

Helsinki 26.10.2011

Talousvaliokunta  
Eduskunta**Asia: HE 53/2011 vp eduskunnalle energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi**

Pyydettyinä lausuntona hallituksen esitykseen polttoaineverolain uudistamisesta Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää seuraavat kannanotonsa:

**Bensiinin ja dieselöljyn verotasojen erot**

Maanteiden tavaraliikenne on täysin riippuvainen dieselöljystä, eikä korvaavaa polttoainetta ole näköpiirissä tällä vuosikymmenellä. Kuorma-autoliikenne kuluttaa dieseliä yli miljardi litraa vuodessa ja kuorma-autoilla kuljetetaan 90 prosenttia tavaratonneista Suomessa.

EU-tavoitteena on dieselin ja bensiinin verotasojen lähentäminen dieselin verotusta kiristämällä. Suomessa toimitaan nyt tämän tavoitteen mukaisesti korottamalla tuntuvasti dieselin polttoaineveroa, vaikka se vahingoittaa teollisuutemme kilpailukykyä. Jos tähän ei saada suunnanmuutosta, on löydettävä muita keinoja, joilla varmistetaan Suomessa valmistettujen tuotteiden kustannustehokas kuljetus Euroopan markkinoille.

**Dieselöljyn polttoaineveron korottamisen vaikutukset**

Hallituksen esittämät veronkorotukset dieselpolttoaineeseen lisäävät merkittävästi kuljetuskustannuksia ja heikentävät teollisuutemme kilpailukykyä. Jo päätetty 7,9 sentin korotus ja nyt hallituksen esityksen mukainen 2,65 sentin korotus ovat nostamassa dieselöljyn polttoaineveroa yhteensä 10,55 senttiä litraa kohden vuoden 2012 alussa. Korotusten vaikutukset maanteiden tavaraliikenteelle olisivat seuraavat:

- **Jokainen sentti dieselin hintaan** merkitsee Hetemäen verotyöryhmän mukaan **14 – 15 miljoonan euron** kustannusnousua kuorma-autoille, jolloin korotuksen **kokonaiskustannusvaikutus** olisi maanteiden tavaraliikenteelle yli **140 miljoonaa euroa**. **Hallituksen esityksessä kustannusvaikutukseksi arvioidaan noin 30 miljoonaa euroa, josta puuttuu jo päätetyn 7,9 sentin korotuksen kustannusvaikutus.**

- Yksittäiselle ajoneuvoyhdistelmälle on tulossa jopa **yli 15 000 euron** vuotuinen lisälasku.
- Käyttövoimaveron alentaminen on kuljetuselinkeinolle huono ja riittämätön keino veronkorotuksen kompensatioksi. Se tasaisi polttoaineen hinnan nousun vaikutuksia henkilöautoille, mutta ei paljon polttoainetta kulluttaville kuorma-autoille. Vuositasolla se keventäisi kustannuksia kuorma-autoa kohden enimmillään vain 1100 euroa.
- Kärsijänä veronkorotuksessa olisi kuljetusalan ohella Suomen teollisuus ja erityisesti vientiteollisuutemme. Esimerkiksi metsäteollisuudessa yhden puukuorman kuljetus tehtaalle kallistuisi keskimäärin **14 euroa** kuljetetäisyyden ollessa noin 100 km. Puukuormia kuljetetaan vuodessa **noin 1,4 miljoonaa**. Arvioimme, että metsäteollisuuden kuljetuskustannukset nousisivat kokonaisuudessaan **ainakin 40 miljoonaa euroa**, kun puukuormien lisäksi kuljetetaan haketta ja kemikaaleja sekä valmiita metsäteollisuuden tuotteita.
- **Dieselin veronkorotus olisi siis omiaan vaikeuttamaan vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä Suomessa. Tämän seuraamus- ja kustannusvaikutuksia ei hallituksen esityksessä ole arvioitu.**

### **Polttoaineveron palautusjärjestelmä toimialalle**

Polttoaineverotuksen muutosten lähtökohtana on korostetusti yksityinen henkilöautoliikenne ja ympäristönäkökohdat. Tavoitteena on ollut mm. CO2 päästöjen vähentäminen veropolitiikan keinoin. Ohjaavaa vaikutusta näillä toimilla ei kuitenkaan ole kuorma-autoliikenteessä, sillä korvaavaa kuljetusmuotoa ei ole tarjolla. Veronkorotukset vain nostavat kaupan ja teollisuuden kustannuksia, syövät Suomen kilpailukykyä ja kiihdyttävät inflaatiota.

Hyötyliikenteelle, johon maanteiden tavaraliikenne lukeutuu, tulee kiireesti luoda **polttoaineveron palautusjärjestelmä, jollainen maataloudessa on jo olemassa**. Sillä ehkäistäisiin erityisesti vientiteollisuudelle haitallinen kuljetuskustannusten nousu. Järjestelmä olisi yksinkertainen toteuttaa verotilimenettelyn kautta, jolloin kuukausittain ALV-tilitysten yhteydessä kuljetusyrietykset tekisivät itse vähennyksen ostettujen polttoainelitrojen perusteella.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Petri Murto  
kuljetusasiantuntija