

Helsinki 26.10.2011

Talousvaliokunta
Eduskunta**Asia: U 33/2011 vp ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (energiaverodirektiivin uudistaminen)**

Pyydettyinä lausuntona ehdotuksesta energiaverodirektiivin uudistamisesta Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää seuraavat kannanotonsa:

Uudistuksesta yleisesti

Maanteiden tavaraliikenne on johtava kuljetusmuoto Suomessa ja koko Euroopassa. Liikenteen polttoaineiden verotuksesta päätettäessä tulee ympäristövaikutusten rinnalla pohtia aina päätösten vaikutuksia kilpailukyvyille. **Direktiiviehdotuksessa ei mielestämme ole riittävästi kiinnitetty huomiota päätösten vaikutukseen maanteiden tavaraliikenteeseen EU:n talousalueella.**

Ehdotuksen mukaan liikenne- ja lämmityspolttoaineiden verotus tulisi perustumaan jatkossa toisaalta polttoaineen energiasisältöön ja toisaalta poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön. Tämä uudistus, joka vastaa Suomessa jo käytössä olevaa polttoaineverojärjestelmää, on kannatettava, sillä se mahdollistaa ympäristölle ystävällisempien polttoaineiden tukemisen verotuksen avulla.

Bensiinin ja dieselin verotasoja ei tule yhdistää

Komissio ehdottaa, että dieselöljyn ja moottoribensiinin vähimmäisverotasoja lähennetään siten, että vuonna 2018 dieselöljyllä olisi sama energia- ja hiilisisältöön perustuva vähimmäisverotaso kuin moottoribensiinillä.

Mikäli bensiinin verotus Suomessa pysyisi nykyisellä tasolla ja veroperusteet yhdenmukaistettaisiin, olisi dieselin vero nostettava kansallisesti tämän hetkestä 36,4 senttiä / litra tasolta 70,2 senttiin / litra. Rakennemuutoksen toteuttaminen valtion kannalta tuottoneutraalisti bensiinin verotusta keventämällä nostaisi dieselin veron noin 57 senttiin litralta. **Tämä muutos olisi kuolinisku kuljetuksista riippuvaiselle vientiteollisuudellemme. Suomen tulee vastustaa polttoaineiden minimiverotasojen yhdistämistä.**

Ammattitarkoitukseen kulutetun dieselöljyn veroporrastus sallittava jatkossakin

Nykyinen direktiivi sallii ammattikäyttöön kulutetun dieselöljyn verottamisen kevyemmin kuin muissa tarkoituksissa käytetyn, kunhan direktiivin vähimmäisverotaso noudatetaan. Ehdotuksessa uudesta direktiivistä tämä mahdollisuus esitetään poistettavaksi.

SKAL on toistuvasti vaatinut ns. verotilimenettelyn käyttöönottoa. Sen avulla ammattiliikenteelle palautettaisiin osa maksetuista polttoaineveroista takaisin. Näin voitaisiin henkilöautoliikenteeseen kohdistaa valtion suunnittelemaa ohjaustoimia ammattiliikennettä ja Suomen kilpailukykyä heikentämättä. **Tämä mahdollisuus erottaa verotuksellisesti ammattikäyttöön ja yksityiskäyttöön käytetty diesel tulee säilyttää direktiivissä.**

Vähimmäisverotasojen tarkastelua ei saa automatisoida

Direktiiviehdotuksessa esitetään, että energiasisältöveron tasoa tarkistettaisiin jatkossa Eurostatin julkaiseman kuluttajahintaindeksin perusteella. **Tällaisen erillisistä päätöksistä riippumattoman veronkorotusautomaatin luomista ei tule sallia, vaan jokaisen energiaveron korotuksen vaikutus Euroopan kilpailukyvyille tulee tarkoin arvioida.**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
kuljetusasiantuntija