

5.10.2011

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta  
liv@eduskunta.fi

**Viite: Valtioneuvoston kirjelmä U 33/2011 vp ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi**

**Asia: Ehdotus neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden verotusta koskevan yhteisön kehysten uudistamisesta annetun neuvoston direktiivin muuttamisesta**

Olemme tutustuneet valtiovarainministeriön muistioon komission antamasta ehdotuksesta energiaverodirektiivin muutokseksi. Komissio ehdottaa, että liikenne- ja lämmityspolttoaineiden verotus perustuisi jatkossa polttoaineen energiasisältöön ja poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön. Lisäksi komissio ehdottaa dieselöljyn ja moottoribensiinin vähimmäisverotasojen lähentämistä siten, että vuonna 2018 dieselöljyllä olisi sama energia- ja hiilisisältöön perustuva vähimmäisverotaso, kuin moottoribensiinillä. Valtiovarainministeriön muistion mukaan tämä tarkoittaisi dieselöljyn vähimmäisverotason nousua nykyisestä.

Jäsenvaltioiden on yhteisölainsäädännön mukaan kannettava polttoaineista tietty vähimmäismäärä valmisteveroa. Nykysäädösten mukaan energiaverodirektiivi sisältää mahdollisuuden soveltaa tietyissä tilanteissa alennettua verokantaa tai täyttää verottomuutta, ja dieselöljyn verotusta voidaan porrastaa siten, että ns. ammattidieselin vero voi olla alempi kuin yksityisdieselin. Nyt esillä olevan ehdotuksen mukaan ammattidieselin ja yksityisdieselin välistä erotusta ei enää olisi mahdollista tehdä, vaan kaikki dieselöljy olisi verotettava samalla tavalla käyttökohteesta riippumatta. Lähtökohtana on, että bensiinin verotaso pidettäisiin nykyisellään ja dieselin vero määrättäisiin suhteessa bensiinin verotukseen.

Verotasojen yhtenäistäminen merkitsisi taksiliikenteelle ja muulle ammattiliikenteelle kestävämpiä kustannusnousuja. Sen vuoksi pidämme erittäin tärkeänä, että ammattidieselin ja yksityisdieselin verotuksen eriyttäminen tehdään mahdolliseksi ja taksiliikenne luetaan tällöin ammattidieselin käyttäjien joukkoon. Tällaiseen ratkaisuun on päätyttyä myös kansainvälinen maantiekuljetusjärjestö IRU, joka edustaa taksiliikenteen lisäksi kuorma-auto ja linja-autoliikennettä.

Komission ehdotuksen mukaisella mallilla toimittaessa dieselpolttoaineen vero nousisi 70,2 senttiin litralta nykyisestä 36,4 sentin verotasosta (44,3 senttiä litralta 2012 alkaen) käytettäessä yhdenmukaisia verotuskriteerejä bensiinin kanssa. Muutoksen tasaamiseksi ehdotetaan dieselhenkilöautosta kannettavasta käyttövoimaverosta luopumista, mikä johtaisi yksityisautojen kohdalla lähelle veroneutraalia lopputulosta.

Taksiliikenteelle esitetyn korotuksen kustannusvaikutus olisi yli 18 miljoonaa euroa vuodessa. Ehdotuksessa mainittu käyttövoimaverosta luopuminen veronkorotuksen kustannusvaikutusten kompensoimiseksi vähentäisi taksialan kustannuksia 3,8 miljoonaa, eli vaikka käyttövoimaverosta luovuttaisikin, jäisi alan lisääntyneeksi verorasitukseksi yli 14 miljoonaa euroa/vuosi johtuen siitä, että taksien vuotuiset ajokilometrit ovat nelin – viisinkertaiset yksityisautoihin verrattuna. Tämä kustannusrasitus olisi luonnollisesti siirrettävä kuluttajahintoihin.

5.10.2011

Koska Suomi on harvaan asuttu ja pinta-alaltaan suuri maa, jossa väestö ikääntyy muuta Eurooppaa nopeammin, tarvitaan maassamme hyvin toimiva julkisen liikenteen verkko. Myös maamme talouselämä ja globaali kilpailukyky edellyttävät tehokasta ja taloudellista maantieliikennettä. Kun perinteistä joukkoliikennettä ajetaan alas ja maaseudun asutus harvenee, tulee taksiliikenteellä jatkossa näkemyksemme mukaan olemaan yhä kasvava rooli maamme joukkoliikenteen hoitajana etenkin harvaan asutuilla alueilla, ja hiljaisina aikoina myös taajamissa.

Taksien käyttövoima perustuu tänä päivänä yli 95 prosenttisesti dieseltekniikkaan, joskin vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä autoja odotetaan markkinoille myös taksiliikenteessä. Taksien siirtyminen pääsääntöisesti bensiinitekniikkaan ei ole todellinen vaihtoehto, koska dieselautojen sitkeämpi ja kestävämpi tekniikka soveltuu paremmin ammattiliikenteeseen.

Koska verotason yhtenäistäminen rasittaisi erityisesti ammattiliikennettä, heikkenisi kansalaisten halu siirtyä yksityisautojen käytöstä joukkoliikenteen käyttäjiksi, mikä on valtioneuvoston yksi tärkeistä tavoitteista. Myös VM:n muistiossa pidetään tärkeänä joukkoliikenteen kilpailukykyyn säilymistä ja matkustajamäärien lisääntymistä, koska niillä on merkittävä vaikutus EU:n ja liikenne- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamiseen.

Korostamme, että koska taksiliikenne on hyvin pitkälle kansallisten rajojen sisäpuolella tapahtuvaa liikennöintiä, ei komission perustelu jäsenvaltioiden välisten kilpailuvääristymien oikaisemisesta ole validi peruste taksiliikenteen osalta. Esitetyillä muutoksilla ei ole vaikutusta sisämarkkinoiden toimintaan.

***Yhteenvedona toteamme, että emme pidä hyvänä komission esitystä ja katsomme, etteivät sen asettamat tavoitteet ympäristö- ja kilpailuvääristymäongelmien estämiseksi toteudu ainakaan taksiliikenteen osalta veroperusteiden yhtenäistämisen avulla. Tämä toimenpide lisääisi taksiliikenteen kustannuksia merkittävästi, ja siten vähentäisi kansalaisten halukkuutta siirtyä julkisen liikenteen käyttäjiksi.***

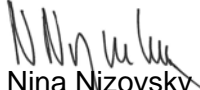
***Katsomme, että mahdollisuus ammatti- ja yksityisdieselin verotasojen eriyttämiseen tulee säilyttää.***

***Käyttövoimaveron poistaminen ei taksiliikenteessä kompensoi lähellekään dieselpolttoaineen verolle kaavailtua korotusta. Mikäli verotukset yhtenäistetään bensiinipolttoaineen verotuksen tasolla, tulee lisääntyvät kustannukset kompensoida taksiliikenteelle mahdollisen käyttövoimaveron poistamisen lisäksi palauttamalla myös polttoaineveroa nyt esitetyn lisärasituksen verran ja ainakin se määrä, jota käyttövoimaveron poistaminen ei korvaa. Tämä voidaan toteuttaa verotilimenettelyn kautta.***

Kunnioittaen,

Suomen Taksiliitto

  
Lauri Säynäjoki  
toimitusjohtaja

  
Nina Nizovsky  
viestintäjohtaja