

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto
Eduskunta
sara.kuitunen@eduskunta.fi

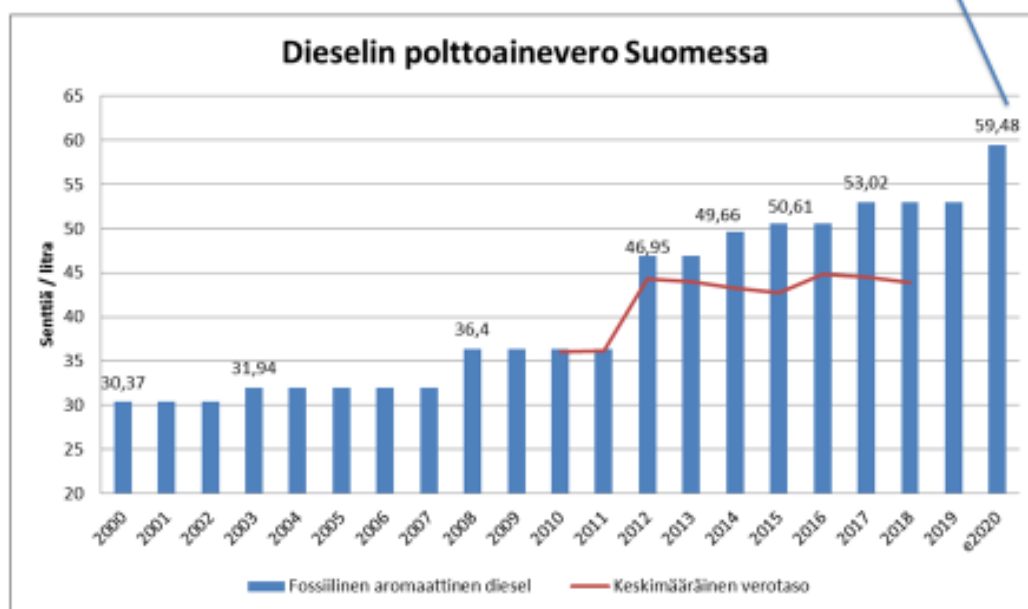
Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta, HE 66/2019 VP

Valtiovarainministeriö on valmistellut hallituksen esityksen, jolla korotettaisiin liikennepolttoaineiden valmisteveroa. Korotus kohdistettaisiin sekä energiasisältöveroon että hiilidioksidiveroon. Fossiilisen moottoribensiinin vero nousisi 5,71 senttiä litralta ja fossiilisen dieselöljyn 6,46 senttiä litralta. Uusiutuvista raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden litrakohtainen veronkorotus jäisi näitä alhaisemmaksi. Muutos lisäisi liikennepolttoaineista saatavia vuotuisia verotuloja 254 miljoonalla eurolla.

SKAL:n arvion mukaan maanteiden tavaraliikennettä harjoittavien yritysten kustannukset nousisivat lähes 80 miljoonalla eurolla vuodessa, mikä vastaisi noin 1,2 % kustannusnousua kuorma- ja pakettiautojen osalta. Ajoneuvoyhdistelmien kustannukset nousisivat veronkorotuksen myötä 1,4 prosentilla. **Esityksen vaikutukset ovat haitallisia Suomen kilpailukyvyille.**

Esityksen arviointia

Dieselin polttoaineverotusta on korotettu Suomessa tällä vuosikymmenellä erittäin voimakkaasti. Kun huomioon otetaan nyt lausunnolla oleva kesälle 2020 ehdotettu korotus, 2010-luvun alusta alkaen fossiilisen aromaattisen dieselin polttoaineveroa on korotettu 63 %. Tämä ylittää moninkertaisesti normaalin inflaatiotahdin. Vuodesta 2011 tähän päivään fossiilisen dieselin polttoainevero on noussut 36,4 sentistä 53,02 senttiin per litra. Nousu on ollut huomattava ja muutos on tehnyt Suomesta yhden EU-maiden kovimmista dieselpolttoaineen verottajista. Tämän huomattavan nousun päälle hallitus on nyt esittämässä yli kuuden sentin veronkorotusta.

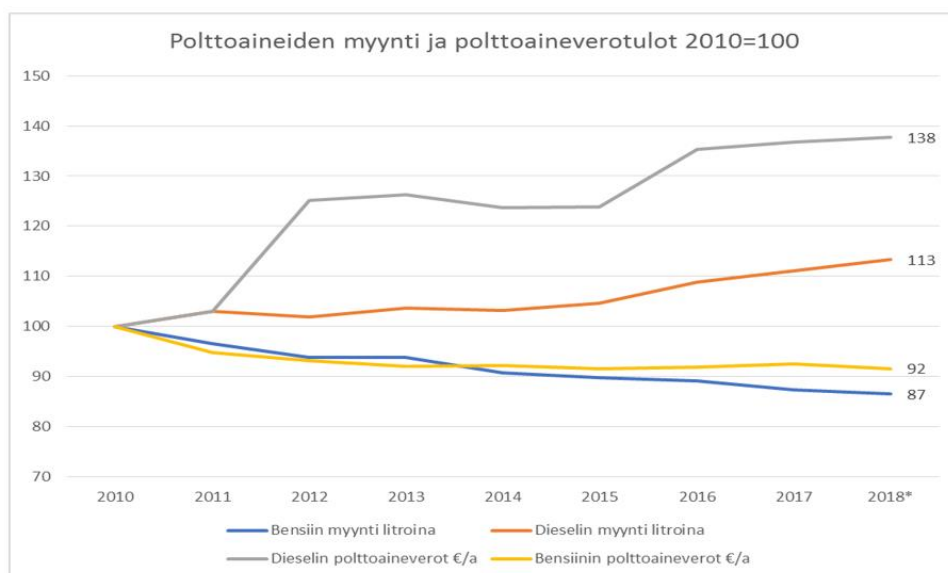


Hallituksen esityksessä ehdotetulla verotasolla fossiilisessa dieselissä on polttoaineveroa 229 € per hiilidioksiditonni, mikä on lähes kymmenkertainen määrä verrattuna päästökauppasektorin hiilidioksiditonnin hintaan. Yhteiskunnan muiden sektoreiden osalta päästöjen vähentämiseen käytetään huomattavasti lievempää taloudellista ohjausta. Tämä voi johtaa siihen, että Suomessa CO₂-päästöjä ei vähennetä siellä, missä se olisi kaikista taloudellisinta.

Hallituksen esityksessä on perusteltu nyt ehdotettua polttoaineveron korotustarvetta verotuottojen laskulla. Tämä verotuottojen lasku on luonnollista ja aiempien veromuutosten tavoitteiden mukaista, kun liikenteen energiatehokkuus on niin henkilö- kuin tavaraliikenteessäkin parantunut. On kestävämpää, että yhtäältä liikenteen veronkiristyksillä ohjataan energiatehokkuuden parantamiseen ja kun näin tapahtuu, korotetaan veroja uudelleen fiskaalisin perustein. Energiatehokkuuden paraneminen ja vaihtoehtojen käyttövoimien yleistymisen tulee jatku-
maan kiihtyvänä tulevilla vuosikymmenellä. Tämä ilmiö on syytä ottaa haltuun kokonaisuutena sen sijaan, että kategorisena linjauksena korotetaan nestemäisten polttoaineiden verotusta vieläpä dieselöljyyn painottuen.

