4.3.2020

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto
Eduskunta
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Asia: KAA 6/2019 vp Dieselautojen käyttövoimaveron poisto

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää valtiovarainvaliokunnan verojaoston pyynnöstä näkemyksensä kansalaisaloitteeseen käyttövoimaveron poistosta.

Kansalaisaloitteessa esitetään, että käyttövoimaveron poistettaisiin dieselpolttoainetta käyttäviltä ajoneuvoilta. Kansalaisaloitteessa poistoa on perusteltu eri polttoainetta käyttävien ajoneuvojen käyttökustannusten epätasaisella jakautumisella. Kansalaisaloitteessa on katsottu, että dieselöljyä polttoaineena käyttävien ajoneuvojen käyttökustannukset muodostuvat bensiiniä polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja suuremmiksi dieselöljyn hinnankorotusten vuoksi.

Kuorma-autojen käyttövoimavero pohjautuu Euroopan Unionin sääntelyyn. Käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/38/EY (vinjettidirektiivi) edellytetty vuotuinen ajoneuvovero. Vinjettidirektiivi asettaa käyttövoimaverolle vähimmäistason. **Näin ollen kansallisella sääntelyllä ei voida poistaa käyttövoimaveroa kaikilta kuorma-autoilta**.

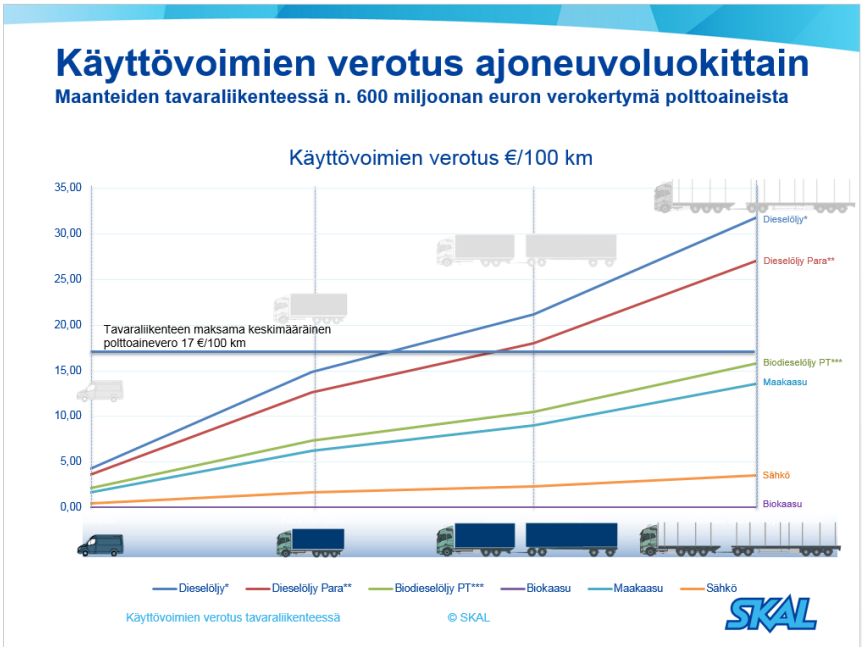
Suomessa peritään käyttövoimaveroa kuorma-autoilta noin 60 miljoonaa euroa vuodessa. Suomessa kuorma-autojen käyttövoimaverotus on vinjettidirektiivin vaatimaa vähimmäistasoa kireämpää. Valtiovarainministeriö on aiemmin edellisellä hallituskaudella Hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi HE 314/2018 vp (vinjettiesitys) yhteydessä arvioinut, että kuorma-autojen käyttövoimaveroa olisi vinjettidirektiivin puitteissa mahdollista alentaa noin 28 miljoonalla eurolla.

Viimeaikaisessa keskustelussa on tullut esiin dieselin polttoaineveron korottaminen bensiinin polttoaineveron tasalle, mikä on omiaan nostamaan merkittävästi maanteiden tavaraliikenteen kustannuksia. Jos käyttövoimaveron poistaminen johtaisi siihen, että dieselöljyn polttoainevero nostettaisiin samalle tasolle bensiinin polttoaineveron kanssa, dieselöljyn polttoaineveroon tulisi noin 0,26 euron korotus. **Kustannusvaikutus maateiden tavaraliikenteelle olisi noin 340 miljoonaa euroa vuodessa.** Näin ollen mahdollinen kuorma-autojen käyttövoimaveron alentaminen ei kompensoisi edes kymmentä prosenttia tuosta kustannusvaikutuksesta, vaan logistiikkakustannukset nousisivat yli 300 miljoonalla eurolla. Kustannusten nousulla olisi erittäin haitallisia vaikutuksia Suomen kaupan ja teollisuuden kustannuskilpailukykyyn sekä työllisyyteen.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY Nuijamiestentie 7 T +358 9 478 999 skal@skal.fi **WWW.SKAL.FI**
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics -SKAL FI-00400 Helsinki F +358 9 587 8520 Y-0202176-1 www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Käyttövoimaveron poistamisen sijaan liikenteen verotuksessa tulee keskittyä kokonaisuudistukseen, joka tehdään parlamentaarisessa ohjauksessa yhteistyössä liikenteen toimijoiden kanssa. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa on syytä tehdä tiekartta eri käyttövoimien (diesel, kaasu, sähkö) kestävään verotukseen ja huomioida älykkäästi eri käyttäjäryhmien tarpeet. On huomioitava, ettei liikenteen verotaakka voi jäädä nestemäisiä polttoaineita käyttävien harteille, kun raskas liikenne ominaisuuksiensa vuoksi tulee käyttämään dieseliä pääkäyttövoimanaan vielä pitkälle tulevaisuuteen.

Oheinen kuva avaa tarkemmin, miten eri käyttövoimia verotetaan Suomessa muutettuna muotoon €/100 km. Keskimääräinen tavaraliikenteen ajoneuvojen verotaso on 0,17 €/km. Kaaviosta on havaittavissa, että uusia vaihtoehtoisia käyttövoimia verotetaan huomattavasti perinteisiä nestemäisiä polttoaineita vähemmän. Kuvio osoittaa selkeän tarpeen liikenteen verotuksen kokonaisvaltaiselle uudelleentarkastelulle, jotta liikenteen ympäristöystävällisyyttä edistetään oikeudenmukaisesti kussakin käyttövoimassa. Tässä yhteydessä myös tulee arvioida myös vuotuisen ajoneuvo- ja käyttövoimaveron rooli liikenteen verotuksessa.



Kokonaisuudistus mahdollistaa liikenteen tasapainoisen verotuksen, joka tukee sekä päästövähennystavoitteiden saavuttamista että Suomen kilpailukykyä. Esimerkiksi **ammattidieselin** käyttöönotto vie lähemmäksi asetettuja tavoitteita. Ennen liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksen valmistumista ei tule tehdä yksittäisiä ja irrallisia muutoksia, jotka mahdollisesti korottavat verotusta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Milja Yli-Hongisto
neuvontalakimies