HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

22.10.2019

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Polttoaineverotus

- **Polttoaineverotuksessa tehtävät toimenpiteet vaikuttavat voimakkaasti maanteiden tavaraliikenteeseen**
- **Talousarvioesityksessä dieselin verotusta ollaan korottamassa kahdella tavalla**
- **Lausuntokierroksella oli jo 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**

© SKAL

Polttoaineverotus

- **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**

© SKAL

Polttoaineverotus

- **Parafiiniseen dieseliin kohdistuva korotus kohdistuu lähipäästöiltään puhtaampaan dieseliin**
- **Lisäksi se kohdistuu myös kaikkein puhtaimpaan jätteistä ja tähteistä valmistettavaan dieseliin, joka hiilidioksidipäästöiltään on jopa 90 % parempaa kuin fossiilinen diesel**
- **Ehdotettu muutos on johtamassa haitallisten lähipäästöjen kasvamiseen**
  - **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**

© SKAL

Polttoaineverotus

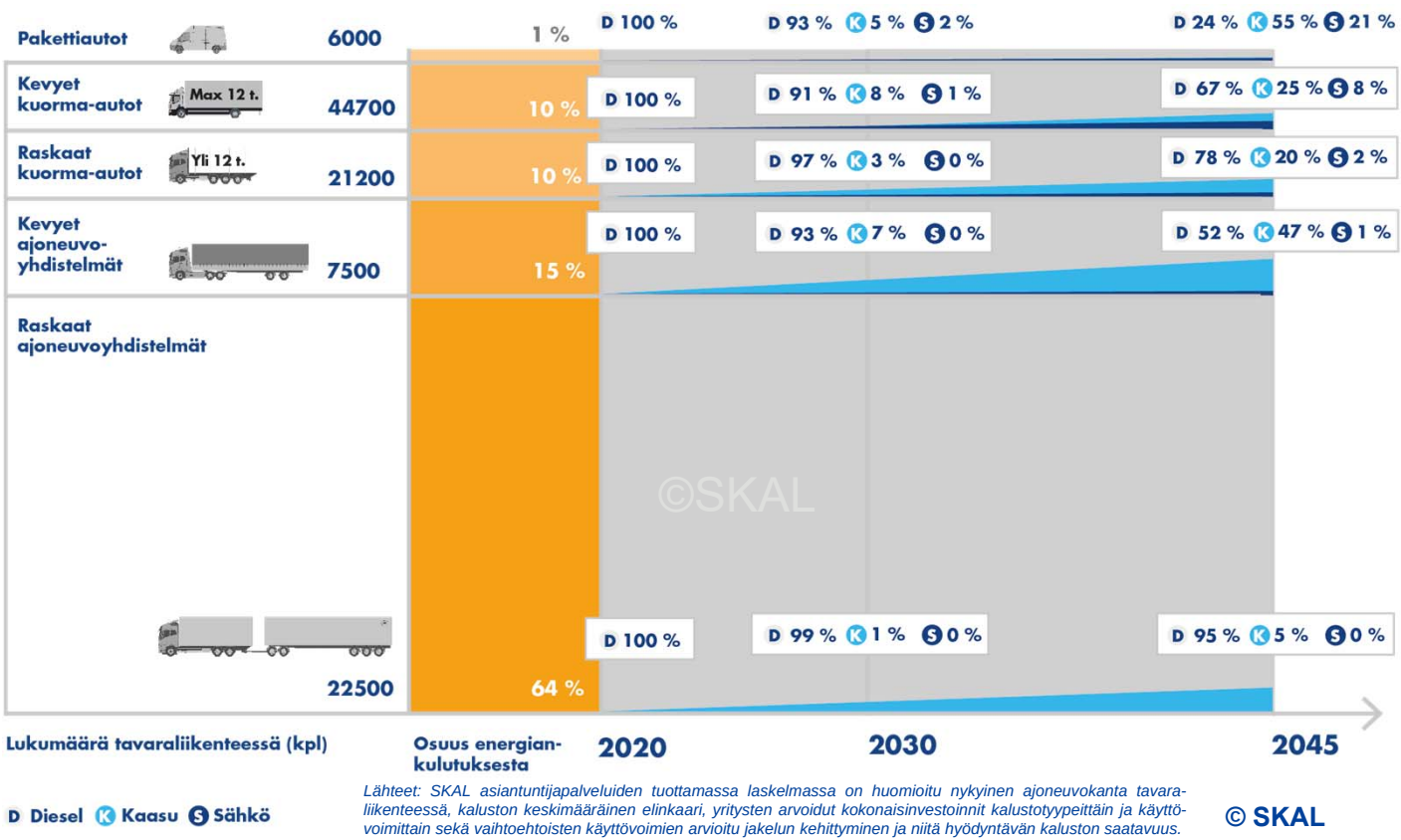
- **Veronkorotuksia perustellaan muun muassa sillä, että dieselpolttoaineen moottoribensiiniä alempi verokanta olisi ympäristölle haitallista yritystukea**
- **SKAL kiistää jyrkästi tämän näkemyksen**
- **Bensiinin ja dieselin verokantojen eroaminen toisistaan on jo EU-lainsäädännöstä lähtevää**
- **Ei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

© SKAL

Käyttövoimien kehitys

ajoneuvotyypeittäin 2020-2045:

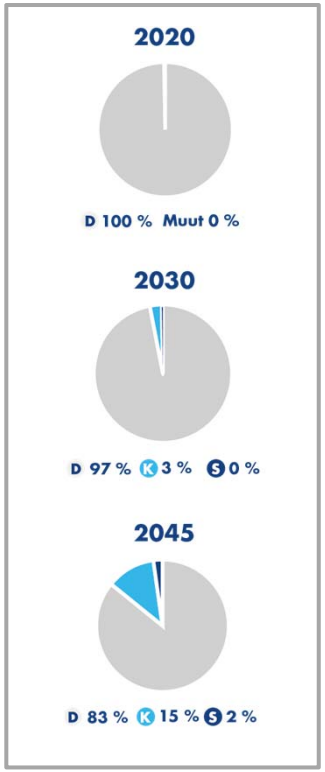
Pääkäyttövoimana säilyy diesel vielä monta vuosikymmentä!



Lähteet: SKAL asiantuntijapalveluiden tuottamassa laskelmassa on huomioitu nykyinen ajoneuvokanta tavara-liikenteessä, kaluston keskimääräinen elinkaari, yritysten arvoidut kokonaisinvestoinnit kalustotyypeittäin ja käyttö-voimittain sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien arvioitu jakelun kehittyminen ja niitä hyödyntävän kaluston saatavuus.

© SKAL

YHTEENVETO:
Tavaraliikenteen energiankulutus



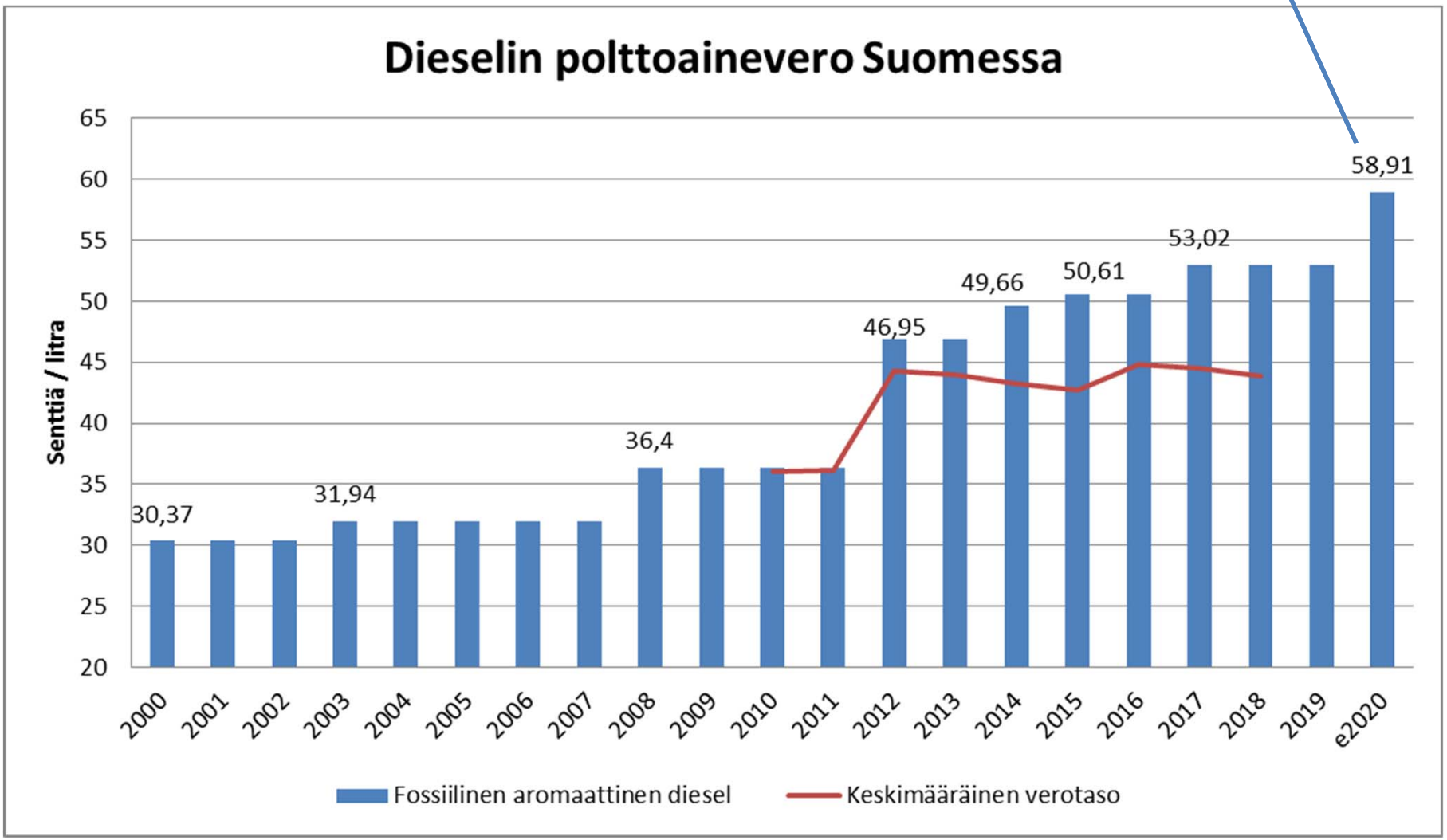
© SKAL

Polttoaineverotus

- **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**

© SKAL

=223 €/CO_2-tonni



© SKAL

Polttoaineverotus

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

© SKAL

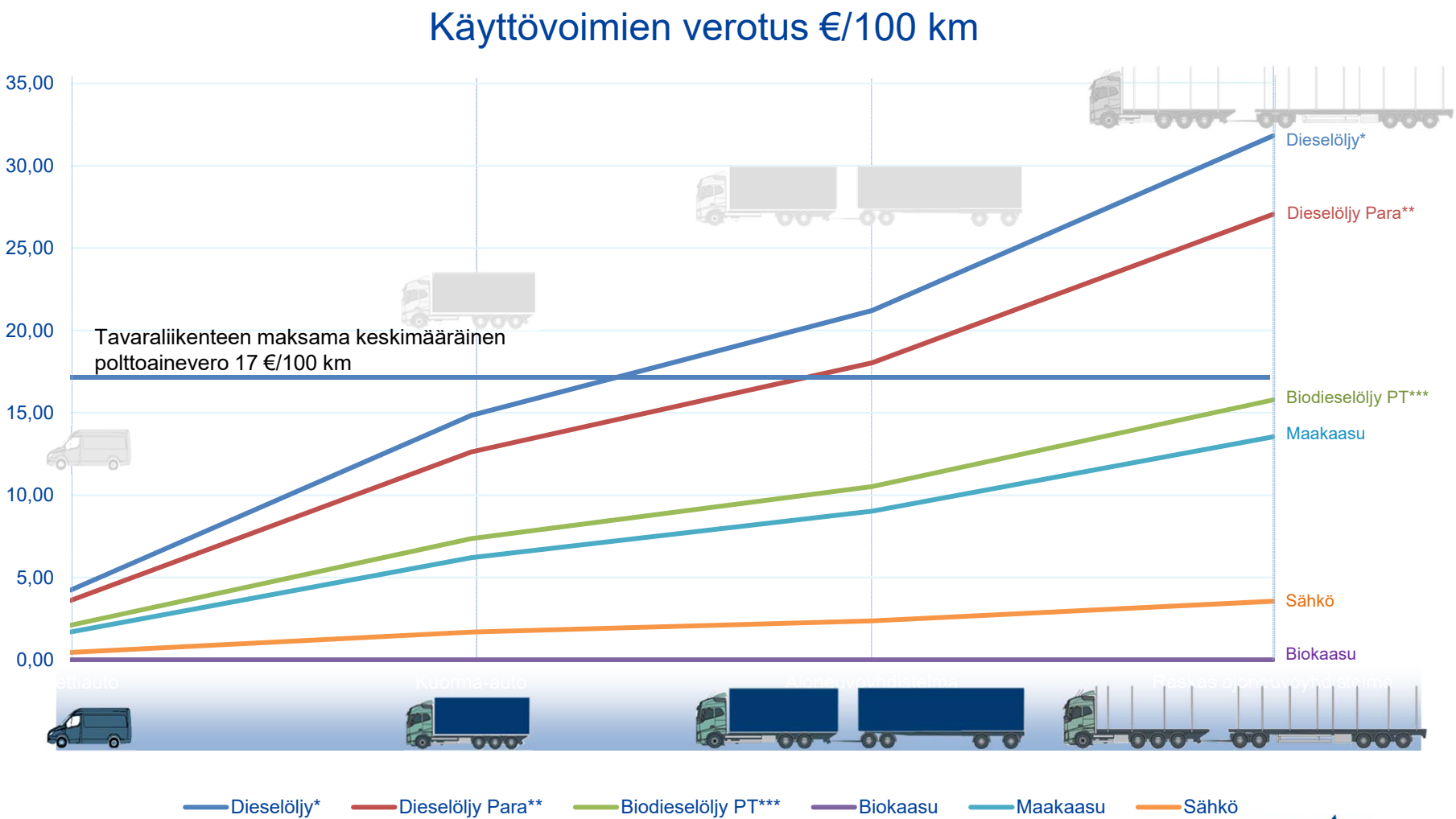
Polttoaineverotus

- **SKAL:n mukaan onnistunut liikenteen verotuksen kokonaisuudistus:**
  1. **Huomioi älykkäästi eri käyttäjäryhmien tarpeet**
  2. **Tukee päästövähennystavoitteen saavuttamista**
  3. **Rakentuu ammattidieselille**
  4. **Ohjaa rahaa tiestölle**

© SKAL

Käyttövoimien verotus ajoneuvoluokittain

Maanteiden tavaraliikenteessä n. 600 miljoonan euron verokertymä polttoaineista



© SKAL

Tiestön rahoitus

- SKAL pitää hyvänä, että perusväylänpitoon on tulossa 300 miljoonan euron tasokorotus, jonka sisällä kohdennetaan 20 miljoonaa euroa talvikunnossapitoon
- On tärkeää, ettei korjausvelka kasva 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

Tiestön rahoitus

- **SKAL pitää erittäin hyvänä siirtymistä yli hallituskausien ulottuvaan 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, jolla voidaan varmistaa, että liikennejärjestelmän kehitys on ennakoitavaa**
- **Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaa parlamentaarinen työryhmä, johon kutsutaan edustus eduskuntaryhmistä**
- **Tässä ryhmässä ei ole sidosryhmien edustusta, mutta SKAL:n mielestä se olisi kuitenkin tarpeen**
- **SKAL esittää, että SKAL voisi toimia tässä yhteistyöryhmässä maanteiden tavaraliikenteen edustajana**

© SKAL

Kiitos!

#tietkuntoon

