

KIRJALLINEN KYSYMYS 835/2001 vp

Maansiirto- ja lumitöissä käytetyn traktorin polttoaineen verotus

Eduskunnan puhemiehelle

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 17 ja 17 a §:ssä säädetään niistä tilanteista, joissa ajoneuvossa saa käyttää polttoaineena dieselöljyä lievemmin verotettua lämmitysöljyä. Kyseisten säännösten mukaan lämmitysöljyä saa käyttää työkoneiden ja työkoneiksi varustettujen traktoreiden kaikenlaisessa työkonekäytössä. Lisäksi lämmitysöljyä saa käyttää maa- ja metsätalouksikäytössä sekä maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen liittyvissä ajoissa.

Moottoriajoneuvoverolain edellä mainittujen säännösten soveltamisessa erityisesti epäkohdaksi on muodostunut tilapäisiin ja kevyisiin maansiirto- ja lumitöihin käytettyjen traktoreiden polttoaineverotuskohtelu. Lumitöitä, kuten linkous ja auraus, saa tehdä polttoöljyllä, mutta lumen siirtoa edes etukuormaajan kauhassa tai peräkärryissä ei saa tehdä. Hiekoitustyötä saa tehdä polttoöljyllä, jos hiekoituskauba tai hiekoitus-säiliö on alle yhden kuutiometrin kokoinen. Säännösten soveltamisen seurauksena ja ankarien sanktioiden uhkaamana pikkukeikkojen heittäminen esimerkiksi naapurille tai kesämökkiläiselle on mahdotonta. Verotuskohtelu vaikuttaa turhalta niuhottamiselta.

Oman ajon lisäksi sivutöinä tehtävä keikka naapurille tai kesämökkiläiselle tulisi sallia mahdolliseksi, koska päiväkortin hankkiminen tai polttoaineen vaihto on hankalaa. Maaseudun työmahdollisuuksien lisäämiseksi ja puhtaiden teiden ja jalkakäytävien turvaamiseksi olisi perusteltua ottaa kaikki lumi- ja hiekoitustyöt, joita tehdään sivuansioina maatalousverotuksen alla, polttoainekäyttöisiksi. Helpoiten se tapahtuisi asettamalla markkamääräinen katto polttoainekäyttöiselle, tilapäiselle työlle tai luomalla mahdollisuus ostaa vuosilupa, jonka suuruus määräytyisi edellisten keikkatienestien mukaan.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän kunnioittavasti valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä kevyissä ja tilapäisissä maansiirto- ja lumitöissä käytetyn traktorin polttoaineen sekavan ja kohtuuttoman verotuskohtelun parantamiseksi?

Helsingissä 19 päivänä kesäkuuta 2001

Pekka Vilkuna /kesk

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Rouva puhemies, olette toimittanut valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi kansanedustaja Pekka Vilkunan /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 835/2001 vp:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä kevyissä ja tilapäisissä maansiirtaja-lumitöissä käytetyn traktorin polttoaineen sekavan ja kohtuuttoman verotuskohtelun parantamiseksi?

Vastauksena kysymykseen esitän kunnioittavasti seuraavaa:

Kuten kysymyksen perusteluissa aivan oikein todetaan, moottoriajoneuvoverolain 17 ja 17 a §:n mukaan työkoneita sekä maa- ja metsätalouden traktoreita saa käyttää kevyellä polttoöljyllä työkonekäytössä sekä maa- ja metsätalouskäytössä ilman, että lisävero olisi suoritettava. Pääsääntö on mahdollisimman selkeä: käyttö juuri näissä tarkoituksissa on sallittu, sen sijaan dieselöljyä on käytettävä näissäkin ajoneuvoissa, jos käyttö on esimerkiksi tavarankuljetusta tai muuta kuin edellä sanottujen tarkoitusten mukaista. Lain 17 a §:ssä on rajattu maa- ja metsätalouskäyttöä ehkä hieman yksityiskohtaisemmin kuin lain 17 § rajaa työkonekäyttöä, joskin myös viimeksi mainittu lainkohta varsin selvästi rajaa työkonekäytön ulkopuolelle kaiken muun kuljetustoiminnan paitsi koneen omien tarvikkeiden ja polttoaineiden siirtelyn.

Pääsääntönä siis on, ettei tavarankuljetustoimintaa tule harjoittaa työkoneilla tai traktoreilla, jos polttoaineena on kevyt polttoöljy. Tätä täydentää moottoriajoneuvoverolain 19 §:ssä säädetty mahdollisuus, että jos muuta rekisteröityä traktoria kuin nestepainetoimisella runko-

ohjauksella varustettua traktoria kuitenkin käytetään dieselöljyä edellyttävään kuljetustarkoitukseen, lisävero voidaan maksaa päivämaksuna, jolloin välttyään hankalalta polttoaineen vaihdolta vähäisiä kuljetuksia varten.

Riippumatta siitä, miten asiasta halutaan säätää, aina jossakin kohdassa on vastassa rajausta siitä, onko jokin ajoneuvo kuljetuskäytössä vai käytetäänkö sitä esimerkiksi työkoneena. Oikeuskäytännössä ja Ajoneuvohallintokeskuksen verotuskäytännössä rajausta on asetettu tiettyyn kohtaan, jonka varassa arvioidaan, onko käyttö kuljetustoimintaa vai työkonekäyttöä. Puuttumatta sinänsä näihin kriteereihin ja niiden tarkoituksenmukaisuuteen nykyisen käytännön mukaan on todettava, ettei tällaisia työkone- ja kuljetustehtävissä käytön erottavia perusteita voida välttää, jos halutaan huolehtia siitä, että kuljetustoimintaa harjoitettaessa lähtökohta on neutraalisti ja myös EU-säännösten mukaisesti dieselöljyn käyttö. On myös hyvin ilmeistä, ettei lakiin ole mahdollista tai järkevää ottaa täsmällisiä säännöksiä siitä, missä tehtävissä ja millä traktoria voidaan pitää työkoneena, koska erilaisissa sovellutuksissa tekniikka ja varustelu vaihtelevat. Esimerkiksi hiekansirottimen kohdalla kuutiolavuuden ohella voi olla vaikutusta sillä, miten hiekka on poistettavissa sirottimesta. Jos tämä tapahtuu sirotuslaitteen kautta, laitetta on mahdollisesti helpompi pitää työkoneena kuin siinä tapauksessa, että tekninen ratkaisu on tarkoitettu myös esimerkiksi kuljetukseen varastosta toiseen. Tämänkaltaisia erotteluja ei ole käytännössä mahdollista säätää laissa, vaan asia jää pakostakin käytännön varaan.

Suuri osa, ellei peräti kaikki, sellaisista keikkaluonteisista ajoista traktorilla, joita kysymyksen perusteluissa mainitaan, on tehtävissä polttoainetta vaihtamatta, jos traktorista maksetaan lisävero päivämaksuna, jonka suuruus on 30 mark-

kaa päivältä. Esimerkiksi lumen auraus ja siirtotien oheen ilman kuljetusta pitemmälle ja sirottimesta riippuen hiekoitustyötkin ovat tyypillistä työkonekäyttöä, vaikka ne tehtäisiin naapurille tai mökkiläisen tiellä. Kun nämä mahdollisuudet ovat jo olemassa, ei ole suunnitteilla muuttaa nykyistä järjestelyä, joka sentään on pääsääntönä hyvin selvä. Rajatapauksissa väistämättä esiintyviä tulkintatilanteita varten Ajoneuvohallintokeskukselta on saatavissa neuvontaa ja tarvittaessa on mahdollista saada myös sitovia ennakkoratkaisuja siitä, miten tietyssä yksilöidyssä tilanteessa verotus toimitettaisiin. Tiedossa ei ole nykyistä selkeämpää ratkaisua, koska kaikissa vaihtoehtoissa jouduttaisiin soveltamaan jotakin rajausta kuljetustoiminnan ja työkonekäytön välil-

lä. Kovin helpolta ja yksinkertaiselta ei näytä kysymyksen perusteluissa esitetty ratkaisu, että polttoaineen käyttö määräytyisi tavalla tai toisella edellisten keikkatienestien mukaan. Tällaisia tietoja ei ole Ajoneuvohallintokeskuksen käytettävissä ja tuskinpa tietyllä traktorilla tehtyyn sivutuloon liittyvää tietoa olisi saatavissa mistään verottajan käytettävissä olevasta lähteestä. Menneen ajan ansioihin perustuvat tiedot eivät myöskään kuvaisi nykyistä tilannetta ja keikka-ajojen tämänhetkistä määrää. Esimerkiksi uutta yrittäjää, jolla ei ole lainkaan entisiä keikka-ansioita, ei kovin helposti voitaisi kohdella tasapuolisesti, koska edeltäviä ansioita ei olisi lainkaan.

Käynnissä ei siten ole hankkeita nykyisen järjestelyn muuttamiseksi.

Helsingissä 12 päivänä heinäkuuta 2001

Ministeri Suvi-Anne Siimes

Till riksdagens talman

I det syfte 27 § riksdagens arbetsordning anger har Ni, Fru talman, till behöriga medlem av statsrådet översänt följande av riksdagsledamot Pekka Vilkuna /cent undertecknade skriftliga spörsmål SS 835/2001 rd:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att förbättra den orediga och oskäliga skattemässiga behandlingen av bränsle för traktorer som används i lätta och tillfälliga arbeten med jordtransporter och snöröjning?

Som svar på detta spörsmål får jag vördsamt anföra följande:

Liksom det helt riktigt konstateras i motiveringen till spörsmålet får enligt 17 och 17 a § lagen om skatt på motorfordon lätt brännolja användas som bränsle i arbetsmaskiner samt i jord- och skogsbrukstraktorer utan att tilläggsskatt betalas när dessa fordon används som arbetsmaskiner och i jord- och skogsbruket. Huvudregeln är tydlig: lätt brännolja är tillåten just för dessa ändamål, men däremot skall dieselolja användas även i dessa fordon om de används för t.ex. gods-transport eller för andra ändamål än de som nämns ovan. I 17 a § begränsas användningen av traktorer för jord- och skogsbruk kanske något mera detaljerat än vad användningen av arbetsredskap begränsas i 17 §, om än det senare lagrummet mycket tydligt utesluter all annan transportverksamhet från användningen av arbetsmaskin förutom förflyttning av maskinens egna tillbehör och eget bränsle.

Huvudregeln är alltså att arbetsmaskinerna eller traktorerna inte får användas för godstransport om lätt brännolja används som bränsle.

Detta kompletteras av den möjlighet som föreskrivs i 19 § att om en annan registrerad traktor än en traktor som har hydrauliskt manövrerad ramstyrning används för godstransport som förutsätter dieselolja, kan tilläggsskatten betalas som dagsavgift, varvid man undgår besvärliga byten av bränsle för små transporter.

Oberoende av hur man vill reglera saken står man alltid på någon punkt inför gränsdragningen huruvida ett fordon används för transport eller t.ex. som en arbetsmaskin. I rättspraxis och i Fordonsförvaltningscentralens beskattningspraxis har gränsdragningen lagts till en viss punkt utgående från vilken det bedöms om fordonet används för transport eller som arbetsmaskin. Utan att i sig gå in på dessa kriterier och deras ändamålsenlighet enligt nuvarande praxis kan det konstateras att sådana grunder som skiljer mellan användningen av ett fordon som arbetsmaskin och för transport inte kan undkommas om man vill se till att utgångspunkten vid utövande av transportverksamhet neutralt och i enlighet med EU-bestämmelserna är att dieselolja används. Det är också mycket uppenbart att det inte är möjligt eller förnuftigt att i lagen ta in noggranna bestämmelser om i vilka uppgifter och med vad en traktor kan anses vara en arbetsmaskin, eftersom tekniken och utrustningen varierar vid olika tillämpningar. T.ex. i fråga om sandströare kan vid sidan av kubikvolymen även det sätt på vilket sanden avlägsnas från ströaren inverka. Om detta sker genom en ströanordning är det eventuellt lättare att anse anläggningen vara en arbetsmaskin än i det fall den tekniska lösningen är avsedd även t.ex. för transport från ett lager till ett annat. Sådana här åtskiljningar är i praktiken omöjliga att bestämma i lag, utan saken måste bestämmas utgående från praxis.

En stor del, om inte så gott som alla de i spörsmålsmotiveringen nämnda kortvariga körningar med traktor kan göras utan byte av bränsle, om tilläggs-skatten för traktorn betalas som dagsavgift. Storleken på dagsavgiften är 30 mk per dag. Typisk användning av arbetsmaskin är t.ex. snöplogning och förflyttning av snö till sidan av vägen utan att den transporteras längre bort samt, beroende på ströaren, sandning, även om detta arbete utförs åt grannen eller på en stugägares väg. Då dessa möjligheter redan existerar, planeras ingen ändring av det nuvarande systemet, som trots allt är mycket tydligt som huvudregel. I tolkningssituationer som oundvikligen uppkommer i gränsfall kan Fordonsförvaltningscentralen ge råd. Vid behov är det även möjligt att få bindande förhandsavgöranden om hur beskattningen verkställs i vissa specificerade situationer. Det finns ingen känd lösning som skulle vara klarare än den nuvarande, eftersom man i fråga

om alla alternativ skulle vara tvungen att tillämpa någon gränsdragning mellan användningen av ett fordon för transportverksamhet och som arbetsmaskin. Inte heller den lösning som föreslås i motiveringen och som går ut på att bränsleanvändningen på ett eller annat sätt skulle fastställas enligt de föregående kortjobben, verkar lätt och enkel. Sådana uppgifter står inte till Fordonsförvaltningscentralens förfogande och information gällande biinkomster som förvärvats med en viss traktor finns knappast heller att få från någon källa som står till skattemyndighetens förfogande. Dyliga uppgifter om inkomster under förfluten tid skulle inte heller beskriva den nuvarande situationen eller antalet kortjobb för närvarande. Det vore inte lätt att behandla t.ex. en ny företagare utan inkomst från tidigare kortjobb rättvist, eftersom tidigare inkomst helt skulle saknas.

Det pågår därför inga projekt för att ändra det nuvarande systemet.

Helsingfors den 12 juli 2001

Minister Suvi-Anne Siimes