17.10.2018

Valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto
Eduskunta
LiV@eduskunta.fi

HE 123/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston pyynnöstä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää näkemyksensä vuoden 2019 talousarvioesitykseen.

Tieverkon rahoitustaso

Hallitus esittää budjettiehdotuksessaan perusväylänpitoon 1,037 miljardia euroa, josta tienpitoon esitetään 569 miljoonaa euroa. Vuoden 2018 talousarvioesityksessä perusväylänpitoon esitettiin 1,4 miljardia euroa, josta 763 miljoonaa euroa tiestölle. Vuosina 2010 – 2015, ennen hallituksen päättämää korjausvelkapakettia, tiestön perusväylänpitoon on osoitettu keskimäärin 550 miljoonaa euroa vuodessa.

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä esitti helmikuun 2018 loppuraportissaan, että perusväylänpidon rahoitusta lisätään vuosittain pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa verrattuna kuluvaa hallituskautta edeltäneeseen keskimääräiseen noin 1 miljardin euron perusväylänpidon määrärahatasoon. SKAL ihmettelee sitä, että hallitus esityksessään on sivuuttanut parlamentaarisen työryhmän näkemyksen perusväylänpidon rahoituksen nostotarpeesta. Vuodelle 2019 esitetty 569 miljoonan euron taso tiestön perusväylänpitoon on täysin riittämätön ja tulee toteutuessaan kääntämään tiestön korjausvelan nopeaan kasvuun.

SKAL esittää, että eduskunta nostaa vuoden 2019 perusväylänpidon rahoitustasoa 300 miljoonalla eurolla hallituksen esitykseen verrattuna, ja tästä 300 miljoonasta eurosta 200 miljoonaa osoitetaan tiestön perusväylänpitoon. Tämä nostaisi vuoden 2019 talousarviossa tiestön perusväylänpidon rahoituksen samalle tasolle kuin se on ollut vuosina 2017 ja 2018. Tämä rahoitustaso riittäisi pitämään korjausvelan tason muuttumattomana.

Vinjetin ja ammattidieselin yhdistelmällä kilpailukykyä Suomeen

Hallitus on valmistelemassa hallitusohjelman mukaisesti raskaan liikenteen tienkäyttömaksuja eli vinjettiä, jolla voitaisiin kerätä noin 10 miljoonan euron tienkäyttömaksut ulkomaisilta kuorma-autoilta vuosittain. Hallitusohjelman kirjaus pitää sisällään maksujen kompensoinnin suomalaisille yrityksille. Vinjetin valmistelun

aikana on selvitetty eri vaihtoehtoja, joilla Vinjet-maksujen lisäkustannus voitaisiin hyvittää suomalaisille kuorma-auton haltijoille.

SKAL varoittaa luomasta lainsäädäntöä, jossa Vinjet-maksut otettaisiin käyttöön ja samalla laskettaisiin suomalaisten kuorma-autojen käyttövoimaveron tasoa. EU-oikeus ei salli sitä, että aikaperusteiset maksut asetettaisiin kaikille kuorma-autoille kansallisuudesta riippumatta, mutta maksut kompensoitaisiin vain kansallisesti alentamalla aikaperusteista veroa.

Vinjet-maksut voidaan ottaa Suomessa käyttöön suomalaisten yritysten kannalta kustannusneutraalisti ottamalla samanaikaisesti käyttöön ammattidiesel. Ammattidiesel (professional diesel) tarkoittaa kuorma-autoliikenteen käyttämää kevyemmin verotettua dieselpolttoainetta. EU sallii kokonaispainoltaan yli 7,5 tonnin kuorma-autoissa käytettävän muita ajoneuvoja kevyemmin verotettua dieseliä. Käytännössä ammattidiesel tarkoittaa sitä, että kuljetusyritykset saavat tankkaamansa dieselin polttoaineverosta palautusta. Ammattidiesel on palautusjärjestelmän kautta toteutettuna yhtä luotettava kuin arvonlisäverotus, sillä se perustuu samoihin tositteisiin. Ammattidiesel on käytössä ainakin kahdeksassa muussa EU-maassa, mm. Ranskassa.

SKAL esittää, että Suomessa kiirehditään valmistelua Vinjet-maksujen ja ammattidieselin käyttöönottamiseksi. Ammattidiesel olisi laillinen, EU:ssa hyväksytty keino kompensoida lisäkustannukset, ja se toteuttaisi hallitusohjelman kirjauksen maksujen kompensoimisesta.

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut