voisi siirtää verotusta avustavia tehtäviä sopimuskumppanille suoritettavaksi. Tällaisia tehtäviä olisivat neuvonta, postitustehtävät tai tallennustehtävät. Viranomaiselle kuuluvaa päätöksentekovaltaa ei voitaisi siirtää. Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava tarvittavat ohjeet ja koulutus avustavien tehtävien hoitamiseksi. Sopimuskumppanin virka- ja vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin rikoslaissa ja vahingonkorvauslaissa. Ahvenanmaan valtionvirasto hoitaisi tienkäyttöveroon liittyviä avustavia tehtäviä Ahvenanmaalla. Tällä mahdollistettaisiin verovelvollisten paikallinen asiointi Ahvenanmaalla.

24 §. Valvonta. Pykälässä säädettäisiin tienkäyttöveron valvonnan järjestämisestä. Veron valvonta kuuluisi Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi poliisille, Rajavartiolaitokselle ja Tullille. Laissa mainittujen viranomaisten olisi valvottava, ettei teillä käytetä sellaista tienkäyttöveron alaista ajoneuvoa, jota ei ole ilmoitettu käytettäväksi Suomessa tai josta on erääntynyt veroa suorittamatta. Poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin tehtävänä on myös ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos tiellä on havaittu ajoneuvo, jolle tulisi määrätä 11 §:n mukainen seuraamusmaksu.

Tienkäyttöveroa voisi valvoa myös teknisin keinoin ajoneuvoveroa vastaavasti. Valvonta voisi tapahtua jatkuvana automaattisena kuvaamisena taikka kuvan tai muun valvontatiedon tallentamisena. Selkeyden vuoksi säännöksessä todettaisiin myös se, että valvontaa järjestettäessä tai suoritettaessa tulisi varmistua, että kuvaaminen ei kohdistu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Teknisellä verovalvonnalla kerättävät tiedot tallennettaisiin liikenneasioiden rekisteriin, ja tietojen käsittelyyn sovellettaisiin silloin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä. Käytännössä verovalvonta tapahtuisi Liikenne- ja viestintävirastossa siten, että kuvaamalla kerättäviä ajoneuvojen tunnistetietoja verrattaisiin automatisoidusti rekisterin tietoihin, jolloin voidaan todeta, onko liikenteestä tavattu ajoneuvo ilmoitettu Suomessa käytettäväksi ja onko siitä maksettu tienkäyttövero.

25 §. Käyttökielto. Pykälässä säädettäisiin käyttökiellosta, joka olisi seuraamus siitä, että tienkäyttövero ei ole suoritettu säädetyssä määräajassa. Käyttökiellossa olevaa kuorma-autoa ei saisi käyttää tiellä siinäkään tapauksessa, että kuorma-auton omistus tai hallinta olisi siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Tienkäyttöveron määrännyt viranomainen voisi pyytää poliisilta virka-apua käytön estämiseksi. Kuorma-auton käyttö sallittaisiin vasta sitten, kun tienkäyttövero on suoritettu. Vaikka käyttökielto määrättäisiin yhtäläisin perustein suomalaiselle ja ulkomaisille kuorma-autoille, olisi käyttökielto merkityksellinen erityisesti ulkomaisilta kerättävän verotuoton osalta, sillä pienien summien periminen ulkomailta voi olla hankalaa ja kustannustehotonta.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi myös menettelystä silloin, kun ajoneuvo joutuu käyttökieltoon. Valvontaviranomainen voisi ottaa käyttökiellossa olevan kuorma-auton rekisterikilvet ja rekisteriotteen haltuunsa. Poliisin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen kirjallisella luvalla saisi kuorma-auton kuitenkin kuljettaa viranomaisen määräämään paikkaan säilytettäväksi.

Joissakin erityistilanteissa voi olla kohtuullista peruuttaa käyttökielto. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin mahdollisuus peruuttaa käyttökielto kokonaan tai määräajaksi erityisen painavista syistä. Kyse olisi olosuhteiden kokonaisharkintaan perustuvasta kohtuullistamisesta. Kaikkia tällaisia tilanteita on vaikea määritellä ennalta ja tässä suhteessa asia muistuttaa veron huojoentamista. Viranomaisen harkintavaltaa rajattaisiin siten, että kuorma-auton käyttö voitaisiin sallia ainoastaan, jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn tai jos voidaan katsoa, ettei kuorma-auton omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää suorittamatta olevasta verosta ja kuorma-auton käytön estämistä voidaan pitää olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana. Tarkoitus on, että käyttökiellosta vapauttamista ei käytettäisi esimerkiksi veronmaksun lykkäyksen myöntämisen vaihtoehtona silloin, kun hakijan erityisolosuhteet edellyttäisivät mahdollisesti maksunlykkäyksen myöntämistä.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin poikkeus käyttökieltoon. Jos kuorma-autosta on maksuunpantu 6 §:n 2 momentin nojalla ajoneuvon anastaneelle henkilölle ajoneuvoveroa anastusajalta, kyseiseltä ajalta oleva maksamaton vero ei aiheuta ajoneuvon omistajalle käyttökieltoa.

26 §. Veronkierto. Raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annettuun lakiin ehdotetaan otettavaksi muualla verolainsäädännössä tavanomainen säännös veronkierron estämiseksi.

27 §. Veronhuojennus. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus myöntää vapautus tai maksunlykkäys tienkäyttöverosta, seuraamusmaksusta ja näiden koroista. Viranomaisen harkintavalta olisi rajattu vastaavasti kuten eräissä muissa verolaeissa siten, että verosta vapauttaminen olisi mahdollista, jos olosuhteet huomioon ottaen veron periminen täysimääräisenä olisi ilmeisen kohtuutonta. Ottaen huomioon muun muassa sen, että tienkäyttöveron suorittamisen laiminlyöminen johtaa ajoneuvon käytön estämiseen, ehdotettua huojennussäännöstä tulisi soveltaa pidättyvästi. Tarkoituksena ei ole huojennusten myöntäminen ajoneuvoverosta vain sillä perusteella, että verovelvollisella ei ole riittävästi maksukykyä veron suorittamiseen.

Liikenne- ja viestintävirastolla olisi myös mahdollisuus myöntää maksunlykkäystä veron suorittamiseen hakijasta riippumattomien poikkeuksellisten olosuhteiden tai veronmaksukykyyn olennaisen alentumisen takia tai muusta erityisestä syystä.

Huojennusta haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta, mutta valtiovarainministeriö voisi ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

28 §. Veron perimättä jättäminen. Pykälässä säädettäisiin niistä tilanteista, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi jättää veron perimättä. Esimerkiksi tilanteissa, joissa veron perimiskus-

tannukset muodostuisivat suhteettoman korkeiksi. Kyseessä ei kuitenkaan olisi huojennus, vaan perimismenettelyn keskeyttäminen. Veron perimättä jättäminen ei vaikuta verovelvollisuuteen tai käyttökieltoon.

29 §. Tienkäyttövero koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen. Tienkäyttövero koskevat tiedot olisivat pääasiassa julkisia. Verotietojen julkisuus on tarpeen muun muassa siksi, että kuorma-auton suorittamaton vero johtaa käyttökieltoon ja kyseisellä seikalla on merkitys muun muassa ajoneuvon kaupassa. Tienkäyttövero koskevat tiedot olisi tarkoitus olla saatavilla mahdollisimman helposti esimerkiksi sähköisellä palvelulla. Poikkeukseksi tietojen julkisuudesta kuitenkin säädettäisiin, että veronhuojennusta, -lykkäystä tai käyttökiellon purkua koskevat asiakirjat säädettäisiin salassa pidettäviksi, koska kyseiset asiakirjat saattaisivat sisältää arkaluonteisia tietoja, jotka ovat pääasiassa salassa pidettäviä julkisuuslain perusteella.

30 §. Sähköinen allekirjoitus. Verotuspäätösten ja muiden asiakirjojen allekirjoittaminen voitaisiin hoitaa koneellisesti. Lähetettävien veropäätösten ja muiden asiakirjojen määrän vuoksi asiakirjojen tavanomainen allekirjoittaminen ei olisi mahdollista.

31 §. Rangaistussäännökset. Veron rangaistavan välttämisen osalta laissa viitattaisiin rikoslain veropetosta koskeviin säännösiin.

32 §. Voimaantulo. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021.

Liite. Liite sisältäisi verotaulukon tienkäyttöveron määristä eri päästöluokille käyttökauden pituuden ja kuorma-auton tai ajoneuvoyhdistelmän akselilukumäärän mukaan.

1.2 Ajoneuvoverolaki

11 §. Käyttövoimavero. Pykälässä säädetään käyttövoimaveron määristä eri ajoneuvoluokille.

Pykälän 1 momentti muutettaisiin koskemaan vain henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimaveroa. Kyse olisi pykälän lakiteknisestä jäsennyksestä, eivätkä henkilö- ja pakettiautojen veronmäärät muuttuisi. Henkilöautojen sekä kaksikäyttöautojen veronmäärät ilmenisivät edelleen 1—2 kohdasta ja pakettiautojen veronmäärät 3 kohdasta.

Kuorma-autojen käyttövoimaverosta ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa, kun nykyisin kuorma-autojen käyttövoimaveron määrää koskevat säännökset sisältyvät 1 momentin 4—6 kohtaan. Ajoneuvoluokkaan N₂- ja N₂G-luokkiin kuuluvista kuorma-autoista veron määrä säilyisi ennallaan, eli olisi 0,6 senttiä päivää kohden jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Pykälän 2 momentissa ei kuitenkaan enää lueteltaisi veron määriä N₃- ja N₃G-luokkiin kuuluvista kuorma-autoista, joiden kokonaismassa on yli 12 tonnia, vaan veron määrien osalta säännöksessä viitattaisiin lain liitteen verotaulukkoon.

Pykälän 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi. Nykyisin 2 momentti sisältää erikoisautojen käyttövoimaveroa täsmentävän säännöksen sekä kaksikäyttöautojen määritelmän. Säännöksiin ei tältä osin tulisi muutoksia. Samaan momenttiin kuitenkin lisättäisiin täsmentäviä säännöksiä kuorma-autojen käyttövoimaveron määrään vaikuttavasta jousitusjärjestelmästä. Niissä tilanteissa, joissa kuorma-auton jousitusjärjestelmä ei ilmene suoraan liikenneasioiden rekisteriin tallennetuista tiedoista, jousitusjärjestelmäksi katsottaisiin muu kuin ilmajousitus. Lisäksi täsmennettäisiin, millainen jousitusjärjestelmä hyväksyttäisiin ilmajousitusta vastaavaksi. Ilmajousitusta vastavaksi katsottaisiin tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY liitteessä II olevan määritelmän mukaisesti vastaavaksi tunnustettu jousitus.

Pykälän 3 momentti sisältää nykyisin säännökset vetolaiteilmoituksista perävaunujen verottamiseksi. Voimassa olevan säännöksen mukaan kuorma-autoa, joka on varustettu perävaunun vetoautoksi, katsotaan käytettävän perävaunun vetoon, jollei muuta ilmoiteta. Ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava ennen perävaunun käytön lopettamista tai sen uudelleen käyttöönottamista, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto maksuunpanee tai palauttaa käyttövoimavero muuttuneen määrän. Nykyisen 3 momentin säännökset vetolaiteilmoituksista kumotaisiin, koska tarkoituksena on siirtyä hallinnollisesti yksinkertaisempaan verotustapaan, jossa käyttövoimavero määräytyisi suoraan sen mukaan, onko kuorma-auto varustettu perävaunun vetämiseen. Veron määrä voitaisiin tällöin määrittää suoraan ajoneuvon teknisistä tiedoista. Direktiiviä vastaavasti perävaunun tyyppillä ei myöskään enää olisi vaikutusta veron määrään.

66 §. Rangaistussäännökset. Pykälään sisältyvät ajoneuvoverolain rangaistussäännökset.

Pykälän 2 sisältää ajoneuvoverorikkomuksen tunnusmerkistön. Säännöksen mukaan ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon.

Pykälän 3 momentissa rikosoikeudellinen menettely ajoneuvorikkomuksen osalta on kuitenkin rajattu pois silloin, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Tällöin siis hallinnollisessa menettelyssä määrättävä lisävero jää ainoaksi seuraamukseksi, eikä teosta aiheutu rikosoikeudellista rangaistusta. Säännöksen taustalla on perustuslaista sekä Euroopan ihmisoikeussopimuksesta johtuva kaksoisrangaistavuuden kieltö, joka tarkoittaa sitä, että kun asiassa on annettu lopullinen ratkaisu, samasta teosta ei voida enää rangaista. Kaksoisrangaistavuuden kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten ajoneuvoverolain mukaiseen lisäveroon.

Myös kuorma-autojen tienkäyttöveroon liittyvä seuraamusmaksu olisi vastaavanlainen rangaistusluonteinen hallinnollinen seuraamus kuin ajoneuvoveron lisävero. Koska ajoneuvoverorikoksen tunnusmerkistön täyttävä teko voi lisäveron ohella johtaa tienkäyttöveron seuraamusmaksun määräämiseen, lisättäisiin pykälän 3 momenttiin maininta siitä, että myös mahdollisuus seuraamusmaksun määräämiseen johtaisi siihen, että ajoneuvoverorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä. Tienkäyttöveroa valvoen viranomaisten olisi tällöin tehtävä asiasta valvontailmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liite. Ajoneuvoverolain liitteeseen lisättäisiin uusi verotaulukko 3, josta ilmenisivät uudet käyttövoimaveron määrät kokonaismassaltaan yli 12 tonnin kuorma-autoille.

1.3 Laki polttoainemaksusta

32 §. Rangaistussäännökset. Pykälän 1 momentissa säädetään rangaistus sille, joka kuljettaa erääntyneen polttoainemaksun takia käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös se, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

Pykälän 2 momentti sisältää vastaavan kaksoisrangaistavuuden kieltoon liittyvän säännöksen kuin ajoneuvoveron 66 §:n 3 momentti. Säännökseen lisättäisiin maininta tienkäyttöveron seuraamusmaksusta. Siten polttoainemaksurikkomuksesta jätettäisiin ilmoitus tekemättä, esituskinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero tai tienkäyttöveron seuraamusmaksu.

1.4 Ajoneuvolaki

96 §. *Ajoneuvorikkomus.* Pykälässä säädetään ajoneuvolain säännösten rikkomisen seuraamuksista.

Pykälään 5 momentti sisältää säännöksen, jonka mukaan ajokiellossa tai käyttökiellossa olevan ajoneuvon käyttämisestä, rekisteri-ilmoituksen laiminlyönnistä sekä koekilpien ja siirtoluvan väärinkäytöstä jätetään sakko määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoveron lisävero. Kaksoisrangaistavuuden kiellon huomioon ottamiseksi pykälän 5 momenttiin lisättäisiin maininta tienkäyttöveron seuraamusmaksusta.

