Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020 HE 29/2019 vp

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020 HE 29/2019 vp ja Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020—2023 VNS 2/2019 vp. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Lausunnossaan SKAL keskittyy polttoaineiden verotukseen ja tiestön rahoitukseen.

Polttoaineverotus

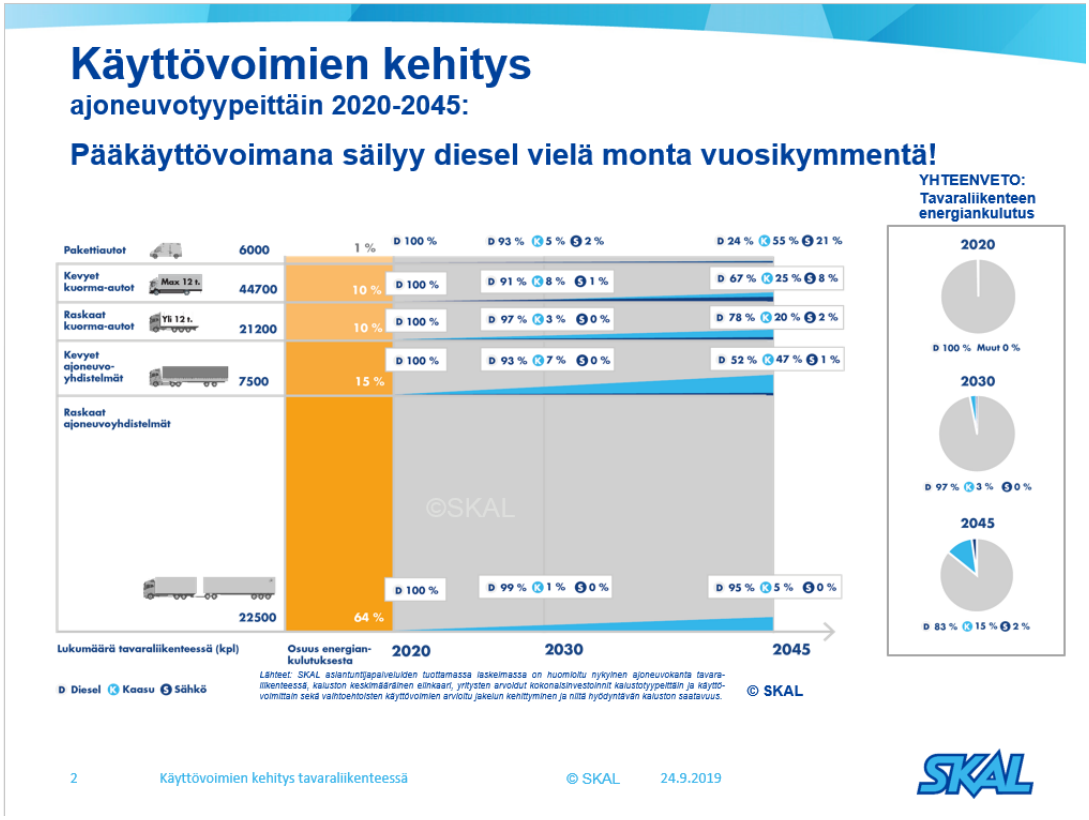
Polttoaineverotuksessa tehtävät toimenpiteet vaikuttavat voimakkaasti maanteiden tavaraliikenteeseen. Tässä yhteydessä täytyy ihmetellä tätä talousarvioesitystä, jossa dieselin verotusta ollaan korottamassa kahdella tavalla. Viime kuussa oli lausuntokierroksella hallituksen esitys polttoaineveron korotukseksi, joka nostaisi dieselin verotusta 5,9 snt/l. Tämän lisäksi budjettiriihessä linjattiin parafiinisen dieselin veronalennuksen poistaminen, minkä kustannusvaikutuksen sanottiin olevan 120 miljoonaa euroa. Yhteensä näistä on tulossa vähintään 140 miljoonan euron vuosittainen kustannuslisä maanteiden tavaraliikenteelle.

Polttoaineveron korotusesityksen mukaan moottoribensiinin vero nousisi 5,27 senttiä litralta ja dieselöljyn 5,89 senttiä litralta elokuusta 2020 alkaen. Ehdotettu muutos lisäisi liikennepolttoaineiden verotusta 250 miljoonalla eurolla vuositasolla. SKAL:n arvion mukaan maanteiden tavaraliikennettä harjoittavien yritysten kustannukset nousisivat tästä korouksesta lähes 80 miljoonalla eurolla vuodessa, mikä vastaisi noin 1,2 % kustannusnousua kuorma- ja pakettiautoliikenteeseen. Ajoneuvoyhdistelmien kustannukset nousisivat veronkorotuksen myötä 1,4 prosentilla. Esitys vaikuttaa haitallisesti Suomen kilpailukykyyn.

Parafiiniseen dieseliin kohdistuva korotus ihmetyttää erityisesti, koska se kohdistuu lähipäästöiltään puhtaampaan dieseliin ja lisäksi myös kaikkein puhtaimpaan jätteistä ja tähteistä valmistettavaan dieseliin, joka hiilidioksidipäästöiltään on jopa 90 % parempaa kuin fossiilinen diesel. Ehdotettu muutos on johtamassa haitallisten lähipäästöjen kasvamiseen, sillä suurimmasta osasta suomalaisia dieselkäyttöisiä kuorma- ja henkilöautoja puuttuu sellainen päästövähennystekniikka, jonka yhteydessä ei olisi tarvetta käyttää parafiinista dieseliä lähipäästöjen vähentämiseksi. Ammattiliikenteessä käytettävien kuorma-autojen keski-ikä Suomessa on 10 vuotta, ja ajoneuvokanta uudistuu hyvin hitaasti.

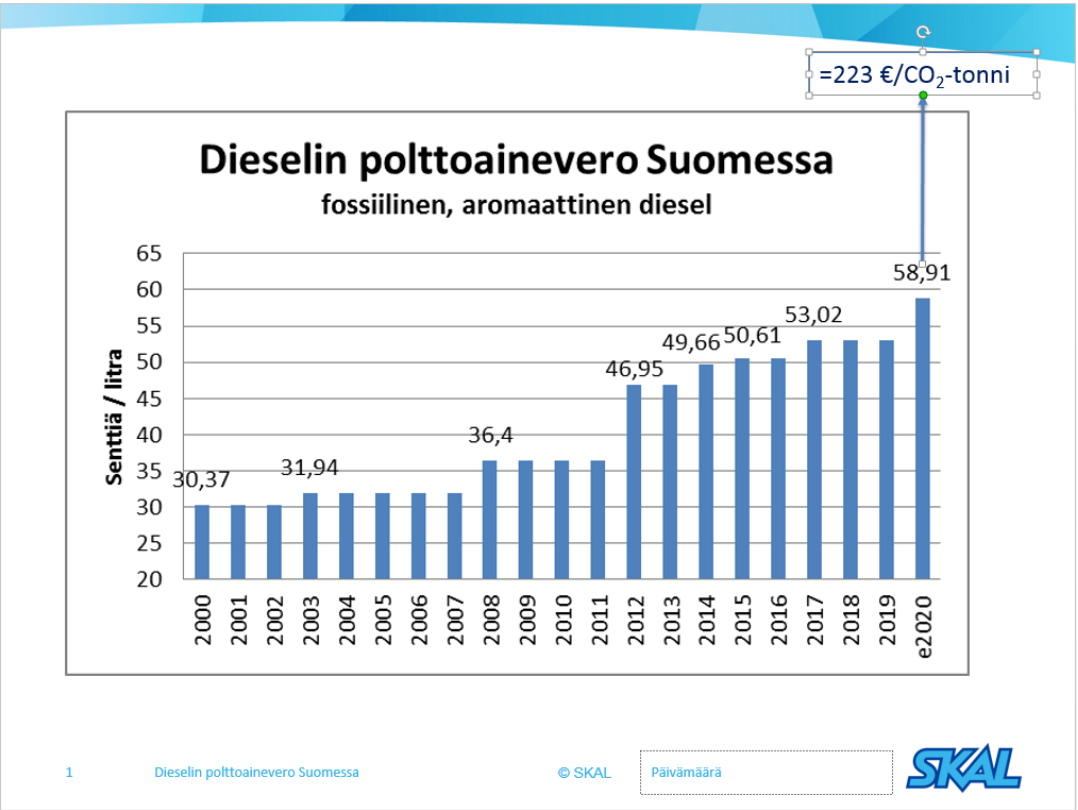
Veronkorotuksia perustellaan muun muassa sillä, että dieselpolttoaineen moottoribensiiniä alempi verokanta olisi ympäristölle haitallista yritystukea. SKAL kiistää jyrkästi tämän näkemyksen. Bensiinin ja dieselin verokantojen eroaminen toisistaan on jo EU-lainsäädännöstä lähtevää. Sen vuoksi ei ole perusteltua sanoa, että kaikkia liikennepolttoaineita tulisi verottaa samoilla periaatteilla kuin moottoribensiiniä. Yritystuen määritelmän vastaista on myös se, että bensiinin ja dieselin käyttötarkoitukset eroavat toisistaan. Erityisen tärkeää on lisäksi tunnistaa dieselpolttoaineen merkitys liikennealan tuotannontekijänä ja sen vaikutus Suomen kaupan ja teollisuuden kustannuskilpailukykyyn.

Suomalaisen kuljetuskaluston ominaisuudet ja kokonaismassat huomioiden on selvää, että pääasiallinen käyttövoima on vielä lähivuosikymmenten ajan nestemäinen diesel. Oheisessa kuviossa on SKAL:n arvio siitä, miten vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus tavaraliikenteen energiankulutuksesta muuttuu vuoteen 2045 mennessä.



Tehokkain keino alentaa päästöjä on lisätä uusiutuvan dieselin osuutta maanteiden tavaraliikenteessä ja alentaa uusiutuvan dieselin polttoaineveroa siten, että puhtaasta uusiutuvasta dieselistä tulee aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto kuljetusyrityksille. Muutos vaatii hallitusohjelmassa mainitun **ammattidieselin** nopeaa käyttöönottoa Suomessa. Ammattidieselin avulla voitaisiin lisätä kalliimman uusiutuvan dieselin osuutta polttoaineissa kilpailukyvyn kärsimättä. Ammattidieselmallissa kuorma-autojen haltijoille palautettaisiin polttoaineveroja takaisin. EU:n energiaverodirektiivissä säädetty malli on käytössä mm. Italiassa ja Ranskassa.

Dieselin polttoaineveroa on korotettu tällä vuosikymmenellä Suomessa erittäin voimakkaasti. Kun huomioon otetaan kesälle 2020 ehdotettu korotus, 2010-luvun alusta alkaen fossiilisen dieselin polttoaineveroa on korotettu 62 %, mikä ylittää moninkertaisesti tavallisen inflaatiotahdin. Vuoden 2020 ehdotetulla verotasolla fossiilisessa dieselissä on polttoaineveroa 230 € per hiilidioksiditonni, mikä on lähes kymmenkertainen määrä verrattuna päästökauppasektorin hintaan. Tämä ilmiö voi johtaa siihen, että Suomessa CO_2-päästöjä ei vähennetä siellä, missä se olisi kaikista taloudellisinta.

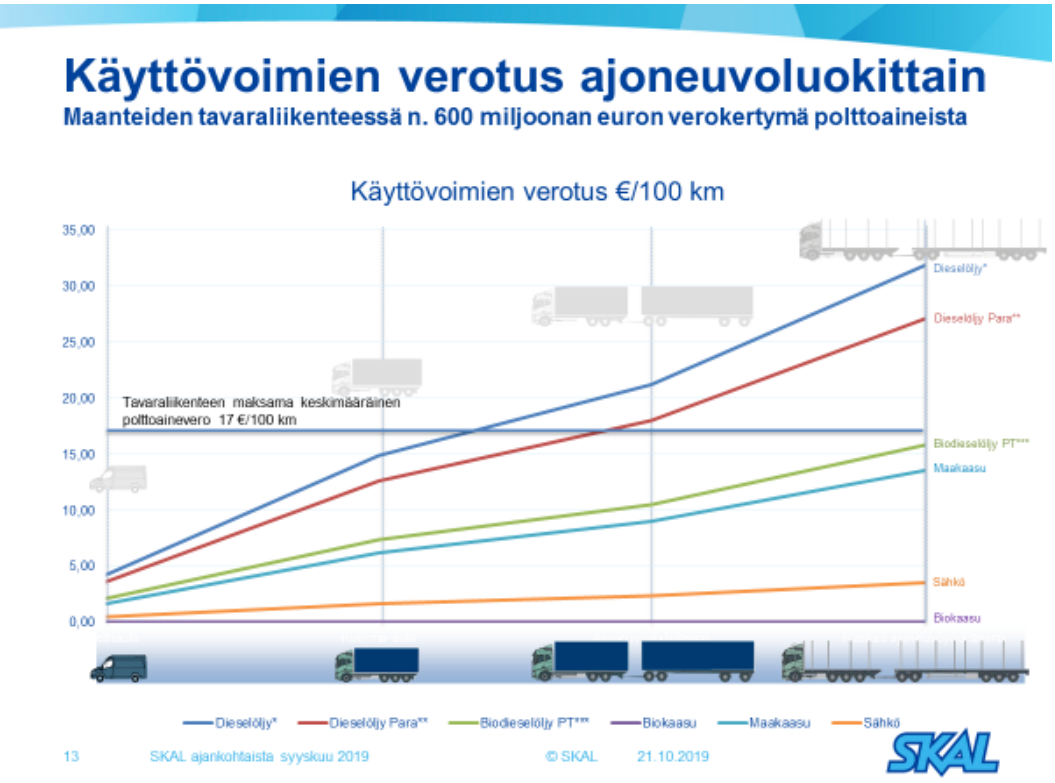


SKAL kiirehtii liikenteen kokonaisverouudistuksen valmistelua. Tässä yhteydessä tulee käydä läpi eri käyttövoimien verotus ja valmistella ammattidieselin käyttöönotto Suomessa. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus tulee tehdä parlamentaarisessa ohjauksessa ja yhteistyössä liikenteen toimijoiden kanssa. Ennen kokonaisuudistuksen valmistumista ei tule tehdä yksittäisiä ja irrallisia veronkorotuksia.

SKAL:n mukaan onnistunut liikenteen verotuksen kokonaisuudistus:

1. Huomioi älykkäästi eri käyttäjäryhmien tarpeet
2. Tukee päästövähennystavoitteen saavuttamista
3. Rakentuu ammattidieselille
4. Ohjaa rahaa tiestölle

Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa on syytä tehdä myös tiekartta eri käyttövoimien kestävään verotukseen. Uudistuksessa tulee huomioida yhtäältä päästövähennystavoitteet ja toisaalta Suomen kilpailukyky. Liikenteen verotaakka ei voi jäädä nestemäisiä polttoaineita käyttävien harteille, kun raskas liikenne ominaisuuksiensa vuoksi tulee käyttämään dieseliä pääkäyttövoimanaan vielä pitkälle tulevaisuuteen. Oheinen kuva kertoo siitä, miten tällä hetkellä eri käyttövoimia verotetaan €/100 km muotoon muutettuna. Keskimääräinen tavaraliikenteen verotaso on 0,17 €/km. Kuten kuvasta käy ilmi, uusia vaihtoehtoisia käyttövoimia verotetaan huomattavasti perinteisiä nestemäisiä polttoaineita vähemmän. Kuvio osoittaa selkeästi tarpeen liikenteen verotuksen kokonaisvaltaiselle uudelleentarkastelulle, jotta liikenteen ympäristöystävällisyyttä edistetään oikeudenmukaisesti kaikissa käyttövoimissa.



Kokonaisuudessa on tärkeää varmistaa, että suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä ei heikennetä.

Tiestön rahoitus

SKAL pitää hyvänä, että perusväylänpitoon on tulossa 300 miljoonan euron tasokorotus, jonka sisällä kohdennetaan 20 miljoonaa euroa talvikunnossapitoon. On tärkeää, ettei korjausvelka ja että olemassa olevaa korjausvelkaa voitaisiin vähentää.

SKAL on kuitenkin huolissaan siitä, että kehittämishankkeiden kohdalla kaikki ensi vuonna uutena aloitettavat hankkeet kohdistuvat ratoihin. Liikenneturvallisuuden nollavision ja liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi olisi kehitettävä voimakkaasti tieverkkoa. Yhden tiekilometrin parantamisella on erinomainen panos–tuotos -suhde, sillä tieverkkoa käyttävät kaikki.

Vuoden 2019 alussa voimaantullut ajoneuvoyhdistelmien uusi kokonaispituus 34,5 metriä edellyttää investointeja tiestöön erillisen liittymiin keskittyvän 40 miljoonan euron pullonkaulapotin avulla.

SKAL pitää erittäin hyvänä siirtymistä yli hallituskausien ulottuvaan 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, jolla voidaan varmistaa, että liikennejärjestelmän kehitys on ennakoitavaa. Suunnitelman hyvänä tavoitteena on, että liikkumismahdollisuudet turvataan ja elinkeinoelämän kuljetusmahdollisuuksia kehitetään. Liikennejärjestelmäsuunnitelman on tarkoitus sisältää valtion rahoitusohjelma ja valmistelun lähtökohtana ovat hallitusohjelman linjaukset valtion rahoituksesta, johon sisältyy myös edellä mainittu perusväylänpitoon kohdistettava 300 miljoonaa euron lisäys vuodesta 2020 alkaen.

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaa parlamentaarinen työryhmä, johon kutsutaan edustus eduskuntaryhmistä. Lisäksi toimii liikenne- ja viestintäministeriön johtama yhteistyöryhmä, joka koostuu ministeriöiden ja viranomaisten edustajista. Yhteistyöryhmän tehtävä on varmistaa, että suunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä myös kansalaisten ja elinkeinoelämän kanssa. Tässä ryhmässä ei ole sidosryhmien edustusta, mutta SKAL:in mielestä se olisi kuitenkin tarpeen. SKAL esittää, että SKAL voisi toimia tässä yhteistyöryhmässä maanteiden tavaraliikenteen edustajana.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja