

Asia: VN/7054/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Valtiovarainministeriö

lausuntopalvelu.fi

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Pyydettyinä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry antaa lausunnon polttoaineveroaa alentavaan hallituksen esitysluonnokseen.

Lakiehdotuksen tavoitteet

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin kahdessa vaiheessa 62 eurosta 51,3 euroon.

Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille yhteensä keskimäärin 2,7 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille yhteensä keskimäärin 2,4 senttiä litralta.

Esitysluonnoksen mukaan fossiilisen dieselöljyn vero alenisi vuoden 2025 tasosta 54,70 snt. / l tasoon 53,04 snt. / l vuonna 2026 ja tasoon 51,28 snt. / l vuonna 2027.

Hallituksen esitysluonnoksen arviointia

Hallituksen esitysluonnoksen nykytilan arvioinnissa todetaan seuraavaa: Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero. SKAL huomauttaa, että toteamus on arvolatautunut ja sellaisenaan sopii huonosti hallituksen esityksen perusteluosioon. Eri tuotteiden verokantojen tasojen määrittelyssä kyse on lopulta poliittisista päätöksistä, joissa ei ole olemassa lähtökohtaista tavoitetilaa. Liikennepolttoaineiden verotusta EU-tasolla säätelevä energiaverodirektiivi säättää dieselöljylle pienemmän minimiverotason kuin moottoribensiinille. EU-säätelynkään oletama ei siis ole, että dieselä ja bensiiniä lähtökohtaisesti verotettaisiin samalla verokannalla.

Esitysluonnoksen nykytilan arvioinnissa on seuraava lause: Jokaisesta markkinoille saatettavasta polttoainelitrasta on kuitenkin kannettava veroa vähintään EU-lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä. SKAL huomauttaa, että minimiverokantojen soveltamisessa saattaa olla mahdollista tukeutua myös ns. vuosittaisen kokonaismyynnin keskiarvojen laskentatapaan. Minimiverokannan laskentaperiaatteella on erityinen merkitys parhaillaan valmisteltavana olevan ammattidieselin palautusvaran määrittämiseen suhteessa direktiivin minimiverokantaan. SKAL esittää, että valtiovarainministeriö käy virallista keskustelua komission kanssa siitä, voiko minimiverokantojen toteutumisen osoittaa jäsenmaassa vuoden aikana kokonaisuudessaan jaeltujen polttoainelitrojen keskiarvoon perustuen. SKAL esittää myös, että yllä lainattu lause kirjoitetaan lievempään muotoon hallituksen esityksessä.

Nykytilan arvioinnissa on käsitelty dieselin keskimääräisen verotason kehittymistä ajan mittaan. Kuten hallituksen esitysluonnoksessa todetaan, keskimääräisten valmisteverotasojen nousu on ollut vähäisempää kuin tuotekohtainen polttoaineverojen kasvu. SKAL huomauttaa, että seurattaessa dieselin keskimääräisen veron muutosta ei seuranta kohdistu laadultaan samanlaisena pysyvän tuotteen verotuksen seurantaan. Bio-osuuskien kasvaessa keskimääräinen polttoainevero pienenee, mutta toisaalta polttoaineen käyttäjä kohtaa kalliimman biokomponentin hintavaikutuksen tuotteen loppuhinnassa. Keskimääräisen ja tiettyyn vuoteen deflatoidun verotason kuvaaminen ei kerro yksin verotason reaaliarvon muutoksesta, vaan myös muutoksesta verotetun tuotteen laadussa. SKAL esittää, että tämä ilmiö tuodaan ilmi hallituksen esityksen perusteluosiossa.

Hallituksen esitysluonnoksessa todetaan, että vuoden 2028 ETS2-futuureilla on käyty kauppaa toukokuussa 2025 hintaan noin 80 euroa hiilidioksiditonnilta, mutta kaupankäyntivolyymit ovat olleet matalia. Tämä päästöoikeuden hinta vastaisi vuoden 2024 hintatasossa bensiinin ja dieselin arvonlisäverollisen litrahinnan nousua noin 20 sentillä vuonna 2027. SKAL huomauttaa, että päästökaupan tämän hetken kaupankäyntihintoihin perustuva hintavaikutus on huomattavan suuri,

ja se on noin 50 prosenttia suurempi kuin komission arvio päästökauppaa valmisteltaessa. Tämä korostaa tarvetta kansallisille polttoaineiden alennuksien ja ammattidieselin kaltaisille ratkaisuille.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alentamista 2026 vuonna 62 eurosta 56,8 euroon ja vuonna 2027 edelleen 51,3 euroon. Kun tämän hiilidioksidiveron päälle vuonna 2027 tulee ETS2-päästökaupan päästöoikeuden hinta, tällä hetkellä 80 euroa tonnilta, olisi hiilidioksidiveron ja päästökaupan yhteismäärä noin 130 euroa hiilidioksiditonnilta. Päästöohjauksen määrä on siis lausuntopyynnön kohteena olevien veronalennusten jälkeenkin huomattavan suuri.

SKALin kanta ehdotukseen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa ehdotettua polttoaineiden alentamista. Alennus pienentää Suomen logistista takamatkaa Euroopan markkinoihin ja on siten Suomen taloudellista toimeliaisuutta tukeva muutos. SKALin arvion mukaan esityksellä ei maanteiden tavaraliikenteen osalta ole päästöjä lisäävää vaikutusta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Petri Murto
toimitusjohtaja	johtaja, asiantuntijapalvelut

Murto Petri
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry