



Helsinki 20.9.2011

Valtiovarainministeriölle
valtiovarainministerio@vm.fi
eliisa.helle@vm.fi

Energiaverotuksen muutosta koskeva hallituksen esitysluonnos

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää lausuntopyyntönne johdosta seuraavaa:

Bensiinin ja dieselöljyn verotasojen erot

Maanteiden tavaraliikenne on täysin riippuvainen dieselöljystä, eikä korvaavaa polttoainetta ole näköpiirissä tällä vuosikymmenellä. Kuorma-autoliikenne kuluttaa dieseliä yli miljardi litraa vuodessa.

EU -tavoitteena on dieselin ja bensiinin verotasojen lähentäminen dieselin verotusta kiristämällä. Suomessa on toimittu tämän tavoitteen mukaisesti korottamalla tuntuvasti dieselin energiasisältövero ja hiilidioksidivero, vaikka se vahingoittaa teollisuutemme kilpailukykyä. Jos tähän politiikkaan ei saada suunnanmuutosta, on pohdittava muita keinoja, joilla varmistetaan Suomessa valmistettujen tuotteiden kustannustehokas kuljetus Euroopan markkinoille.

Dieselöljyn polttoaineveron korottamisen vaikutukset

Hallituksen esittämät veronkorotukset dieselpolttoaineeseen ovat aiheuttamassa tuntuva vahinkoa suomalaiselle kuljetuselinkeinolle sekä teollisuutemme kilpailukyvyille. Jo päätetty 7,9 sentin korotus ja nyt valtion budjetissa esitetty 2,6 sentin korotus nostavat dieselöljyn polttoainevero yhteensä 10,5 senttiä litraa kohden vuoden 2012 alussa. Korotusten vaikutukset maanteiden tavaraliikenteelle olisivat seuraavat:

- **Jokainen sentti dieselin hintaan** merkitsee Hetemäen verotyöryhmän mukaan **14 – 15 miljoonan euron** kustannusnousua kuorma-autoille, jolloin korotuksen **kokonaiskustannusvaikutus** olisi maanteiden tavaraliikenteelle yli **140 miljoonaa euroa**. **Esitysluonnoksessa kustannusvaikutukseksi arvioidaan noin 30 miljoonaa euroa unohtaen jo päätetyn 7,9, sentin korotuksen kustannusvaikutus.**
- Yksittäiselle rekalle koituisi jopa **yli 15 000 euron** vuotuinen lisälasku.

- Käyttövoimaveron alentaminen on kuljetuselinkeinolle huono ja riittämättömän keino veronkorotuksen kompensatioksi. Se riittää tasaamaan polttoaineen hinnan nousun vaikutuksia henkilöautoille, mutta ei paljon polttoainetta kuluttaville kuorma-autoille. Vuositasolla se keventäisi rekkaa kohden kustannuksia enimmillään vain 1100 euroa.
- Kärsijänä veronkorotuksessa olisi kuljetusalan ohella Suomen teollisuus ja erityisesti vientiteollisuutemme. Esimerkiksi metsäteollisuudessa yhden puukuorman kuljetus tehtaalle kallistuisi keskimäärin **14 euroa** kuljetetäisyyden ollessa noin 100 km. Puukuormia kuljetetaan vuodessa **noin 1,4 miljoonaa**. Arvioimme, että metsäteollisuuden kuljetuskustannukset nousisivat kokonaisuudessaan **ainakin 40 miljoonaa euroa**, kun puukuormien lisäksi kuljetetaan haketta ja kemikaaleja sekä valmiita metsäteollisuuden tuotteita.
- **Dieselin veronkorotus olisi siis omiaan vaikeuttamaan vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä Suomessa. Tämän seuraamus- ja kustannusvaikutuksia ei esitysluonnoksessa ole arvioitu.**

Polttoaineveron palautusjärjestelmä toimialalle

Polttoaineverotuksen muutosten lähtökohtana on korostetusti yksityinen henkilöautoliikenne ja ympäristönäkökohdat. Tavoitteena on ollut mm. CO₂ -päästöjen vähentäminen veropolitiikan keinoin. Ohjaavaa vaikutusta näillä toimilla ei kuitenkaan ole kuorma-autoliikenteessä, sillä korvaavaa kuljetusmuotoa ei ole tarjolla. Veronkorotukset vain nostavat kaupan ja teollisuuden kustannuksia, syövät Suomen kilpailukykyä ja kiihdyttävät inflaatiota.

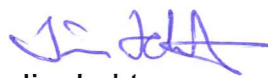
Hyötyliikenteelle, johon maanteiden tavaraliikenne lukeutuu, tulisi kiireesti luoda **polttoaineveron palautusjärjestelmä, jollainen maataloudessa on jo olemassa**. Sillä ehkäistäisiin erityisesti vientiteollisuudelle haitallinen kuljetuskustannusten nousu. Järjestelmä olisi yksinkertainen toteuttaa verotilimenettelyn kautta, jolloin kuukausittain ALV-tilitysten yhteydessä kuljetusyrietykset tekisivät itse vähennyksen ostettujen polttoainelitrojen perusteella.


Ulkomaiset kuorma-autot maksamaan tieverkkomme käytöstä

Suomen tieverkolla liikennöi yhä enenevässä määrin ulkomaisia kuorma-autoja. SKAL:n selvityksessä 2010 joka kymmenes Suomen tieverkolla liikennöivistä kuorma-autoista oli ulkomaan rekisterissä. Suomen tieverkkoa hyödyntävät myös norjalaiset ja venäläiset oman maansa sisäisissä kuljetuksissa. Ulkomaiset kuorma-autot on saatava maksamaan tieverkkomme käytöstä. Tämä on toteutettavissa nopeasti liittymällä Ruotsin tavoin Vinjet-järjestelmään.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry


Ahti Mylly
puheenjohtaja


Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja


Petri Murto
kuljetusasiantuntija