Lukujen valossa on silmiin pistävää, että aikavälillä 2010 – 2018 moottoribensiinin kokonaisverotuotto on alentunut selvästi, kun taas kuljetuskustannuksiin vaikuttavan dieselin verotuotot ovat vastaavalla ajanjaksolla kasvaneet 38 prosentilla ja lähes 400 miljoonalla eurolla. Nyt ehdotettu veronkorotus kohdistuu laskentatavasta johtuen jälleen enemmän dieseliin kuin bensiiniin. Painotus on heikentänyt Suomen teollisuuden ja kaupan kilpailukykyä.

Polttoaineiden myyntimäärät ja polttoaineverotulot



Hallituksen esityksessä todetaan, että lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja biope-
räisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama bensiinin verotaseen sidottu energia-
sisältövero. On todettava, että bensiinin ja dieselin verokantojen eroaminen toi-
sistaan on jo EU-lainsäädännöstä lähtevää. Sen vuoksi ei ole perusteltua sanoa,
että kaikkia liikennepolttoaineita tulisi verottaa samoilla periaatteilla kuin mootto-
ribensiiniä, koska polttoaineiden käyttötarkoitukset eroavat toisistaan. Erityisen
tärkeää on tunnistaa dieselpolttoaineen merkitys logistiikan tuotannontekijänä ja
sen vaikutus Suomen kaupan ja teollisuuden kustannuskilpailukykyyn.

Hallituksen esityksessä on todettu, että hyötyliikenteen osalta polttoaineen ky-
synnän oletetaan olevan sen hinnan muutosten suhteen täysin joustamatonta.

Kuluttajapuolella sen sijaan ohjausvaikutusta hallituksen esitysluonnoksen mukaan on, minkä vuoksi nyt esitettyä korotusta perustellaan myös päästöjen vähentämisellä. Kun hallituksen esitysluonnoksessakin todetaan, että dieselöljyn veron korotus on hyötyliikenteelle vain kustannusten lisäämistä vailla ohjausvaikutusta, **tulee hallitusohjelmassakin mainitun ammattibiodieselin valmistelu aloittaa viipymättä. Ammattidieselillä** voidaan erottaa dieselin luonteeltaan toisistaan eroavat käyttötarkoitukset, hyötyliikenne ja dieselin kuluttajakäyttö, verotuksellisesti toisistaan.

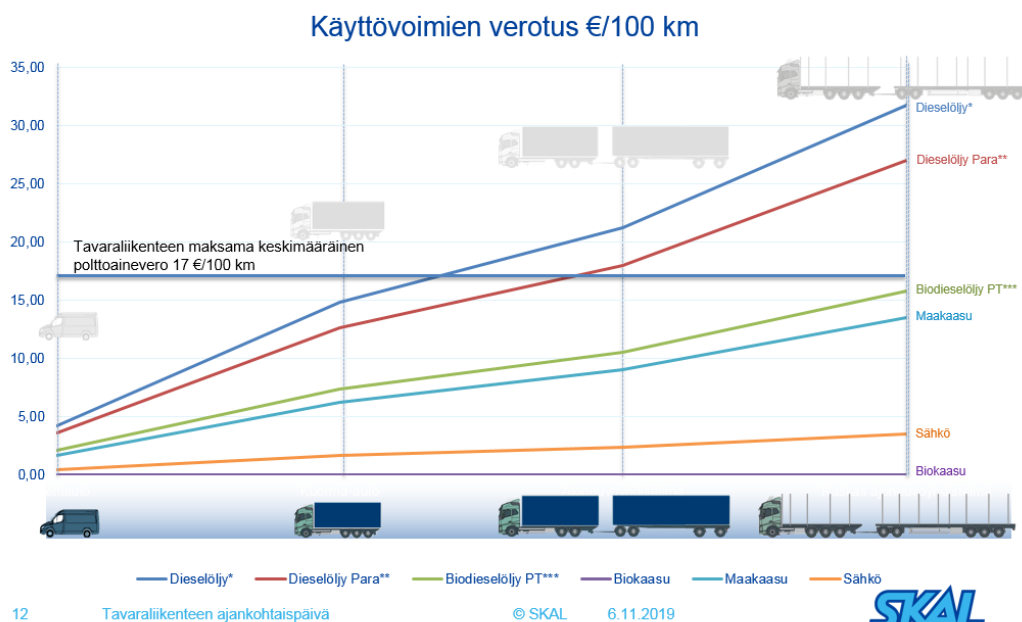
Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus

Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa on syytä tehdä tiekartta eri käyttövoimien kestäväään verotukseen. Uudistuksessa tulee huomioida yhtäältä päästövähennystavoitteet ja toisaalta Suomen kilpailukyky. Liikenteen verotaakka ei voi jäädä nestemäisiä polttoaineita käyttävien harteille, kun raskas liikenne ominaisuuksiensa vuoksi tulee käyttämään dieseliä pääkäyttövoimanaan vielä pitkälle tulevaisuuteen.

Oheinen kuva kertoo siitä, miten tällä hetkellä eri käyttövoimia verotetaan €/100 km muotoon muutettuna. Keskimääräinen tavaraliikenteen verotaso on 0,17 €/km. Uusia vaihtoehtoisia käyttövoimia verotetaan huomattavasti perinteisiä nestemäisiä polttoaineita vähemmän. Kuvio osoittaa selkeästi tarpeen liikenteen verotuksen kokonaisvaltaiselle uudelleentarkastelulle, jotta liikenteen ympäristöystävällisyyttä edistetään oikeudenmukaisesti kussakin käyttövoimassa.

Käyttövoimien verotus ajoneuvoluokittain

Maanteiden tavaraliikenteessä n. 600 miljoonan euron verokertymä polttoaineista



Polttoaineiden verotus maanteiden tavaraliikenteessä käytettävissä traktoreissa

Suomessa on yksinomaan maanteiden tavaraliikenteessä käytettäviä traktoreita noin 2 000 kappaletta, ja nämä kilpailevat kuorma-autojen kanssa samoilla markkinoilla. Ns. päivämaksuja ostetaan traktoreiden käyttämiseen maa- ja metsätalouden ulkopuolella tavaraliikenteessä 176 000 kappaletta vuodessa. Polttoöljyn käyttöoikeuden mahdollistava viiden euron päivämaksu ei vastaa lähimainkaan sitä taloudellista hyötyä, jonka traktorin haltija saa mahdollisuudesta käyttää alemmin verotettua ja muuhun kuin liikennepolttoaineeksi tarkoitettua polttoainetta. Yksittäisen traktorin osalta kyse on jopa 10 000 euron vuotuisesta veroedusta ja SKAL:n arvion mukaan kokonaisuudessaan noin viiden miljoonan euron vuotuisesta verotuesta. Polttoöljyn käyttöoikeus yksinomaan maanteiden tavaraliikenteessä käytettävissä traktoreissa on ristiriidassa EU:n energiaverodirektiivin kanssa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL esittää kantanaan hallituksen esitykseen, että nyt ehdotetun nestemäisten liikennepolttoaineiden veronkorotuksesta luovutaan, ja sen sijaan kiirehditään hallitusohjelmassa mainittua liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta. Kokonaisuudistuksessa tulee ottaa

huomioon uusien käyttövoimien, kuten sähkö ja kaasu, fiskaalinen rooli osana liikenteen verotusta. Lisäksi osana uudistusta tulee valmistella ja ottaa käyttöön hallitusohjelmassa mainittu ammattibiodiesel, jonka avulla voidaan erottaa kuorma-autoissa ja muistaa käyttötarkoituksissa kulutettu diesel.

Lisäksi SKAL esittää, että hallitus ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin traktoreita koskevan kilpailunvääristymän poistamiseksi ja arvioi polttoöljyn käyttöoikeuden yksinomaan maanteiden tavaraliikenteessä käytettävissä traktoreissa niin energiaverodirektiivin kuin valtiotukisäännöstenkin valossa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut