

Hallituksen esitys Eduskunnalle rataverolaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi rataverolaki. Sen nojalla kannettaisiin rataveroa, jonka määrä vastaa rautatieyrityksiltä aiemmin kannettua ratamaksun haitta- ja lisämaksua.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2003.

PERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Ratamaksu 15 päivään maaliskuuta 2003 saakka

Valtion rataverkon käyttämisestä on Suomessa peritty ratamaksua vuodesta 1990 lähtien. Vuosina 1990—1994 ratamaksua kertyi 1,0 miljoonaa markkaa vuodessa. Valtionrautatiet yhtiöitettiin vuonna 1995, ja radanpito siirrettiin yhtiöittämisen yhteydessä rautatieviranomaiseksi perustetulle Ratahallintokeskukselle. Samassa yhteydessä valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995), jäljempänä rataverkolaki, 4 §:n nojalla on rautatieyrityksiltä peritty vuotuista ratamaksua rataverkon käyttämisestä. Pykälän mukaan ratamaksun perusteina ovat olleet rataverkon käyttö, rataverkon taso ja markkinatilanne sekä radanpidon kustannukset ja rautatieliikenteen ympäristö- ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset. Rataverkkoilla pantiin täytäntöön neuvoston direktiivi rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä (95/19/EY).

Suomen ratamaksukäytäntöön tehtiin vuonna 2000 rakenteellisia muutoksia, joilla varauduttiin silloin Euroopan yhteisöjen toimielimissä käsiteltävänä olleen kapasiteetti- ja ratamaksudirektiiviehdotuksen hyväksymiseen ja direktiivin täytäntöönpanoon. Vuo-

desta 2001 lähtien ratamaksu on koostunut kolmesta maksusta: perus-, haitta- ja lisämaksusta. Ratamaksun perusmaksu on vastannut junaliikenteen radanpidolle aiheuttamia rajakustannuksia. Haittamaksulla on katettu junaliikenteen aiheuttamia päästö- ja onnettomuuskustannuksia. Lisämaksulla on katettu radanpidon kiinteitä kustannuksia. Lisämaksua on peritty ainoastaan tavaraliikenteeltä.

Vuosina 2001 ja 2002 ratamaksua kerättiin 53 miljoonaa euroa vuodessa. Perusmaksua kertyi vuonna 2002 noin 40 miljoonaa euroa eli 75 prosenttia ratamaksutuloista. Haittamaksujen suuruus oli 8 miljoonaa euroa ja lisämaksun 5 miljoonaa euroa. Henkilöliikenteeltä ratamaksua perittiin 13,6 miljoonaa euroa ja tavaraliikenteeltä 39,4 miljoonaa euroa. Ratamaksut on perinyt Ratahallintokeskus, joka on käyttänyt saadut ratamaksutulot perusradanpitoon. Ratamaksutulot kattavat noin 15 prosenttia radanpidon kustannuksista. Loput radanpidon kustannuksista katetaan valtion varoista.

Valtion vuoden 2003 talousarviossa ratamaksukertymäksi on arvioitu 56 miljoonaa euroa, josta perusmaksun osuus on 40 miljoonaa euroa. Ratamaksun lisämaksua korotettiin vuoden 2003 alussa siten, että sen tuoton arvioitiin lisääntyvän 3 miljoonalla eurola.

1.2. Ratamaksu 15 päivän maaliskuuta 2003 jälkeen

Ratamaksu on määrätty rataverkkolain 4 §:n nojalla maaliskuun 15 päivään 2003 asti, jolloin uusi rautatielaki (198/2003) tuli voimaan. Rautatielaille on pantu Suomessa täytäntöön Euroopan yhteisöjen niin sanottuun ensimmäiseen rautatiepakettiin kuuluvat direktiivit, joista yksi on rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, jäljempänä *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*. Direktiivin II luku sisältää säännökset infrastruktuurimaksuista ja rautatieyrityksille tarjottavista palveluista. Direktiivin 7 artiklassa säädetään infrastruktuurimaksujen hinnoitteluperiaatteista.

Infrastruktuurimaksua on kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklan 3 kohdan mukaan aina perittävä direktiivin liitteessä II tarkoitetuista rautatieyrityksille tarjottavista vähimmäiskäyttöpalveluista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten. Maksu on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Direktiivissä tarkoitettu infrastruktuurimaksusta eli kansallisessa lainsäädännössä ratamaksun perusmaksusta säädetään rautatielain 14 §:ssä.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvun säännösten mukaan jäsenvaltiot voivat halutessaan kantaa rautatieliikenteen harjoittajalta infrastruktuurimaksun lisäksi muitakin maksuja, direktiivissä säädettyjen perusteiden täytyessä. Näitä muita maksuja ovat 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu kapasiteetin *niukkuusmaksu*, artiklan 5 kohdassa tarkoitettu *haittamaksu*, 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu *lisämaksu*, saman artiklan 2 kohdassa tarkoitettu investointimaksu ja 12 artiklassa tarkoitettu *kapasiteetin varausmaksu*. Hallituksen esitykseen rautatielaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 162/2002 vp) sisältyi myös näitä maksuja koskevat säännökset. Niukkuusmaksusta ja kapasiteetin varausmaksusta hallituksen esityksen perusteissa todettiin, että niitä ei otettaisi tässä vaiheessa käyttöön, koska rautatieliikennettä

harjoittaa toistaiseksi ainoastaan yksi liikenteen harjoittaja. Investointimaksu on vastaavasti suunniteltu otettavaksi käyttöön vasta vuonna 2006, jolloin Kerava-Lahti oikorata valmistuu.

1.3. Perustuslakivaliokunnan lausunto hallituksen esityksestä rautatielaiksi

Perustuslakivaliokunta totesi lausunnoonsaan (PeVL 66/2002 vp) hallituksen esityksestä rautatielaiksi, että lakiehdotuksen 14 §:n säännöksiä ratamaksusta on tarkasteltava siltä kannalta, mitä perustuslain 81 §:ssä säädetään valtiolle kannettavista veroista ja maksuista. Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan maksulle on ominaista, että se on korvaus tai vastike julkisen vallan palvelusta; muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan veroja. Edellä mainitulla perusteella perustuslakivaliokunta katsoi, että ainoastaan ratamaksun perusmaksu on valtiosääntöoikeudellisessa mielessä maksu. Niukkuusmaksulla, investointimaksulla ja varausmaksulla on maksulle ominaisella tavalla yhteys viranomaisen suoritteisiin, mutta toisaalta niihin sisältyy vastikkeen ylittäviä suorituksia, ja tästä syystä niiden säätely olisi tarkistettava vastaamaan verolain vaatimuksia. Lisämaksu ja haittamaksu ovat valiokunnan käsityksen mukaan valtiosääntöoikeudellisessa mielessä veroja. Perustuslakivaliokunnan tulkinnan vuoksi rautatielakia ei olisi voitu käsitellä ehdotetussa muodossaan tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

1.4. Toimenpiteet perustuslakivaliokunnan lausunnon johdosta

Perustuslakivaliokunnan lausunnon johdosta muita kuin perusmaksua koskevat säännökset poistettiin eduskunnan hyväksymästä rautatielaista.

Rautatielain voimaantulon jälkeen ratamaksuna on peritty ainoastaan ratamaksun perusmaksua. Ennen rautatielain voimaantuloa rataverkkolain perusteella on haitta- ja lisämaksua peritty vuonna 2003 noin 3 miljoonaa euroa. Mikäli perusmaksu pysyisi ainoana rautatieliikenteen harjoittajilta perittävänä ratamaksuna, vuodelle 2003 budjetoitu ratamaksun tuotto jäisi noin 13 miljoonaa euroa

arvioitua pienemmäksi.

Koska tarkoituksena kuitenkin on, että rautatieliikenteen harjoittamiseen kohdistuisi aikaisempaa vastaavat kustannukset, ehdotetaan säädettäväksi rataverolaki, joka sisältää veroja ja veronluonteisia maksuja koskevat säännökset. Lakiin ei kuitenkaan ehdoteta sisällytettäväksi niukkuusmaksua, kapasiteetin varausmaksua ja investointimaksua vastaavia veroja koskevia säännöksiä, koska niitä ei ole tarkoitus tässä vaiheessa periä rautatieliikenteen harjoittajilta.

Vero perustuisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklassa tarkoitettuun haittamaksuun ja 8 artiklassa tarkoitettuun lisämaksuun. Haittamaksussa voidaan ottaa huomioon junan toiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten kustannukset. Lisämaksua voidaan periä markkinoiden niin salliessa infrastruktuurin käytöstä aiheutuneiden kustannuksien täysimääräiseksi kattamiseksi. Lisämaksulla ei kuitenkaan saa vaarantaa niiden rautatiekuljetuksien kannattavuutta, joista maksua on tarkoitus periä.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Yleistä

Esityksen tavoitteena ei ole lisätä rautatieliikenteen harjoittajien kustannuksia, vaan kerätä aiempaa ratamaksun haitta- ja lisämaksuja vastaava määrä rataveroa siten, että ratamaksutulolle aikaisemmin asetetut taloudelliset tavoitteet täyttyvät. Rautatielain 14 §:ssä tarkoitettu ratamaksun perusmaksu ei yksinään riitä kattamaan valtion ratamaksulle asettamaa tulotavoitetta. Rataveron määräytymisperusteet on tarkoitus säätää siten, että ne ovat tasapuoliset ja syrjimättömät kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Rautatieliikenteen aiheuttamat ympäristövaikutukset on myös tarkoitus ottaa määräytymisperusteissa huomioon.

2.2. Ratavero

Esityksessä ehdotetaan, että rataverkon käytöstä kannettaisiin kaikilta rautatieyrittäjiltä veroa valtiolle. Veron kannalta keskeisissä määritelmässä viitattaisiin rautatielaissa

ja rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) käytettyihin määritelmiin. Rataverkolla tarkoitettaisiin rautatielain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua verkkoa eli Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa. Verovelvollisella tarkoitettaisiin rautatielain 2 §:n 1 kohdan mukaista rautatieyrittystä, joka harjoittaa liikennettä valtion rataverkolla. Museoliikenne ei kuuluisi lain soveltamisalaan. Museoliikenteeltä peritään kuitenkin ratamaksun perusmaksua.

Verotuksen toimittamisesta ja valvonnasta huolehtisi Ratahallintokeskus. Ratahallintokeskuksesta annetun lain (199/2003) 1 §:n mukaan virasto toimii valtion rataverkon haltijana ja rautatieviranomaisena ja vastaa rautatielain 15 §:n nojalla myös ratamaksun perusmaksun perimisestä.

Rataveron määräytymisperusteiden lähtökohtana olisi, että veron tuotto vastaisi aikaisemmin rataverkkolain perusteella perittyjen haitta- ja lisämaksujen tuottoa. Rataverolla ei ole tarkoitus lisätä rautatieliikenteen harjoittajien kustannuksia. Ratavero olisi henkilöliikenteessä ja veturisiirroissa 0,01 senttiä bruttonnikilometriltä ja 0,05 senttiä bruttonnikilometriltä sähkövetoisessa tavaraliikenteessä ja 0,1 senttiä dieselvetoisessa tavaraliikenteessä. Henkilöliikenteellä tarkoitettaisiin matkustajien kuljettamista rautatieliikenteessä käytettävällä kalustolla ja vastaavasti tavaraliikenteellä tavaroiden kuljettamista edellä mainitulla kalustolla. Junakilometrillä tarkoitettaisiin junan kulkemaa täyden kilometrin matkaa. Bruttonnikilometrillä tarkoitettaisiin liikkuvan kaluston eli junan vetureiden ja vaunujen yhteistä kokonaispainoa kerrottuna junakilometreillä. Bruttonnikilometrin määritelmässä otettaisiin siis huomioon matkan pituus ja junan paino, joka koostuisi sekä kaluston että lastin painosta.

Veron määrä ehdotetaan johdettavaksi henkilö- ja tavaraliikenteen ympäristökustannusten suuruuden ja liikennelajin maksukyvyyn perusteella. Tavaraliikenteessä dieselvetoiselta liikenteeltä perittäisiin korkeampaa veroa kuin sähkövetoiselta liikenteeltä, koska dieselvetoisen liikenteen ympäristökustannukset ovat suuremmat kuin sähkövetoisen liikenteen. Verolla pyrittäisiin myös ohjaamaan kuljetuksia ympäristöystävällisemmälle

sähkövetoiselle kalustolle. Aiempi ratamaksukäytäntö merkitsi, että tavaraliikenteen lyhyistä kuljetuksista maksettiin suhteessa enemmän ratamaksua, koska lisämaksu oli matkan pituudesta riippumaton kiinteä maksu kuljetetulta tonnilta. Epäkohta ehdotetaan korjattavaksi käyttämällä veron perusteena bruttotonnikilometrejä, jolloin kuljetusmatkan pituus otettaisiin veron määräytymisperusteena huomioon.

Ratahallintokeskukselle ehdotetaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 9 artiklan mukaista oikeutta myöntää huojennusta verosta uusien rautatiekuljetusten saamiseksi rataverkolle ja vähäliikenteisten ratojen käytön edistämiseksi. Uusilla rautatiekuljetuksilla tarkoitettaisiin kuljetuksia, jotka eivät nykyisin käytä rataverkkoa. Vuoden 2003 alusta lähtien tällaista huojennusta on myönnetty Vartiuksen kautta kulkevalle kauttakululiikenteelle. Tällä järjestelyllä on pyritty lisäämään Vartiuksen kautta kulkevan rautatiereitin kilpailukykyä kauttakululiikenteessä. Vähäliikenteisillä radoilla tarkoitetaan rataosia, joissa on hyvin vähän liikennettä ja useimmiten ei lainkaan henkilöliikennettä. Tällaisia rataosia ovat muun muassa Savonlinna-Huutokoski ja Kontiomäki-Taivalkoski. Ratahallintokeskus voi pyrkiä lisäämään vähäliikenteisten ratojen käyttöä antamalla huojennusta rataverosta. Huojennusten tulee olla tasapuolisia ja syrjimättömiä kaikille rautatieyrityksille. Huojennukset olisivat määräaikaista, kokonaiskestoltaan enintään kymmenen vuotta. Huojennus myönnettäisiin verovelvolliselle, joka kanavoisi hinnoittelussaan alennuksen rautatiepalvelun käyttäjälle.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2003. Kustannusten määräytymisperusteissa tapahtuisi tällöin muutos kesken VR Osakeyhtiön ja sen asiakkaiden välistä kuljetussopimuskautta. Koska vuoden 2003 kuljetussopimukset on laadittu aieman ratamaksukäytännön perusteella, aiheutuisi perusteen ja maksun määrän muuttumisesta useissa tapauksissa hankalia kuljetussopimusten muutostarpeita ja erilaisia maksujen tasausjärjestelyjä.

Ongelman poistamiseksi ehdotetaan, että ajalla 1 päivänä heinäkuuta — 31 päivänä joulukuuta 2003 rataverona perittäisiin hen-

kilö- ja tavaraliikenteeltä vastaavia maksuja kuin niiltä perittiin alkuvuonna 2003 rataverkkolain perusteella, mutta määrältään 60 prosentilla korotettuihin. Korotus ehdotetaan tehtäväksi, koska rataveron ei voida kantaa maaliskuun puolivälistä kesäkuun loppuun 2003. Loppuvuonna kannettavalla korotetulla verolla kompensoitaisiin alkuvuonna kantamatta jäänyt vero. Korotettu rataveron olisi henkilöliikenteessä 0,014 senttiä bruttotonnikilometriltä, 30,4 senttiä kuljetetulta tavaratonnilta sekä lisäksi sähkövetoisessa tavaraliikenteessä 0,02912 senttiä bruttotonnikilometriltä ja dieselvetoisessa tavaraliikenteessä 0,0934 senttiä bruttotonnikilometriltä.

2.3. Verotusmenettely

Verotusmenettely vastaisi pääpiirteissään muissa omaaloitteisesti ilmoitettavissa verolajeissa noudatettuja menettelyjä. Verovelvollinen ilmoittaisi itse verokauden eli kalenterikuukauden aikana tekemänsä suoritteen määrän verottajalle. Kirjallinen veroilmoitus olisi annettava viimeistään verokautta seuraavan kalenterikuukauden 20 päivänä. Tämän jälkeen veroviranomainen antaisi verotuspäätöksen, ja vero olisi suoritettava verokautta seuraavan kalenterikuukauden 27 päivään mennessä rahalaitokseen.

Lakiin sisältyisivät normaalit verotuksen toimittamisen kannalta välttämättömät säännökset veronoikaisusta sekä verovelvollisen että veronsaajan hyväksi, veronlisäyksestä, viivekorosta, veronkorotuksesta ja jälkiverotuksesta.

Verotuksen toimittamista ja valvontaa varten laissa olisi säännökset verovelvollisen kirjanpitovelvollisuudesta ja velvollisuudesta antaa tietoja veroviranomaiselle.

