Eduskunnan verojaosto

HE 66/2019 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

Esityksen mukaan liikennepolttonesteiden kuten moottoribensiinin, dieselöljyn ja niitä korvaavien biopolttoaineiden valmisteveroa korotettaisiin.

Esityksen myötä fossiilisen moottoribensiinin vero nousisi 5,71 senttiä litralta ja dieselöljyn 6,46 senttiä litralta. Biopolttoaineille veronkorotus olisi tätä pienempi. Muutos lisäisi liikennepolttoaineista saatavia vuotuisia verotuloja 254 miljoonalla eurolla. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.8.2020. Lisäksi valmisteverolakiin tehtäisiin teknisluonteinen muutos, joka tulisi voimaan 1.1.2020.

Verotus on keskeinen keino ohjata yhteiskuntaa kohti vähähiilisempää taloutta ja siten hillitä ilmastonmuutosta. Haittaverotuksen kiristyessä ja verokertymien kasvaessa mahdollistetaan työn ja yrittämisen verotuksen keventäminen, joka kannustaa työntekoon ja edistää Suomen kilpailukykyä.

Verotuksen yhteydessä on kuitenkin huomioitava yrityksille kohtuullisen hintainen energian saanti ja tiettyjen toimialojen teknologiarajoitteen asettamat vähäiset mahdollisuudet siirtyä vähäpäästöisempään toimintaan veronkorotusten myötä. Kuten vaikutusarviossa on todettu, hyötyliikenteen polttoaineen kysynnän on oletettu olevan lyhyellä aikavälillä täysin joustamatonta. Tämä tarkoittaa, että päästövähennykset ovat esityksen seurauksena kuljetusten osalta mitättömiä.

Liikennepolttoaineiden 250 miljoonan euron veronkorotuksesta noin 90 miljoonaa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, jonka kautta se jakautuisi laajemmin yhteiskunnan eri toimijoille heikentäen kilpailukykyä.

Kyseisen veronkorotuksen lisäksi hyötyliikenteelle kohdistuu lisäkustannuksia kahdesta eri suunnasta:

- Suomessa on päätetty ensi vuosikymmenellä sekoittaa biopolttoaineita dieseliin ja bensiiniin huomattavasti enemmän kuin nykyään. Tämä biopolttoaineiden jakeluvelvoite kohdistuu enemmän dieselpolttoaineeseen, mikä nostaa yritysten kuljetuskustannuksia.

- Hallitus ehdotti vuoden 2020 budjettiriihen yhteydessä, että ensimmäisessä yritystukien leikkausvaiheessa poistetaan vaiheittain parafiinisen dieselöljyn veronalennusta 120 miljoonalla eurolla. Tämä tulee nostamaan dieselin pumppuhintaa ja lisäämään kuljetuskustannuksia.

Nyt energiaverotusta ollaan nostamassa liikenteessä missä CO2-hinnoittelu on jo huomattavan korkea verrattuna muihin sektoreihin (OECD, Taxing energy use 2019) ja samalla korotusten päästövähennysvaikutukset ovat vähäiset.

Liikenne on keskeisessä roolissa Suomelle vuodelle 2030 asetetuissa haastavissa päästö-vähennystavoitteissa. Tavoitteiden saavuttamiseksi Suomen autokannan pitää uusiutua huomattavasti vähäpäästöisempään suuntaan. Auto- ja ajoneuvoverotuksen päästöporrastusta jyrkentämällä voidaan ohjata kuluttajia hankkimaan vähäpäästöisempiä kulkuneuvoja vähäisemmällä vaikutuksella yritysten kuljetuskustannuksiin. Teknologiarajoitteiden takia raskaassa liikenteessä tehokkain päästövähennyskeino on siirtyminen asteittain uusiutuvaan dieseliin.

Toteammekin, että pyrkiessä koko talouden laajuisiin päästövähennyksiin ja välttääkseen kuljetuskustannusten kohtuutonta nousua tulisi dieselin veronkorotuksia välttää. Veronkorotukset tulisi painottaa muille taloudensektoreille, joissa päästöhinnoittelu on huomattavasti pienempi kuin dieselpolttoaineessa.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Sampo Seppänen
ekonomisti