

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rataverolain  
5 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että rataverolakia muutetaan siten, että lakiin sisällytetään säännökset Kerava—Lahti -oikoradan käy-

töstä perittävästä investointiverosta.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006.

---

PERUSTELUT

1. Nykytila

Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi, mukaan valtion rataverkon käytöstä on perittävä infrastruktuurimaksua. Direktiivissä tarkoitettua infrastruktuurimaksusta säädetään rautatielain (198/2003) 14 §:ssä. Pykälässä säädetyn perusmaksun tulee perustua niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenne aiheuttaa suoraan rataverkolle ja radanpidolle eli niin sanottuihin rajakustannuksiin. Ratamaksun perusmaksu kattaa kuitenkin vain osan radanpidon kokonaiskustannuksista.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvun säännösten mukaan jäsenvaltiot voivat kantaa rautatieliikenteen harjoittajalta perusmaksun lisäksi muitakin maksuja. Näitä maksuja ovat kapasiteetin niukkuusmaksu, haittamaksu, lisämaksu, investointimaksu ja kapasiteetin varausmaksu. Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan (PeVL 66/2002 vp) hallituksen esityksestä rautatielaiksi, että

nämä muut maksut ovat valtiosääntöoikeudellisessa mielessä veroja. Perustuslakivaliokunnan lausunnon johdosta muita kuin perusmaksua koskevat säännökset poistettiin eduskunnan hyväksymästä rautatielaista ja niistä säädettiin rataverolailla (605/2003). Rataverolaissa säädetty ratavero sisältää kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivissä tarkoitettua muista maksuista ainoastaan haittamaksun ja lisämaksun. Lakiin ei sisällytetty niukkuusmaksua, investointimaksua eikä kapasiteetin varausmaksua koskevia säännöksiä, koska näitä maksuja ei ollut siinä vaiheessa tarkoitus periä rautatieliikenteen harjoittajilta. Investointimaksun osalta rataverolain perusteluissa todettiin, että investointimaksu on suunniteltu otettavaksi käyttöön vuonna 2006, kun Kerava—Lahti -oikorata valmistuu.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaan rataverkon haltija voi tulevia erityisiä investointihankkeita varten määrätä tai pitää voimassa korkeampia maksuja, jotka perustuvat kyseisten hankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jos hankkeet lisäävät tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta eikä niihin muuten olisi voitu ryhtyä.

Hallitus esitti valtion vuoden 2002 talousarviossa 336,4 miljoonan euron määrärahaa uuden Kerava—Lahti -oikoradan rakentamiseen. Radalla on tarkoitus poistaa liikenteellinen pullonkaula pääradalta ja parantaa koko rautatiejärjestelmän toimivuutta. Talousarvioesityksen mukaan tarkoituksena on ottaa käyttöön erillisenä ratamaksuna investointimaksu, jolla rahoitetaan radan investoinneista aiheutuneita menoja hankkeen valmistumisen jälkeen. Maksukertymäksi arvioitiin 15 vuoden kuluessa yhteensä vähintään 60 miljoonaa euroa eli 4 miljoonaa euroa vuodessa. Investointimaksulla on tarkoitus kattaa noin 20 % Kerava—Lahti -oikoradan rakentamiskustannuksista. Investointimaksun periminen edellyttää rataverolain muuttamista, koska investointimaksua on pidettävä perustuslakivaliokunnan lausunnossa tarkoitettuna verona.

## 2. Ehdotettu muutos

Ehdotetaan, että rataverolain 5 §:ään lisätään 2 momentti, jossa säädetään Kerava – Lahti -oikoradalta perittävän investointiveron määrästä. Investointiveroa suoritettaisiin rataveron lisäksi kyseisellä radalla tapahtuvasta henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä veturisiirroista. Veron määrä olisi 0,5 senttiä bruttonikilometritä sekä henkilö- että tavaraliikenteessä eikä siinä tehtäisi eroa sähkö- ja dieselvetoisen liikenteen välillä. Veroa perittäisiin 15 vuoden ajan oikoradan käyttöönotosta lukien.

## 3. Esityksen vaikutukset

### 3.1. Valtiontaloudelliset vaikutukset

Oikoradalla arvioidaan liikennöitävän keskimäärin noin 800 miljoonaa bruttotonniki-

lometriä vuodessa avaamisen jälkeisinä 15 vuotena. Vuonna 2006 investointiveroa perittäisiin vain oikoradan käyttöönoton jälkeiseltä ajalta ja vuonna 2021 kahdeksalta kuukaudelta. Esitys lisäisi valtion verotuloja vajaalla yhdellä miljoonalla eurolla vuonna 2006 ja sen jälkeen neljällä miljoonalla eurolla vuodessa.

Investointivero kohdistuisi myös oikoradalla tapahtuvaan taajamajunaliikenteeseen.

### 3.2. Hint- ja kustannusvaikutukset

Investointivero pienentäisi oikoradasta rautatieyrityksille aiheutuvaa hyötyä. Rautatieyritykset joutuisivat sisällyttämään investointiveron rautatieliikenteen hintoihin.

### 3.3. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Rataveron perimisestä vastaisi Ratahallintokeskus. Investointiveron kantaminen voitaisiin hoitaa viraston nykyisillä resursseilla. Näin ollen esityksellä ei olisi organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

## 4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä.

## 5. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan oikoradan käyttöönoton yhteydessä eli 1 päivänä syyskuuta 2006.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

*Lakiehdotus*

## **Laki**

### **rataverolain 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* 27 päivänä kesäkuuta 2003 annetun rataverolain (605/2003) 5 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

5 §  
*Veron määrä*

Lahti -oikoradan käytöstä investointiveroa, jonka määrä on henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä veturisiirroissa 0,5 senttiä bruttotonnikilometriltä.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään rataveron määrästä, kannetaan Kerava— Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200 .

Helsingissä 16 päivänä syyskuuta 2005

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

## **Laki**

### **rataverolain 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään 27 päivänä kesäkuuta 2003 annetun rataverolain (605/2003) 5 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

5 §

*Veron määrä*

*Ehdotus*

5 §

*Veron määrä*

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään rataveron määrästä, kannetaan Kerava—Lahti -oikoradan käytöstä investointiveroa, jonka määrä on henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä veturisiirroissa 0,5 senttiä brutotonnikilometriltä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-  
ta 200 .