

Asia: VNS 1/2020 vp valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021—2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt lausuntoa koskien valtioneuvoston selontekoa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021—2024. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut selontekoon ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

1. Asfaltoinnin määrää edelleen lisättävä toukokuussa 2020 annettavassa valtion kolmannessa lisätalousarvioesityksessä

SKAL esittää talouden nopeaa elpymistä tukevana, nopeavaikutteisena toimenpiteenä tieverkon asfaltoinnin tuntuvaa lisäämistä. Tätä puoltaa myös öljyn poikkeuksellisen alhainen maailmanmarkkinahinta, mikä alentaa asfaltoinnin kustannuksia.

Nopeavaikutteisena toimenpiteenä SKAL esittää myös tieverkolla olevien liittymien parannustoimia, joilla helpotetaan pitkien ajoneuvoyhdistelmien liikkumista. Tähän tarkoitukseen tulisi osoittaa noin 40 miljoonan euron määräraha.

2. Tieverkon kunnostaminen on tarvittava rakenteellinen toimi, jolla Suomi palautetaan kriisin jälkeen kestäväen kasvun ja korkean työllisyyden uralle, ja josta tulisi linjata syksyn 2020 budjettiriihessä

Väylien korjausvelka kasvoi vuonna 2019 ja sen arvioidaan olevan jo noin 2.8 miljardia euroa. Suomen on varmistettava, että voimistuva teollinen tuotanto päätyy markkinoille kapasiteetiltaan riittävällä kuljetuskalustolla turvallisista ja kantavista väyliä pitkin. Myös alempiasteinen tieverkko tarvitsee vahvistusta siellä, missä on tuotantoa. SKAL:n arvion mukaan tieverkon edellyttämät korjaus- ja kehitystoimet, joilla on myös merkittävä työllisyyttä ja talouden tuottavuutta kohentava vaikutus, ovat toteutettavissa lisäämällä vuosittain noin 1 miljardi euroa tieverkon rahoitukseen.

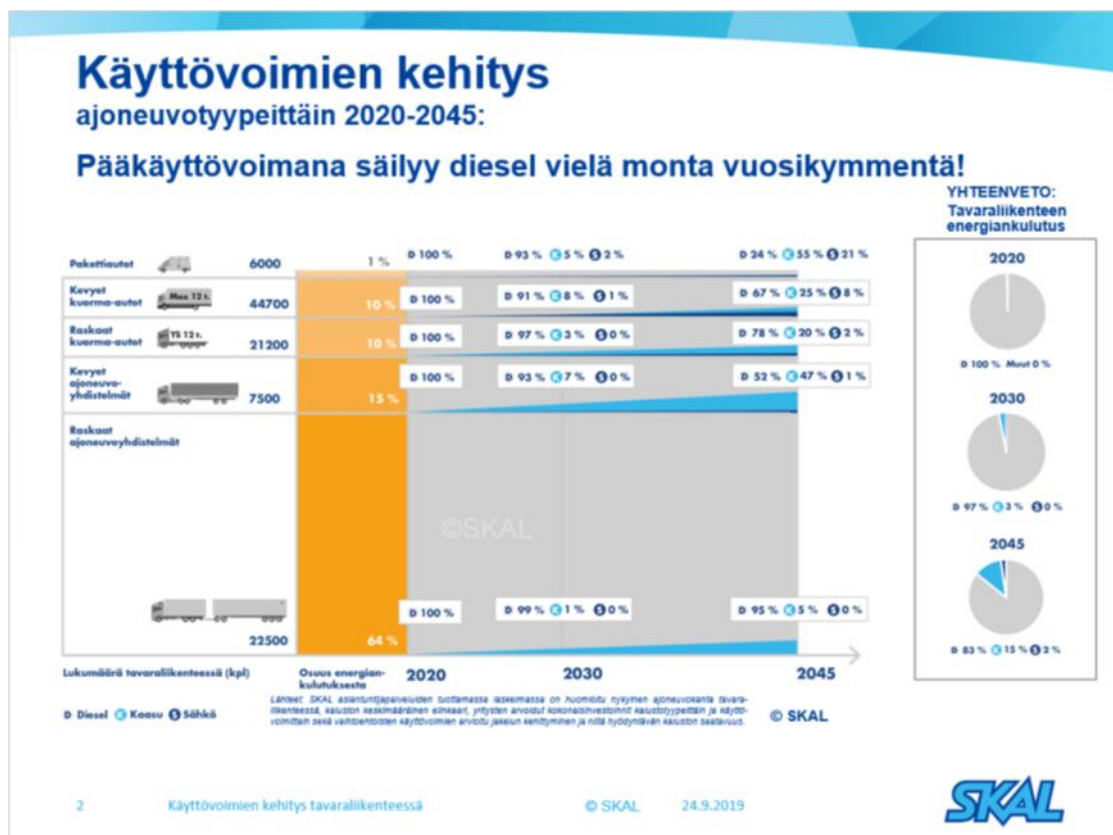
3. Dieselin verotusta tulee ammattiliikenteessä keventää kilpailukykyisistä samalla, kun syksyn 2020 budjettiriihessä linjataan kestäväen verotuksen tiekartan toimeenpanosta

SKAL pitää vaalikauden aikana suunniteltua liikennepolttoaineiden verotuksen kiristämistä 250 milj. eurolla vuonna 2020 Suomen talouden ja kilpailukykyyn kannalta kielteisenä toimenpiteenä, josta tässä taloustilanteessa tulee luopua. Samoin tulee luopua 120 milj. euron suuruisen parafiinisen dieselöljyn vuotuisen verotuen poistamisesta tällä hallituskaudella. Mikäli parafiinisen dieselöljyn kevyempi verokohtelu poistetaan, se nostaa väistämättä myös uusiutuvan dieselin hintaa.

Näillä kahdella toimenpiteellä ollaan liikenteelle tekemässä yli 400 miljoonan euron veronkorotusta, mikä heikentäisi merkittävästi Suomen kilpailukykyä.

Kuljetusala on sitoutunut päästöjen vähentämiseen ja haluaa olla mukana esittämässä sellaisia ratkaisuja, joilla päästövähennyksiä tehdään Suomen kilpailukyky turvaten. Maanteiden tavaraliikenteessä on Suomessa noin 100 000 kuorma-autoa, joiden keski-ikä on yli kymmenen vuotta. Kaluston uusiutuminen on hidasta, joten on selvää, että pääasiallinen käyttövoima on 2020- sekä 2030-luvulla yhä diesel. Raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä, jotka vastaavat 2/3 maanteiden tavaraliikenteen kokonaisenergiankulutuksesta, ei tällä hetkellä ole olemassa dieselille vaihtoehtoista käyttövoimaa. Tämän vuoksi polttoaineveronkorotuksilla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta, vaan ne aiheuttavat ainoastaan lisäkustannuksia alan yrittäjille.

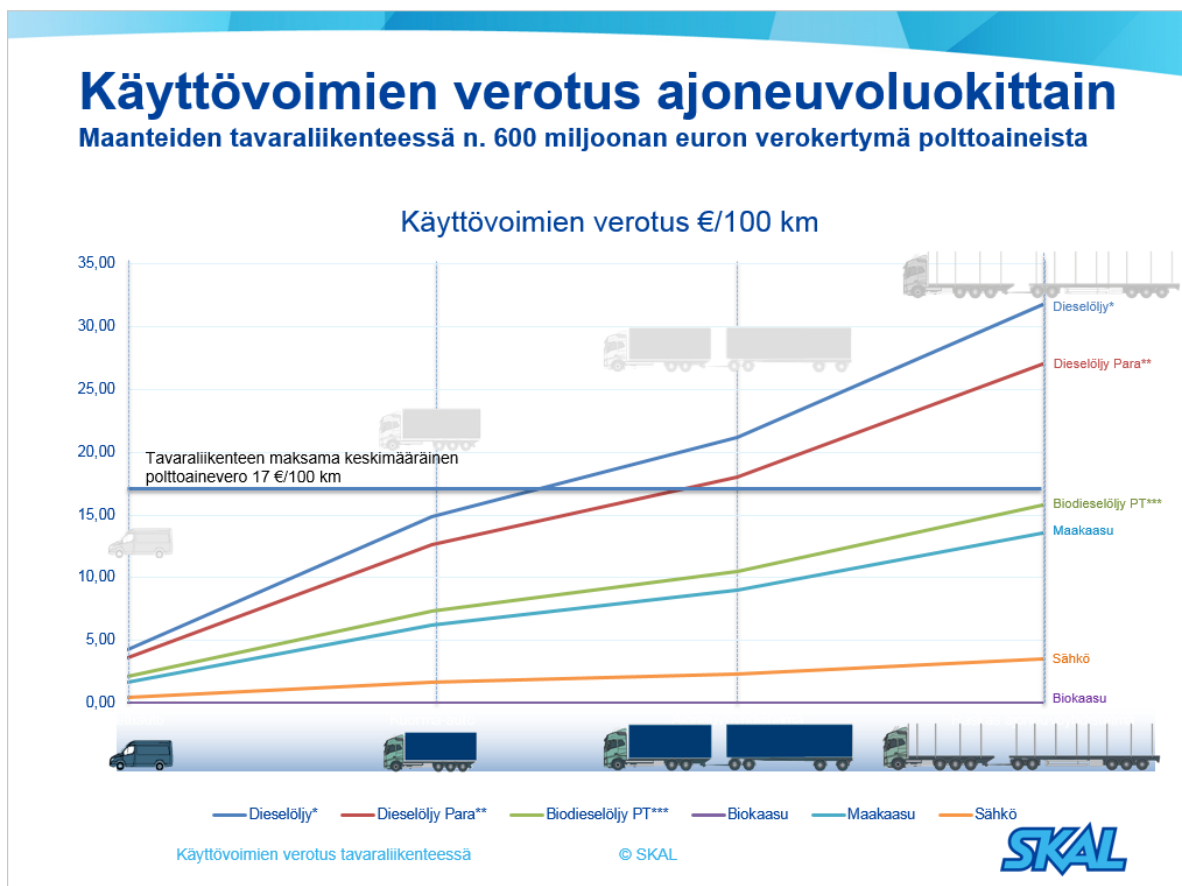
Liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi tulee ottaa keinona käyttöön ammattidiesel. Sen avulla tulee erottaa verotuksellisesti toisistaan kuorma-autoissa ja henkilöautoissa käytettävä dieselpolttoaine energiaverodirektiivin mahdollistamalla tavalla. Hallitusohjelmassa mainittu ammattibiodieselin käyttöönotto mahdollistaa sen, että jakeluvetoisen ulkopuolella kuorma-autoihin myytävä korkeasekoitteinen uusiutuva polttoaine olisi kokonaan vapautettu valmisteverosta. Tällä mekanismilla olisi mahdollista saada kuljetusyritysten kohtaama uusiutuvan dieselin hintataso jopa fossiilista dieseliä alhaisemmaksi. Maanteiden tavaraliikenne pystyisi näin vähentämään päästöjään jopa 90 % hyvin nopeassa aikataulussa. EU:n minimiverotasosta poikkeaminen vaatii valtioneuvoston saamisen komissiolta. SKAL esittää, että Suomi aloittaa keskustelun asiasta komission kanssa nopealla aikataululla.



SKAL:n esittämällä verokeinolla on perusteltua ohjata uusiutuvan dieselin käyttö raskaaseen liikenteeseen, koska siellä käyttövoimamuutokset eivät ajoneuvoteknisistä syistä ole mahdollisia samalla tavalla kuin kevyessä kalustossa.

Liikenteen verotusta tulee kehittää pitkäjänteisesti. Yritysten investointipäätökset perustuvat tämän hetken tasoon eri käyttövoimien käyttökustannuksista, jotka puolestaan ovat suuresti riippuvaisia veroratkaisuista. Yritysten investointien vaikutusaika on jopa kymmenen vuotta, minkä vuoksi verorakenteiden tulee olla tiedossa pitkälle etukäteen. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta tulee veroratkaisut tehdä mahdollisimman nopeasti.

Alla olevasta kuvasta käy ilmi se, miten eri käyttövoimia verotetaan tämänhetkisessä tilanteessa.



SKAL:n edustaman toimialan vuotuinen liikevaihto on yli 6 miljardia euroa, josta verojen ja veroluonteisten maksujen osuus on lähes puolet. Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa ja polttoainekustannusten osuus kuorma- ja pakettiautoliikenteen kokonaiskustannuksista on keskimäärin 22 prosenttia. Liikenteen veropäätöksillä ja erityisesti liikennepolttoaineiden verotuksella on suuri vaikutus kuljetusalan

kustannuskilpailukykyyn ja sitä kautta koko Suomen logistiikkakustannuksiin. Yksi sentti veroa lisää dieselpolttoaineen hintaan tarkoittaa 13 miljoonan euron vuotuisia lisäkustannuksia tavaraliikenteeseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja