

Erna Komulainen

TIEVEROT JA -MAKSUT ERÄISSÄ EUROOPAN MAISSA JA
SUOMESSA KEHITTEILLÄ OLEVA
KILOMETRIVEROJÄRJESTELMÄ

Liiketalouden koulutusohjelma
2014

TIEVEROT JA -MAKSUT ERÄISSÄ EUROOPAN MAISSA JA SUOMESSA KEHITTEILLÄ OLEVA KILOMETRIVEROJÄRJESTELMÄ

Komulainen, Erna
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma
Tammikuu 2014
Ohjaaja: Lehtonen, Suvi
Sivumäärä: 32
Liitteitä: 5

Asiasanat: verotus, kuljetus, liikenne

Opinnäytetyössäni perehdyttiin Saksan, Ranskan ja Alankomaiden tieverotukseen. Tieverot ovat hyvin merkittävässä osassa kuljetusyrittäjän arkea. Opinnäytetyössä kerrottiin kuljetusyrityksestä, joka toimii ulkomailla. Kuljetusliikkeen viemä rahti pääasiassa Suomesta Manner- Eurooppaan ja takaisin, on ollut tässä opinnäytetyössäni esimerkkinä. Keskityin erityisesti näihin kolmeen eri maahan, koska niissä on verovelvollisuus hoidettu eri tavoin.

Suomessa tieverot ovat vasta suunnitelmana paperilla. Tässä opinnäytetyössäni perehdyttiin myös Suomessa suunniteltuun tieveroon, jonka on määrä tulla voimaan aikaisintaan vuonna 2022. Liikenne- ja viestintäministeriön liikenteen maksuja selvittänyt työryhmä selvitti Jorma Ollilan johdolla miten tämä tulisi Suomessa toteuttaa ja työryhmän raportti valmistui joulukuussa 2013. Työryhmän esitys oli täysin yksimielinen.

ROAD TAXES AND PAYS IN CERTAIN EUROPEAN COUNTRIES AND THE ROAD TAX SYSTEM UNDER DEVELOPMENT IN FINLAND

Komulainen, Erna

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Business Administration

January 2014

Supervisor: Lehtonen, Suvi

Number of pages: 32

Appendices: 5

Keywords: taxation, transport, traffic

The purpose of this thesis was to study the German, French and Dutch road taxes. The road taxes play a very substantial role in the everyday operations of a transport company. The research subject in this thesis was a transport company, which operates overseas. The freight transported by the company, mainly from Finland to mainland Europe and back, has functioned as an example in this thesis. I have focused, in particular, on these three countries, because they have dealt with the tax obligation in different ways.

In Finland, the road taxes are just a plan on a paper. Consequently, this thesis researched also the planned road tax, which is due to come into force earliest in 2022. The Ministry of Transport and Communications founded a working group, under the direction of Jorma Ollila, to clarify the transport charges and plan how the tax would be implemented in Finland. The report of the working group was completed in 2013 and the motion of the group was unanimous.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Opinnäytetyöni ongelmat	7
1.2	Opinnäytetyöni tutkimusmenetelmä.....	8
2	VERON JA MAKSUN EROT	9
2.1	Vero	9
2.2	Maksu	10
3	TIEVEROTUS	11
3.1	Maut eli Toll Collect	11
3.2	Eurovignette maksujärjestelmä	11
3.3	Autoroutes	12
4	MITÄ HYÖTYÄ TIEVEROSTA ON TAVALLISELLE KANSALAISELLE?	12
4.1	Verovaroja käytetään tien kunnossapitoon.....	13
4.2	Autokanta uudistuu veron myötä	13
5	SAKSAN MALLI TIEVEROTUKSESTA.....	14
5.1	Saksan Maut eli Toll Collect	14
5.2	Tunneli- ja siltamaksut Saksassa	16
5.3	Saksan Green Zone- alueet.....	17
5.4	Saksan mallin hyödyt/ongelmat	17
6	RANSKAN MALLI TIEVEROTUKSESTA	19
6.1	Ranskan tietullit luokitukset.....	19
6.2	Ranskan tietullien hinnoittelu.....	20
6.3	Tunneli- ja siltamaksut Ranskassa	22
6.4	Ranskan mallin hyödyt/ongelmat	22
7	ALANKOMAIDEN MALLI TIEVEROTUKSESTA	23
7.1	Eurovignette	23
7.2	Tunneli- ja siltamaksut Alankomaissa	24
7.3	Alankomaiden mallin hyödyt/ongelmat	24
8	ARVONLISÄVERON PALAUTUKSET	25
8.1	Tieverojen arvonlisäverot.....	25
8.2	Takaisin haettavat maksut	25
9	SUOMEEN SUUNNITTEILLA OLEVA MALLI TIEVEROTUKSESTA	26

9.1	Suomen suunnitelma	26
9.2	Suomen mallin hyödyt.....	27
9.3	Suomen mallit ongelmat.....	27
9.4	Suomeen saataisiin helposti toimiva tiemaksujärjestelmä	29
9.5	Suomen kuorma-autoliiton näkemys tiemaksuista.....	30
10	JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO	31
	LÄHTEET	33
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Olen työskennellyt noin kolme ja puoli vuotta mieheni kanssa omistamassani kuljetusliikkeessä ja siitä käsin nähnyt läheltä tieveroasiaa Euroopassa. Koska päätoimipaikkamme on Saksa, tieverot ovat meille arkipäivää. Kuljetusyrityksemme on näiden kolmen ja puolen vuoden aikana kuljettanut tavaraa Saksan lisäksi esimerkiksi Ranskaan, Alankomaihin, Belgiaan, Luxembourgiin, Tšekkiin, Sveitsiin, Itävaltaan, Italiaan, Espanjaan, Portugaliin, Ruotsiin ja Tanskaan. Jokaisessa näistä maista on käytössä jonkinlainen tieverojärjestelmä. Perehdyn nyt tässä opinnäytetyössäni erityisesti Saksan, Ranskan ja Alankomaiden verotustapoihin, koska ne ovat erilaiset jokaisessa esimerkiksi ottamassani maassa. Lisäksi perehdyn näihin maihin, koska nämä ovat ne maat, johon rahdinkuljetuksemme pääasiassa kohdistuu. Kerron miten tieverot kerätään ja miten niitä seurataan sekä mitä ajoneuvoja verot koskevat. Kaikissa esimerkkimaissani on erilaiset toimintatavat, miten nämä tieverot käytännössä hoidetaan.

Tienkäyttömaksuja on peritty ympäri maailmaa jo kauan. Suomi on Viron ja Kyproksen ohella ainoa maa Euroopassa, missä ei ole käytössä minkäänlaisia tiekäyttömaksuja vielä. Tieveroja peritään yleisimmin yksittäisiltä tieosuuksilta, kuten moottoriteiltä, silloilta tai tunneleilta. Maksun perusteina ovat yleisesti ajoneuvotyyppi, ajoneuvon ominaisuudet kuten akselien lukumäärä ja saastutusluokka. Maksujen perimisessä apuna käytetään rekisterikilpien automaattista tunnistamista, ajoneuvopiirureita, mikroaaltotekniikkaa tai uusimpana ratkaisuna GPRS-dataa ja GPS-signaalia. Saksassa on käytössä maailman edistyksellisimmät raskaan liikenteen maksujärjestelmät. (Tienkäyttö- maksujärjestelmät, esiselvitys, 2006.)

Kuulin Suomeen perustetusta tieverojärjestelmää tutkivasta työryhmästä, ja ajattelin, että näiden asioiden yhdistämisen sopisi opinnäytetyöhöni. Olen tutustunut Suomeen suunniteltuun tieverojärjestelmään, sikäli kun siitä on ollut tietoa saatavilla. Opinnäytetyössäni kerron mitä tämän hetkinen suunnitelma pitää sisällään. Työryhmä, joka toimii Jorma Ollilan (ent. Nokian toimitusjohtaja, pääjohtaja ja hallituksen puheenjohtaja) vastuulla on tehnyt selvitystyön, joka julkaistiin joulukuussa 2013. Perehdyn

työryhmän tekemään suunnitelmaan ja kerron, mille ajoneuvoille vero on suunniteltu ja koska suunnitelman pitäisi toteutua.

1.1 Opinnäytetyöni ongelmat

Opinnäytetyöni tarkoituksena on selvittää, miten valitsemissani maissa on tiemaksut järjestetty ja minkälaisia kokemuksia niistä on ollut käytännössä. Hyvänä esimerkkinä on Saksa, jossa on alettu tiemaksujen kerääminen jo 1.1.2005. Yksi opinnäytetyöni ongelma on myös se, että Jorma Ollilan työryhmän esiselvitys on julkaistu vasta joulukuussa 2013, joten valmiin suunnitelman odottaminen ei ole mahdollista tämän opinnäytetyöni julkaisun ajankohdassa. Valmis suunnitelma on käytössä lupauksen mukaan noin kymmenen vuoden kuluttua esiselvityksen valmistumisesta.

Yksi opinnäytetyöni ongelmista on ollut se, että tieveroista on saatavilla kirjallisuutta kovin niukasti. Ulkomaalaisilta internetsivuilta kääntämällä otettu teoretieto on ollut aikaa vievää ja välillä jopa todella vaikeaselkoista, koska kyseessä on erikoisempia ammattisanoja. Internetsivujen sisältö on ollut hyvin eritasoista eri maiden sivustoilla. Päivitystahti on ollut myös hieman eriävä eri maiden sivuilla. Olen pyrkinyt viittaamaan mahdollisimman tuoreisiin lähteisiin.

Ongelmana tässä opinnäytetyössäni saattaa myös olla se, että itselle nämä asiat ovat niin tuttuja, etten aina huomaa ajatella asiaa maallikon näkökulmasta. Koitan huomioida sen, että kaikki lukijat tulevat saamaan selkoa mistä tässä opinnäytetyössä puhutaan. Jos kyseessä on ammattisanastoa, selvitän sellaiset sanastot auki mahdollisimman selkeästi.

1.2 Opinnäytetyöni tutkimusmenetelmä

Koska opinnäytetyöni aiheena on tieverotus ulkomaalaisissa valitsemissani kohde-maissa ja Suomeen suunniteltu tieverojärjestelmä, valittu menetelmä on laadullinen. Eli käytän opinnäytetyössäni kvalitatiivista eli laadullista lähestymistapaa. Oma näkökulma asioihin oman työn kautta käytännössä on tärkeää. Samoin perehtyminen teoriaan on olennaista. Laadullinen tutkimusmenetelmä on minulle ehdottomasti paras lähestymistapa opinnäytetyöhöni, koska työni on casetyyppinen valmiin veromallin avaaminen lukijalle. Tulen lisäksi kertomaan miten veromalli tullaan valmistelemaan Suomessa. Suomessa nykyisin käytössä olevan verojärjestelmän olen rajannut opinnäytetyöni ulkopuolelle.

Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on jonkin ilmiön ymmärtäminen, selittäminen, tulkinta ja usein myös soveltaminen. Laadullisessa tutkimuksessa tuloksiin vaikuttaa tutkijan mielenkiinto asiaa kohtaan. Hänen elämäntapansa, ammattinsa ja aikaisempi elämänhistoria vaikuttavat näkökulman valintaan. (Anttila, 2006, 275)

Tulevaisuudesta puhuminen tai sen ennustaminen tutkimusmenetelmässä on nimeltään kuvaileva eli deskriptiivinen. Mielestäni työssäni voi käyttää tähän hieman pohdiskelua. Kuvaileva tutkimus pyrkii saamaan selville, millainen on todennäköisin tulevaisuus. Tämänlaista tapaa käyttää yleensä sellainen tarkastelija joka ei voi vaikuttaa tulevaan asian kehitykseen, mutta haluaa varmistua sen varalta.

Ennustamisen menetelmässä tarvitaan yleensä kahdenlaista aineistoa. Tarvitaan tuoreita tietoja kohteen nykytilasta ja jokin entuudestaan selvillä oleva malli, jonka avulla voidaan kuvata kyseistä asiaa. Tapauksessani tämä voisi olla yksi työni menetelmä, kun puhutaan Suomeen suunnitteilla olevasta verosta. (Anttila 2006, 288)

Asiasta olisi hyvä saada mielipiteitä myös ihan tavallisten yrittäjien näkökulmasta, niin kuin itsekin olemme. Mielipiteitä on kuitenkin todella erilaisia ja kun puhutaan uudesta verosta Suomessa, voin taata että negatiivisia ajatuksia herättävä asia on kyseessä. Ehkä jopa tulevaisuudessa tulee olemaan lakkoja kyseistä asiaa vastaan. Kuljetusyrittäjät, jotka toimivat pelkästään Suomessa ovat luultavasti asiaa vastaan, mut-

ta heidän pitäisi saada uusi erilainen näkökulma asiaan. Saataisiin veroja myöskin ulkomaalaiselta raskaalta liikenteeltä ja siten voisimme parantaa tiestömme kuntoa ja rakentaa lisää riista- aitoja mistä olisi kaikille henkilöauto liikenteellekin helpotusta ja lisäturvaa.

2 VERON JA MAKSUN EROT

2.1 Vero

Vero ja maksu poikkeavat toisistaan siinä, että vero on vastikkeetonta ja siitä on päätetty kunnissa, eduskunnassa tai Euroopan unionissa. Verotusta säätelevät verolait, jotka valmistellaan valtiovarainministeriössä ja hyväksytään eduskunnassa. Suomessa verohallinnon ohella veroja keräävät tulli ja ajoneuvoihin liittyviä veroja Trafi. (Verohallinnon internetsivut, 2014.)

Trafi tarkoittaa liikenteen turvallisuusvirastoa. Trafi toimii usein niin huomaamattomasti, ettet tavallisena autoilevana henkilönä välttämättä ole kovinkaan paljoa tekemisissä asian kanssa muutoin kuin ajoneuvoveron vuoksi. Trafi pitää huolta siitä, että saamasi opetus autokouluissa on laadukasta ja että kuljettamasi ajoneuvo täyttää ympäristö- sekä turvallisuusvaatimukset. Trafin asiantuntijat ovat mukana valmistelussa sekä EU- että kansallisen tason säädöksiä. (Trafin internetsivut, 2014.)

Jos toimit ammattikuljettajana, olet Trafin kanssa tekemisissä myös hankkiessasi ammattipätevyysdirektiivin vaatimia koulutuksia ja saadessasi siihen liittyvän kortin. Trafi toimittaa myös digitaalisen ajopiirturin vaatiman kortin. (Trafin internetsivut, 2014.)

Veron saaja eli esimerkiksi valtio tai kunta rahoittaa veron avulla keskeisiä palveluita yhteiskunnassa. Vero on pakollinen maksu ja sen maksaja ei saa suoraan mitään vastiketta verostaan.

Veroja kannetaan ensisijaisesti julkistaloudellisista syistä. Hyvän veropolitiikan tavoitteena on taloudellisesti tehokas, neutraali ja oikeudenmukainen verojärjestelmä. Verotulot on voitava kerätä tahokkaalla tavalla, ja varojen kerääminen sekä verovalvonnan on tapahduttava mahdollisimman pienin kustannuksin. (Valtiovarainministeriön internetsivut, 2014.)

2.2 Maksu

Maksu eroaa veroluontoisesta maksusta siinä, että maksu on korvausta jonkin edun käyttämisestä. Maksu ei ole luonteeltaan pakollinen kuten vero. Määritelmä valtion viranomaisten virkatoimien, palveluiden ja muun toiminnan maksullisuuden sekä perittävien maksujen yleisistä perusteista on säädetty lailla. (Perustuslaki 81§.) Maksuille on tyypillistä se, että ne ovat korvausta julkisen vallan palveluista.

Huomattava osa valtion virastojen ja laitosten tuottamista palveluista on maksullisia, jolloin niistä pääsääntöisesti peritään valtion maksuperustelakiin (150/1992) perustuva maksu tai hinta. (Tieteen termipankin internetsivut, 2014.)

Suomessa valmisteilla olevan tienkäyttömaksun ehdotetut yksityiskohdat ovat kirkas-tumassa. Maksusta on tulossa vero, jota maksaa todennäköisesti ajoneuvon omistaja tai haltija. Tienkäyttömaksuista päättää lopulta eduskunta. (Helsingin Sanomien internetsivut, 2014.)

3 TIEVEROTUS

3.1 Maut eli Toll Collect

Toll Collect on huolehtinut 1. tammikuuta 2005 alkaen Saksan tieverojen maksujärjestelmästä. Saksan tieverot maksetaan lukijalaitteen tietojen mukaisesti ajettujen kilometrien mukaan. Lukijalaite saa tiedot maksullisista tieosuuksista satelliittien kautta. Kaikki tiet eivät ole maksullisia, lähinnä isoimmat autobaanat ja vastaavat ovat maksullisia. Automaattisen kirjausjärjestelmän tärkein laite on kuorma-autoon asennettava lukijalaite eli On-Board-Unit (OBU). Järjestelmä oli maailmanlaajuisesti ensimmäinen tällä tavalla toteutettu GPS-navigointilaitteisto. Lukijalaite ilmoittaa merkkiäänellä aina kun veroa menee maksuun. Lasku tulee postissa kotiin kuukausi kerrallaan. Tämä edellyttää, että yritys on rekisteröitynyt järjestelmään ja luottotiedot ovat kunnossa. Muissa tapauksissa laskun voi hoitaa myös manuaalisesti internetin välityksellä, puhelimitse tai manuaalisesti tiemaksuterminaalissa. (Toll Collect:in internetsivut, 2014.)

Veron määrä laskutetaan raskaan ajoneuvon akseleiden ja saastutusluokan (Euroluokitus) mukaisesti. Hinnoittelu toimii siis näiden kriteerien mukaan laskutuksella kilometrien mukaan, teiltä missä on maksullista ajaa.

3.2 Eurovignette maksujärjestelmä

Alankomaiden tieverot maksetaan Eurovignette maksujärjestelmän kautta ostamalla etukäteen sähköisesti internetin kautta lupa ajaa joko päiviksi, viikoiksi, kuukausiksi tai jopa vuodeksi eteenpäin. Tämä sähköinen järjestelmä on ollut voimassa vuodesta 2008 ja sen pystyy maksamaan esimerkiksi öljy-yhtiön maksukortilla. Tieveroja maksetaan tässä Alankomaiden mallissa siis käyttöpäivien mukaan, eikä se perustu ajettuihin kilometreihin. Eurovignette on mahdollista ostaa myös joiltakin tietyiltä huoltoasemilta esimerkiksi Alankomaiden rajalta Saksan tai Ranskan puolelta. Jos

tulee Belgian puolelta maahan, sama Eurovignette käy Alankomaassakin. (Eurovignetten internetsivut, 2014.)

3.3 Autoroutes

Historia ulottuu jo toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan. Tällöin nimenomaan eteläisessä Euroopassa rakennettiin laaja maksullisten moottoriteiden verkko mm. Ranskaan, Espanjaan ja Italiaan. Ranskassa valtio myönsi yksityisille yrityksille tai julkisen ja yksityisen sektorin yhteisyritykselle luvan rakentaa, rahoittaa ja operoida moottoritietä sekä periä maksua tien käytöstä. Maksullisia tieosuusia otetaan edelleen käyttöön eri puolilla maata. (Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä 2013, 11.)

Ranskan tieverojärjestelmä on hieman monimutkaisempi ja verot maksetaan ajoneuvojen luokitusten mukaan. Aukaisen hieman tätä tapaa verottaa, ja siitäkin on nykyisin koitettu tehdä mahdollisimman nopeaa, esimerkiksi automaattilukijan avulla. Silti tämä järjestelmä on kuin pikkuveli Saksan nopealle ja ainutlaatuiselle satelliittipohjaiselle järjestelmälle. (Autoroutes:in internetsivut, 2014.)

Autoroutes:in internetsivujen sisältö on melko lailla suppeampi, kuin muiden esimerkkimaiden. Mutta mieltä ilahduttaa se, että sivuilta löytyy reaaliaikainen liikennetiedotus. Sivuilla löytyy siis ajankohtaista tietoa ruuhkista ja mahdollisista tietöistä. Sivustolta näkyy jopa onnettomuudet, jotka hidastavat liikenteen kulkua. Ihan pienet peltikolarit eivät sentään täältäkään sivustolta löydy, mutta erinomaista palvelua tämä kyllä on varsinkin työkseen autoilevalle henkilölle. (Autoroutes:in internetsivut, 2014.)

4 MITÄ HYÖTYÄ TIEVEROSTA ON TAVALLISELLE KANSALAISELLE?

4.1 Verovaroja käytetään tien kunnossapitoon

Veroja kerätään tien kunnossapidon ylläpitämiseen ja näin ollen turvallisuuden parantamiseksi. Ruuhkaisempien teiden verottaminen siirtäisi liikennettä käyttämään muita reittejä ja näin voitaisiin välttää isoimpia ruuhkahuippuja.

Liikenteen käyttö- tai ruuhkamaksuja perimällä rahaa saadaan koottua liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitoon. Näillä konsteilla koitetaan saada vähennettyä ruuhkia ja päästöjä sekä ohjaamaan onnistuneesti kaupunkiliikennettä. Ympäristön suojelemiseksi juuri raskaalta liikenteeltä pitäisi periä käyttömaksua tiestön käytöstä. Tiemaksut ovat erittäin tärkeä osa EU:n liikennepolitiikkaa kestävän kehityksen turvaamiseksi. (Tienkäyttömaksujärjestelmät, esiselvitys, 2006.)

Suomessa on noin 78 000 kilometriä maanteitä, joiden kunnosta vastaavat ELY-keskukset ja Liikennevirasto. Noin 50 000 kilometriä näistä teistä on yhdysteitä, jotka toimivat paikallisen liikenteen välittäjinä muodostaen rungon haja-asutusalueiden tieverkostolle. Kunnissa ja kaupungeissa on noin 28 000 kilometriä katuja. (Hämäläinen, 2013, 9.)

4.2 Autokanta uudistuu veron myötä

Koska Suomeenkin suunnitelmissa oleva verotus kulkee osittain saastutusluokkien mukaan, tämä tulee pidemmällä aikavälillä muiden ajoneuvoverojen keventyessä uudistamaan autokantaa. Samalla se tulee parantamaan liikenneturvallisuutta sillä uudemmat autot ovat aina kehitykseltään turvallisempia kuin vanhemmat autot. Niissä on erimerkiksi enemmän turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä, kuten turvatyynyjä ja sivutörmäyssuojia. (Autoalan tiedotuskeksuksen internetsivut, 2014.)

Suomessa on kansainvälisesti korkea tieliikenteen ja auton hankinnan verotus, mikä hidastaa autokannan uudistumista. Vuoden 2012 lopussa tehdyssä tutkimuksessa autojen keski-ikä Suomessa oli 12,6 vuotta. Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä oli 20,4 vuotta vuonna 2012. Verotuksella voidaan tukea liikennepolitiikan

tavoitteita, kuten liikenneturvallisuuden parantamista ja päästöjen vähentymistä. (Autoalan tiedotuskeksuksen internetsivut, 2014.)

5 SAKSAN MALLI TIEVEROTUKSESTA

5.1 Saksan Maut eli Toll Collect

Toll Collect on ollut toiminnassa vuodesta 2005 ja se on oli ensimmäinen satelliittipohjainen kuorma-autojen tienkäyttömaksu järjestelmä. Toll Collect on yksityinen yritys ja se hoitaa veron perintää Saksan valtion kanssa tehdyn 12 vuoden sopimuksen turvin. Saksan moottoriteillä ja eräillä liittovaltion valtateilla on voimassa tiemaksuvelvollisuus koti- ja ulkomaisille kuorma-autoille joiden sallittu kokonaispaino on 12 tonnia tai enemmän. Keskimääräinen maksu on noin 0,124€/km. Suunnitelmissa on samankaltainen vero myös henkilöautoille, joka tulisi voimaan vuonna 2015. (Toll Collect:in internetsivut, 2014.)

Tiemaksut perustuvat pakokaasujen päästöluokkaan (EURO-luokitus) ja akseleiden lukumäärään. Road Toll- niminen laki määrittää kunkin ajoneuvon johonkin neljään ryhmään, väliltä A- D, joka määritellään ajoneuvon pakokaasupäästöjen mukaan. Uudempi kalusto on tietysti aina kevyemmin verotettua, koska niissä on huomioitu mahdollisimman pienet pakokaasupäästöt. (Road Toll laki § 1 BFStrMG.)

On olemassa tiettyjä kulkuneuvoja, mitkä eivät kuulu verotuksen piiriin kuten;

- Linja-autot
- Sotilasajoneuvot
- Pelastuslaitosten autot

- Poliisin ajoneuvot
- Palokunnan ajoneuvot
- Maanteiden kunnossapitoon käytettävät ajoneuvot
- Saksan hallituksen ajoneuvot
- Paketti- ja pienkuorma-autot, joiden paino on alle 12 tonnia

Toll Collect ylläpitää Saksan Liittotasavallan toimeksiannosta tiemaksujärjestelmää, jossa tiemaksut lasketaan ja peritään kilometritarkasti käytön mukaan. Järjestelmä tarjoaa kolme eri kirjautumismahdollisuutta:

- automaattinen kirjautuminen ajoneuvolaitteen kautta
- manuaalinen kirjautuminen tiemaksupäätteellä
- manuaalinen kirjautuminen Internetissä

Jotta voisi käyttää automaattista kirjautumista, pitää kuljetusyrityksen rekisteröidä erikseen jokaiselle ajoneuvolle omat tiedot Toll Collect järjestelmään etukäteen. (Toll-Collect:in internetsivut, 2014.) Liitteenä 3 tässä opinnäytetyössäni on esimerkiksi Toll Collect:in laskusta, joka lähetetään kotiin kerran kuukaudessa.

Saksan kuorma-auto liikennettä on valvomassa BAG. Lyhenne BAG tulee sanoista Bundesamt für Güterverkehr, eli suoraan käännettynä Liittovaltion Tavaraliikenne. BAG toimii tieliikennelain ja liikenneturvallisuuden sekä kuorma-autojen tiemaksujen alalla. BAG:n tehtävänä on kuljettajien, sekä liikenteen lakien noudattamisen valvominen. Vuonna 2013 BAG:n työntekijöitä palkattiin lisää yhteensä noin 15 000 henkilöä. Luku tuntuu suurelta, mutta kun ottaa huomioon, että Saksassa ammattiliikenteessä liikkuu joka päivä noin 1,3 miljoonaa ulkomaalaista kuorma-autoa, ymmärtää nämä luvut hieman tarkemmin. Näistä luvuista voimme päätellä, että tieveuroissa liikkuvat valtavat rahamäärät. Säännöllisiä tarkastuksia kaikkialla Saksassa suorittava BAG:n työntekijöiden on työllään varmistettava, että kuorma-autojen tienkäyttömaksut ovat oikein maksettu.



Kuva 1. Lukijalaite kuorma-autossa. (Toll-Collect:in internetsivut, 2014.)

5.2 Tunneli- ja siltamaksut Saksassa

Monissa maissa on tieverojen lisäksi silta- ja tunnelimaksut erikseen. Saksassa on ehkä tunnetuin Herrentunnel Lübeckissä. Kuljettajat miettivät parhaat vaihtoehdot taloudellista syistä, suunnitellessaan ajoreittiään. Siinä tulee ottaa huomioon tarkasti myös maksavat sillat ja tunnelit. Samoin he koittavat väistellä parhaansa mukaan ruuhkahuippuja isojen kaupunkien läheisyydessä. Saksassa on voimassa pyhäajokiello, ja se koskee kaikkia yli 7,5 tonnia painavia ajoneuvoja. Samoin arkipyhinä on voimassa osavaltiokohtaisia ajokieltoja ja niiden voimassaolo vaihtelee osavaltioittain tai ne voivat olla koko maan kattavia. Ajokiellot alkavat aina kello 0.00 ja loppuvat kello 22.00.

Ulkomaanliikenteessä olevilla autoilla, kuten meilläkin, on mahdollista anoa pyhäajolupaa Saksaan Lübeckin kaupungilta. Tämä on mahdollista jos ajomme kulkee Lübeckin sataman kautta Eurooppaan, tai auto on vaihtoehtoisesti CEMT- liikentees-

sä. Tästä luvasta maksamme joka vuosi 250€. Lisäksi kesällä on rajoitettu ajamista lomaliikenteen vuoksi. Tuo loma-aika ajokielto koskee lauantain liikennettä kello 7.00- 20.00 välillä. Nämä kaikki Saksan kiellot eivät koske autoja, joissa on tuoreta-
vara kuljetusta. (Nisula & Heiskanen 2013, 206.)

5.3 Saksan Green Zone- alueet

Saksassa otettiin käyttöön maaliskuun 1. päivänä 2008 niin sanotut Green Zone- alue maksu. Alueet on ryhmitelty eri värein, vihreä, keltainen ja punainen. Tarra ikkunas-
sa kertoo, että olet maksanut Green Zone- maksun. Jos tarra puuttuu, joudut maksamaan sakon, mikä on tällä hetkellä 40€. Joudut maksamaan tarrasta vaikka ajaisit Suomen rekisterissä olevalla autolla tai jonkun muun maan rekisterissä olevalla ajoneuvolla. Kannattaa olla tarkkana esimerkiksi vuokra-autojen kanssa, että tarra on liimattu tuulilasiin tai et pääse joidenkin suurkaupunkien keskusta-alueelle ajamaan ilman sakon vaaraa. Ensimmäiset alueet, missä ympäristövyöhykkeet otettiin käyttöön olivat Berliini, Köln ja Hannover. Nykyisin näitä alueita jo paljon enemmän. Vähitellen järjestelmä on leviämässä koko maahan. Vihreä tarra kertoo, että ajoneuvosi on vähä- päästöinen ja täyttää tiukimmatkin ympäristövaatimukset. Keltainen tarra on hieman saastuttavampi ja niin edelleen. Lopulta kaikkien on asteittain siirryttävä vihreälle alueelle ja vihreä tarra oikeuttaakin ajamaan kaikissa paikoissa, missä on niin sanottu Umwelt Zone. (Green Zones:in internetsivut, 2014.)

5.4 Saksan mallin hyödyt/ongelmat

Saksan malli on helppo ja selkeä ja meillä ei ole ainakaan koskaan tullut sen kanssa mitään ongelmia. Laskutus on aina pitänyt paikkansa. Saksan tieverotekniikka on maailman huippua ja käytännössä huomaakin, että kehitys on viety äärimmäisen tehokkaaksi. Tämän asian ymmärtää hyvin, koska kuorma-auto liikenne on valtavan

suurissa mittakaavoissa juuri Saksassa. Kun puhutaan miljoonista kuorma-autoista päivittäin, ymmärtää että verotulotkin ovat valtavia.

Veroista saatava suuri rahamäärä näkyykin useimmin käytännössä siinä, että Saksassa on aina jokin tieosuus työn alla. Kun yksikin ajokaista on pois käytöstä tuon kokoisen maan liikenteessä, se tietää ruuhkia ja sitä että liikenne saattaa olla usein täysin pysäyksissä. (STAU.) Onneksi Saksassa on kehitetty hyvät radiotiedotukset näistä tietyömaista ja onpa niille perustettu omia internetsivujakin. (Verkehrsinfon internetsivut, 2014.)



Kuva 2. Autobahn. (Toll-Collect:in internetsivut, 2014.)



Kuva 3. Tiemaksujärjestelmän kontrollisilta. (Toll-Collect:in internetsivut, 2014.)

6 RANSKAN MALLI TIEVEROTUKSESTA

6.1 Ranskan tietullit luokitukset

Ranskassa luokitellaan ajoneuvot korkeuden, kokonaispainon ja akselien lukumäärän mukaan. Ranskassa luokitellaan luokka ykköseen kevyet ajoneuvot, kuten henkilöautot, joiden kokonaiskorkeus on alle kaksi metriä ja kokonaispaino on enintään 3,5 tonnia. Luokka kakkoseen kuuluvat matkailuautot, asuntovaunut ja muut siihen rinnastettavat autot, joiden kokonaiskorkeus on kaksi – kolme metriä ja joiden kokonaispaino on enintään 3,5 tonnia. Luokassa kolme ovat linja-autot sekä linja-autot, missä on vain kaksi akselia. Kokonaiskorkeuteen luetaan kolme metriä tai enemmän. Luokkaan neljä kuuluvat linja-autot sekä kuorma-autot joissa on kolme tai sitä useampi akseli. Kokonaiskorkeus on yli kolme metriä tai enemmän ja kokonaispaino on yli 3,5 tonnia. On olemassa myös luokka viisi, johon kuuluvat moottoripyörät, myös sivuvaunulliset ja kolmipyöräiset moottoripyörät. (Autoroutes:in internetsivut, 2014.)

6.2 Ranskan tietullien hinnoittelu

Ranskassa pääosin moottoritieverkostoa peritään tietullimaksuja. Moottoriteitä hallitsee 12 eri yksityistä yritystä ja niiden maksuja ei ole harmonisoitu. Moottoriteiden lähistöillä ja ennen suurimpia kaupunkeja on maksukoppeja, joihin maksut voi hoitaa. Maksun voi hoitaa Suomessakin käytössä olevilla yleisimmillä luottokorteilla.

Nykyisin kehittynein maksutapa Ranskassa ammattiliikenteessä on elektroninen ajo-neuvolaite, joka tilataan etukäteen ja sen jälkeen asennetaan kuorma-autoon. Luottokorttiyhtiö laskuttaa jälkikäteen kuukausittain kulutetun summan. (Nisula & Heiskanen 2013, 202.) Liitteenä 5 tässä opinnäytetyössäni on esimerkkilasku Autoroutesilta. Se on laskutettu Shell- kortiltamme.



Kuva 4. Ranskan tieveron maksukoppeja. (News- auto Fr:n internetsivut, 2014.)



Classes A et B	
Poids Lourds, Autocars et autres véhicules à 2 ou 3 essieux ayant une hauteur > 3m ou PTAC > 3,5 t	
EURO 0	12,42 €
EURO I	12,42 €
EURO II	12,42 €
EURO III	12,08 €
EURO IV	11,74 €
NON MODULE	11,29 €
EURO V	10,56 €
EURO VI	10,29 €

Classe C	
Poids Lourds, Autocars et autres véhicules à 4 essieux ou plus.	
EURO 0	15,21 €
EURO I	15,21 €
EURO II	15,21 €
EURO III	14,79 €
EURO IV	14,38 €
NON MODULE	13,82 €
EURO V	13,36 €
EURO VI	13,13 €

Kuva 5. Ranskan ajoneuvohinnastoja. (Autoroutes:in internet-sivut 2014.)

6.3 Tunneli- ja siltamaksut Ranskassa

Ranskassa on maksullisia siltoja ja tunneleita. Kuuluisin lienee Millaun silta sekä Frejuksen ja Mont Blancin tunnelit.



Kuva 6. Millaun silta Ranskassa. (Highestbridges:in internetsivut, 2014.)

Frejuksen tunneli on 12,8 kilometriä pitkä ja sitä pitkin pääsee ajamaan Ranskasta Italian puolelle. Luokan EURO 0-1 ajoneuvot ovat kiellettyjä Frejus – ja Mont Blanc tunneleissa. Tunnelimaksu on viimeksi päivitettyä kuorma-autoille 268€ luokassa EURO 3-5. (Kuorma-autolla ulkomaille 2011,64.)

6.4 Ranskan mallin hyödyt/ongelmat

Ranskan malli on mielestäni melkoisen sekava. Hinnat eivät joka paikassa ole kovinkaan kalliita, mutta vanhanaikainen kuitti systeemi on aikaa vievä ja hieman ontuva. Ranskassa kehitellään kokoajan nopeampia ja nykyaikaisempia maksutapoja.

Yksi esimerkki kehitellymmästä maksutavasta on Liber-t automaattinen maksujärjestelmä. Auton ei tarvitse pysähtyä maksamaan, koska auton etuikkunaan kiinnitettävä ”nappi” antaa signaalin ja portti aukeaa automaattisesti. Lasku lähetetään jälkikäteen joka kuukausi. Jos tuo nappi on väärin asennettu, se ei toimi. Liber-t :llä voit maksaa kaikki Ranskan moottoritiemaksut ja useita maksullisia siltamaksuja.

Huonoa tässä Liber-t maksutavassa on kuorma-autoilijan kannalta se, että sillä ei voi ajaa automaattilukijaan jos ajoneuvo on yli kaksi metriä korkea. Eli kuorma-autoilijoiden on edelleen pysähdyttävä vanhanaikaisesti maksukopille missä on tieverosta vastaava henkilö paikalla kenelle vero voidaan maksaa joko käteisellä tai maksukortilla. (Liber-t:n internetsivut, 2014.)

7 ALANKOMAIDEN MALLI TIEVEROTUKSESTA

7.1 Eurovignette

Eurovignette eli Eurovinjetti tuli käyttöön useamman vuoden suunnitteluprosessin kautta vuonna 2008, ja poliisi pystyy seuraamaan voimassaoloa suoraan tietokoneen kautta. Eurovinjetti-tiemaksujärjestelmä koskee vähintään 12 tonnin painoisia kuorma-autoja ja se on käytössä Belgiassa, Tanskassa, Luxemburgissa, Alankomaissa ja Ruotsissa. Eurovinjetin tariffit määräytyvät ajoneuvon pakokaasupäästöluokan ja akselimäärän sekä liikennöinnin keston perusteella. Eurovinjetin voi ostaa joko internetkaupasta tai liikenneasemilta ja tienvarsikioskeilta. Eurovinjetin voi ostaa etukäteen vaikka kokonaiseksi vuodeksi, jos liikenne on säännöllistä. Liikenneasemalta ostettu eurovinjetti muistuttaa kassakuittia, josta käyvät ilmi ajoneuvon rekisterinumero, pakokaasupäästöluokka ja akselimäärä sekä vinjetin voimassaoloaika. Suomestakin voi jo nyt ostaa eurovinjetinjä. (SKAL:n internetsivut, 2014.)

7.2 Tunneli- ja siltamaksut Alankomaissa

Alankomaissa on ehkä tunnetuin maksullinen tunneli nimeltään Westerschelde. Maksu tuon tunnelin käyttämisestä on kuorma-auto hinnaston perusteella 25,00€/ajokerta. (Kuorma-autolla ulkomaille 2011,57.)

Tunnelin pituus on 6,6 kilometriä ja se on pisin tunneli Alankomaissa. Maksiminopeus tunnelissa on 100 kilometriä tunnissa. Tunnelin syvin kohta menee noin 60 metriä merenpinnan alapuolella. Kuorma-autojen sallittu maksimikorkeus on 4,3 metriä. Tunneli on hyvin suosittu ja tunnelin omilla internet- sivuilla kerrotaan päivittäiseksi käyttäjämääräksi 15 000 ajoneuvoa. (Westerchelden tunnelin internetsivut, 2014.)

7.3 Alankomaiden mallin hyödyt/ongelmat

Eurovignette on mielestäni erittäin selkeä ja helppokäyttöinen tieverojenkeräys tapa. On helppoa ja vaivatonta ostaa internetin kautta esimerkiksi kuukauden vinjetti. Etukäteistä rekisteröimistä ei tarvita. Maksun voi hoitaa yleisillä luottokorteilla. Hyvää tässä päiväkohtaisessa maksutavassa on se, että se on hyvin joustava tapa maksaa tieverot omien tarpeittensa mukaan.

Ostohetkellä sähköinen järjestelmä jopa näyttää mikä vaihtoehdoista tulee edullisimmaksi maksajalle. Ostohetkellä sinun tarvitsee täyttää tiedot, mistä selviää ajoneuvon rekisterinumero, ajoneuvon rekisterimaa maakoodina, akselien lukumäärä, euroluokka, voimassaoloaika ja tietysti maksukortin numerot ja maksukortin voimassaoloaika. Saat kuitin maksettua, missä on numero, mistä viranomainen voi tarvittaessa tarkistaa onko maksu hoidettu asianmukaisesti. Liitteenä 4 tässä opinnäytetyössäni on esimerkki Eurovignetten maksusta, joka on otettu internetin kautta kuukaudeksi.

Alankomaiden järjestelmän ongelmista ja kysymyksiä miettiessäni meille ei ainakaan ole tullut oikeastaan mitään ongelmia eteen. Kaikki on toiminut moitteettomasti. Osa

yleisimmistä kysymyksistä vastauksineen löytyy eurovignetin internet- sivuilta kohdasta “usein kysytyt kysymykset”. (Eurovignettesin internetsivut, 2014.)

8 ARVONLISÄVERON PALAUTUKSET

8.1 Tieverojen arvonlisäverot

Tieverojen hinnoissa on mukana arvonlisäverot. Muutamia poikkeuksia löytyy joistain maista, mutta näissä minun esimerkiksi ottamissani maissa maksetaan arvonlisäveroa tieverojen hinnoissa. Saksassa, Ranskassa ja Alankomaissa arvonlisäveron voi hakea takaisin jälkikäteen joko nopealla tai hitaalla maksutavalla. Kun ajat ulkomaan ajossa ja maksat muihin maihin arvonlisäveroa tieveroista, siltamaksuista, lauttamaksuista, vara-osista tai polttoaineista, saat anottua arvonlisäveroja takaisin. Nykyään on saatavana myös palvelu, jossa veron saa heti maksaessa takaisin käyttämällä tietynlaista korttia maksun yhteydessä.

8.2 Takaisin haettavat maksut

Itse olemme ottaneet käyttöön niin sanotun hitaan maksutavan ja siinä palautuksia haetaan sopimuksen mukaan joko kolmen, kuuden tai kahdentoista kuukauden jaksolta. Tällä hetkellä käyttämämme yritys, joka hakee arvonlisäverot takaisin, hoitaa kaikkia EU-maiden palautuksia ja myös Norjan ja Sveitsin palautukset. He ottavat siitä omat laskutuskulunsa, mutta näin hitaalla maksutavalla se on huomattavasti edullisempi kuin nopealla maksutavalla olisi. Saamme myös raportin kirjanpitoamme varten ja alkuperäiset laskut takaisin maksujen tilitysten jälkeen.

9 SUOMEEN SUUNNITTEILLA OLEVA MALLI TIEVEROTUKSESTA

9.1 Suomen suunnitelma

Liikenteen maksuja selvittänyt työryhmä ehdottaa, että auto- ja ajoneuvoverot korvattaisiin kilometriverolla, joka vaihtelisi sen mukaan, millä alueella auto liikkuu ja minkälaisia hiilidioksidipäästöjä autosta pääsee ilmastoon. Polttoainevero jää tämän suunnitelman mukaan ennalleen. (Ylen uutisten internetsivut, 2014.)

Työryhmän käyttämän esimerkkilaskelman mukaan autoilijan keskimääräiset kustannukset säilyisivät nykytasolla, jos ajokilometrejä olisi vuodessa noin 17 000. Veron määrä nousisi, jos autoa käytettäisiin sitä enemmän. Keskimääräistä vähemmän ajavien kustannukset puolestaan laskisivat. Tämä kuulostaa tasa-arvoiselta, koska kilometrien vaihtelut ovat hyvin eri suuruiset eri henkilöillä, esimerkiksi työajoon liittyen. Veron keskimääräiseksi hinnaksi muodostuisi vuoden 2025 liikenteellä 3,3 senttiä kilometriltä. Diesel-autoista maksettaisiin lisäksi vielä keskimäärin kaksi senttiä kilometriltä. (Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä 2013,41-43.)

Jorma Ollilan työryhmän suunnitelmasta olisi rajattu kuitenkin kuorma-autoliikenne sekä joukkoliikenne kokonaan kilometriveron ulkopuolelle. Työryhmä pitää suositeltavana liittää liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamista osaksi autoilun verotuksen tavoitteita ja työryhmä katsoo, että kilometriverotuksen arvioidut vaikutukset puoltaisivat sitä. Työryhmän mielestä Suomessa olisi syytä edetä autoilun verotuksessa kohti kilometriveron käyttöönottoa. (Valtiovarainministeriön internetsivut, 2014.)

9.2 Suomen mallin hyödyt

Jorma Ollilan työryhmän mukaan lakikysymykset eivät olisi esteenä kilometriveron käyttöönotolle. Ajoneuvon yksityiskohtaiset käyttötiedot tulisivat tietoon vain henkilölle itselleen. Tiedot kerättäisiin satelliitilta ajoneuvolaitteeseen, josta ne menisivät niin sanottuun kansalaistiliin. Sieltä siirrettäisi verottajalle vain rajattu määrä tietoa tiivistettynä, niin että verottaja saisi vain sen tiedon, jonka se tarvitsee vain verotuspäätöstä varten. Jorma Ollilan työryhmän arvion mukaan henkilöliikenne vähenisi uuden kilometriveron ansiosta noin 30 miljoonalla matkalla. (Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä 2013, 53.)

9.3 Suomen mallit ongelmat

Satelliittipohjainen maksujärjestelmä maksaisi 130 miljoonaa euroa. Samaa luokkaa olisivat myös vuosittaiset operointikustannukset. Ajoneuvolaitteet kaikkiin autoihin maksaisivat noin 330 miljoonaa euroa. Eli jokaiselta autoilijalta perittäisiin noin 10 euron vuosimaksua autoihin asennettavista ajoneuvolaitteista. (Ylen uutisten internetsivut, 2014.)

Hinta tuntuu melko kalliilta Suomen väestölukumäärään nähden. Jorma Ollilan työryhmä ei halunnut ottaa kantaa siihen, koska kilometriverojärjestelmä tulisi Suomessa ottaa käyttöön, koska asiasta on tehtävä poliittinen päätös. Aikaisintaan ensi vuosikymmenen aikana, Jorma Ollila arveli.

Tietosuojaongelmista on myös ollut paljon keskustelua julkisuudessa. Siihen ei ole vielä otettu jo tehdyissä raporteissa varsinaisesti kantaa.

Suomessa on tehty kansalaisaloite tietosuoja- aiheesta. Aloitteen sisällössä kerrotaan näin:

Satelliittipaikannusta on esitetty yhdeksi keinoksi auto- ja ajoneuvoverotuksen uudistamisessa.

- Verot ovat mahdollista kerätä ilman että luovuttaisimme pois vapauden liikkua ilman seurantaa.
- Ihmisten liikkumisen seuranta satelliittipaikannuksen avulla ei kuulu avoimeen yhteiskuntaan eikä oikeusvaltion periaatteisiin.
- Mahdollisuus liikkua vapaasti ilman seurantaa on oikeus, jota ei pidä luovuttaa pois autoverouudistuksen yhteydessä tai missään muussakaan yhteydessä.
- Kansalaisten mahdollisuus vapaaseen liikkumiseen ilman viranomaisseurantaa tulee säilyttää ja ihmisten liikkumisen seurantaan tarkoitettua järjestelmää ei saa rakentaa. (Kansalaisaloitteen internetsivut, 2014.)

Perusteluina pelko, että näitä tietoja käytettäisiin tulevaisuudessa muihinkin tarkoituksiin. Tällä hetkellä allekirjoittaneita henkilöitä aloitteeseen on 25 439. (31.3.2014 tilanne.)

Tietosuojaongelmat selviävät vasta järjestelmän suunnittelun edetessä, jolloin tarkempi kuva hahmottuu järjestelmän teknisestä puolesta ja käsiteltävistä tiedoista. (Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä 2013,24.)

Autoliitto on huolissaan tieverojärjestelmän todellisista kustannuksista ja liikenteen veron korotuksista johon tieveron tuleminen johtaisi väistämättä. Tällä hetkellä liikenteen verojen kantokustannukset ovat valtiovarainministeriön mukaan noin 0,2 prosenttia niiden yhteenlasketusta verotuotosta. Jos tieveron ilmoitettu hinta 130 miljoonaa tulisi, vuotuinen kustannus olisi 7,3 prosenttia tämänhetkisestä ajoneuvoverokertymästä. Tähän tulisi lisäksi vielä alkuinvestoinnin kustannukset. Uudistuksen jälkeen kustannukset nousisivat siis 3650 prosenttia. (Talouselämä- lehden internetsivut, 2014.)

Kilometriverso olisi täysin uudentyyppinen vero Suomessa. Työryhmän teettämien kustannuslaskelmien realistisuutta ja kattavuutta sekä veromallin mahdollisia tuotto- riskejä on tässä vaiheessa vaikea arvioida, koska mallin toteuttamistapa ja toimivuus ovat epävarmoja. Ajoneuvon haltijan tai omistajanvaihdot lisäisivät hallinnollista työtä. Järjestelmän kokonaiskustannuksiin on luettava myös ajoneuvolaitteet ja niiden asentamiskustannukset, samoin kuin palveluntarjoajan liikennetiedon keräämisestä vaatimat palvelu- tai käyttökustannukset riippumatta siitä, kuka ne lopulta maksaa. (Valtiovarainministeriön internetsivut, 2014.)

9.4 Suomeen saataisiin helposti toimiva tiemaksujärjestelmä

Tiemaksujärjestelmien kansainvälinen osaaja arvioi, että maksujärjestelmän voisi toteuttaa suomessa jo vuoden 2018 alusta alkaen. Itävaltalaisen Kapsch Traffic-Com:in kansainvälisen kehityksen johtaja Josef Czako on esittänyt Ollilan työryhmälle, että järjestelmä voisi alkaa käytännössä toimimaan jo vuonna 2018 kattaen ensin moottori- ja kehätiet. Hän puhuu tiemaksuja laajemmasta järjestelmästä, joka kattaisi teiden käytön oikeudenmukaisen hinnoittelun ja älykkään liikenteen palvelut.

Suomessa on turhaa odottaa seuraavaa hallitusta. Ollilan työryhmän ehdotukset tulisi hyväksyä nykyisellä hallituksella, koska ikinä ei tiedä millainen seuraava hallitus on Czako tähdentää. (Taloussanomien internetsivut, 2014)

Czakon mukaan järjestelmän pikainen, mutta pienin askelin tapahtuva käyttöönotto auttaisi ehkäisemään tienkäytön vakavia ongelmia, joista monissa muissa maissa on kokemusta. Hän mainitsee ruuhkat, päästöt ja onnettomuudet, joiden hän pelkää lisääntyvän Suomessakin kymmenen seuraavan vuoden aikana ilman tiemaksujärjestelmää. (Taloussanomien internetsivut, 2014)

Matkapuhelinoperaattori tietää jo missä olet, joskin tässä järjestelmässä sijainti pitää tuntea tarkemmin. Käyttämistämme luotto- ja etukorteista jää jälki, kauppias tietää, mitä syöt ja juot. Autonavigaattori voi välittää sijaintisi valmistajalle, joka myy tie-

don eteenpäin. Todellista yksityisyyttä ei ole enää olemassa. Tämä on nykyelämän realiteetti, Czako pohtii. (Taloussanomien internetsivut, 2014)

Liikenneneuvos Risto Murto liikenne- ja viestintäministeriöstä tyrmää ajatuksen tuoreeltaan. Hän pelkää liian nopean aikataulun sotkevan autokauppa-markkinat. (Taloussanomien internetsivut, 2014)

9.5 Suomen kuorma-autoliiton näkemys tiemaksuista

Suomen kuorma-autoliitto SKAL toivoo, että Suomessa alettaisiin pikaisesti keräämään rahaa Eurovinjetti-järjestelmällä. SKAL pelkää, että ajoneuvojen koon kasvattaminen ei voi toteutua toivotulla tavalla nykykuntoisella tieverkolla. SKAL on paheillaan siitä, että Jorma Ollilan työryhmän selvityksessä ei olla otettu tavaraliikenteen raskasta liikennettä huomioon, vaan ainoastaan henkilö- ja pakettiautot ovat suunnitellun veron maksajina. SKAL on samaa mieltä työryhmän kanssa siitä, ettei kotimaisen raskaan liikenteen verotaakkaa voi enää nostaa. Suomen pitäisi kuitenkin alkaa laskuttamaan ulkomaalaisesta raskaasta liikenteestä teidemme käytöstä. Heidän mielestään pakettiautot pitäisi rajata pois verojen parista, sillä näin saataisiin vähempi päästöisempää kuljetusta runsaammaksi.

SKAL:n mielestä Eurovinjetti sopisi hyvin Suomalaiseenkin järjestelmään, ja joistakin määrätyiltä suomalaisilta huoltoasemilta Eurovinjettejä on ollut mahdollista ostaa jo jonkin aikaa. Se ja jo voimassa oleva internet ostomahdollisuus helpottaisi ostamista Suomenkin liikenteessä.

Ulkomaalaiset kuljetusliikkeet pääsevät hyötymään Suomen maksuttomista teistä, vaikka saisimme kerättyä niistä jopa 10 miljoonan euron suuriset verot vuodessa. (SKAL:n internetsivut, 2014.)

10 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

Yhteenvedossa lopuksi tämän opinnäytetyön johtopäätökset. Maksujärjestelmien kehittäminen ja käyttöönotto on aikaa vievä prosessi. Se saattaa kestää kohteesta riippuen hyvinkin kahdesta jopa viiteen vuoteen. Sen lisäksi teknisen puolen lisäksi lainsäädäntö vie oman aikansa. Täytyy ottaa huomioon myös se, että tekniikka kehittyy kokoajan huimaa vauhtia. Esiselvityksen jälkeen on tarpeellista selvittää, mikä olisi tarkoituksenmukainen veromallin toteuttamistapa ja sen perusteella arvioitava ovatko nyt esitetyt kustannuslaskelmat realistisia suomalaisen verotuskäytännön ominaispiirteiden osalta.

Työryhmä arvioi veron lisäävän liikenteen sujuvuutta ja vähentävän onnettomuuksia. Samoin työryhmä arvioi veron ympäristövaikutuksia parantavaksi, koska vero ohjaisi kuluttajia hankkimaan vähäpäästöisempiä kulkuneuvoja. Täytyy tässä kohtaa ottaa huomioon se, ettei kaikilla ole kuitenkaan varaa ostaa uutta vähäpäästöisempää kulkuneuvoa. Mielestäni tässä kohtaa pitäisi myös uusien ajoneuvojen verotusta keventää, koska ajoneuvoihin tulee lisää verokuluja toisaalta. Varmasti näin on suunniteltukin tapahtuvan tulevaisuudessa. Jos uuden auton verotus pysyy samalla tasolla tai sitä vain hieman kevennetään, hyöty menee täysin hukkaan.

Esimerkkinä päästöluokan mukaan maksettavasta verosta, autot erikokoisilla moottoreilla menisivät näin:

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| • Ford Focus 1,0 Eco Boost | 2,02 senttiä/km |
| • Nissan Qhasqai 1,6 | 2,68 senttiä/km |
| • Volvo XC 60 D5 | 3,59 senttiä/km |

(MTV3:n uutiset 16.12.2013)

Kotimaan matkailuyrittäjiä pelottaa ajatus siitä, että keskimääräisesti normaalin perheen kesälomamatkan ajokustannukset omalla autolla nousisivat esimerkiksi 1000km ajomatalla noin 90-160€ pelkästään veron ansiosta. Ainahan uusi maksu joka on lain mukaan maksettava, on myöskin pois jostain muusta kulutusrahasta, ja tässä ta-

pauksessa se tarkoittaisi joko sitä että kotimaan matkailua todennäköisesti vähennettäisiin tai pahimmassa tapauksessa jätettäisiin matkaamatta kokonaan.

Henkilökohtainen mielipiteeni on se, että raskaat ajoneuvot pitää ehdottomasti laittaa tieverollisiksi Suomessa. Ihmettelen suuresti, onko tässä takana jotkin isommat kysymykset, miksei näin ole todella suunnitelmissa tehdä. Pelkääkö valtio, että liikenne vähentyisi radikaalisti pienessä maassamme joka on kovasti riippuvainen esimerkiksi ison naapurimaan tuonnista ja viennistä. Tiet ovat huonossa kunnossa ja jopa vaarallisessa kunnossa joiltain osin.

Raskas kalusto kuluttaa teitä vaarallisiksi ja ne pitää ehdottomasti verottaa, koska niin tehdään muissakin maissa. Meidän on saatava verotuloja teiden kunnon parantamiseksi ja esimerkiksi riista-aitojen hankkimiseen alueilla jossa sattuu usein hirvi- ja peurakolareita. Lisäksi verotuloilla voitaisiin tehdä lisää ohituskaistoja, jotta raskas liikenne olisi mahdollisimman turvallista ohittaa.

LÄHTEET

Anttila, P. 2006. Tutkiva toiminta ja ilmaisu. Hamina: Akatiimi

Autoalan tiedotuskeskuksen internetsivut, 2014. Viitattu 22.3.2014. <http://www.autoalantiedotuskeskus.fi>

Autoroutes Fr:n internetsivut, 2014. Viitattu 3.2.2014. <http://www.autoroutes.fr>

Eurovignetten internetsivut, 2014. Viitattu 30.1.2014. <http://www.eurovignettes.eu>

German Way:n internetsivut, 2014. Green Zone. Viitattu 3.2.2014. <http://www.german-way.com>

Helsingin Sanomien internetsivut, 2014. Viitattu 28.3.2014. <http://www.hs.fi>

Highestbridgers:in internetsivut, 2014. Viitattu 6.2.2014. <http://highestbridges.com>

Hokkanen, S. & Karhunen, J. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Sho Business Development Oy

Hämäläinen, E. 2013. Yksityisteiden hallinto. Tiekuunta ja tieosakas 2013. Helsinki: Suomen Tieyhdistys.

Jyväskylän ammattikorkeakoulu Logistiikka. 2010. Tavaraliikenneyrittäjä. Jyväskylä, Kopijyvä Oy

Kansalaisaloitteen internetsivut, 2014. Viitattu 31.3.2014. <http://www.kansalaisaloite.fi>

Liber-t:n internetsivut, 2014. Viitattu 3.2.2014. <http://www.telepeagelibert.com>

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja: Tienkäyttömaksujärjestelmät esiselvitys. Viitattu 4.2.2014. <http://www.lvm.fi>

MTV3:n internetsivut, 2014. Viitattu 22.3.2014. <http://www.mtvkatsomo.fi>

News- auto fr:n internetsivut, 2014. Viitattu 6.2.2014. <http://www.news-auto.fr>

Nisula, J & Heiskanen, E. Ulkomaankuljettajan käsikirja. 2013. Viitattu 6.2.2014. Suomen kuljetusturva Ky. 1.painos.

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä, 2013. Jorma Ollilan ja hänen työryhmänsä tekemä loppuraportti Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 37/2013. Viitattu 3.2.2014. <http://www.lvm.fi>

Perustuslaki 1999. L 11.6.1999/731 muutoksineen.

Road Toll/ Tietullilaki Saksa. § 1 BFStrMG. Viitattu 6.2.2014.

SKAL 2011. Kuorma-autolla ulkomaille 2011. Viitattu 8.2.2014. Helsinki, SKAL.

Suomen kuorma-autoliiton internetsivut, 2014. Viitattu 3.2.2014. <http://www.skal.fi>

Talouselämä- lehden internetsivut, 2014. Viitattu 31.3.2014.
<http://www.talouselama.fi>

Tieteen termipankin internetsivut, 2014. Viitattu 22.3.2014. <http://www.tieteentermipankki.fi>

Toll Collect GmbH:n internetsivut, 2014. Viitattu 20.1.2014. <http://www.toll-collect.de>

Trafin internetsivut, 2014. Viitattu 30.3.2014. [http:// www.trafi.fi](http://www.trafi.fi)

Valtion maksuperustelaki 1992. L 21.2.1992/150 muutoksineen.

Valtiovarainministeriön internetsivut, 2014. Viitattu 22.3.2014. <http://www.vm.fi>

Verohallinnon internetsivut, 2014. Viitattu 16.3.2014. [http:// www.vero.fi](http://www.vero.fi)

Verkehrsinfon internetsivut, 2014. Viitattu 6.2.2014. <http://www.verkehrsinfo.de>

Westerchelden tunnelin internetsivut, 2014. Viitattu 8.2.2014. <http://www.westerchelde.nl>

Ylen uutisten internetsivut, 2014. Viitattu 3.5.2014. <http://www.yle.fi>

LIITE 1

Liitteenä **SF Transportin** keikka-esimerkki kuorman viemisestä Ranskaan sekä pa-luukuorman tuomisesta Italiasta. Erittelen kilometrit ja tieverot, siltamaksut sekä tunnelimaksut alla.

Maa/kaupunki	Kilometrit	Maksut
SAKSA		
Travemünde		Toll Collect
Köln	485 km	88,75€
LUXEMBOURG		
Luxembourg	174 km	Eurovignette
		8€/päivä
RANSKA		
Lyon	554 km	Autoroutes
Albertville	151 km	84,40€
Ugine (Kuorman purku)	9,5 km	
Frejuksen tunneli	100 km	kaikki yhteensä
Tunneli maksu 255,30€		339,70€
ITALIA		
Torino	107 km	VIA-kortti
Bologna	331 km	109€ yhteensä
Ferrara (Kuorman lastaus)	47 km	
Verona	108 km	
Trento	102 km	
Vipiteno	125 km	



Kuva 7. UBI- 265.

ITÄVALTA

Innsbruck

55 km

GO-BOX/OBU

Brenneron siltamaksu

kaikki yhteensä

noin 150 €

SAKSA

München

164 km

Toll Collect

Nürnberg

170 km

193,82€

Berlin

440 km

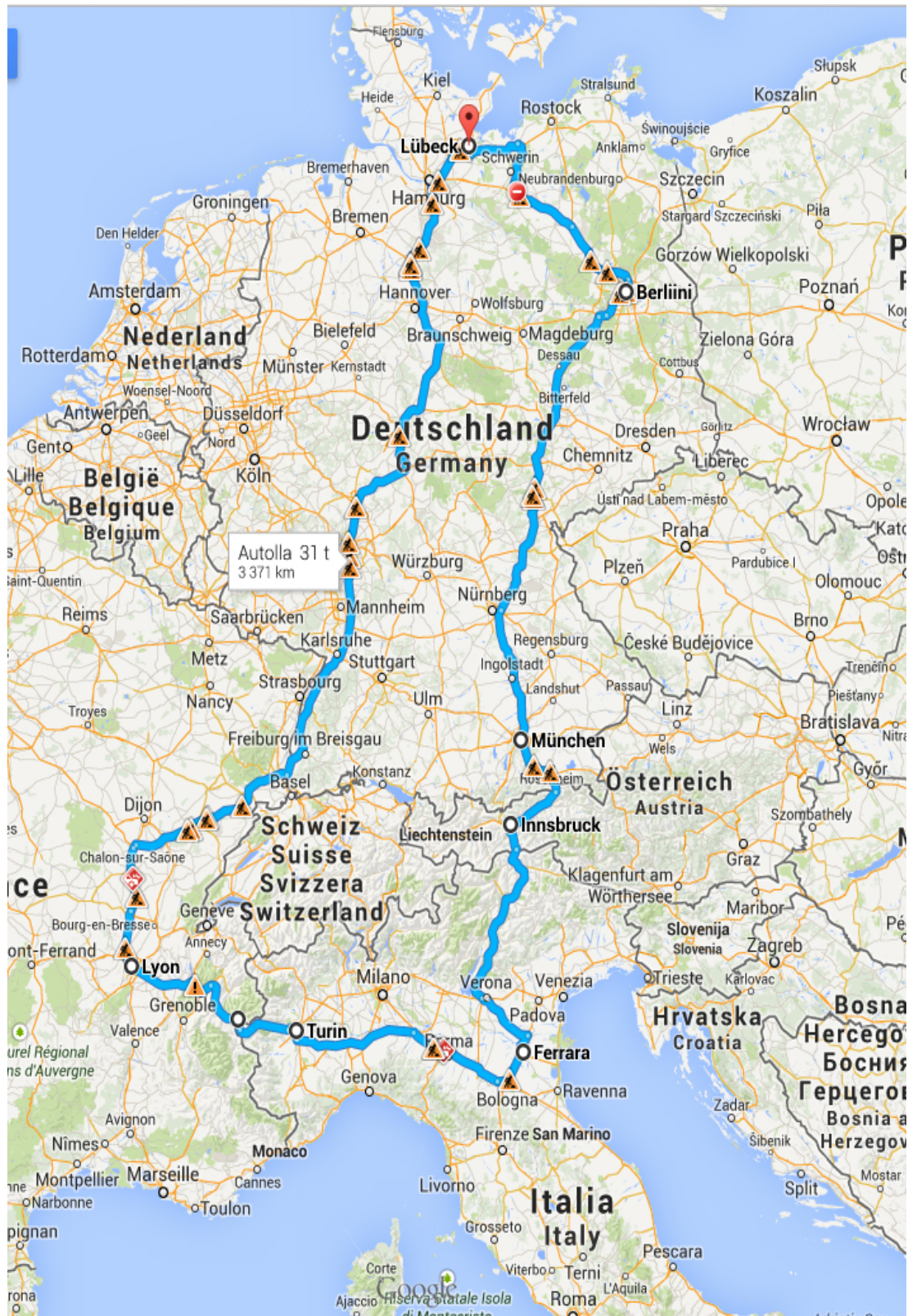
Lübeck

307 km

Kaikki tieverot, tunneli- ja siltamaksut yhteensä:

889,27€

Kuljetusreitti kartalla.



Toll Collect laskun kopio.



Toll Collect GmbH | Postfach 11 03 29 | 10833 Berlin



Firma
SF Transport
Rantatie 1
29250 NAKKILA
FINNLAND

Datum 20.02.2014
Seite 1 von 1

Benutzernummer 1169693
Mautaufstellung Nr. 6011265426

Abrechnungszeitraum 20.01.2014 - 19.02.2014

Mautaufstellung

Gesamtbetrag aktueller Abrechnungszeitraum

1.726,32 EUR

Land	Kfz-Kennzeichen	Tarifbezeichnung ¹	Verfahren ²	km	Betrag in EUR
FIN	UBI 265	0004511224001	AV	9.433,9	1.726,32
Gesamtbetrag					1.726,32

Der oben aufgeführte Gesamtbetrag wird über das mit Ihnen vereinbarte Zahlungsverfahren "Tankkarte" abgewickelt.

Wir wünschen Ihnen weiterhin gute Fahrt und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Toll Collect GmbH

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Toll Collect GmbH, die Sie unter www.toll-collect.de abrufen können. Einwendungen sind innerhalb von zwei Monaten schriftlich bei der Toll Collect GmbH geltend zu machen. Die notwendigen Formulare finden Sie unter der vorgenannten Internet-Adresse. Die Unterlassung rechtzeitiger Einwendungen gilt als Genehmigung.

¹Tarifbezeichnung (VVVVVOZAGSBBB):
Tarifversion VVVVV, Ortsklasse O, Zeitklasse Z, Achsklasse A,
Gewichtsklasse G, Maut-Schadstoffklasse S, Betreiber-ID BBB
²AV-Automatisches Verfahren, MV-Manuelles Verfahren

Toll Collect GmbH
Customer Service
Postfach 110329 | 10833 Berlin
E-Mail: service@toll-collect.de
Internet: www.toll-collect.de

Telefon:
Inland 0800 222 26 28*
Ausland 008000 222 26 28*
Fax: +49 180 1 22 26 28**

Im Auftrag des  Bundesamt
für Güterverkehr

Geschäftsführung:
Hanns-Karsten Kirchmann (Vorsitz),
Thomas Eberhardt, Alain Estiot, Robert Woithe
Sitz: Berlin | Amtsgericht: Charlottenburg
HRB-Nr.: 83923 | USt-IdNr.: DE 224136187

Eurovignetten internet tilauskuitti.

	Varaus kuitti
Eurovignette numero:	61 14 51199 1225300411
Rekisterikilven numero:	UBI-265
Ajoneuvo maa:	FIN - Suomi
Akseli luokka:	4 tai enemmän akselia
Emission class:	Euro 4
Voimassa alkaen:	23/02/2014
Voimassa:	23/03/2014
Tyypinen kortti:	Fuel-/Fleet kortti
Kortin numero:	7077xxxxxxxxxxxx21
Voimassa:	07/14
Terminal ID:	51199122
Varaus aika:	21/02/2014 16:55
Varaus sijainti:	Internet; Eurovignette Portal
AID :	11SEH3
Jäljittää numero:	530041
Tyyppi varaus:	Maksu
Määrä:	133,00 Euro
Allekirjoitus	
94 b9 e0 8 74 92 7 c fc 63 bb d8 C1 74 1b 15 55 8 c 9 d f3 b2 f6 4d 21 e2 e5 8b 6f46 ae 31 E1 B7 dc ce B8 66 91 A1 63 db ed ea 00 B9 1 d 29 52 13 3d 58 9e 55 c0 ba 2F b4 83 2b 57 77 0B 56 c3 EY 6b 34 05 1 d 2a 1e 69 D9 91 ac ad 40 C0 dc 95 93 f2 ed e2 41 36 b2 c4 68 c6 5e f8 43 32 ac A7 B8 97 B9 74 8 a 32 24 03 7 f75 18 21 4b 2d 88 f4 83 96 A7 c5 B8 9 74 olla a4 91 2c 72 1f94 ac 4d olla	
Sinä täten ohjeistaa ikäisille suorittaa liiketoimen ja maksamaan erääntynyttä vinjetti asiaa eurovinjetistä maissa (B, DK, L, NL, S). Jos kortti käytetty ei ole annettu sinulle henkilökohtaisesti, voit ohjeistaa AGES puolesta ja lukuun yhtiö, jolle kortti on myönnetty.	
Painatus	Lähellä

Autoroutes laskun kopio (Shell- kortilla laskutettuna).

MAKSUN SAAJA:
CORRESPONDANCE A ADRESSER A:

ST1 ENERGY OY
PUROTIE 1
00380

+358 204 43 2074
HELSINKI

TOIMITTAJA/LASKUTTAJA:
DELIVRE ET FACTURE PAR:

SOCIETE DES PETROLES SHELL
307, R ESTIENNE ORVES
92708 COLOMBES
FR48780130175

CEDEX

OSTOT SUORITETTU
2013 RANSKA

LASKENNASSA KAYTETTY KURSSI :
EUR


ORIGINAL

LASKU

PVM 05-02-13
SIVU NR 1

KULJETUSPALVELU

SF TRANSPORT

RANTATIE 1

29250 NAKKILA
FINLAND

FI23427699

DATE PVM	STATION HUOLTAMO NRO	BON DE LIVR TOSITE ARK NUMERO	QUANT. MAARA	PRIX HINTA	BRUT BRUTTO SIS. TVA	TVA TVA SUMMA	NET NETTO ILMAN TVA	NETTO SUMMA EURO
002								
31-01	0252 72 PANCE	/00000 002863	250.0	1.520	380.06	19.60	62.28	317.78
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			1.271				
VALISUMMA	DIESEL	30	250.0		380.06		62.28	317.78
003	ITR UBI265							
30-01	AX06 SANEF 015	00000 000001	1.0	45.300	45.30	19.60	7.42	37.88
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			37.880				
31-01	AX03 ASF 797	00000 000784	1.0	22.900	22.90	19.60	3.75	19.15
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			19.150				
31-01	AX03 ASF 784	00000 000797	1.0	22.900	22.90	19.60	3.75	19.15
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			19.150				
31-01	AX04 COFIRD 761	00000 000601	1.0	59.600	59.60	19.60	9.77	49.83
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			49.830				
31-01	AX04 COFIRD 601	00000 000761	1.0	59.600	59.60	19.60	9.77	49.83
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			49.830				
31-01	AX04 COFIRD 000	00000 000270	1.0	26.500	26.50	19.60	4.34	22.16
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			22.160				
31-01	AX04 COFIRD 000	00000 000270	1.0	26.500	26.50	19.60	4.34	22.16
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			22.160				
01-02	AX06 SANEF 001	00000 000018	1.0	41.200	41.20	19.60	6.75	34.45
	PRIX UNITAIRE HORS TAXES			34.450				
VALISUMMA	ROAD TAX	14	8.0		304.50		49.89	254.61
YHTEENSA/TUOTE :	ROAD TAX	14	8.0		304.50		49.89	254.61
	DIESEL	30	250.0		380.06		62.28	317.78
SERVICE(S) INVOICED UNDER CODES 19,69 OR 94 SUBJECT TO VAT IN CUSTOMER'S COUNTRY. VAT LIABILITY IS SHIFTED TO THE CUSTOMER ON THE BASIS OF ART. 196 OF EC DIRECTIVE 2006/112 (REVERSE CHARGE/RC). NO VAT IS DUE IN THE EUROPEAN UNION ON PRODUCTS 95,96 OR 97. SERVICE DEEMED TO TAKE PLACE OUTSIDE EUROPEAN UNION ON THE BASIS OF ART. 44 OR 59 OF EC DIRECTIVE 2006/112.								
YHTEENSA						112.17	572.39	572.39
BRUTTO						TVA	NETTO	
TVA								112.17
SHELL PETROLES SHELL 307, RUE ESTIENNE D'ORVES - 92708 COLOMBES CEDEX. S.A.S. AU CAPITAL DE 640 401 744 EUR RCS NANTERRE B 780130175 - APE 0232 Z "LES SERVICES ET LES PRODUITS NON CARBURANT SUR LE RESEAU SHELL SONT ENCAISSES POUR LE COMPTE DES DETAILLANTS"								
LASKUN MAKSUAJKA ON 15 PÄIVÄÄ LASKUN PÄIVÄYKSESTÄ. BETAL TID FOR FAKTURAN AR 15 DAGAR FRAN FAKTURANS DATERING PANKKI/BANKER: IBAN FI91 1571 3000 0182 92 BIC NDEAFIHH PANKKI/BANKER: NORDEA 157130-18292 SUORAVELDITUSASIAKKAILE VELOITUS TAPAHTUJ ERAPÄIVÄNÄ. KUNDEN MED DIREKT DEBITERING SKER DEBITERINGEN PÅ FÖRFALLODA GEN TILIPALVELU / KONTOSERVICE: 358 (0) 20443 2074								
MAKSETTAVA SUMMA								684.56
NO. FACTURE								
MAINITKAA VIEREISEET TIEDOT TATA LASKUA KOSKEVISSA YHTEYDENOTOISSA						TILIN NRO LASKUN NRO		
						12.700057987 1325200		