1.5 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

12 §. *Lauttamaksut.* Voimassaolevassa pykälässä säädetään maanteiden käyttö maksuttomaksi. Lautta-aluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätää perittäväksi maksu. Säännöksessä tarkoitetaan lähinnä perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaisia maksuja. Tämän säännöksen ei ole nykyisin katsottu rajoittavan mahdollisuutta kantaa ajoneuvoveroa. Kuorma-autojen tienkäyttöveron myötä säännöksen sanamuotoa muutettaisiin kuitenkin selkeyden vuoksi siten, että maanteiden käyttö olisi maksutonta, jollei muussa laissa toisin säädetä.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021. Tienkäyttöveroa varten tarvitaan uusi tietojärjestelmä, jonka arvioidaan valmistuvan vuoden 2020 aikana. Koska veroa kannettaisiin Suomen tieverkolla käytettävistä raskailta kuorma-autoista vuoden 2021 alusta lähtien, tulisi Liikenne- ja viestintäviraston ryhtyä toimenpiteisiin sen mahdollistamiseksi, että verovelvolliset voisivat antaa veroilmoituksen ajoneuvon vuoden 2021 alusta tapahtuvasta käytöstä jo ennen lain voimaantuloa.

Raskaiden kuorma-autojen ajoneuvoveron alennus tulisi myös voimaan vuoden 2021 alussa. Ajoneuvoveroa kannetaan etukäteen päiväkohtaisena verona pääsääntöisesti 12 kuukauden ajanjaksolta. Tämän takia useimmat vuoden 2020 aikana lähetetyt ajoneuvoveroliput sisältävät myös vuoteen 2021 kohdistuvaa veroa. Jos ajoneuvoveron alennus otettaisiin huomioon jo vuoden 2020 aikana lähetetyissä verolipuissa, vähenisivät valtion vuoden 2020 verotulot noin 9 miljoonaa euroa ilman, että valtiolle syntyisi lisätuloja tienkäyttöverosta. Siirtyminen alennettuihin verotasoihin toteutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto palauttaisi vuonna 2020 lähetettyihin verolippuihin liikaa sisältyneen veron osuuden. Veronpalautus maksettaisiin vuoden 2021 aikana ilman hakemusta. Tällöin sekä veronpalautus että tienkäyttömaksusta kertyvät lisätulot kohdistuisivat valtion talousarviossa samaan vuoteen.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslaissa ei ole säädetty veron ja maksujen erosta, vaan se perustuu eduskunnan perustuslakivaliokunnan kannanottoihin. Vero on vakiintuneen tulkinnan mukaan julkiselle vallalle maksettu julkisyhteisön yksipuolisesti määräämä, pakollinen ja lakimääräinen rahasuoritus, johon julkisen vallan puolelta ei liity välitöntä vastasuoritusta. Maksuille on ominaista, että ne ovat korvauksia tai vastikkeita julkisen vallan palveluista. Maksusuoritusta vastaan saatavien suoritteiden tulee olla ainakin jollain tasolla yksilöitävissä. Maksuilla tulee olla yhteys suoritteiden tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin, vaikka täyttä kustannusvastaavuutta ei edellytetä. Vastikkeettomat rahasuoritukset tai yleisesti jonkin toiminnan rahoittamiseen tarkoitetut maksut ilman vastikesuhdetta ovat veroja.

Kuorma-autojen tienkäyttövero olisi perustuslain näkökulmasta vero, vaikka se pohjautuisi direktiivin käyttäjämaksuja koskevaan sääntelyyn. Kuorma-autojen tienkäyttövero muistuttaisi oikeudellisesta luonteeltaan läheisesti ajoneuvoveroa ja sitä tulisi arvioida vastaavasti. Tien-

käyttöveroa ei olisi liitettävissä tiettyyn julkisyhteisön palveluun, vaan kyse olisi valtiolle muiden verojen tapaan yleiskatteellisesti tuloutettavasta suorituksesta. Verolla ei olisi yhteyttä tienpidosta aiheutuviin kustannuksiin. Koska veroa kannettaisiin koko Suomen tieverkolta, olisi veron suorittaminen käytännössä pakollista kaikilta veronalaisilta kuorma-autoilta.

Perustuslain 81 §:n 1 momentin mukaan valtion verosta säädetään lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Verolaista tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaan ilmetä yksiselitteisesti verovelvollisuuden piiri. Lain säännösten tulee olla myös sillä tavoin tarkkoja, että lakia soveltavien viranomaisten harkinta veroa määrittäessä on sidottua.

Lakiehdotus sisältää muun muassa säännökset verovelvollisista sekä verovelvollisuuden alkamisesta ja päättymisestä. Lakiehdotuksessa on myös määritelty veronalaiset ajoneuvot, veron maksukausi, veron määräytymisen ajankohta, veron määrä sekä seuraamusmaksun määräytyminen. Veron määrä tai seuraamusmaksun määrääminen eivät riipu veroviranomaisen harkinnasta.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle.

Kuorma-autojen tienkäyttöveron veronkantoviranomaisina toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Tulli, poliisi ja Rajavartiolaitos valvoisivat veron suorittamista ja oikeellisuutta. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi lakiin sisältyvän viittaussäännöksen perusteella mahdollisuus siirtää veroon liittyviä avustavia tehtäviä sopimuskumppaneille kuten nykyisin ajoneuvoverotuksessa. Ahvenanmaalla avustavia tehtäviä hoitaisi kuitenkin lain mukaan Ahvenanmaan valtionvirasto.

Perustuslakivaliokunta on hallituksen esitykseen laiksi ajoneuvoverolain 56 §:n muuttamisesta (HE 7/2006 vp) antamassaan lausunnossa (11/2006 vp) todennut, että veronkantoon liittyvä puhelinpalvelu, johon ei sisälly verotusta koskevan päätöksentekovallan käyttöä, voitiin siirtää muun kuin viranomaisen tehtäväksi. Ajoneuvoverolain 56 §:n 3 momenttiin lisättiin lailla 1065/2014 mahdollisuus puhelinpalvelutehtävien lisäksi myös tallennustehtävien siirtämisen sopimuksella muiden kuin veronkantoviranomaisten tehtäväksi. Voimassa oleva ajoneuvoverolain säännös mahdollistaa sen, että muu kuin viranomainen hoitaa tiedon välittämistä verovelvollisille ajoneuvoveroa koskevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, ajoneuvojen verotusta koskevien tietojen antamista rekisteristä sekä verovelvollisten ilmoitusten vastaanottamista, tallentamista ja välittämistä edelleen veroviranomaisille. Avustavaa puhelinpalvelua hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tätä tehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Avustavassa puhelinpalvelussa ei hoideta tehtäviä, joihin kuuluu verotusta koskevan päätöksentekovallan käyttöä. Sopimus avustavasta puhelinpalvelusta ei vaikuta veronkantoviranomaiselle kuuluviin tehtäviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

Tehtävien siirtoa muulle kuin viranomaiselle on arvioitava myös sillä perusteella, onko se tarpeen tehtävien tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Kuorma-autojen verotukseen liittyvien avustavien tehtävien siirtämisellä voitaisiin parantaa asiakaspalvelun sujuvuutta ja työtehtävien tarkoituksenmukaista järjestämistä. Sopimukseen perustuva järjestely voi myös olla taloudellisesta näkökulmasta tarkoituksenmukaisempi kuin näiden avustavien tehtävien järjestäminen viranomaistoimintana.

Yksityiselämän suojaamisesta säädetään perustuslain 10 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on suojattu. Ehdotettuun lakiin raskaiden kuorma-

autojen tienkäyttöverosta sisältyisi säännös valvonnasta ajoneuvoja kuvaamalla. Nykyiset laitteet mahdollistavat ajoneuvojen tunnistamisen rekisterikilpien automaattisella luennalla. Kuluneuvojen tunnistaminen liikenteessä tai muulla yleisellä paikalla ei tarkoittaisi puuttumista perustuslaissa tarkoitettuun yksityiselämän suojaan. Säännöksessä myös mainittaisiin selkeyden vuoksi, että kuvaaminen ei saa kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Säännös vastaisi voimassa ajoneuvoverolain 57 §:n 2 momenttiin nykyisin sisältyvää sääntelyä.

Esitystä valmisteltaessa on katsottu, että ehdotetut lait voitaisiin säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Esitykseen kuitenkin sisältyy perusteluissa kuvatulla tavalla huomattavaa epävarmuutta siitä, johtaako ehdotettu lainsäädäntö EU-oikeudellisiin seuraamuksiin Suomea kohtaan. Tämän takia hallitus pitää perusteltuna sitä, että perustuslakivaliokunta arvioisi kansallisen lainsäädännön liikkumavaraa asiaan liittyvien EU-oikeudellisten näkökohtien kannalta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain soveltamisala

Kuorma-auton käyttämisestä Suomessa tiellä on suoritettava valtiolle tienkäyttöveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

Tätä lakia ei sovelleta sellaisella tiellä tai tieosuudella, jolla kuorma-autojen käyttämisestä kannetaan tienpidon rahoittamiseksi kustannusperusteisesti muuta käyttäjämaksua tai tietullia.

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, tienkäyttöveron kantoon sovelletaan, veronkantolakia (11/2018), veronlisäyksestä ja viivekorosta annettua lakia (1556/1995) sekä verojen ja maksujen perimisen turvaamisesta annettua lakia (395/1973).

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen tallentamiseen, käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä niistä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kuorma-autolla* ajoneuvolain (1090/2002) mukaan luokkaan N₃ tai N₃G kuuluvaa kuorma-autoa, jonka kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa;

2) *ajoneuvoyhdistelmällä* kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa ja perävaunu on tarkoitettu käytettäväksi tavaran kuljetukseen;

3) *päästöluokalla* kuorma-auton ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleessa Euroopan unioniin lainsäädännössä säädettyjen vaatimusten mukaisti määräytyvää päästöluokkaa;

4) *käyttökaudella* 1, 7, 30 tai 365 päivän jaksoa, jonka aikana kuorma-autoa on oikeus käyttää tiellä;

5) *tiellä* tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettua tietä.

4 §

Verottomat kuorma-autot

Tienkäyttöverosta vapaita ovat puolustusvoimien ajoneuvot, pelastusajoneuvot ja museoajoneuvot sekä ne ajoneuvot, jotka on Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa vastavuo- roisesti vapautettu tässä laissa tarkoitetusta verosta.

5 §

Veronalaisen käytön alkaminen

Veronalainen käyttö alkaa verovelvollisen ilmoittaman käyttökauden alkaessa tai sinä päivänä, jona kuorma-autoa käytetään tiellä, sen ajankohdan mukaan, kumpi niistä tapahtuu ensimmäisenä.

6 §

Verovelvollisuus ja vastuu verosta

Veron on velvollinen suorittamaan kuorma-auton haltija.

Jos kuorma-autoa on käytetty haltijan tai omistajan suostumuksesta, verovelvollinen on se, jonka käytössä kuorma-auton on katsottava olleen.

Jos haltija laiminlyö veron suorittamisen, vero voidaan periä kuorma-auton omistajalta.

Jos verovelvollisia on enemmän kuin yksi, he ovat yhteisvastuussa veron suorittamisesta.

Verovelvollisuus ja vastuu verosta määräytyvät veronalaisen käytön alkaessa.

7 §

Veron määrä

Veroa on suoritettava käyttökaudelta kuorma-auton päästöluokan ja kuorma-auton tai ajoneuvoyhdistelmän akselien lukumäärän perustella liitteen verotaulukon mukaan. Ajoneuvoyhdistelmän vero määräytyy käyttökauden aikaisen suurimman akselien lukumäärän mukaan.

Jos kuorma-auton päästöluokka ei ole tiedossa, vero kannetaan EURO 0 -luokan mukaan.

Kuorma-auton poisto liikennekäytöstä, lopullinen poisto Suomen liikenneasioiden rekisteristä, ilmoitettua aikaisempi käytön lopettaminen, omistajanvaihdos tai muu käytön estyminen käyttökauden aikana ei vaikuta käyttökaudelta suoritettavan veron määrään.

8 §

Ilmoitusvelvollisuus

Verovelvollisen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiellä käytettävästä veronalaisesta kuorma-autosta verotusta varten tarvittavat tiedot.

Ennen kuin kuorma-auton veronalainen käyttö Suomessa alkaa, verovelvollisen tai tämän edustajan tulee ilmoittaa:

- 1) kuorma-auton haltija, omistaja, haltijan edustaja sekä näiden yhteystiedot;
- 2) kuorma-auton käyttökausi ja käytön alkamisajankohta;
- 3) kuorma-auton yksilöintitiedot, päästöluokka, akselien lukumäärä sekä ajoneuvoyhdistelmän akselien suurin lukumäärä käyttökauden aikana;
- 4) ilmoittajan tiedot.

Verovelvollisen on ilmoitettava viipymättä, jos käyttökauden aikana 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetut tiedot muuttuvat. Jos 2 momentin 3 kohdassa tarkoitetut tiedot muuttuvat käyttökauden aikana siten, että suoritettavan tienkäyttöveron määrä kasvaa, verovelvollisen on tehtävä ilmoitus uudesta käyttökaudesta ennen kuin ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttämistä tiellä jatketaan. Jos kuorma-auton veronalainen käyttö jatkuu ilmoitetun käyttökauden jälkeen, verovelvollisen on ilmoitettava uudesta käyttökaudesta ennen edellisen käyttökauden päättymistä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettujen tietojen antotavasta ja muusta ilmoittamismenettelystä.

9 §

Tienkäyttöveron maksuunpano

Liikenne- ja viestintävirasto maksuunpanee tienkäyttöveron viipymättä, kun verovelvollinen on ilmoittanut käyttökaudesta tai kun Liikenne- ja viestintävirasto on muuten saanut verotukseen vaikuttavan tiedon.

Kuorma-auton yhteisvastuullisista verovelvollisista vero maksuunpannaan kuorma-auton ensimmäiseksi haltijaksi tai omistajaksi ilmoitetulle henkilölle. Jos veroa ei saada perityksi ensimmäiseksi merkityltä verovelvolliselta tai jos maksuunpanon muutokseen on muu erityinen syy, vero voidaan maksuunpanna muulle yhteisvastuulliselle verovelvolliselle.

Maksuunpano toimitetaan verovelvollista kuulematta, jos vero määrätään verovelvollisen ilmoituksen mukaisesti.

10 §

Tienkäyttöveron suorittaminen

Tienkäyttövero on suoritettava 30 päivän kuluessa kuorma-auton veronalaisen käytön alkamisesta.

Vero maksetaan rahalaitokseen tai maksuja vastaanottavaan toimipisteeseen noudattaen veronkantolakia. Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä muista hyväksyttävistä maksutavoista. Veron maksun yhteydessä on käytettävä sen verotuspäätöksen viitenumeroa, jolle suoritus on tarkoitettu. Jos vero on suoritettu käyttäen puutteellisia tai virheellisiä maksutietoja, suoritusta ei kohdisteta kyseisen veron maksuksi ilman erillistä pyyntöä.

Jos tienkäyttöveroa ei makseta 1 momentissa säädettyssä määräajassa, verovelvolliselta peritään veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivekorke.

11 §

Seuraamusmaksu

Verovelvolliselta kannetaan 1 500 euron seuraamusmaksu, jos tiellä käytetään kuorma-autoa, jonka käytöstä ei ole ilmoitettu tai jota käytetään muulloin kuin ilmoitetulla käyttökaudella. Seuraamusmaksu kannetaan myös, jos 8 §:ssä tarkoitettut tiedot on ilmoitettu virheellisenä siten, että veroa on jäänyt kantamatta tai sitä on kannettu väärältä verovelvolliselta.

Seuraamusmaksu määrätään noudattaen 14 §:ssä säädettyä jälkiverotusmenettelyä.

12 §

Verotuspäätös

Verotuksen toimittamisessa käytettyjen tietojen ja veron suorittamiseksi tarpeellisten tietojen lisäksi verotuspäätökseen voidaan merkitä tiedot samasta kuorma-autosta aikaisemmin suorittamatta olevista tienkäyttöveroista, seuraamusmaksuista, niille laskettavista viivästysseuraamuksista sekä siitä, kenelle vero on näiltä ajoilta maksuunpanttu.

Jos verovelvollinen ei ole saanut verotuspäätöstä, hänen on pyydettävä sitä Liikenne- ja viestintävirastolta siten, että veron voi suorittaa eräpäivänä.

Jos on syytä olettaa, että vastaanottajan osoite voi olla virheellinen, asiakirja voidaan lähettää todisteellisena tiedoksiantona. Jollei muuta näytetä, asiakirjan tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun virasto on antanut asiakirjan postin tai muun vastaavista tehtävistä huolehtivan sopimuskumppanin kuljetettavaksi.

Verotuspäätökseen ei sovelleta hallintolain (434/2003) 44 ja 45 §:ää.

13 §

Veronoikaisu veronsaajan hyväksi

Jos verovelvolliselle on jäänyt maksuunpanematta vero tai veroa on maksuunpantu liian vähän, verotusta voidaan oikaista kolmen vuoden kuluessa siitä ajankohdasta, jona veron maksuunpano on tehty tai jona veron maksuunpano olisi pitänyt määrätä.

Verotuksen muuttumista koskevaa Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä saadaan 1 momentissa säädetyn määräajan estämättä oikaista 60 päivän kuluessa päivästä, jona muutoksenhaun oikeutettu on saanut viraston päätöksestä tiedon.

14 §

Jätkiverotus

Jos sen johdosta, että verovelvollinen on antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen taikka muun tiedon tai asiakirjan, tienkäyttövero on kokonaan tai osaksi jäänyt määräämättä tai sitä on palautettu liikaa, veroviranomaisen on määrättävä verovelvollisen maksettavaksi mainitusta syystä määräämättä jäänyt vero (*jätkiverotus*).

Ennen jätkiverotuksen toimittamista verovelvolliselle on varattava tilaisuus vastineen antamiseen asiassa.

Jätkiverotus on toimitettava kolmen vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka kuluessa vero olisi pitänyt määrätä.

15 §

Oikaisu verovelvollisen hyväksi

Jos veroa on maksuunpantu liikaa, Liikenne- ja viestintävirasto oikaisee verotusta verovelvollisen hyväksi.

16 §

Oikaisuvaatimus

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikeus vaatia oikaisua on verovelvollisella tai muulla asianosaisella sekä valtion edunvalvojalla.

Määräaika oikaisuvaatimuksen tekemiselle on kolme vuotta siitä ajankohdasta, jona veron maksuunpano on tehty tai jona maksuunpano olisi pitänyt määrätä tai jona veron oikaisupäätös on tehty, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Valtion edunvalvojan määräaika oikaisuvaatimuksen tekemiselle on kuusi kuukautta verotuspäätöksen tekemisestä.

Oikaisuvaatimus on käsiteltävä ilman aiheetonta viivytystä.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, oikaisuvaatimukseen sovelletaan muutoin, mitä hallintolaisissa säädetään.

17 §

Valitus hallinto-oikeuteen

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valitusoikeus on verovelvollisella tai muulla asianosaisella sekä valtion edunvalvojalla.

Verovelvollisen ja muun asianosaisen valitusaika on kolme vuotta siitä ajankohdasta, jona veron maksuunpano on tehty tai jona maksuunpano olisi pitänyt määrätä tai jona veron palautuspäätös on tehty, kuitenkin aina vähintään 60 päivää oikaisuvaatimuksen johdosta annetun päätöksen tiedoksisaannista. Valtion edunvalvojan valitusaika on 30 päivää oikaisuvaatimuksen johdosta annetun päätöksen tekemisestä.

Sen lisäksi, mitä hallintolainkäyttölain (586/1996) 34 §:n 2 momentissa säädetään asian ratkaisemisesta asianosaista kuulematta, verovelvollisen ja muun asianosaisen tekemä valitus voidaan ratkaista kuulematta valtion edunvalvojaa, jos veron määrä voi valituksen johdosta muuttua enintään 6 000 euroa, eikä asia ole tulkinnanvarainen tai epäselvä.

18 §

Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valitusoikeus on niillä, jotka saavat 16 §:n nojalla vaatia oikaisua verotukseen.

19 §

Muutoksenhaun johdosta maksettava korko

Jos vero on muutoksenhaun tai oikaisun johdosta kumottu taikka veroa on alennettu, asianomaiselle on maksettava takaisin liikaa suoritettu määrä sekä sille vuotuista korkoa veron maksupäivästä noudattaen veronkantolakia.

Jos muutoksenhaun johdosta veroa määrätään suoritettavaksi tai veron määrää korotetaan, Liikenne- ja viestintävirasto perii veron ja sille veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädetyn viivekoron.

20 §

Valtion edunvalvonta

Valtion etua valvoo muutoksenhakua ja oikaisua koskevissa asioissa Liikenne- ja viestintäviraston veroasiamies.

Valtion edunvalvojaa kuullaan ja päätös annetaan tiedoksi siten, että edunvalvojalle varataan tilaisuus tutustua päätökseen ja sen perusteena oleviin asiakirjoihin.

21 §

Äänestäminen hallintotuomioistuimissa

Jos tämän lain nojalla tehtyä muutoksenhakua ratkaistaessa ilmaantuu eri mielipiteitä, päätökseksi tulee se mielipide, jota useimpien on katsottava kannattaneen. Äänen jakautuessa tasan päätökseksi tulee se mielipide, joka on verovelvolliselle edullisempi, tai jollei tätä perustetta voida soveltaa, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

22 §

Täytäntöönpano

Muutoksenhausta huolimatta verovelvollinen ja muu verosta vastuussa oleva henkilö on velvollinen maksamaan erääntyneen veron.

23 §

Veronkantoviranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa verotuksen toimittamisesta, veronkannosta, verovalvon-
nasta ja muista tässä laissa säädettyistä viranomaistehtävistä, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä sopimuksen verotukseen liittyvän avustavien palvelu-
tehtävien siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Ahvenanmaan valtionvirasto
hoitaa avustavia palvelutehtäviä Ahvenanmaalla rekisteröityjen kuorma-autojen osalta. *Avus-
tavilla palvelutehtävillä* tarkoitetaan tiedon välittämistä verovelvollisille tienkäyttöveroa kos-
kevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, kuorma-autojen verotusta koskevien tietojen anta-
mista liikenneasioiden rekisteristä sekä verovelvollisten ilmoitusten vastaanottamista, tallen-
tamista ja välittämistä edelleen veroviranomaisille. Avustavia palvelutehtäviä hoitavaan sovel-
letaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tätä tehtävää.
Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Avustavina palvelu-
tehtävinä ei hoideta tehtäviä, joihin kuuluu verotusta koskevan päätöksentekovallan käyttöä.
Sopimus avustavista palvelutehtävistä ei vaikuta Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluviin teh-
täviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

24 §

Valvonta

Tienkäyttöverotuksen valvonta kuuluu Liikenne- ja viestintävirastolle sekä poliisille, Raja-
vartiolaitokselle ja Tullille. Laissa määrättyjen viranomaisten on valvottava, ettei tiellä käytetä
sellaista tienkäyttöveron alaista ajoneuvoa, jota ei ole ilmoitettu käytettäväksi Suomessa tai
josta on erääntynyt veroa suorittamatta. Poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin on ilmoitetta-
va Liikenne- ja viestintävirastolle, jos tiellä on havaittu ajoneuvo, jolle tulee määrätä 11 §:n
mukainen seuraamusmaksu.

Valvonnan suorittamiseksi valvontaviranomaiset voivat kuvata liikenteessä olevia kuorma-
autoja. Kuvaaminen voi tapahtua myös automaattisesti ja se voi olla jatkuvaa tai toistuvaa.
Kuvaaminen ei kuitenkaan saa kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin.

25 §

Käyttökielto

Ellei veroa tai seuraamusmaksua ole suoritettu määräajassa, kuorma-autoa ei saa käyttää
tiellä (*käyttökielto*). Kuorma-autoa ei saa käyttää tiellä siinäkään tapauksessa, että kuorma-
auton omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle. Valvova viranomainen voi
ottaa käyttökiellossa olevan kuorma-auton rekisterikilvet ja rekisteröintitodistuksen haltuunsa.
Poliisin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen kirjallisella luvalla kuorma-auton saa kuitenkin kuljet-
taa luvassa määrättyyn paikkaan säilytettäväksi.

Käyttökielto päättyy, kun maksuunpantu vero tai seuraamusmaksu on kokonaan suoritettu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisen painavista syistä kokonaan tai määräajaksi peruut-
taa käyttökiellon tai määrätä, ettei kuorma-autoon sovelleta käyttökieltoa. Kuorma-auton käyt-
tö voidaan sallia ainoastaan, jos:

1) tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausme-
nettelyn tai velkajärjestelyn; tai

2) voidaan katsoa, ettei kuorma-auton omistaja tai haltija tiennyt eikä ole voinutkaan tietää
suorittamatta olevasta verosta ja kuorma-auton käytön estämistä voidaan pitää olosuhteet
huomioon ottaen kohtuuttomana.

Jos rekisterissä on ollut kuorma-auton ostajan käytettävissä tieto veronmaksun laiminlyön-
nistä, kuorma-auton käyttökieltoa ei ilman erityistä syytä peruuteta.

Tienkäyttöveron maksuunpaneminen 6 §:n 2 momentissa tarkoitettulle verovelvolliselle ei aiheuta omistajalle tai haltijalle käyttökieltoa maksamattoman veron johdosta.

26 §

Veronkierto

Jos jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, verotusta toimitettaessa on meneteltävä niin kuin asiassa olisi käytetty oikeaa muotoa.

Jos on ilmeistä, että verotusta toimitettaessa olisi meneteltävä 1 momentissa tarkoitettulla tavalla, verotusta toimitettaessa on huolellisesti tutkittava kaikki ne seikat, jotka voivat vaikuttaa asian arvosteluun, sekä annettava verovelvolliselle tilaisuus esittää selvitys havaituista seikoista. Jollei verovelvollinen tällöin esitä selvitystä siitä, että olosuhteelle tai toimenpiteelle annettu oikeudellinen muoto vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, eikä toimenpiteeseen ole ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että suoritettavasta verosta vapauttaisiin, verotusta toimitettaessa on meneteltävä 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

27 §

Veronhuojennus ja maksunlykkäys

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta määräämillään ehdoilla kokonaan tai osittain vapauttaa suoritettavan tienkäyttöveron tai seuraamusmaksun ja niille laskettavan koron suorittamisesta, jos niiden periminen täysimääräisenä olisi ilmeisen kohtuutonta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakijasta riippumattomien poikkeuksellisten olosuhteiden tai veronmaksukyvyn olennaisen alentumisen takia tai muusta erityisestä syystä hakemuksesta myöntää veron maksamisen lykkäystä. Lykkäys myönnetään ehdolla, että lykätyn määrän suorittamisesta annetaan lykättyä määrää vastaava vakuus. Lykkäys voidaan kuitenkin myöntää vakuutta vaatimatta maksettavan määrän vähäisyyden tai lykkäysajan lyhyiden takia taikka muusta erityisestä syystä. Lykätylle veron määrälle peritään korkoa, jonka määrään sovelletaan veronlisäyksestä ja viivekorosta annetun lain 4 §:ää. Lykkäys voidaan myöntää kuitenkin ilman korkoa, jos koron periminen olisi ilmeisen kohtuutonta.

Valtiovarainministeriö voi ottaa Liikenne- ja viestintävirastossa käsiteltävän periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Liikenne- ja viestintävirasto tai valtiovarainministeriö on oikeutettu saamaan muilta veroviranomaisilta tarvittavat tiedot asian ratkaisemiseksi.

28 §

Veron perimättä jättäminen

Tienkäyttövero voidaan jättää perimättä vähäisen tahattoman maksuvirheen tai muun erityisen syyn takia.

29 §

Tienkäyttöveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Tienkäyttöveroa ja seuraamusmaksua koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta veronhuojennus- ja lykkäyshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoina.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuksen siitä, ettei kuorma-autosta ole suorittamatta tienkäyttöveroä ja seuraamusmaksua. Todistuksesta peritään maksu, jonka määrästä säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992).

30 §

Sähköinen allekirjoitus

Verotusjärjestelmästä annettava asiakirja voidaan allekirjoittaa koneellisesti. Koneellisesta allekirjoituksesta on oltava maininta asiakirjassa.

31 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus veropetoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ssä.

32 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

*Liite***VEROTAULUKKO**

Päästöluokka	Enintään kolme akselia				Vähintään neljä akselia			
	euroa / 1 päivä	euroa / 7 päivää	euroa / 30 päivää	euroa / 365 päivää	euroa / 1 päivä	euroa / 7 päivää	euroa / 30 päivää	euroa / 365 päivää
EURO 0	8	33	67	668	8	56	112	1121
EURO I	8	29	58	581	8	49	97	970
EURO II	8	25	51	506	8	42	84	844
EURO III	8	22	44	440	8	37	73	733
EURO IV tai uudempi	8	20	40	400	8	33	67	667

2.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 11 ja 66 §, sellaisena kuin niistä ovat 11 § osaksi laeissa 1236/2004, 1401/2010 ja 1317/2011 sekä 66 § laissa 726/2017, sekä lisätään liitteeseen uusi verotaulukko 3 seuraavasti:

11 §

Käyttövoimavero

Henkilö- ja pakettiautosta, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, on suoritettava käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

1) henkilöautosta (M₁- ja M₁G-luokka), kaksikäyttöautosta (N₁-luokka) sekä ajoneuvosta, joka siihen tehtyjen katsastamattomien muutosten johdosta vastaa käyttötarkoitukseltaan lähinnä henkilöautoa, 5,5 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

2) poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, käyttövoimaveron määrä päivää kohden on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta:

- a) 1,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö;
- b) 0,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja moottoribensiini;
- c) 4,9 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja dieselöljy;
- d) 3,1 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on metaanista koostuva polttoaine;

3) pakettiautosta (N₁- ja N₁G-luokka), matkailuautosta (M₁-luokka) ja huoltoautosta (M₁-, N₁-, N₂-, N₃-, M₁G-, N₁G-, N₂G- ja N₃G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.

Käyttövoimavero kuorma-autosta (N₂- ja N₂G-luokka), jonka kokonaismassa on enintään 12 000 kilogrammaa, on 0,6 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Kuorma-autosta (N₃- ja N₃G-luokka), jonka kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa, on suoritettava käyttövoimaveroa liitteen verotaulukon 3 mukaisesti.

Erikoisautona rekisterissä olevan ajoneuvon käyttövoimavero on sama kuin akseliluvultaan vastaavan M- tai N-luokan ajoneuvon vero. Erikoisauton ajoneuvoluokka määrätään tarkemmin niiden ajoneuvojen luokituksesta annettujen säännösten mukaan, joita sovellettaisiin, jos ajoneuvon rekisteriin merkittyä luokkaa tarkistettaisiin verokauden alkaessa. Kaksikäyttöautona pidetään N₁-luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa, joka on varustettu kuljettajan istuimen ja tämän vieressä olevien istuinten lisäksi muilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, lukuun ottamatta autoverolain (1482/1994) 24 §:n mukaisia tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja istuimia, tai ennen 30 päivää syyskuuta 1998 voimassa olleiden tieliikennesäännösten mukaisesti pakettiautoon hyväksyttyjä istuimia. Kuorma-auton, jonka vetoakselin tai vetoakselien jousitusjärjestelmää ei ole merkitty liikenneasioiden rekisteriin, vero kannetaan muun jousitusjärjestelmän kuin ilmajousituksen mukaisesti. Ilmajousituksena pidetään myös tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY liitteen II 1 kohdassa tarkoitettua vastaavaksi tunnustettua jousitusta.

66 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus veropetoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ssä.

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt ajo-neuvoveroa suorittamatta, on tuomittava *ajoneuvoverorikkomuksesta* sakkoon. Ajoneuvovero-rikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

Ajoneuvoverorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero tai raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annetun lain (/) 11 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu. Vi-ranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Jos päiväkohtaista veroa on kannettu ennen tämän lain voimaantuloa vuoden 2021 veropäiviltä enemmän kuin tässä laissa säädetään, Lii-kenne- ja viestintävirasto palauttaa liikaa maksetun veron verovelvolliselle ilman hakemusta. Palautukselle ei makseta korkoa.

Verotaulukko 3

Auton kokonaismassa (kilogramma)	vetoakselit varustettu ilmajousituksella		vetoakselit varustettu muulla jousitusjärjestelmällä	
	senttiä / päivä	euroa / 365 päivää	senttiä / päivä	euroa / 365 päivää
Kaksiakselinen kuorma-auto, jota ei ole varustettu perävaunun vetoon				
- yli 12 000 mutta vähemmän kuin 13 000	0,00	0,00	8,50	31,03
- vähintään 13 000 mutta vähemmän kuin 14 000	8,50	31,03	23,60	86,14
- vähintään 14 000 mutta vähemmän kuin 15 000	23,60	86,14	33,20	121,18
- vähintään 15000	33,20	121,18	75,10	274,12
Kolmeakselinen kuorma-auto, jota ei ole varustettu perävaunun vetoon				
- yli 12 000 mutta vähemmän kuin 17 000	8,50	31,03	14,80	54,02
- vähintään 17 000 mutta vähemmän kuin 19 000	14,80	54,02	30,50	111,33
- vähintään 19 000 mutta vähemmän kuin 21 000	30,50	111,33	39,50	144,18
- vähintään 21 000 mutta vähemmän kuin 23 000	39,50	144,18	60,90	222,29
- vähintään 23 000	60,90	222,29	94,60	345,29
Neljä- tai useampi akselinen kuorma-auto, jota ei ole varustettu perävaunun vetoon				
- yli 12 000 mutta vähemmän kuin 25 000	39,50	144,18	40,00	146,00
- vähintään 25 000 mutta vähemmän kuin 27 000	40,00	146,00	62,50	228,13
- vähintään 27 000 mutta vähemmän kuin 29 000	62,50	228,13	99,20	362,08
- vähintään 29 000	99,20	362,08	147,20	537,28
Kaksiakselinen kuorma-auto, joka on varustettu perävaunun vetoon				
- yli 12 000	127,40	465,01	193,50	706,28
Kolme- tai useampi akselinen kuorma-auto, joka on tarkoitettu perävaunun vetoon				
- yli 12 000	172,10	628,17	254,60	929,29

3.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 32 §, sellaisena kuin se on laissa 727/2017, seuraavasti:

32 §

Rangaistussäännökset

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava *polttoainemaksurikkomuksesta* sakkoon. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

Polttoainemaksurikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero tai raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annetun lain (/) 11 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ää, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien säännösten nojalla.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:n 5 momentti, sellaisena kuin se on laissa 728/2017, seuraavasti:

96 §

Ajoneuvorikkomus

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero tai raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annetun lain (/) 11 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 12 § seuraavasti:

12 §

Lauttamaksut

Jollei muussa laissa toisin säädetä, maantien käyttö on maksutonta. Lautta-aluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 19 päivänä joulukuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Valtiovarainministeri Petteri Orpo

2.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 11 ja 66 §, sellaisena kuin niistä ovat 11 § osaksi laeissa 1236/2004, 1401/2010 ja 1317/2011 sekä 66 § laissa 726/2017, sekä lisätään liitteeseen uusi verotaulukko 3 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

11 §

Käyttövoimavero

Käyttövoimavero

Ajoneuvolle, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

1) henkilöautosta (M₁- ja M₁G-luokka), kaksikäyttöautosta (N₁-luokka) sekä ajoneuvosta, joka siihen tehtyjen katsastamattomien muutosten johdosta vastaa käyttötarkoitukseltaan lähinnä henkilöautoa, 5,5 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

2) poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, käyttövoimaveron määrä päivää kohden on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta:

a) 1,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö;

b) 0,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja moottoribensiini;

c) 4,9 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja dieselöljy;

d) 3,1 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on metaanista koostuva polttoaine;

3) pakettiautosta (N₁- ja N₁G-luokka), matkailuautosta (M₁-luokka) ja huoltoautosta (M₁-, N₁-, N₂-, N₃-, M₁G-, N₁G-, N₂G- ja N₃G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

4) kuorma-autosta (N₂-, N₃-, N₂G- ja N₃G-luokka), jossa ei käytetä perävaunua, jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 0,6 senttiä 12 000 kilogramman

Henkilö- ja pakettiautosta, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, on suoritettava käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

1) henkilöautosta (M₁- ja M₁G-luokka), kaksikäyttöautosta (N₁-luokka) sekä ajoneuvosta, joka siihen tehtyjen katsastamattomien muutosten johdosta vastaa käyttötarkoitukseltaan lähinnä henkilöautoa, 5,5 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

2) poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, käyttövoimaveron määrä päivää kohden on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta:

a) 1,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö;

b) 0,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja moottoribensiini;

c) 4,9 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja dieselöljy;

d) 3,1 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on metaanista koostuva polttoaine;

3) pakettiautosta (N₁- ja N₁G-luokka), matkailuautosta (M₁-luokka) ja huoltoautosta (M₁-, N₁-, N₂-, N₃-, M₁G-, N₁G-, N₂G- ja N₃G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kokonaismassaan saakka ja jokaiselta tämän massan ylittävältä kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 1,3 senttiä, jos ajoneuvossa on kaksi akselia; vero on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta 0,8 senttiä, jos ajoneuvossa on kolme akselia, 0,7 senttiä, jos ajoneuvossa on neljä akselia, ja 0,6 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

5) kuorma-autosta (N_2 -, N_3 -, N_2G - ja N_3G -luokka), joka on varustettu ja jota käytetään puoliperävaunun vetoon, 2,2 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 1,3 senttiä, jos akseleita on kolme, 1,2 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 1,0 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

6) kuorma-autosta (N_2 -, N_3 -, N_2G - ja N_3G -luokka), joka on varustettu ja jota käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon, 2,1 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 1,4 senttiä, jos akseleita on kolme, 1,3 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 1,2 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia.

Erikoisautona rekisterissä olevan ajoneuvon vero on sama kuin akseliluvultaan vastaavan M- tai N-luokan ajoneuvon vero. Erikoisauton ajoneuvoluokka määrätään tarkemmin niiden ajoneuvojen luokituksesta annettujen säännösten mukaan, joita sovellettaisiin, jos ajoneuvon rekisteriin merkittyä luokkaa tarkistettaisiin verokauden alkaessa. Kaksikäyttöautona pidetään N_1 -luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa, joka on varustettu kuljettajan istuimen ja tämän vieressä olevien istuinten lisäksi muilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, lukuun ottamatta autoverolain (1482/1994) 24 §:n mukaisia tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja istuimia, tai ennen 30 päivää syyskuuta 1998 voimassa olleiden tieliikennesäännösten mukaisesti pakettiautoon hyväksyttyjä istuimia.

Käyttövoimavero kuorma-autosta (N_2 - ja N_2G -luokka), jonka kokonaismassa on enintään 12 000 kilogrammaa, on 0,6 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Kuorma-autosta (N_3 - ja N_3G -luokka), jonka kokonaismassa on yli 12 000 kilogrammaa, on suoritettava käyttövoimaveroa liitteen verotaulukon 3 mukaisesti.

Erikoisautona rekisterissä olevan ajoneuvon käyttövoimavero on sama kuin akseliluvultaan vastaavan M- tai N-luokan ajoneuvon vero. Erikoisauton ajoneuvoluokka määrätään tarkemmin niiden ajoneuvojen luokituksesta annettujen säännösten mukaan, joita sovellettaisiin, jos ajoneuvon rekisteriin merkittyä luokkaa tarkistettaisiin verokauden alkaessa. Kaksikäyttöautona pidetään N_1 -luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa, joka on varustettu kuljettajan istuimen ja tämän vieressä olevien istuinten lisäksi muilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, lukuun ottamatta autoverolain (1482/1994) 24 §:n mukaisia tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja istuimia, tai ennen 30 päivää syyskuuta 1998 voimassa olleiden tieliikennesäännösten mukaisesti pakettiautoon hyväksyttyjä istuimia. *Kuorma-auton, jonka vetoakselin*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Kuorma-autoa, joka on varustettu perävaunun vetoautoksi, katsotaan käytettävän perävaunun vetoon, jollei muuta ilmoiteta. Jos perävaunun vetoon varustettua kuorma-autoa ei käytetä perävaunun vetoon, ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava siitä kuorma-auton ensi- ja uudelleenrekisteröinnin sekä liikennekäyttöön oton yhteydessä tai ennen perävaunun käytön lopettamista. Vastaavasti etukäteen on tehtävä ilmoitus, jos kuorma-autoa, josta on tehty perävaunun käytön lopettamisilmoitus, ryhdytään käyttämään perävaunun vetoon. Ilmoitus tehdään vahvistettua lomaketta käyttäen rekisteröintiä suorittavassa katsastustoimipaikassa tai Liikenteen turvallisuusvirastolle.

66 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus veropetoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1–3 §:ssä.

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava *ajoneuvoverorikkomuksesta* sakkoon. Ajoneuvoverorikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

Ajoneuvoverorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

tai vetoakseleiden jousitusjärjestelmää ei ole merkitty liikenneasioiden rekisteriin, vero kannetaan muun jousitusjärjestelmän kuin ilmajousituksen mukaisesti. Ilmajousituksena pidetään myös tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY liitteen II 1 kohdassa tarkoitettua vastaavaksi tunnistettua jousitusta.

66 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus veropetoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1–3 §:ssä.

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava *ajoneuvoverorikkomuksesta* sakkoon. Ajoneuvoverorikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

Ajoneuvoverorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero tai raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöveroista annetun lain (/) 11 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Jos päiväkohtaista veroa on kannettu ennen tämän lain voimaantuloa vuoden 2021

Voimassa oleva laki

Ehdotus

veropäiviltä enemmän kuin tässä laissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto palauttaa liikaa maksetun veron verovelvolliselle ilman hakemusta. Palautukselle ei makseta korkoa.

Ehdotus

Verotaulukko 3

Auton kokonaismassa (kilogramma)	vetoakselit varustettu ilmajousituksella		vetoakselit varustettu muulla jousitusjärjestel- mällä	
	senttiä / päivä	euroa / 365 päivää	senttiä / päivä	euroa / 365 päi- vää
<i>Kaksiakselinen kuorma-auto, jota ei ole varustettu perävaun- nun vetoon</i>				
- yli 12 000 mutta vähemmän kuin 13 000	0,00	0,00	8,50	31,03
- vähintään 13 000 mutta vähemmän kuin 14 000	8,50	31,03	23,60	86,14
- vähintään 14 000 mutta vähemmän kuin 15 000	23,60	86,14	33,20	121,18
- vähintään 15000	33,20	121,18	75,10	274,12
<i>Kolmeakselinen kuorma-auto, jota ei ole varustettu perävaun- nun vetoon</i>				
- yli 12 000 mutta vähemmän kuin 17 000	8,50	31,03	14,80	54,02
- vähintään 17 000 mutta vähemmän kuin 19 000	14,80	54,02	30,50	111,33
- vähintään 19 000 mutta vähemmän kuin 21 000	30,50	111,33	39,50	144,18
- vähintään 21 000 mutta vähemmän kuin 23 000	39,50	144,18	60,90	222,29
- vähintään 23 000	60,90	222,29	94,60	345,29
<i>Neljä- tai useampi akselinen kuorma-auto, jota ei ole varus- tettu perävaunun vetoon</i>				
- yli 12 000 mutta vähemmän kuin 25 000	39,50	144,18	40,00	146,00
- vähintään 25 000 mutta vähemmän kuin 27 000	40,00	146,00	62,50	228,13
- vähintään 27 000 mutta vähemmän kuin 29 000	62,50	228,13	99,20	362,08
- vähintään 29 000	99,20	362,08	147,20	537,28
<i>Kaksiakselinen kuorma-auto, joka on varustettu perävaunun vetoon</i>				
- yli 12 000	127,40	465,01	193,50	706,28
<i>Kolme- tai useampi akselinen kuorma-auto, joka on tarkoitettu perävaunun vetoon</i>				
- yli 12 000	172,10	628,17	254,60	929,29

3.

Laki**polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 32 §, sellaisena kuin se on laissa 727/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

32 §

Rangaistussäännökset

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava *polttoainemaksurikkomuksesta* sakkoon. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Polttoainemaksurikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain (39/1889) 29 luvun 1–3 §:ää, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien säännösten nojalla.

Ehdotus

32 §

Rangaistussäännökset

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava *polttoainemaksurikkomuksesta* sakkoon. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Polttoainemaksurikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero *tai raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annetun lain (/) 11 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu*. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä *Liikenne- ja viestintävirastolle*.

Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain (39/1889) 29 luvun 1–3 §:ää, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien säännösten nojalla.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

4.

Laki

ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:n 5 momentti, sellaisena kuin se on laissa 728/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

96 §

96 §

Ajoneuvorikkomus

Ajoneuvorikkomus

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero tai raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta annetun lain (/) 11 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

5.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 12 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

12 §

Lauttamaksut

Maantien käyttö on maksutonta. Lautta-
aluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin lii-
kenne- ja viestintäministeriön asetuksella
säättää perittäväksi maksu. Maksun tulee pe-
rustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuk-
siin. Maksu voi olla omakustannusarvoa
alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluok-
ka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan
ottaa huomioon.

Ehdotus

12 §

Lauttamaksut

Jollei muussa laissa toisin säädetä, maan-
tien käyttö on maksutonta. Lautta-aluksen
käyttämisestä voidaan kuitenkin liikenne- ja
viestintäministeriön asetuksella säättää perit-
täväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan
käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu
voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja
määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyt-
tämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20