

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 576/2020 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen polttoaineveron korotuksen vaikutuksista maamme kuljetusalalle

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Jussi Wihosen /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 576/2020 vp:

Miten hallitus aikoo tukea kuljetusalan toimintaa tulevaisuudessa ja onko koronaepidemian vaikutuksia alalle huomioitu ja

onko kuljetusalalle suunnitteilla vero- tai muita helpotuksia kasvavien kustannusten ja koronakriisin seurauksena?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Elokuun alussa voimaan tulleen veronkorotuksen taustalla olleen hallituksen esityksen HE 66/2019 vp mukaan korotuksella tavoitellaan verotuottojen kasvua ja liikenteen polttoaineverotuksen ympäristöohjauksen tason säilymistä sekä valmistautumista parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamiseen. Viimeksi mainitulla tarkoitettiin sitä, että verokomponenttien painotukset asetettiin niin, ettei parafiinisen biodieselöljyn vero nousisi yli EU:n lainsäädännössä edellytetyn veron vähimmäistason, kun parafiinisen dieselöljyn verotuki tulevaisuudessa poistetaan.

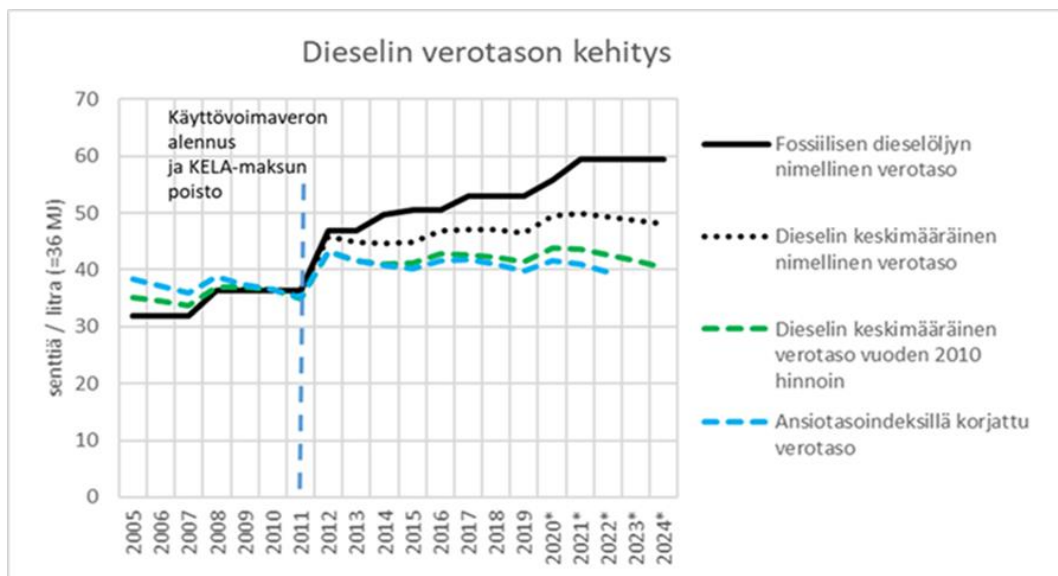
Liikenteen polttonesteiden verot perustuvat energiaverotuksen ympäristömallin mukaan niiden energiasisältöön ja elinkaaren aikaisiin hiilidioksidipäästöihin. Dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden verotaso on kuitenkin alennettu noin 25,95 sentillä litralta hyötyliikenteen kustannusten alentamiseksi. Käyttövoimaveroa käytetään tasaamaan tätä bensiinin ja dieselöljyn verotasoista johtuvaa bensiini- ja dieselkäyttöisten henkilöautojen erilaista verorasitusta. Verotukea ja sen poiston vaikutuksia on viimeksi tutkinut Pellervon taloustutkimus PTT osana valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoimintaa¹.

Dieselöljyn veroon tehtiin vuonna 2012 korotus, josta 7,9 senttiä litralta liittyi vuoden 2011 energiaverouudistukseen, ja joka kompensoitiin dieselhenkilöautojen osalta keskimäärin täysimääräisesti alentamalla käyttövoimaveroa. Samassa yhteydessä myös kuorma-autojen käyttövoimaveroa alennettiin, minkä lisäksi ala hyötyi muun elinkeinoelämän tapaan työntäjien kelamaksun poistosta, jota vuoden 2011 energiaverouudistuksen ympäristöveronkorotuksilla suoraan kompensoitiin. Tämän jälkeen nimellisverotasoja on korotettu vuosina 2014, 2015 ja 2017.

¹ http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162031/VNTEAS_2020_4.pdf

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 576/2020 vp

Muiden polttonesteiden tavoin dieselöljyä myydään seoksina, joissa on fossiilisen osuuden lisäksi tai sijasta sitä lievemmin verotettuja bioperäisiä komponentteja. Johtuen kevyemmin verotettujen polttoaineiden osuuden kasvusta vuoden 2012 jälkeen dieselin keskimääräinen verotaso ei ole nimellisestikään merkittävästi muuttunut lukuun ottamatta pientä kasvua tämän vuoden elokuusta alkaen. Jos huomioidaan yleinen hintatason muutos, dieselin keskimääräinen verotaso on ollut veronkorotuksista huolimatta viime vuosina vuoden 2012 tasoa alempi. Kun huomioidaan, ettei käyttövoimaveron tasoon ole tehty mitään tarkistuksia vuoden 2012 jälkeen, voidaan todeta, että sekä dieselkäyttöisten henkilö- että kuorma-autojen verotus on kokonaisuutena myös tällä hetkellä kevyempää kuin vuonna 2012.



