

7.2.2022

VM/VO

SKAL:in ehdotus ammattidieselin veronpalautuksesta

Suomessa on jo käytössä hyötyliikenteen (kuorma-autot, linja-autot, pakettiautot) dieselin alennettu verokanta. Dieselin vero on n. 26 senttiä litralta alempi kuin energiaveromalli edellyttäisi. Alennetusta verokannasta johtuvan verotuen määräksi arvioidaan tälle vuodelle n. 730 milj. euroa ja kun tästä vähennetään verosanktioksi laskettava henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimaverot, jää dieselin nettotueksi n. 350 milj. euroa. Kuorma-autoliikenteen osuus dieselin nykyisestä verotuesta on n. 340 milj. euroa. Suomessa dieselöljyn ja bensiinin veroero on jo nyt Euroopan suurimpia.

Suomen useimmista muista EU:n jäsenvaltioista poikkeavan energiaverorakenteen takia dieselöljyn veron palauttamiseen SKAL:in esittämällä tavalla liittyy periaatteellisia ja käytännöllisiä ongelmia. Energiaverodirektiivi edellyttää, että myös veronpalautukseen oikeuttavasta polttoaineesta kannetaan vähintään minimiverotaso, joka on fossiiliselle dieselöljylle, ja jakeluvaiheen voimassa ollessa myös biopolttoaineille ja niiden sekoitteille, 33 senttiä litralta. Nykyisellä verorakenteella dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden keskimääräinen verotaso 2023 on arviolta n. 50 senttiä litralta, joten alennusvara olisi keskimäärin n. 17 senttiä. Dieselin veronalennus ilman henkilöautojen ja pakettiautojen kulutusta tarkoittaisi staattisesti noin 300 milj. euron laskua verotuloissa.

Vuoden 2023 alusta parafiinisen biodieselin verotaso on minimiveron tasolla, eli 100 prosenttisesta biodieselistä (esim. Neste MY) ei voitaisi palauttaa mitään. Dieselin veronpalautus siis heikentäisi biopolttoaineiden asemaa suhteessa fossiiliseen polttoaineeseen, vaikka toisaalta biopolttoaineiden kokonaismäärän määrittää biopolttoaineiden jakeluvaihe. Muiden dieseltuotteiden kohdalla biokomponenttien osuus vaihtelee eräkohtaisesti, eikä polttoaineen käyttäjä tiedä polttoaineen bio-osuutta. Ei ole täysin selvää, mikä olisi EU-oikeudellisesti hyväksyttävä tapa palautuksen määrittämiseen tällaisessa tapauksessa.

Kuorma-auto- ja linja-autoliikenteen osuus tieliikenteen CO₂ -päästöistä on nykyisin vajaa 40 % ja kuorma-autojen osuus päästöistä on edelleen kasvussa. Ammattidieselin verotuen korottaminen vaikeuttaisi tieliikenteelle asetetun 50%:n päästövähennyksen saavuttamista ja saattaisi tällöin edellyttää henkilöautoliikenteen päästöohjauksen voimistamista.

Veronpalautuksen käytännön toteutus lisäisi Verohallinnon kustannuksia ja työmäärää sekä kasvattaisi yritysten hallinnollista taakkaa. Veronpalautuksen hakemiseen liittyy vääriin käytösten riskejä, koska polttoaineen todellista käyttömäärää tai käyttötarkoitusta ei pystyttäisi varmistamaan hakemusten käsittelyvaiheessa. Valvonta edellyttäisi tällöin jälkikäteisiä verotarkastuksia. Palautukseen oikeuttavia kuorma-autoja arvioidaan olevan noin 45 000 ja linja-autoja noin 12 000.

Verohallinto arvioi aikaisemmin, että ammattidieselin palautus olisi mahdollista toteuttaa Verohallinnossa noin vuoden valmisteluprojektilla edellyttäen, että siinä noudatettaisiin samaa palautusmenettelyä kuin eräissä muissa valmisteveronpalautuksissa. Tämä tarkoittaisi, että palautushakemukset tulisi jättää jälkikäteen vuoden tai puolen kalenterivuoden jaksoissa. Verohallinnon kannalta valmistelu saataisi monimutkaisuutta, jos lain voimaantuloajankohtana olisi muu kuin vuodenvaihe, koska normaaleista hakemusjaksoista jouduttaisiin poikkeamaan.

Verohallinto voisi käynnistää valmistelun, kun lainsäädäntö olisi selvillä. Käytännössä kokonaisvalmistelu-aika sisältäen lainvalmistelun ja toteutuksen olisi todennäköisesti pari vuotta. Ensimmäiset palautukset maksettaisiin hakijoille reilut puoli vuotta tämän jälkeen. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan ole arvioitu, vaatisiko asia valtioneuvoston ja sen mahdollisesti aiheuttamaa pidennystä aikatauluun.

Jos ammattidieselin palautuksella pyrittäisiin SKAL:in ehdottamalla tavalla hyvittämään dieselin tämän hetken korkeaa hintatasoa, niin pitäisi ottaa huomioon myös se, että dieselin hinta on vaihdellut hyvin voimakkaasti lyhyilläkin aikaväleillä. On vaikea ennustaa, mikä hintataso dieselillä olisi siinä vaiheessa, kun palautus voitaisiin ottaa käyttöön.