2.4. Muutoksenhaku

Muutosta Ratahallintokeskuksen päätökseen haettaisiin Helsingin hallinto-oikeudelta. Valitusaika rataveron määräämistä koskevassa asiassa olisi kolme vuotta veron määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta. Valtion puolesta valitusoikeus olisi Ratahallintokeskuksen päälakimiehellä. Hallinto-oikeuden päätöksestä valitettaisiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-

oikeus myöntää siihen luvan. Valitusaika olisi 60 päivää hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Valtiontaloudelliset vaikutukset

Vuonna 2003 rataveroa kannettaisiin kuukaudelta kuukaudelta vajaat 13 miljoonaa euroa, mikä vastaisi 16 miljoonan euron vuotuista verotuottoa. Vero tuloutettaisiin valtion talousarvioon, ja radanpitoon osoitettaisiin tarvittava määräraha talousarvion yhteydessä.

3.2. Hintaja kustannusvaikutukset

Ratavero ei oleellisesti muuttaisi rautatieliikenteen kustannuksia. Aiemman ratamak- sukäytännön mukaan lyhyistä kuljetuksista maksettiin suhteessa enemmän ratamaksua kuin pitkistä kuljetuksista, koska lisämaksu oli matkan pituudesta riippumaton kiinteä 19 senttiä kuljetetulta tonnilta. Ehdotettu ratavero perustuisi kuitenkin bruttotonnikilometreihin, minkä vuoksi se olisi tasapuolinen kaikille kuljetuksille.

3.3. Kuljetus- ja ympäristöpoliittiset vaikutukset

Rataverolla ei olisi kuljetuspoliittisia vaikutuksia, koska se ei muuttaisi rautatieliikenteen kustannuksia, vaikka se vähäisissä määrin muuttaa kustannusrakennetta rautatiekuljetusten sisällä. Tavaraliikenteen ratavero porrastamisella erilaiseksi sähkö- ja dieselveitoiselle liikenteelle rautatiekuljetuksia pyri-

tään ohjaamaan ympäristöystävällisempiin sähkövetoisella kalustolla hoidettaviin kuljetuksiin.

3.4. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Ratavero perimisestä vastaisi veronkanto- viranomaisena Ratahallintokeskus. Tehtävät voitaisiin hoitaa viraston nykyisillä resursseilla. Näin ollen esityksellä ei olisi organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia.

4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkamiestyönä valtiovarainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä. Asiasta on saatu lausunnot Ratahallintokeskukselta ja VR Osa- keyhtiöltä.

5. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja muista velvoitteista

Ehdotetulla lailla on tarkoitus saattaa voimaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II lukuun sisältyvät ratamaksuun liittyvät maksuja koskevat säännökset.

6. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2003.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Rataverolaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Rataverkon käytöstä suoritetaan valtiolle veroa sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *rataverkolla* rautatielain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua rataverkkoa (198/2003);
- 2) *rautatieyrityksellä* rautatielain 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettua rautatieyritystä;
- 3) *henkilöliikenteellä* rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) tarkoitettua matkustajien käsimatkatavaran ja matkatavaran kuljettamista rautatiekalustolla;
- 4) *tavaraliikenteellä* rautatiekuljetuslaissa tarkoitettua tavaroiden kuljettamista rautatiekalustolla;
- 5) *junakilometrillä* junan kulkemaa täyden kilometrin pituista matkaa;
- 6) *bruttotonnikilometrillä* junan kokonaispainoa täysin tonnein kerrottuna junakilometrillä;
- 7) *verokaudella* kalenterikuukautta.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Verotuksen toimittamisesta ja valvonnasta huolehtii Ratahallintokeskus, joka voi antaa yksityiskohtaisempia määräyksiä verotusmenettelystä, kirjanpidosta ja veroilmoituksesta.

4 §

Verovelvollinen

Velvollinen suorittamaan veroa on rautatieyritys.

2 luku

Veron määrääminen ja kanto

5 §

Veron määrä

Veron määrä on henkilöliikenteessä ja veturiirroissa 0,01 senttiä bruttotonnikilometriltä, sähkövetoisessa tavaraliikenteessä 0,05 senttiä bruttotonnikilometriltä ja dieselvetoisessa tavaraliikenteessä 0,1 senttiä bruttotonnikilometriltä.

6 §

Verosta vapauttaminen

Ratahallintokeskus voi hakemuksesta määrämillään ehdoilla joko uuden rautatiekuljetuksen käyttöönoton tai vähän liikennöidyn rataverkon osuuden käytön edistämiseksi kokonaan tai osittain vapauttaa verovelvollisen verosta. Vapautus voidaan myöntää kokonaisuutensa enintään kymmeneksi vuodeksi.

7 §

Veron ilmoittamisvelvollisuus

Verovelvollisen on annettava kirjallinen ilmoitus Ratahallintokeskukselle kultakin verokaudelta viimeistään verokautta seuraavan kalenterikuukauden 20 päivänä. Veroilmoituksessa on oltava veron määräämistä varten tarvittavat tiedot.

8 §

Veron määrääminen

Ratahallintokeskuksen on veroilmoituksen ja saamansa muun selvityksen perusteella viivytyksettä vahvistettava veron määrä.

9 §

Veron suorittaminen

Verokaudelta suoritettava vero on maksettava viimeistään verokautta seuraavan kalenterikuukauden 27 päivänä.

Jos verovelvollinen ei ole saanut verotuspäätöstä tiedoksi ennen 1 momentissa tarkoitettua määräajan päättymistä, vero on suoritettava veroilmoituksen tai verovelvollisen kirjanpidon mukaisena.

Jos verovelvollinen ei ole maksanut rataveroa määräaikana tai on maksanut sitä vähemmän kuin verotuspäätöksessä on vahvistettu, Ratahallintokeskuksen on pantava viivymättä suorittamatta jäänyt vero verovelvol-

lisen maksettavaksi.

10 §

Veronlisäys ja viivekorko

Jos verovelvollinen ei ole suorittanut rataveroa säädettyssä määräajassa, suorittamatta jääneelle verolle lasketaan veronlisäystä siten kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädetään.

Maksuunpannulle, maksettavaksi erääntyneelle maksamattomalle rataverolle on suoritettava viivekorkoa, joka lasketaan siten kuin 1 momentissa mainitussa laissa säädetään.

11 §

Veronkorotus

Jos verovelvollinen on ilman pätevää syytä antanut veroilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan virheellisenä tai olennaisesti vaillinaisena taikka jos hän on laiminlyönyt kokonaan tai osittain ilmoitusvelvollisuutensa, veroa voidaan korottaa enintään 30 prosentilla.

Jos verovelvollinen on tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän veroilmoituksen, muun tiedon tai asiakirjan taikka jättänyt muutoin ilmoitusvelvollisuutensa täyttämättä ja mainitunlainen menettely on ollut omiaan aiheuttamaan sen, että verovelvolliselle olisi voinut jäädä veroa määräämättä, veroa voidaan korottaa enintään 50 prosentilla.

12 §

Maksupaikat

Vero ja muut maksut maksetaan rahalaitoksiin. Maksaja vastaa maksamisesta aiheutuneista kuluista.

Rahalaitoksen on suoritettava kunakin päivänä vastaanottamansa verovarot päivittäin Ratahallintokeskuksen tilille viimeistään maksupäivää seuraavana arkipäivänä.

Rahalaitokselle suoritettavaan tiedonsiirtokorvaukseen ja rahalaitoksen verovarojen

siirtämisen laiminlyönnin johdosta suoritetaan viivästyskorkoon sovelletaan mitä eräiden verojen maksupaikoista ja tiedonsiirtokorvauksista annetun valtiovarainministeriön päätöksen (72/1996) 4 ja 5 §:ssä säädetään.

13 §

Veronoikaisu verovelvollisen hyväksi

Jos verovelvolliselle on virheen johdosta määrätty liikaa veroa tai palautettu liian vähän, verotus on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annetulla päätöksellä ratkaistu. Veronoikaisu verovelvollisen hyväksi voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa veron määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta.

14 §

Veronoikaisu veronsaajan hyväksi

Jos verovelvolliselle on laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi taikka sen johdosta, ettei asiaa ole joltakin osalta tutkittu, jäänyt määräämättä säädetty vero tai osa siitä verovelvollisen sitä aiheuttamatta, verotus on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annetulla päätöksellä ratkaistu. Veronoikaisu veronsaajan hyväksi voidaan tehdä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin vero määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

15 §

Jälkiverotus

Jos verovelvollinen on kokonaan tai osaksi laiminlyönyt ilmoittamisvelvollisuuden taikka antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän veroilmoituksen taikka muun tiedon tai asiakirjan, ja sen vuoksi vero on jäänyt kokonaan tai osaksi määräämättä, on verovelvollisen suoritettavaksi määrättävä kantamatta jäänyt vero sekä säädetty veronlisäys ja veronkorotus. Jälkiverotus voidaan toimittaa kolmen vuoden kuluessa sitä seuraavan

kalenterivuoden alusta, jolloin vero määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

3 luku

Muutoksenhaku

16 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Ratahallintokeskuksen päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valtion puolesta valitusoikeus Ratahallintokeskuksen päätökseen on Ratahallintokeskuksen päälakimiehellä. Valituskirjelmä on toimittava valitusajassa Ratahallintokeskukselle.

Valitusaika rataveron määräämistä koskevassa asiassa on kolme vuotta veron määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Päälakimiehen valitusaika on 30 päivää päätöksen tekemisestä.

Muutoksenhausta on voimassa mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

17 §

Valituksen raukeaminen

Jos Ratahallintokeskus 13 §:ssä tarkoitettu la tavalla oikaisee tai muutoin korjaa päätöstään tehdyn vaatimuksen mukaisesti, valitus raukeaa.

Siltä osin kuin valituksessa esitetyt vaatimukset eivät anna aiheutta päätöksen oikaisemiseen tai korjaamiseen, Ratahallintokeskuksen on annettava valituksesta lausuntonsa ja toimitettava asian käsittelyssä syntyneet asiakirjat viipymättä Helsingin hallinto-oikeudelle.

18 §

Veron suorittaminen muutoksenhaun aikana

Vero on valituksesta huolimatta suoritettava säädettyssä ajassa.

19 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

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

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimmalle hallinto-oikeudelle tai Helsingin hallinto-oikeudelle. Valtion puolesta valitusoikeus on Ratahallintokeskuksen päälakimiehellä.

20 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Jos rataveroa palautetaan maksuunpanon oikaisun tai muutoksenhaun johdosta, palautettavalle verolle maksetaan veronkantoasetuksessa (903/1978) säädetty korko veron maksupäivästä takaisinmaksupäivään.

4 luku

Erinäiset säännökset

21 §

Kirjanpitovelvollisuus

Verovelvollisen on pidettävä verotusta varten sellaista kirjanpitoa, josta käy selville henkilöliikenteessä ja tavaraliikenteessä suoritettujen bruttotonnikilometrien määrä sekä muut veron määrittämistä ja verotuksen valvontaa varten tarvittavat tiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kirjanpitoaineisto on tehtävä selväkielisessä kirjallisessa muodossa tai koneellisella tietovälineellä, josta se on muutettavissa selväkieliseen kirjalliseen muotoon tai yleisesti käytössä olevaan tallennusmuotoon.

22 §

Tietojenantovelvollisuus

Verovelvollisen on pyydettyessä esitettävä Ratahallintokeskukselle tai tämän määräämälle asiantuntevalle ja esteettömälle henkilölle tarkastusta varten kirjanpitoaineistonsa ja muut verotuksessa tarpeelliset tiedot pyydettyssä muodossa.

23 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus rataveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ssä.

5 luku

Voimaantulo

24 §

Veron kantaminen ennen muutoslain voimaantuloa

Kun eduskunnalle on annettu esitys tämän lain muuttamisesta, valtioneuvostolla on oikeus määrätä, että tässä laissa tarkoitettua rataveroa kannetaan esityksen mukaisesti.

25 §

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2003.

Sen estämättä mitä 5 §:ssä säädetään, rata-
veroa kannetaan 1 päivästä heinäkuuta 31
päivään joulukuuta 2003 henkilöliikenteessä

0,014 senttiä bruttotonnikilometriltä, tavaraliikenteessä 30,4 senttiä kuljetetulta tavaratonnilta sekä sähkövetoisessa tavaraliikenteessä 0,02912 senttiä bruttotonnikilometriltä ja dieselvetoisessa tavaraliikenteessä 0,0934 senttiä bruttotonnikilometriltä.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 23 päivänä toukokuuta 2003

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Toinen valtiovarainministeri *Ulla-Maj Wideroos*