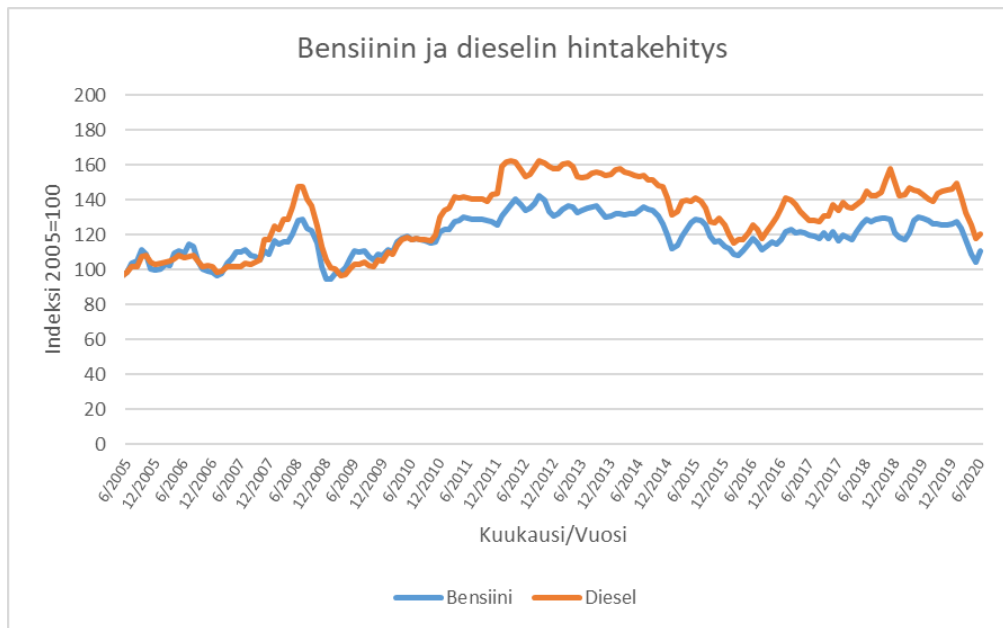
Lähde: Valtiovarainministeriö, Verohallinto, Tilastokeskus

Viimeisintä veronkorotusta koskevan hallituksen esityksen mukaan kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset nousevat keskimääräisellä dieselpolttoaineseoksella 2 127 eurolla, jos polttoaineen keskikulutus on 38 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite 100 000 kilometriä, kuten tyypillisellä puoliperävaunuyhdistelmällä. Alan mukaan dieselin pumppuhinnan muutokset eivät kuitenkaan heijastu olennaisesti alan kannattavuuteen², sillä esimerkiksi hinnan laskiessa kuljetussopimuksiin sisältyvien klausuulien ansiosta säästöt siirtyvät pääasiallisesti asiakkaiden katteisiin. Kuten kysymyksen perusteluissa todetaankin, veromuutos siirtynee pääosin kuljetusten ja sitä kautta kulutuksen hintoihin. Yllä olevasta kuvasta myös ilmenee, että ansiotasoon nähden dieselin verotaso on laskenut merkittävästi ja on korotuksen jälkeenkkin edelleen alemmalla tasolla kuin vuonna 2012.

² <https://www.skal.fi/fi/julkaisut/skal-kuljetusbarometri-12015-oljyn-hinnanlaskun-vaikutus-laimea-kuljetusyrityksille>

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 576/2020 vp

Jos tarkastellaan verojen sijaan polttonesteiden hintoja, nähdään, että kesän 2020 hinnat ovat reaalisesti tarkastellen alhaisimmat koko viimeisen vuosikymmenen aikana. Elokuun alusta voimaan tullut nimellisverotasojen korotus nostaa hintoja syksyyn mennessä, mutta ei tasolle, jolla ne ovat pääasiassa olleet viimeisen vuosikymmenen aikana.



Lähde: Tilastokeskus

Ottaen huomioon valtiontaloudelliset näkökohdat sekä erityisesti edellä esitetyt seikat verotuksen viimeaikaisesta kehityksestä ja esityksen tavoitteesta liikenteen polttoaineverotuksen ympäristöohjauksen tason säilyttämisestä voidaan todeta, ettei verotus ole aiheuttanut viime vuosien tarkasteluajanjaksolla mainittavia muutoksia kuljetusalan kustannuksiin. Kuljetusalan ei tällä hetkellä ole suunnitteilla erityisiä lisäverohelpotuksia.

Helsinki 26.8.2020

Valtiovarainministeri Matti Vanhanen