

Valtiovarainministeriövaltiovarainministerio@vm.fisatu.juvonen@vm.fi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/682/2020

Lausunto ehdotukseen nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Valtiovarainministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi 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. Muutos nostaisi dieselöljyn kokonaisverotusta 115 miljoonalla eurolla vuosittain siinä vaiheessa, kun alempi verokanta on poistettu kokonaan. SKAL:n arvion mukaan kuljetusyritysten verotaakka kiristyi muutoksen myötä Suomessa noin 60 miljoonalla eurolla vuodessa.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään paljon epävarmuustekijöitä sen suhteen, millaisia vaikutuksia veronkorotuksella on dieselöljyn pumppuhintaan. Esitysluonnoksen 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 esitysluonnoksen mukaan lisäkustannuksia alan toimijoille, mikä lisää samalla myös kuljetuskustannuksia tämän esitetyn veronkorotuksen lisäksi.

Polttoaineveronkorotukset Suomessa ovat johtaneet tilanteeseen, jossa maanteiden tavaraliikenne maksaa polttoainevoja 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 päästöjen vähennyshyödyn.

- 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 tosiasiaa 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.

SKAL vetoaa voimakkaasti tässä tilanteessa Suomen hallitukseen. Kuljetusyritykset ovat koronaviruksen 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