Eduskunta

Verojaosto

sara.kuitunen@eduskunta.fi

Asia: HE 144/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan verojaosto on pyytänyt lausuntoa hallituksen esityksekseen eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta.

Esityksen mukaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa muutettaisiin siten, että parafiinisen dieselöljyn laatuperusteisesta veronalennuksesta luovuttaisiin vaiheittain. Muutos kohdistuisi energiasisältöveroon, josta ei enää myönnettäisi mainitulle polttoainelaadulle 5 sentin suuruista alennusta litraa kohden. Kyseinen veronkorotus kohdistuisi niin fossiiliseen kuin uusiutuvaankin parafiiniseen dieselöljyyn.

Ehdotettu muutos toteutettaisiin esityksen mukaan kolmessa portaassa vuosien 2021, 2022 ja 2023 alussa. Veronalennuksen ensimmäinen vaihe toteutettaisiin 1.1.2021, jolloin parafiinisen dieselöljyn veronalennus pienenisi 4 senttiin litralta ja etanolidieselin verotuki poistettaisiin kokonaan. Parafiinisen dieselöljyn verotuki pienenisi 2 senttiin 1.1.2022, ja loput tuesta poistettaisiin 1.1.2023.

Muutos nostaisi dieselöljyn kokonaisverotusta 115 miljoonalla eurolla vuosittain siinä vaiheessa, kun alempi verokanta on poistettu kokonaan. SKAL:n arvion mukaan kuljetusyritysten verotaakka kiristyisi muutoksen myötä Suomessa noin 60 miljoonalla eurolla vuodessa.

Hallituksen esityksessä esitetään epävarmuustekijöitä sen suhteen, millaisia vaikutuksia veronkorotuksella on dieselöljyn pumppuhintaan. Esityksen mukaan dieselöljyn arvonlisäveroton pumppuhinta nousisi muutoksen johdosta noin 2,4 senttiä litralta. **Tähän arvioon perustuen kuljetuskustannukset nousisivat muutoksen myötä yli 30 miljoonalla eurolla vuosittain.** Kustannusten nousu voi olla tätä enemmänkin.

Vuonna 2021 biopolttoaineiden jakeluvelvoitteessa luovutaan niin sanotusta kaksoislaskennasta. Tästä aiheutuu hallituksen esityksen mukaan lisäkustannuksia alan toimijoille, mikä lisää samalla myös kuljetuskustannuksia tämän esitetyn veronkorotuksen lisäksi.

Polttoaineveronkorotukset Suomessa ovat johtaneet tilanteeseen, jossa maanteiden tavaraliikenne maksaa polttoaineveroja vuosittain noin 700 miljoonaa euroa. Tämä on yli 10 % alan liikevaihdosta. Tilanne asettaa suomalaiset kuljetusyritykset heikompaan asemaan suhteessa ulkomaiseen kilpailuun.

SKAL ei pidä esityksessä ehdotettua muutosta perusteltuna. Veronkorotus on haitallinen useastakin syystä.

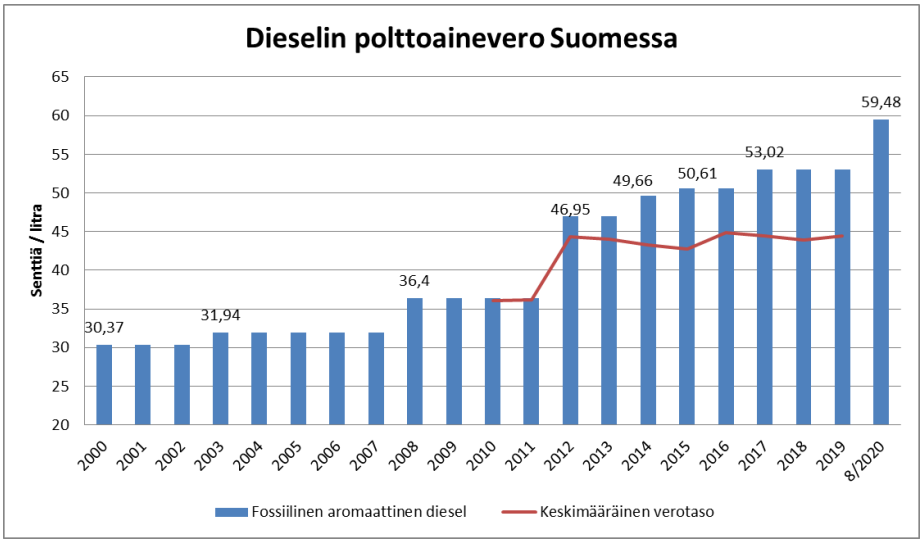
1) Parafiinisen dieselin aromaattista dieselöljyä alempi verokanta toimii ohjausvaikutukseltaan juuri tarkoitetulla tavalla. Vuonna 2019 kaikkiaan 77 % kulutetusta dieselöljystä on ollut laadultaan parafiinistä. Parafiinisen dieselin suuri osuus vähentää dieselautojen haitallisia päästöjä ja parantaa siten ilmanlaatua. Ammattimaisessa tavaraliikenteessä olevien kuorma-autojen keski-ikä on noin 10 vuotta, eikä vanhemmassa kuljetuskalustossa ole sellaisia päästöjen vähentämislaitteita, jotka korvaisivat polttoaineen laadulla saavutettavan päästöjenvähennyshyödyn.
2) Kaikki Suomessa myytävä uusiutuva diesel on laadultaan parafiinistä. On päästövähennystavoitteiden vastaista kohdistaa veronkorotuksia ympäristön kannalta vähiten haitallisiin polttoaineisiin.
3) Muutos nostaa kuljetuskustannuksia hyvin hauraassa taloudellisessa tilanteessa. Yhteiskunnassa pyritään koronan aiheuttaman laman vuoksi kaikin keinoin varmistamaan sitä, että yritysten toimintakyky säilyy. On ristiriitaista ja Suomen edun vastaista kaataa yhden yhteiskunnan kannalta kriittisen toimialan kannettavaksi veronkorotusten muodossa lisäkustannuksia puolen vuoden välein (edellinen dieselöljyn veronkorotus tuli voimaan 1.8.2020, mikä aiheutti noin 80 miljoonan euron vuotuisen lisälaskun maanteiden tavaraliikenteelle).

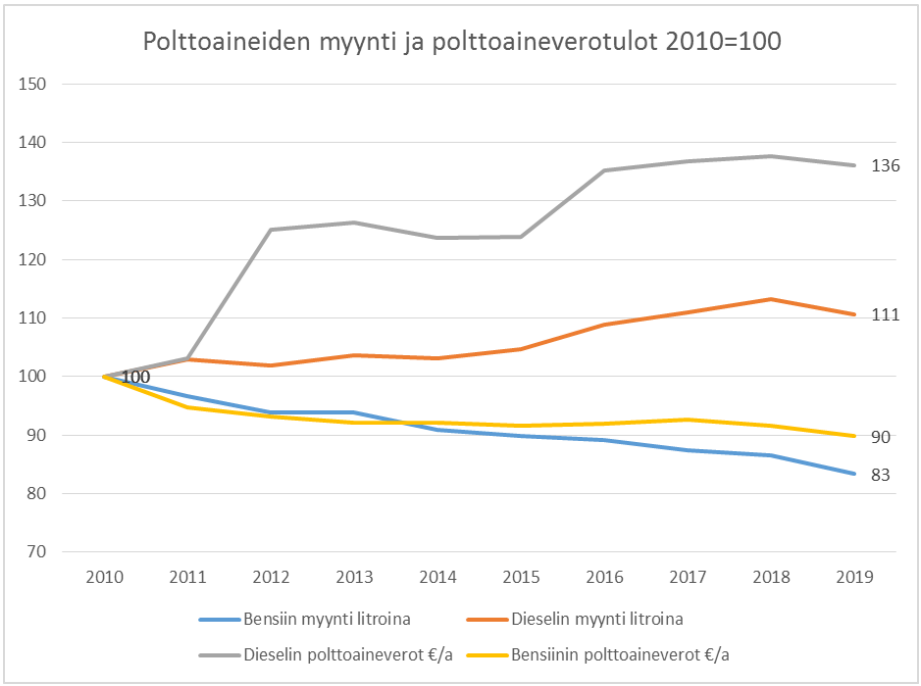
SKAL huomauttaa, että mikäli parafiinisen dieselin alemman verokannan poistaminen nähdään välttämättömänä esimerkiksi EU-säädösten vuoksi, on muutos mahdollista toteuttaa kustannusneutraalisti alentamalla vastaavalla määrällä aromaattisen dieselin verokantoja. Koska näin ei esitetä, on kyse tosiasiassa jälleen uudesta polttoaineveron korotuksesta. Tämä lisää logistisia kustannuksia ja heikentää Suomen kilpailukykyä.

SKAL esittää, että ehdotuksessa esitettyä veronkorotusta ei toteuteta tässä taloudellisessa tilanteessa. Jotta polttoaineveron korotuksilla ei heikennetä Suomen kustannuskilpailukykyä, tulee ensin valmistella hallitusohjelmassa linjatun ammattibiodieselin käyttöönotto. Mikäli parafiinisen dieselin alemman verokannan poisto nähdään objektiivisista syistä välttämättömänä, tulee muutos verokantoihin toteuttaa kustannusneutraalisti ilman verotason keskimääräistä nousua.

Dieselöljyn veronkorotukset 2010-luvulla

Hallituksen esityksessä yritetään tarkoitushakuisesti perustella sitä, että dieselöljyn verotus ei olisi kiristynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana. Hallituksen esityksessä jopa todetaan, että kuorma-autojen verotus olisi reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012. Tosiasia on se, että sekä nimelliset että reaaliset dieselin verotasot ovat nousseet merkittäväsi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Koska kulutus on siirtynyt ympäristöystävällisempiin biopolttoaineisiin, on keskimääräinen dieselin verotaso noussut vähemmän kuin fossiilisen dieselin verotaso. On perusteltua, että hinnaltaan kalliimman ja ympäristön kannalta puhtaamman dieselin verotus on kevyempää. Alla olevista kuvista näkee dieselöljyn verotasojen kehityksen sekä dieselin myynnin ja kokonaisverokertymän kehityksen.





Dieselöljyn viimeaikaisia veronkorotuksia on perusteltu myös sillä, että kyse on inflaatiokorotuksista, joilla pidetään polttoaineveron reaalista tasoa yllä. Tämä peruste ei kestä lähempää tarkastelua. Alle on kerätty fossiilisen dieselöljyn veromuutoksia ja kuluttajahintojen muutoksia eräille ajanjaksoille:

2016 – 2019
- Dieselin polttoaineveron korotus: 4,8 %
- Kuluttajahintojen muutos: 2,8 %

2013 – 2019
- Dieselin polttoaineveron korotus: 12,9 %
- Kuluttajahintojen muutos: 4,1 %

2011 – 2019
- Dieselin polttoaineveron korotus: 45,7 %
- Kuluttajahintojen muutos: 8,6 %

SKAL vetoaa voimakkaasti tässä tilanteessa eduskuntaan. Kuljetusyritykset ovat koronakriisin keskellä toiminnallaan varmistaneet yhteiskunnan kriittisiä toimintoja, kuten ruokahuoltoa. Tätä on tehty haastavissa olosuhteissa, jotka ovat aiheuttaneet suoria lisäkustannuksia kuljetusyritysten kannettavaksi. Nyt käsillä oleva taloudellinen kriisi koettelee myös maanteiden tavaraliikennettä. On kohtuutonta, että tässä tilanteessa yhdelle toimialalle kohdistetaan kymmenien miljoonien eurojen veronkorotuksia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut