

Asia: VN/19384/2025

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja valmisteverotuslain 98 a §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Kiitämme mahdollisuudesta lausua lakiehdotuksesta.

Liikenteessä vero-ohjauksen pitäisi olla kilpailukykyä turvaavaa, johdonmukaista, kulkumuoto- ja teknologianeutraalia ja päästövähennyksiä tukevaa, mutta samalla kustannusrasitusta lisäävää päällekkäistä sääntelyä ja verotusta tulisi välttää.

Paikallisliikenteen käyttäjien ja palvelun järjestäjien puolesta voi todeta hallitusohjelman sisältävän epäoikeudenmukaisuutta ja ristiriidan, että samat argumentit, joilla osaa lakiehdotuksista perustellaan, eivät päde kaikkien henkilöliikenteen kulkumuotojen kohdalla.

Keventämällä raskaan liikenteen verorasitusta pyritään esityksen mukaan lieventämään dieselkäyttöisestä kuorma-autoliikenteestä riippuvaisen teollisuuden kustannusnousua ja vaikutuksia kotitalouksien ostovoimaan.

Saman suuruusluokan vuotuinen veronkorotus kohdistui joukkoliikenteen asiakkaisiin ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjille arvonlisäveron nostosta. Kuorma-autoliikenne vastaa 30 % tieliikenteen päästöistä ja henkilöautot 55 %. Linja-autoliikenteen osuus Suomen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 4–5 %. Kaupunkijoukkoliikenteessä käyttövoimamuutosta on edistetty kunnianhimoisella lainsäädännöllä, ja olisi valtion omien päästövähennystavoitteiden mukaista edistää monin eri keinoin kohta päästöttömän kulkumuodon käyttöä.

Suuret ja keskisuuret kaupungit ostavat bussiliikennettä yli 650 miljoonalla eurolla vuosittain. Kaupunkijoukkoliikenteen sopimukset tilaajan ja palveluntuottajan välillä ovat kustannuskehitykseen sidottuja, joten päällekkäinen veronpalautusmekanismi tulee ottaa huomioon indeksilaskennassa ja se vaikuttaa koko sopimuskauden kuukausimaksatuksessa ja vaikuttanee osuutensa mukaisesti yrityksen saamaan palvelutuotannon tuloon. Veronpalautus taas tulisi yrityksille kustannuksiin nähden suuremmalla viiveellä, eikä vaikuttaisi maksuvalmiuteen dieseliä hankittaessa.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus on todettu tarpeelliseksi. Uudistustyön käynnistämiseksi on tuotettu tietopohja ja virkanäkemyksen tarpeesta ja mahdollisuuksista uudistaa liikenteen verotusta ja rahoitusta ja kuinka asiassa tulisi edetä ottaen huomioon hankkeelle asetetut politiikkatavoitteet.

Raportissa korostetaan, että liikenne on tuotantopanos yrityksille. Liikenneinfrastruktuuri ja kuljetukset ovat osa yritysten kustannusrakennetta samalla tavalla kuin työvoima, energia tai pääoma. Yritysten kilpailukyky riippuu siitä, kuinka tehokkaasti nämä panokset voidaan yhdistää tuotannossa.

Raportin kilpailukykyosuudessa todetaan, ettei liikenneinfraa tai sen käyttöä välttämättä pitäisi tarjota yrityksille alle kustannusten vain siksi, että halutaan tukea kilpailukykyä. Jos yhteiskunta tukee kuljetuksia, siihen pitäisi olla selkeä peruste, esimerkiksi että sillä houkutellaan Suomeen korkean arvonlisän tuotantoa tai parannetaan työmarkkinoiden toimivuutta.

Raportin mukaan infrastruktuurin kustannuksia tulisi lähtökohtaisesti kohdistaa niille, jotka hyötyvät siitä ("hyötyjä maksaa"), ja liikenteen haittakustannuksia tulisi kohdistaa niille, jotka niitä aiheuttavat ("aiheuttaja maksaa"). Kuljetuskustannukset ovat normaali osa yritysten kustannusrakennetta ja niiden pitäisi pitkälti välittyä tuotteiden ja palveluiden hintoihin, ellei ole erityistä syytä subventoida niitä.

Samaan aikaan raportti tunnistaa Suomen erityisolosuhteet: pitkät etäisyydet, syrjäinen sijainti Euroopan markkinoihin nähden ja vientiteollisuuden suuri riippuvuus kuljetuksista.

Mutta johtopäätös ja raportin taloustieteellinen henki ei ole, että julkisen vallan pitäisi poistaa näitä haittoja veroalennuksilla tai poistaa kuljetuskustannuksia verotuilla. Päinvastoin raportissa todetaan, että merkittäviä veronkevennysmahdollisuuksia ei juuri ole ja että kilpailukykyä kannattaa tukea enemmän käyttövoimamurroksella, logistiikan tehokkuudella ja infrastruktuurin kunnolla. Tulee varmistaa, että kuljetukset tuotetaan mahdollisimman tehokkaasti ja että verotus ei tarpeettomasti heikennä kilpailukykyä

Keskeisiä johtopäätöksiä oli mm.

- Suomen raskaan liikenteen verotus on jo hyvin lähellä EU:n minimitasoja, eikä merkittäville veronkevennyksille nähdä juurikaan mahdollisuuksia.
- Kilpailukykyä tulisi vahvistaa käyttövoimamurroksella eli sähköistymisen, uusien käyttövoimien, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin sekä käyttövoimien saatavuuden edistämisellä.
- Infrastruktuurin kunnosta ja kantavuudesta on huolehdittava, koska kuljetusjärjestelmän toimivuus on kilpailukykyyn kannalta yhtä tärkeää kuin verotus.
- Vero-ohjauksen tulee perustua pääosin nykyisiin keinoihin, kuten polttoaineverotukseen, päästökauppaan (ETS2), jakeluvalvoiteisiin ja CO₂-perusteiseen verotukseen, eikä päällekkäisiä ohjauskeinoja pitäisi ottaa käyttöön. Raportti korostaa, että ylimääräisiä kustannuksia aiheuttavaa päällekkäistä sääntelyä tulee välttää.
- Pitkällä aikavälillä raportti arvioi, että raskaan liikenteen sähköistyminen ja muut vähäpäästöiset käyttövoimat voivat alentaa kuljetuskustannuksia, mikä tukisi sekä kilpailukykyä että ilmastotavoitteita.

Yhteenvetona raportin viesti on, että raskaassa liikenteessä vero-ohjauksen pitäisi olla kilpailukykyä turvaavaa, teknologianeutraalia ja päästövähennyksiä tukevaa, mutta samalla kustannusrasitusta lisäävää päällekkäistä sääntelyä ja verotusta tulisi välttää.

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry