

Valtiovarainministeriö

## Asia: Kuulemispyyntö liikenteen verotuksesta

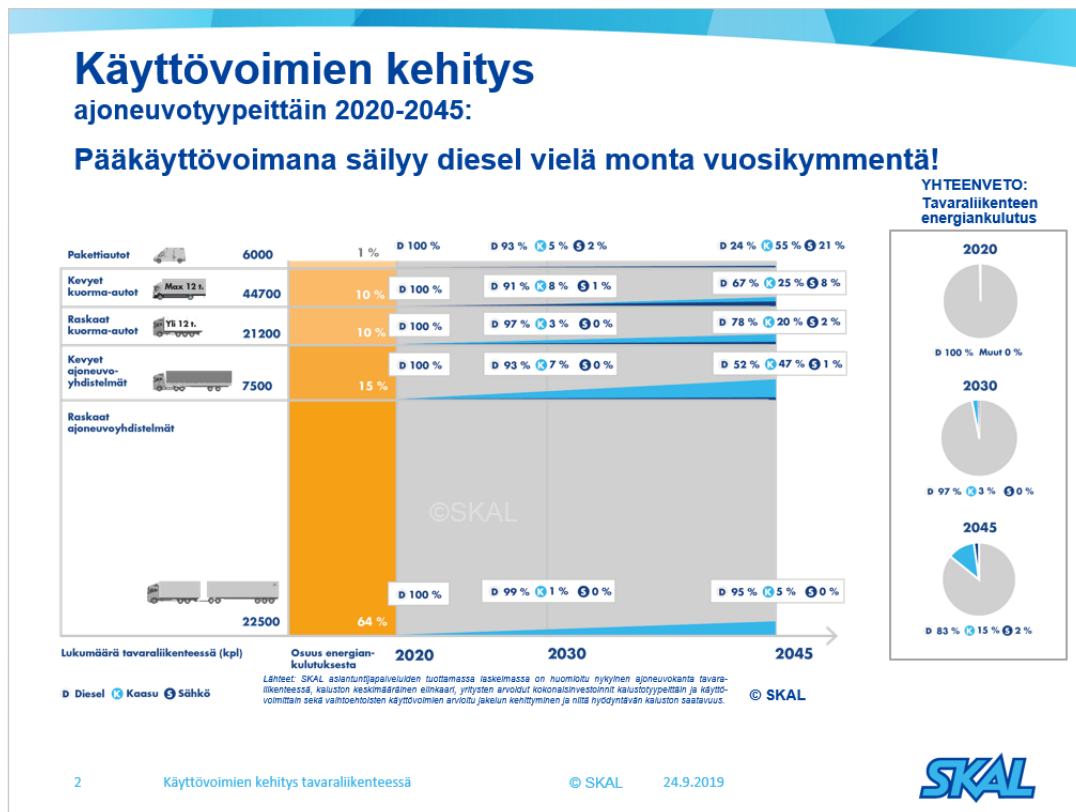
Maanteiden tavaraliikenteen yrityksiä edustava Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää seuraavat näkemykset liikenteen verotuksen yhteydestä päästötavoitteiden saavuttamiseen.

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.

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 vaihtoehtoisia käyttövoimia. Tämän vuoksi polttoaineveronkorotuksilla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta, vaan ne aiheuttavat ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.

Dieselin merkityksestä johtuen käytännössä maanteiden tavaraliikenteessä CO<sub>2</sub>-päästöt on puolitettavissa tavoiteajassa vain lisäämällä uusiutuvan dieselin osuutta kuorma-autojen polttoaineessa.



SKAL vastaa lausuntopyynnössä olleisiin etukäteiskysymyksiin maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta seuraavasti:

#### - Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

Ammattidieselin avulla tulee erottaa verotuksellisesti toisistaan kuorma-autoissa ja henkilöautoissa käytettävä dieselpolttoaine energiaverodirektiivin mahdollistamalla tavalla. Hallitusohjelmassa mainittu ammattibiodieselin käyttöönotto mahdollistaa sen, että jake-luvelvoitteen 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.

On perusteltua ohjata verotuksella vahvasti uusiutuvan dieselin käyttö raskaaseen liikenteeseen, koska siellä käyttövoimamuutokset eivät ajoneuvoteknisistä syistä ole mahdollisia samalla tavalla kuin kevyessä kalustossa.

- **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?**

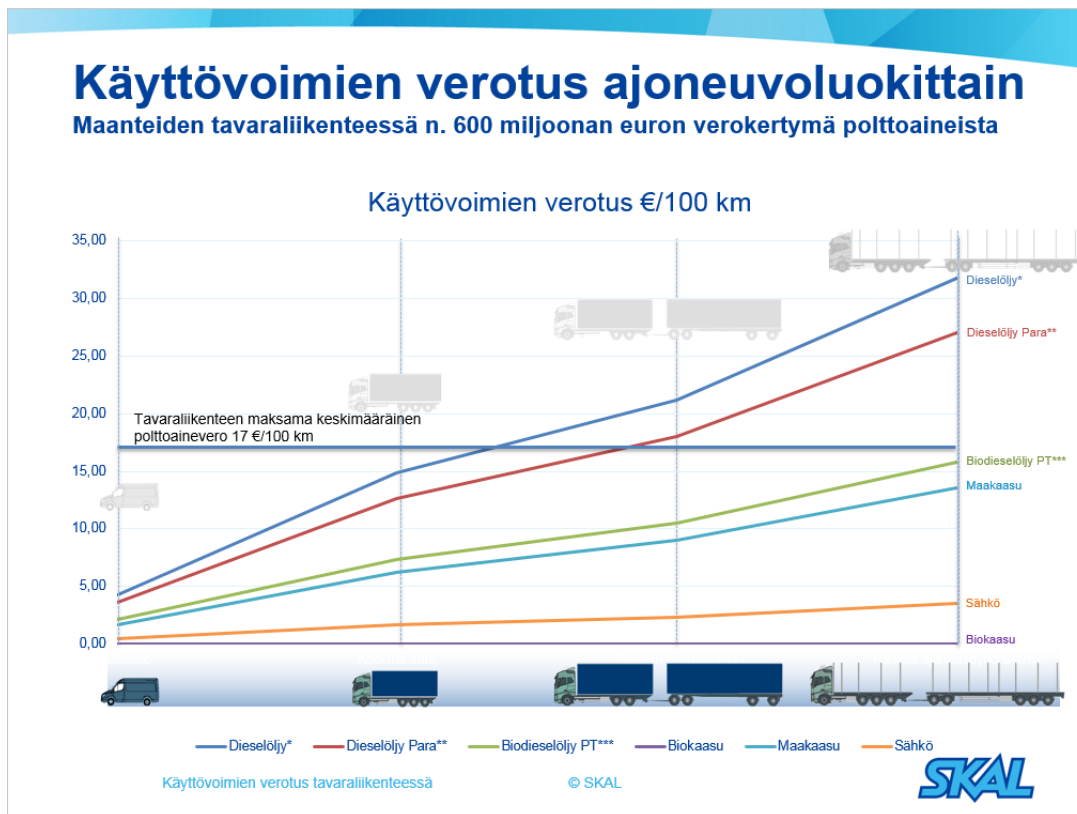
Aivan aluksi on syytä kyseenalaistaa liikenteen rooli valtiontaloudellisten tarpeiden kattajana siinä tilanteessa, että liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan tavoitteiden mukaisesti. Ei ole perusteltua edellyttää yhdeltä toimialalta, tässä tapauksessa ammatti- liikenteeltä, huomattavasti muita toimialoja suurempaa vastuuta valtion verotulojen kerääjänä. Kun liikenteen ympäristövaikutuksiin perustuvat verotulot laskevat liikenteen päästöjen vähentyessä, korvaavien verotulojen osalta keskustelu tulee käydä koko yhteiskunnan laajuisesti, ei vain liikenteen sisäisesti.

Mikäli liikenteeltä kuitenkin nähdään tarpeellisena kerätä erillistä verotulopohjaa, tulee huolehtia siitä, että veronkantokustannukset eivät muodostu suuriksi veronkeräystavan teknisistä ominaisuuksista johtuen. Lisäksi fiskaalisen verotaakan tulee kohdistua ajoneuvokantaan mahdollisimman laajasti pitäen sisällään myös uudet käyttövoimat. Aika-perusteiset verot ovat vähemmän haitallisia Suomen kilpailukyvyllä kuin ajomäärään tai käytettävään energiaan perustuvat fiskaaliset verot.

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

On tärkeää, että liikenteen verotusta kehitetään pitkäjänteisesti etukäteen määritellyn tiekartan avulla. 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.

Jäljempänä olevasta kuvasta käy ilmi se, miten eri käyttövoimia verotetaan tämänhetkessä tilanteessa.



Lopuksi SKAL tuo tietoon se, että Moottoriliikenteen Keskusjärjestö MOLIKE on laati-  
massa vähäpäästöisen liikenteen tiekarttaa. Tässä työssä liikennesektori tuottaa tietoa  
päästöskennon tueksi eri päästövähenneykskeinoista ja erityisesti niiden taloudellisista vai-  
kutuksista. SKAL toivoo, että tätä järjestöjen tekemää työtä hyödynnetään liikenteen ve-  
rotusta selvittävässä työryhmässä.

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Petri Murto  
johtaja, asiantuntijapalvelut