

Valtiovarainministeriö  
Neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen  
PL 28  
00023 VALTIONEUVOSTO

**Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta ja eräiden lakien muuttamisesta (VM/1803/03.01.00/2018, VM153:00/2018)**

Yhteinen Toimialaliitto YTL (entinen Yleinen Teollisuusliitto) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta (LONK) kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölögiistikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous), on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme myös raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta.

**Yleistä**

Sipilän hallitus otti heti alussa ohjelmaansa normien purun ja sitä kautta hallinnollisen taakan vähentämisen viranomaispuolella vähentämällä esimerkiksi turhaa byrokratiaa ja siten myös yritysten hallinnollisen taakan vähentämistä. Tähän yritykset ovat olleet tyytyväisiä.

Nyt kuitenkin VM on esittämässä täysin uuden maksujärjestelmän luomista, mikä kasvattaa byrokratiaa ja hallinnon määrää sekä samalla lisää yritysten hallinnollista työtä sekä maksuja eli kustannuksia. Koska esitetty tienkäyttövero on täysin uusi, yritykset eivät voi olla mitenkään varmoja, mikä maksujen taso tulee olemaan tulevaisuudessa, kun hallitukset vaihtuvat.

**Yksityiskohtaisemmat kommentit**

Hallituksen esityksellä on tarkoitus ottaa käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttövero. Kustannus kompensoitaisiin kokonaan kotimaiselle raskaalle liikenteelle käyttövoimaveroa alentamalla. Ulkomainen kalusto jäisi siten kompensaation ulkopuolelle. Tosiassiallinen tarkoitus on ollut saada ulkomainen kuorma-autoliikenne maksamaan veroja Suomeen. On ajateltu, että suomalaiset kuorma-autoyritykset saisivat näin etua kuljetusmarkkinassa, vaikka se on vastoin EU-oikeutta ja syrjimättömyyttä sisämarkkinassa. Kun yritys ostaa raaka-aineita ulkomailta ja myy tuotteitaan ulkomaille, voidaan kuljetusehtoina käyttää joko vapaasti tehtaalla tai asiakkaalla. Silloin monesti valitaan yleensä edullisin vaihtoehto, koska kustannukset vaikuttavat yritysten kilpailukykyyn. Jos ulkomaisia kuljetusyhtiöitä rasitetaan kotimaisia enemmän, vaikuttaa

se myös kotimaisten tuotantoyritysten kilpailukykyyn suoraan lisäämällä toimitusketjun kuluja.

Valtiovarainministeriön esityksen mukaan raskaalta liikenteeltä kerättäisiin tienkäyttöveroa 34 M€. Kotimaisen liikenteen osuus verosta olisi 28 M€ ja käyttövoimaveroa alennettaisiin kompensaatona vastaavasti 28 M€. Ulkomainen raskas liikenne maksaisi 6 M€. Järjestelmän kustannukset olisivat 2,5 M€/vuosi, joten vero tuottaisi valtiolle 3,5 M€/vuosi.

Esitykseen sisältyy siinä julkituotuja EU-oikeudellisia epävarmuuksia, jotka esityksessä on sivuutettu. Tällaisen oikeudellisen riskin ottaminen ei ole perusteltua asiassa, jolla saavutettava lopputulema todetaan erittäin epävarmaksi ja verokertymä vaatimattomaksi.

Esitetyllä tienkäyttöverolla ei ole myöskään mitään ohjaavaa vaikutusta esimerkiksi ilmastoasioihin, koska raskas liikenne liikkuu vain ja ainoastaan silloin, kun joku maksaa sen liikkumisesta. Esityksessä todetaan veromuutosten kohdistuvan eri kuorma-autoille epätasaisesti. Näin tapahtuu toisaalta kevyiden kuorma-autojen jäädessä järjestelmän ulkopuolelle, kun taas osalla raskaista ajoneuvoista verotus kiristyy näillä parametreilla useita satoja euroja vuodessa, esimerkiksi työkoneidenkuljetusautojen osalta, joiden vuotuinen ajosuorite jää 10-20 000 kilometriin.

Veron valvonta puolestaan aiheuttaisi lisätyötä poliisille, Rajavartiolaitokselle ja Tullille, joiden resurssit nykyään ovat jo erittäin rajalliset.

## **Yhteenveto**

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ei voi hyväksyä uutta tienkäyttöverojärjestelmää ja esittää, ettei hallitus anna esitystä eduskunnalle.

Hyvä verojärjestelmä toteuttaa mahdollisimman tehokkaasti sille asetetut tavoitteet. Jos kyse on ohjauksen välineenä käytettävästä verosta, tulisi myös arvioida ohjausvaikutuksen tehokkuutta eli sitä, miten hyvin vero täyttää sille asetetut tavoitteet. Tämän tarkastelukulman kautta katsottuna mikään mitä tienkäyttöverojärjestelmästä esitetään, ei täytä hyvän verojärjestelmän piirteitä.

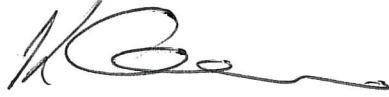
Esitys on vastoin EU:n syrjimättömyyden periaatteita ja voi johtaa jatkotoimiin Suomea vastaan. Myös tiemaksuja koskeva EU-sääntely menee toiseen suuntaan. Aikaperusteiset tienkäyttömaksut kieltävä direktiiviehdotus esiteltiin viime vuonna. Komission mukaan aikaperusteisista tienkäyttömaksuista tulisi luopua EU:ssa vuoteen 2023 mennessä.

Sipilän hallitus lupasi heti alkuvaiheessa, että teollisuuden kustannuksia ei tulla lisäämään, mitä tämä tienkäyttövero kokonaisuudessaan tulisi tekemään.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK



Kyösti Orre  
Päsihteeri