

Outi Nietola

14.5.2020

48/20/L/A

Valtiovarainministeriö
Ella Luikku
ella.luikku@vm.fi

Asia: Kuulemispyyntö liikenteen verotuksesta

Pyydettynä lausuntona valtiovarainministeriön kuulemispyyntöön liikenteen verotuksesta Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

1 Tausta

Metsäteollisuudella on yli 150 tuotantolaitosta eri puolilla Suomea. Alan raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusmatkat kansainvälisille asiakkaille ovat pitkiä, mikä lähes kaksinkertaistaa toimialan logistiikkakustannusten osuuden liikevaihdosta verrattuna kilpailijamaihin Keski-Euroopassa.

Metsäteollisuuden kuljetuksista Suomessa noin 75 % on tie-, ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Kuljetusketjun alkupäässä iso osa kuljetuksista on alemmalla tiestöllä mukaan lukien yksityis- ja metsätiet, ja raakapuuta kulkee paljon myös vähäliikenteisillä radoilla. Kuljetusmuotojakaumaan ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia.

Logistiikan toimivuus ja kustannustehokkuus ovat metsäteollisuudelle keskeisiä kilpailukykytekijöitä. Toimialan kuljetusmatkat ovat pitkiä, ja logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta noin kaksinkertainen verrattuna kilpailijamaihin Keski-Euroopassa.

2 Metsäteollisuuden näkemykset liikenteen päästöjen vähennyskeinoihin

2.1 Liikenteen verotus

Metsäteollisuuden kommentit VM:n verotyöryhmän kysymyksiin:

1) Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa tarvittava keinovalikoima on laaja. On tärkeää, että päästövähennyskeinojen valikoimaa tarkastellaan tavara- ja henkilöliikenteen osalta erikseen, kuten meneillään olevassa fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelussa on tehty. Lisäksi tarkastelussa on välttämätöntä ottaa huomioon Suomen kansainvälisen kilpailukyvyyn näkökulma.

Kumipyöräkuljetusten kilpailukyky on metsäteollisuudelle elintärkeä. Polttoainekustannusten osuus tiekuljetuskustannuksista on noin 22 %. Kuljetusalan arvion mukaan diesel on pääasiallinen käyttövoima raskaimmassa ajoneuvoyhdistelmissä vielä 2030-luvulla. Polttoaineveron korotuksilla ei raskaassa liikenteessä ole päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta. Korotukset eivät vähennä tarvetta kuljettaa vaan ovat lisäkustannus, joka siirtyy kuljetusalalta polttoaineklausuulien kautta rahdinantajien maksettavaksi. Lisäksi johtuen muun muassa eri kuljetusmuotojen luontaisesta työnjaosta, laajamittainen siirtyminen rai- de- tai sisävesikuljetuksiin ei ole metsäteollisuuden kuljetuksissa mahdollista.

Outi Nietola

14.5.2020

48/20/L/A

Liikennepolttoaineiden veroja on tarkoitus korottaa hallituskauden aikana 250 miljoonalla euroa 1.8.2020 alkaen. Lisäksi työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotasoa nostetaan 100 miljoonalla eurolla, parafiinisen dieselöljyn verotasoa 120 miljoonalla eurolla.

Metsäteollisuudelle polttoaineverotasojen nosto tarkoittaisi täysimääräisesti tehtynä yli 24 miljoonan euron vuotuista lisäkustannusta vuodesta 2021 alkaen, ja yli 8 miljoonan euron kustannusnousua jo vuonna 2020. Vaikutus toimialalle on jo yhdessä vuodessa enemmän kuin vuosien 2012-2018 aikana tehtyjen dieselveron korotusten yhteensä. Luku ei sisällä parafiinisen dieselöljyn laatuporrastuksen poistoa, jonka vaikutus kustannuksiin on auki.

Julkisen talouden suunnitelman vuosille 2021-2024 mukaan yritystukiin liittyvässä jatko-työssä tavoitellaan ympäristö- ja ilmastovaikutuksiltaan haitallisten tukien merkittävää leikkausta. Yritystueksi on vuoden 2020 talousarvioesityksen kappaleessa 6 luokiteltu myös dieselin ja työkoneiden normia alempi verokanta.

Dieselpolttoaineen verotus Suomessa on jo nyt Euroopan kireimpiä. EU ei määrittele ao. polttoainelaatujen alhaisempia verokantoja yritystueksi.

Hallituksen tulee pidättäytyä teollisuuden kuljetusten kilpailukykyä heikentävistä polttoaineveron korotuksista. Lisäksi dieselpolttoaineen ja kevyen polttoöljyn normia alemmat verokannat on säilytettävä.

2) Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO₂-päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?

Liikenteeltä kerätään jo nyt moninkertaisesti veroja ja maksuja verrattuna siihen, mitä liikenneväyliin panostetaan. Tieliikenteeltä perittävistä veroista ja maksuista (8,0 mrd. euroa) perusväylänpitoon ja investointeihin käytetään noin 1,6 mrd. euroa.

Mikäli liikenteen ympäristövaikutuksiin perustuvat verotulot vähenevät, keskustelu korvaavien verotulojen osalta tulee käydä koko yhteiskunnan laajuisesti ja Suomen kansainvälinen kilpailukyky huomioon ottaen.

3) Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennemien toteutuminen?

Liikenteen verotusta tulee kehittää pitkäjänteisesti ja ottaa huomioon tavara- ja henkilöliikenteen erilaiset ominaisuudet ja tarpeet. Tämä koskee esimerkiksi liikennejärjestelmän eri käyttäjäryhmien mahdollisuutta siirtyä eri liikkumis- tai kuljetusmuodosta toiseen.

Tärkeää verotuksen kehittämisessä yleisesti on ottaa huomioon Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn näkökulma. Yritysten toiminnan ja investointipäätösten näkökulmasta oleellista on toimintaympäristön vakaus ja ennustettavuus. Kustannusten nousu Suomessa johtaa suomalaisten metsäteollisuustuotteiden hinnan nousuun ja markkinaosuuksien heikentymiseen, koska globaaleilla markkinoilla suomalaisten metsäteollisuustuotteiden hinta määräytyy markkinaehtoisesti.

Outi Nietola

14.5.2020

48/20/L/A

Vientiteollisuuden kyky ja mahdollisuudet sopeutua koronakriisin jälkeiseen uuteen aikakauteen ovat nyt entistä tärkeämpiä, sillä kestävä talouskasvun synnyttäminen vaatii nykyistä joustavampaa ja kilpailukykyisempää ilmastoystävällistä teollisuutta.

Hallituksen tulisi pidättäytyä sellaisista tulevista päätöksistä, joilla suomalaisen teollisuuden kustannuskilpailukykyä heikennetään. Vientiteollisuuden merkitys Suomen kansantaloudelle on keskeinen vientitulojen, bruttokansantuotteen muodostumisen ja verotulojen tuojana.

Menestyvä metsäteollisuus rakentaa ja turvaa hyvinvointia. Lisäksi aktiivinen ja kestävä metsänhoito sekä puupohjaiset tuotteet hillitsevät ilmastonmuutosta.

2.2 Väylien kunnossapitorahoitus

Metsäteollisuus haluaa korostaa toimivien ja kunnossa olevien väylien merkitystä liikenteen päästöjen vähentämisessä. Väylien kunnossapito tulee nähdä ympäristötekona. Kierrotelle joutuminen lisää kustannuksia, viivästyttää kuljetuksia ja lisää polttoaineen kulutusta ja päästöjä.

Väylän vuonna 2019 valmistuneen selvityksen mukaan päällysteiden epätasaisuus voi nostaa vierintävastuksen kasvun myötä polttoaineen kulutusta 10 %. Teiden kunnan parantaminen vähentää päästöjä jopa 5 %, raskaalla liikenteellä vielä enemmän. Lisäksi tiegeometrian parantaminen vähentää päästöjä parhaimmillaan 20 %. Väylien kunnan potentiaali liikenteen päästöjen vähentämisessä on siten merkittävä, ottaen huomioon tiekuljetusten suuret volyymit eri toimialoilla ja keskeisen roolin Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

Metsäteollisuus pitää välttämättömänä, että hallitusohjelman kirjaus 300 miljoonan euron pysyvistä vuotuisesta lisärahoituksesta väylien kunnossapitoon toteutuu. Lisärahoituksella on jo saatu pysäytettyä tiestön korjausvelan kasvu, kunnostettu siltoja ja poistettu rataverkon pullonkauloja. Panostukset sekä jo olemassa olevan väyläverkoston pullonkaulojen poistoon että uusien investointien edellyttämään infraan johtavat itse investointeja laajempiin kansantaloudellisiin hyötyihin. Tässä keskiössä ovat metsäteollisuuden kuljetusketjun kilpailukykyä edistävät ja investointeja tukevat tie-, rata-, vesiväylä- ja satamahankkeet.

Tie- ja rataverkoston kunnossapito on joka tapauksessa välttämätöntä, mutta nyt aika korjauksille on poikkeuksellisen otollinen. Metsäteollisuuden sujuvien kuljetusten turvaamiseksi rahoitusta on tärkeää kohdentaa riittävästi myös alempiasteisille väylille ja yksityisille.

3 Kuljetusten tehostaminen

Kunnossa olevat väylät mahdollistavat myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen edelleen kehittämisen ja sen myötä ekotehokkaammat kuljetukset. Vuonna 2013 tehdyn mittaja massauudistuksen myötä puuautoista lähes 100 prosenttia on uusiutunut 68- tai 76-tonniseksi. Vuonna 2019 voimaan tullut ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittojen pidentäminen 34,5 metriin hyödyttää metsäteollisuuden hake- ja tuotekuljetuksia.

Outi Nietola

14.5.2020

48/20/L/A

Raakapuukuljetuksiin pelkkä yhdistelmien pituuden kasvattaminen ei tuo toivottuja ympäristö- ja tehokkuushyötyjä. Yli 76-tonnisen kaluston kokeiluhankkeissa (nk. HCT, high capacity transport -kokeilut) on todettu 84-104 -tonnisten ajoneuvoyhdistelmien vähentävän vuosittain jopa 72 000-57 000 puutavarakuormaa 76-tonnisiin yhdistelmiin verrattuna. Polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt alenisivat puutavarakuljetuksissa 5-20 % per kuljetettu tonni. Ainakaan hyvin rakennetuilla teillä painavamman kaluston yleistyminen ei rasittaisi tiestöä nykykalustoa enempää, ja tierasitusta voidaan vähentää mm. perävaunujen teleihin sijoitetuilla lisäpyörillä tai digitaalisilla liikenteen ohjauskeinoilla. Onkin tärkeää jatkaa valmistelua yli 76-tonnisen kaluston yleistymiseksi joustavasti ja mahdollisimman laajalla osalla tieverkkoa (HCT-kuljetusreitit).

Rautatiekaluston osalta metsäteollisuus on tutkimushankkeissaan selvittänyt suurempien junien ja vaunujen vaikutusta puutavara- ja hakekuljetusten tehokkuuteen, vaunukalustoa koskevia määräyksiä ja rataverkon rajoitteita.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja