

Svar på skriftligt spörsmål SSS 576/2020 rd

Svar på skriftligt spörsmål om konsekvenserna av höjningen av bränsleskatten för transportbranschen i vårt land

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 576/2020 rd undertecknat av riksdagsledamot Jussi Wihonen /saf:

Hur tänker regeringen stödja verksamheten inom transportbranschen i framtiden och har coronaepidemiens effekter på branschen beaktats och

planeras skattelättnader eller andra lättnader för transportbranschen med anledning av de ökade kostnaderna och coronakrisen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Enligt regeringens proposition RP 66/2019 rd, som den skattehöjning som trädde i kraft i början av augusti bygger på, är syftet med höjningen att öka skatteintäkterna och bevara nivån på miljöstyrningen genom beskattning av bränslen för trafiken, samt att förbereda inför avskaffandet av skattestödet för paraffinisk dieselolja. Med det sistnämnda avsågs att viktningarna av skattekomponenterna arrangerades så att skatten på paraffinisk dieselolja inte stiger över den miniminivå för beskattningen som förutsätts i EU-lagstiftningen, när skattestödet för paraffinisk dieselolja i framtiden avskaffas.

Skatterna på bränslen för trafiken baserar sig i enlighet med energibeskattnings miljömodell på deras energiinnehåll och koldioxidutsläpp under livscykeln. Skattenivån för dieselolja och ersättande biobränslen har dock sänkts med omkring 25,95 cent per liter för att minska nyttotrafikens kostnader. Drivkraftsskatten används för att utjämna dessa skillnader i beskattningen av bensin- och dieseldrivna personbilar, som beror på skillnaderna i beskattningsnivåerna för bensin och diesel. Skattestödet och konsekvenserna av ett avskaffande av det har senast undersökts av Pellervon taloustutkimus PTT inom ramen för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet¹.

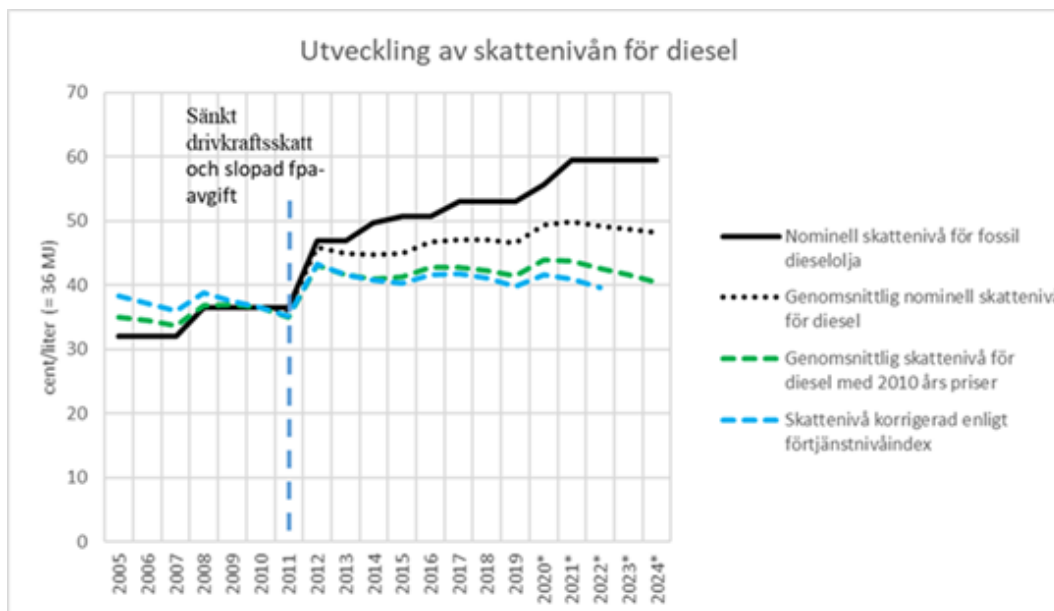
År 2012 gjordes en höjning av skatten på dieselolja, där 7,9 cent per liter anknöt till energiskattereformen år 2011, och som för dieseldrivna personbilar del i genomsnitt kompensades i sin helhet genom sänkning av drivkraftsskatten. I samband med detta sänktes också drivkraftsskat-

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

Svar på skriftligt spörsmål SSS 576/2020 rd

ten för lastbilar, och branschen drog också i likhet med det övriga näringslivet nytta av avskaffandet av arbetsgivarnas FPA-avgift, som kompensterades direkt av höjningarna av miljöskatterna i energiskattereformen 2011. Efter det har de nominella skattenivåerna höjts åren 2014, 2015 och 2017.

Precis som andra flytande bränslen säljs dieselolja som blandningar, som vid sidan av eller i stället för fossila ingredienser innehåller biobaserade komponenter som beskattas lättare. På grund av den ökade andelen av lättare beskattade bränslen har den genomsnittliga skattenivån för diesel efter 2012 inte heller nominellt sett förändrats märkbart, med undantag för en liten ökning från och med augusti i år. Om man beaktar den allmänna förändringen av prisnivån har den genomsnittliga skattenivån för diesel trots skatthöjningarna varit lägre under de senaste åren jämfört med 2012. När man beaktar att nivån på drivkraftsskatten inte har justerats efter 2012, kan man konstatera att beskattningen av dieseldrivna person- och lastbilar som helhet också är lättare nu än 2012.



Källa: Finansministeriet, Skatteförvaltningen, Statistikcentralen

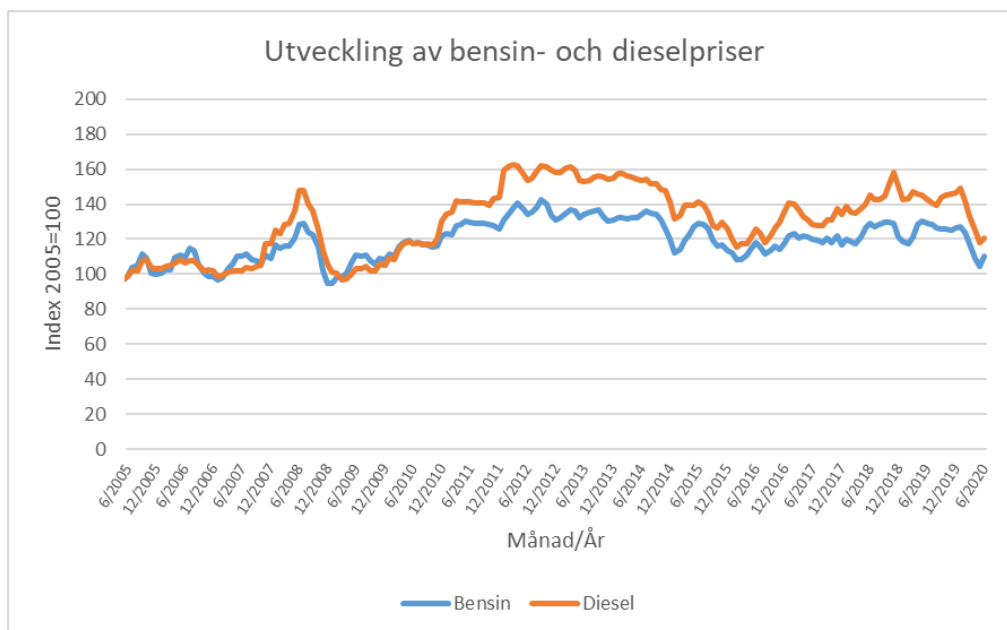
Enligt regeringens senaste proposition om skatthöjningar kommer de årliga bränslekostnaderna för en lastbil som använder en genomsnittlig dieselblandning att stiga med 2 127 euro, om den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 38 liter per 100 kilometer och körsträckan är 100 000 kilometer, exempelvis med en typisk semitrailerkombination. Enligt branschen avspeglas förändringar i pumppriset på diesel dock inte i väsentlig grad i branschens lönsamhet²,

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

Svar på skriftligt spörsmål SSS 576/2020 rd

eftersom de inbesparingar som görs exempelvis vid prissänkningar tack vare klausuler i transportavtalen i huvudsakligen överförs till kunderna. Som det också sägs i motiveringarna till spörsmålet överförs skatteändringen huvudsakligen till priserna på transporterna och därigenom konsumtionen. Av bilden ovan framgår också att skattenivån för diesel i förhållande till inkomstnivån har sjunkit betydligt och även efter höjningen fortfarande är på en lägre nivå än 2012.

Om man i stället för skatterna studerar priserna på flytande bränslen, ser man att priserna sommaren 2020 reellt sett är på den lägsta nivån någonsin under det senaste decenniet. Den höjning av de nominella skattenivåerna som trädde i kraft i början av augusti höjer priserna under hösten, men inte till den nivå som de huvudsakligen har legat på under det senaste decenniet.



Källa: Statistikcentralen

Med beaktande av de statsekonomiska perspektiven och i synnerhet de faktorer som tas upp ovan gällande beskattningens utveckling under den senaste tiden och propositionens mål för bevarandet av nivån på miljöstyrningen i beskattningen av bränsle för trafiken kan man konstatera att beskattningen under den studerade perioden under de senaste åren inte har medfört några betydande förändringar i transportbranschens kostnader. För transportbranschen planeras för närvarande inga särskilda ytterligare skattelättnader.

Helsingfors 26.8.2020

Finansminister Matti Vanhanen