5.10.2016

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Eduskunta
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asia: HE 134/2016 vp hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston pyynnöstä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää näkemyksensä vuoden 2017 talousarvioesitykseen.

Polttoaineverotus

Nestemäisten polttoaineiden valmisteveroa ehdotetaan korotettavaksi siten, että fossiilisen dieselöljyn verotaso nousisi vuoden 2017 alussa 2,41 senttiä litralta. Muutos nostaisi kuorma-autoliikenteen vuotuista verorasitusta arviolta noin 27 miljoonalla eurolla. Dieselöljyn verokanta on noussut vuoden 2012 alusta lukien tähän päivään mennessä 14,21 senttiä litralta, minkä kustannusvaikutus kuorma-autoliikenteelle on ollut noin 180 miljoonaa euroa vuodessa. Mukaan lukien nyt ehdotettu korotus, polttoaineveron korotuksilla on viiden vuoden aikana aiheutettu yli 200 miljoonan euron vuotuinen lisälasku maanteiden tavaraliikenteelle. Tämä rasittaa suoraan suomalaista kauppaa ja teollisuutta kuljetuskustannusten nousuna.

Korkean polttoaineverotuksen haitallisia vaikutuksia elinkeinoelämälle tulee helpottaa erottamalla verotuksellisesti dieselin ammattimainen käyttö muusta käytöstä ja keventämällä ammattimaisen käytön polttoaineverotusta luomalla Suomeen **polttoaineveron palautusjärjestelmä.**

Traktoreita koskeva lainsäädäntö on ollut suuressa muutoksessa. Traktoreiden suurimpia sallittuja nopeuksia on kasvatettu vuoden 2016 alussa, mikä lisää niiden käyttöä maanteiden tavaraliikenteessä. Verotuksen osalta tätä traktoreiden käyttötarkoituksessa tapahtunutta muutosta ei ole huomioitu. Lain polttoainemaksusta (30.12.2003/1280) mukaan traktoreita on niiden luokasta riippumatta mahdollista käyttää polttoöljyllä kuljetustehtävissä maksamalla etukäteen viiden euron suuruinen päivämaksu. Tämä päivämaksu ei vastaa alemmasta polttoaineverosta saatavaa hyötyä ja on omiaan aiheuttamaan vääristymää kilpailuneutraliteettiin kuorma-autokuljetuksiin verrattuna.

Kuljetustehtävässä käytettävän traktorin keskimääräisen päiväkulutuksena voidaan pitää 105 litraa (15 l/h x 7 h). Dieselöljyn ja moottoripolttoöljyn verotasojen ero talousarvioesityksessä 30,15 snt/l. Hyöty lievemmin verotetun polttoaineen käytöstä on 105 litran päiväkulutuksella 31,66 €, mutta polttoainemaksu on vain viisi euroa päivässä. Mikäli traktorilla liikennöidään 250 päivänä vuodessa, muodostuu kilpailueduksi nykyisellä 5 euron päivämaksun tasolla 6 665 € vuodessa. Vuonna 2011 päivämaksuja maksettiin 140 000 päivästä. Jos polttoainemaksu etukäteen maksettuna olisi 30 euroa viiden euron asemesta, lisääntyisivät valtion tulot 3,5 miljoonaa euroa vuodessa. Liian alhaista päivämaksua voidaan pitää perusteettomana valtion tukena traktoreilla harjoitettavaa tavaraliikennettä kohtaan.

Tieverkon rahoituksen pitkäjänteisyys

Hallitus on ohjelmansa mukaisesti panostamassa vahvasti perusväylänpitoon ja liikenneverkon korjausvelan poistamiseen. Korjausvelkarahoitusta ja perusväylänpidon lisärahoitus kohdistetaan vuodelle 2017 yhteensä 304 miljoonaa euroa.

SKAL pitää liikenneverkkoon kohdistettavaa lisärahoitusta erittäin positiivisena, sillä se lisää Suomen houkuttelevuutta investointien kohteena ja laskee maamme logistiikkakustannuksia. Perusväylänpidon osalta on tärkeää varmistaa rahoituspäätösten pitkäjänteisyys.

SKAL ei pidä perusteltuna käyttää kymmeniä miljoonia euroja ns. Turun tunnin junayhteyden selvittämiseen. Hankkeen kustannukset ovat moninkertaiset hankkeen hyötyihin nähden. Näin suuren hankkeen valmistelussa tulee odottaa päätöksiä suunnitellun Live Oyj:n liikkeellelähdöstä. Tieliikenteeltä kerättäviä veroja tai maksuja ei tule kohdistaa kannattamattomiin raideinvestointeihin.

Liikennekaaren vaikutus verokertymään

Eduskunta alkoi tämän viikon tiistaina käsitellä Liikennekaarta, johon on koottu henkilö- ja tavarakuljetusten markkinalainsäädäntö maantiekuljetusten osalta. Liikennekaariesityksen johtava ajatus on kansallisen normiston purkaminen. Tätä on esityksessä tehty osittain ilman kunnollista vaikutusarviointia.

Liikennelupa toimii tehokkaana motivaattorina yritykselle hoitaa yhteiskuntavelvoitteensa ja toimia nuhteettomasti eri liikennettä, yritystoimintaa ja työsuhdetta koskevien lakien suhteen. Liiallisten verovelkojen vuoksi liikennelupa peruttiin vuonna 2014 yhteensä 331 yritykseltä ja vuonna 2015 yli 100 yritykseltä. Molempina vuosina yhteensä yli 1 000 yritystä maksoi verovelkansa pois joutuessaan liikennelupaan liittyvän valvonnan kohteeksi. Tällaiseen tehokkuuteen markkinoi-

den tervehdyttäjänä ja verorästien kerääjänä ei pysty sektoririippumaton lainsäädäntö ja sen valvonta.

Liikennekaaressa ei ole nykyisen tavaraliikennelain 21 b §:n vaatimusta siitä, että lupaviranomaisen tulee vähintään kerran kalenterivuodessa selvittää jonkin liikenneluvan myöntämisen edellytyksen osalta täyttävätkö luvanhaltijat edelleen tämän edellytyksen. Vuosittainen lupavalvonta on ollut lakisääteinen velvoite kolme vuotta ja tulokset siitä ovat olleet erittäin hyvät. Yhteiskunta on valvonnan ansiosta saanut varmistettua miljoonien eurojen verotulot, ja vuosivalvonta on pystytty tekemään erittäin kevyin hallinnollisen kustannuksin. Vuosivalvonnan lopettamiselle ei ole olemassa mitään asiallista perustetta, minkä vuoksi se tulee eduskuntakäsittelyssä säätää osaksi liikennekaarta.

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Petri Murto
toimitusjohtaja	johtaja, asiantuntijapalvelut