16.5.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

Asia: VNS 4/2017 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2018 – 2021.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto Valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2018-2021.

Lausunto:

1. Väylien korjausvelan hoitoa on priorisoitava

Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat laskevat selonteon mukaan kehyskauden aikana 3,3 mrd. eurosta 2,6 mrd. euroon. Tästä 690 milj. euroa aiheutuu mm. kärkihankelisäysten poistumisesta ja maakunnille siirrettävien tehtävien vaikutuksesta. Kun hallituksen kärkihankkeena on väylien kunnostus, SKAL ei pidä näin rajuja säästötoimia perusteltuna. Kun hallituksen tavoitteena on erityisesti yrittäjyyden ja työllisyyden vahvistaminen, mikä on saavutettavissa kasvattamalla taloudellista toimeliaisuutta, väylät pitää saada kuntoon ja mahdollistamaan yhä kookkaamman kuljetuskaluston käytön tieverkolla.

2. Lisätuloja, kun ulkomainen raskas liikenne maksaa tienkäytöstä

Hallituksen tulee kiirehtiä puolivälitarkastelussa tekemäänsä päätöstä ottaa raskaan liikenteen tiemaksut käyttöön. Kiirehtiminen on tarpeen, sillä EU-komissio on kieltämässä aikaan perustuvan tienkäyttömaksun, eli vinjetin ja esittämässä niiden tilalle kilometriperusteisia tienkäyttömaksuja. Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa aikaan perustuva vinjettimaksu on ainoa järkevä toteutustapa. Ulkomaalaiselta raskaalta liikenteeltä on nykyisillä liikennemäärillä kerättävissä tiemaksuja noin 10 miljoonaa euroa vuodessa. EU:n nykyisten säännösten mukainen enimmäispäivämaksu on 11 euroa. Vinjettimaksut tulisi ottaa käyttöön jo vuonna 2018.

3. Tiemaksujen kompensointi ammattiliikenteen dieselin avulla

Hallitusohjelmassa on todettu, että tiemaksujen aiheuttama lisäkustannus kuorma-autoliikenteelle, yhteensä noin 55 miljoonaa euroa vuodessa, kompensoidaan kansallisesti EU-maksimiin asti. SKAL esittää, että kompensaatiokeinona oli polttoaineveron alentaminen Ranskan mallin mukaisesti, eli asettamalla kuorma-autoliikenteessä käytetylle dieselille alhaisempi verotaso. Tämä puolestaan on toteutettavissa palautusjärjestelmällä, joka olisi hallinnoltaan mahdollisimman kevyt. Esimerkiksi niin, että ammattiliikenteen yritykset saisivat vähentää ostokuittien perustella polttoaineveroa hallituksen päättämän rahamäärän. Ranskassa palautetaan ammattiliikenteen dieselpolttoaineveroa noin 11 snt/l.

4. Traktoreiden päivämaksun tarkistaminen

Traktoreita on niiden ajoneuvoluokasta riippumatta mahdollista käyttää polttoöljyllä kuljetustehtävissä maksamalla etukäteen viiden euron päivämaksu. Tämä päivämaksu on määritetty 1980-luvulla, eikä enää vastaa alemmasta polttoaineverosta saatavaa hyötyä.

Kuljetustehtävässä käytettävän traktorin keskimääräisenä päiväkulutuksena voidaan pitää 105 litraa (15 l/h x 7 h). Dieselöljyn ja moottoripolttoöljyn verotasojen ero on vuoden 2017 tilanteessa 30,15 snt/l. Verohyöty lievemmin verotetun polttoaineen käytöstä on 105 litran päiväkulutuksella 31,66 € päivässä. Mikäli traktorilla kuljetetaan tavaraa 250 päivänä vuodessa, on perusteeton verohyöty 5 euron päivämaksun tasolla 6 998 € vuodessa.

Vuonna 2016 päivämaksuja maksettiin 174 000 päivästä, missä on 24 % kasvua vuoteen 2011 verrattuna. Kasvua on pidettävä huomattavana. Jos polttoainemaksu etukäteen maksettuna olisi 30 euroa viiden euron asemesta, lisääntyisivät valtion tulot 4,4 miljoonaa euroa vuodessa.

SKAL esittää, että polttoainemaksun määrä korotetaan 30 euroon, jotta se vastaa lievemmin verotetun polttoaineen käytöstä saatavaa hyötyä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen