

## LAKIALOITE 52/2008 vp

### Laki ajoneuvoverolain 11 ja 12 §:n muuttamisesta

#### *Eduskunnalle*

Tämän lakialoitteen tarkoituksena on poistaa kaikilta raskaan liikenteen ajoneuvoilta käyttövoimavero. Lakiuudistuksen jälkeen ei enää perittäisi tätä ns. dieselveroa kokonaispainoltaan yli 3 500 kg:n kuorma-autoilta.

Suomen tavarankuljetuksista hoidetaan maantiekuljetuksina noin 2/3. Teollisuuden rakenne sekä pitkät etäisyydet merkitsevät sitä, että Suomen elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle maantiekuljetusten sujuvuus ja kannattavuus ovat eilinehtoja. Edellä mainituista syistä Suomen tilanne on varsin erilainen muihin Euroopan maihin verrattuna. Esimerkiksi tieliikenteen kuljetussuorite bruttokansantuotteeseen verrattuna on Suomessa 213 000 km/BKT 1 000 euroa ja muualla EU:ssa keskimäärin 116 000 km/BKT 1 000 euroa. Yhtenä keskeisenä tekijänä suomalaisen teollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi kotimaassa, kilpailukyvyyn säilyttämiseksi sekä tehokkuuden ja tuottavuuden parantamiseksi on tehokas, kannattava ja luotettava kuljetusyrittäjä.

Maantiekuljetuksista huolehtivista kuorma-autoyrittäjistä 64 % työllistää 1—2 henkilöä. 85 % yrityksistä kuuluu kokoluokkaan 1—4 henkilöä. Alan yrityksistä korkeintaan 9 henkilöä työllistäviä on kaikkiaan 94 %; siis toimialalla on erittäin pieni yrityskoko. Vuonna 2006 kuorma-autoliikenteen asiakkaista lähes 60 % oli teollisuudesta ja kuljetussuoritteesta 88 % syntyi teollisuuden lisäksi kaupan ja rakennusalan toimituksista. Loppuosa sisältää kuntien, valtion ja muiden toimijoiden ostamat kuljetus-

suoritteet. Perävaunuyhdistelmän kustannusrakenne on seuraavanlainen: lähes 40 % kustannuksista on työvoimakustannuksia ja noin 30 % polttoainekustannuksia, runsaat 10 % pääomakuluja sekä loput korjaus- ja huoltokustannuksia, vakuutuksia, liikennöimismaksuja ja hallintokuluja. Erityisesti polttoainekustannukset, mutta myös mm. palkka-, korjaus- ja huoltokustannukset, hallintokulut sekä vakuutusmaksut, ovat selkeästi nousseet viime vuosien aikana ja samansuuntainen kehitys näyttää jatkuvan edelleen. Lisäksi kuljetusyrittäjien ahdinkoa ovat kasvattaneet viikoittaiseen työaikaan liittyvät rajoitukset. Koko kuljetusala on hyvin haavoittuvainen yritysten pienen koon, suomalaisen teollisuuden toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn heikentymisen sekä kuljetuskustannusten jatkuvan nousun vuoksi. Toimiala on ollut koko 2000-luvun erikoisessa asemassa. Kansantalouden kasvun ja yritystalouden aktiviteettien lisääntyminen on kasvattanut myös kuljetusyrittäjien liikevaihtoa.

Kuitenkin kannattavuus on romahtanut. Keskiarvoyrityksen käyttökate vuonna 2000 oli 14 % ja vuonna 2006 enää 8,8 %. Yli 2 000 yritystä on vuosina 2004—2006 jäänyt nettotuloksessaan huonommaksi kuin -8 %. Tilanne oli jo entuudestaan hankala, kun kustannukset lähtivät merkittävään nousuun vuoden 2007 aikana. Tämänhetkinen kustannustilanne on äärimmäisen tukala. Uusimpina haasteina suomalaisille kuljetusyrittäjille ovat kuljetussopimusten valuminen venäläisille kilpailijoille ja kabotaasin salli-

minen myös uusien EU-maiden kuljetusyrityksille.

Dieselöljy on kallistunut dramaattisesti viimeisten kuukausien aikana. Öljy- ja Kaasualan Keskusliiton tilastojen mukaan dieselöljyn hinta veroineen oli 15.5.2007 97,7 senttiä/l, 15.12.2007 113,1 senttiä/l ja nyt tämän vuoden toukokuussa 135,1 senttiä/l. Viimeisen viikon kuluessa hinta on noussut 15 senttiä. Hinnan nousun takana on osittain raakaöljyn hinnan kipuaminen uusiin ennätyslukemiin. Hintojen nousun yhtenä syynä on pelko siitä, etteivät polttoainevarastot riitä kattamaan pohjoisen pallonpuoliskon kesäkauden kysyntää. Yhdysvaltain polttoainekulutus nousee jatkuvasti, viimeksi huhtikuussa 1,6 %. Samaan aikaan kuitenkin maan polttoainevarastot ovat supistuneet 12 % maaliskuusta. Myös vuosien 2011 ja 2012 toimistusten hinnat ovat nousseet vahvasti eli sijoittajat eivät usko hintojen laskevan merkittävästi tulevaisuudessakaan. Näin ollen on hyvin todennäköistä, että polttoaineiden hinnat tulevat pysymään korkeina tulevaisuudessakin.

Kuorma-autoliikenteen kustannukset ovat puolestaan nousseet viime vuoden huhtikuusta liki 11,8 %. Jokaista raskasta ajoneuvoa kohden lisälaskua tulee noin 30 000 euroa vuodessa. Yli puolet kustannusten noususta johtuu polttoaineiden kallistumisesta. Euroopan laajentuessa muiden EU-maiden liikenteenharjoittajat saavat vapaasti kilpailla Suomen sisäisillä kuljetusmarkkinoilla. Ulkomaiset, sekä EU:n että erityisesti venäläiset, kuorma-autot käyttävät parhaillaan ilmaiseksi Suomen tieinfrastruktuuria. Tiestön ylläpito- ja kunnossapitokustannukset jäävät suomalaisten yrittäjien maksettaviksi. Jotta voidaan turvata suomalaisen raskaan liikenteen kilpailukykyisyys ja kannattavat toimintaedellytykset, on tehtävä verotusmuutoksia sekä aikaansaattava myös muita tukitoimenpiteitä.

Dieselöljyn litrahinnan nousu ja valmisteveron korotus tämän vuoden alusta aiheuttavat yhtä kuorma-autoa kohden jopa tuhansien eurojen lisäverot. Raskaan liikenteen verorasitetta on kevennettävä kustannusten alentamiseksi ja siten hintojen pitämiseksi kilpailukykyisinä. Vaikka kustannusnousu siirretään asiakkaiden ja kuluttajien maksettavaksi, on kuljetusyritysten kannattavuus syöty ja kuljetusala kaipaa pikaisia elvytystoimenpiteitä. Pelkästään kuorma-autoliikenteen polttoaineen kulutus on vuositasolla 1,2 miljardia litraa. Kohonneista polttoaineen hinnoista johtuen kuorma-autoliikenne on jo alkuvuoden aikana maksanut 336 miljoonaa euroa enemmän polttoaineestaan. Tästä on kertynyt valtiolle 60 miljoonaa euroa lisäverotuloja. Tällä rahalla valtiolla on mahdollisuus tukea raskaan liikenteen toimintaa erilaisilla verohelpotuksilla ja muilla tukitoimenpiteillä.

Erityisesti pienille yrityksille merkittävä kustannuserä on dieselkäyttöisen ajoneuvon ajoneuvovero. Esimerkiksi neliakselisen kuorma-auton (kokonaismassa 32 000 kg), jota käytetään täysperävaunun vetoon, ajoneuvoveron määrä vuodessa on noin 2 700 euroa. Ottaen huomioon kaikki edellä kuvatut kuljetusyrittäjien nyt tiedossa olevat ongelmat ja tulevaisuuden haasteet sekä ajoneuvoveron kautta valtiolle tuleva suhteellisen pieni verokertymä, on varsin perusteltua poistaa käyttövoimaveron eli dieselvero raskaan liikenteen ajoneuvoilta. Näin voidaan lieventää mahdollisimman monen kuljetusyrityksen tai muun kuljetustoiminnasta riippuvaisen yrityksen suurta ahdinkoa ja estää syntyneessä tilanteessa niiden ajautuminen jopa konkurssiin.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että eduskunta hyväksyy seuraavan lakiehdotuksen:*

## Laki

### ajoneuvoverolain 11 ja 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan 30 päivänä joulukuuta 2003 annetun ajoneuvoverolain (1281/2003) 11 §:n 1 momentin 3—5 kohta sekä  
lisätään 12 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 235/2007, uusi 13—15 kohta seuraavasti:

#### 12 §

##### *Verosta vapaat ajoneuvot*

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

13) kuorma-autot (N2-, N3-, N2G- ja N3G-luokka), joissa ei käytetä perävaunua;

14) kuorma-autot (N2-, N3-, N2G- ja N3G-luokka), jotka on varustettu ja joita käytetään puoliperävaunun vetoon;

15) kuorma-autot (N2-, N3-, N2G- ja N3G-luokka), jotka on varustettu ja joita käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 27 päivänä toukokuuta 2008

Pertti Hemmilä /kok  
Markku Rossi /kesk  
Olli Nepponen /kok  
Eero Akaan-Penttilä /kok  
Petri Salo /kok  
Thomas Blomqvist /r  
Jouko Laxell /kok  
Tarja Tallqvist /kd  
Juha Hakola /kok  
Petri Pihlajaniemi /kok

Katja Taimela /sd  
Reijo Paajanen /kok  
Arja Karhuvaara /kok  
Ilkka Kantola /sd  
Håkan Nordman /r  
Heikki A. Ollila /kok  
Merja Kyllönen /vas  
Jyrki Yrttiaho /vas  
Lauri Oinonen /kesk  
Juha Mieto /kesk