

Svar på skriftligt spörsmål SSS 154/2022 rd

Svar på skriftligt spörsmål om den tilltagande kostnadskrisen inom transportsektorn till följd av kriget i Ukraina

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 154/2022 rd undertecknat av riksdagsledamot Jussi Wihonen /saf:

Hur ämnar regeringen hjälpa företag i transportbranschen i samband med de ständigt ökande bränslekostnaderna,

planerar regeringen någon form av skattelättnader för företag,

är det till exempel möjligt att återbetala mervärdesskatt och bränsleskatt som redan betalats för en viss tid till företag och

har regeringen för avsikt att anpassa statens utgifter för att dämpa kostnaderna eller är lösningen att höja skatterna och öka låntagningen för att klara av kostnaderna för krisen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Ministerarbetsgruppen för beredskap drog vid sitt möte den 1 april 2022 upp riktlinjer för tryggheten av verksamhetsbetingelserna inom logistikbranschen. Regeringen bereder snarast åtgärder till stöd för transportbranschen som ökar stödet med sammanlagt högst 75 miljoner euro. Arbets- och näringsministeriet bereder snarast möjligt en lag om temporärt kostnadsstöd för transportföretag. Dessutom deltar Finnvera i finansieringen av driftskapitalet för transportsektorn med lån eller borgen.

Ministerarbetsgruppen för beredskap beslutade den 7 april 2022 att distributionsskyldigheten för bränsle tillfälligt sänks med 7,5 procentenheter 2022 och 7,5 procentenheter 2023. På basis av de nuvarande mycket höga priserna på bränslen och förnybara bränslen uppskattar arbets- och näringsministeriet att sänkningen av dieselpriiset med 7,5 procentenheter påverkar pumppriset med cirka 12 cent per liter. I år kan effekten vara större, eftersom distributörerna i början av året har distribuerat förnybara bränslen i enlighet med en distributionsskyldighet på 19,5 procent. Man strävar efter att göra ändringar i distributionsskyldigheten så snart som möjligt under vårsessionen.

De åtgärder som nu fastslagits stöder regeringens beslut från februari om att inleda beredningen av ett skattesystem för yrkesdiesel. Under beredningens gång ska det bedömas om ett yrkesdieselsystem ska genomföras på basis av det nuvarande systemet eller så att det direkta skattestödet för diesel slopas och återbäring betalas retroaktivt för dieselolja som används i yrkestrafik. Beredningen utförs med beaktande av regeringens klimatmål.

Yrkestrafiken får i dag skattestöd i form av en lägre bränsleskattesats för diesel. Dieselskatten är cirka 26 cent lägre än vad den miljöbaserade energiskattmodellen förutsätter. Beloppet av det skattestöd som beror på den sänkta skattesatsen för diesel beräknas i år uppgå till cirka 350 miljoner euro, då man från stödet drar av drivkraftsskatten för person- och paketbilar.

Enligt mervärdesskattelagen (1501/1993) ska mervärdesskatt betalas på i princip all rörelsemässig försäljning av varor och tjänster. Endast vissa nyttigheter som uttryckligen nämns i lagen är befriade från skatt. På bränsleförsäljning tillämpas den allmänna skattesatsen på 24 procent. Bestämmelserna om bredden på den skattebas som tillämpas i mervärdesbeskattningen finns i rådets direktiv om ett gemensamt mervärdesskattesystem (2006/112/EG) och är bindande för medlemsstaterna. Medlemsstaterna har inte rätt att genom nationella beslut reducera skattebasen enligt direktivet. Enligt direktivet och mervärdesskattelagen är försäljning av bränsle föremål för mervärdesbeskattning. Mervärdesbeskattningen lämpar sig inte som ett sätt att bistå företag i transportbranschen.

Genom betalningsarrangemang enligt 41 § i lagen om skatteuppbörd (11/2018), som är en av de metoder för indrivning av skatter som Skatteförvaltningen har att tillgå, kan man dock förbättra de skattskyldigas möjligheter att klara av skattskyldigheten trots tillfälliga betalningssvårigheter.

Bakom den snabba höjningen av bränslepriserna ligger inte statens skattelösningar, utan framför allt de marknadsreaktioner som Rysslands angrepp på Ukraina har orsakat. Den förhöjda kostnadsnivån påverkar inte bara transportbranschen utan också en stor grupp företag inom olika branscher. Om situationen drar ut på tiden måste företagen anpassa sig till prisförändringarna. Statens möjlighet att lindra kostnadseffekterna av kostnadsökningen är mycket begränsad.

Genom regeringens ekonomiska politik eftersträvas en ekologiskt och socialt hållbar ekonomisk tillväxt, en hög sysselsättning och en hållbar offentlig ekonomi. I ramförhandlingarna beslöt regeringen att genomföra de permanenta besparingar på 370 miljoner euro som regeringen drog upp riktlinjer för i fjol. Den säkerhetspolitiska situationen i Europa har dock förändrats avsevärt, och därför gör regeringen ett undantag från ramregeln. Ramundantaget samt andra oförutsedda utgifter på grund av kriget ökar statens nettoupplåning både innevarande år och under ramperioden 2023–2026.

Helsingfors 20.4.2022

Finansminister Annika Saarikko