



AUTOALAN
KESKUSLIITTO

Esitys nestemäisten polttoaineiden valmisteveron muuttaamisesta HE /2019 vp

Pekka Rissa

Autoalan Keskusliitto

7.11.2019

Polttoaineiden valmisteveron korotus lisää liikenteen verotaakkaa

- tieliikenteen verorasitus on kasvanut 2010-luvulla selvästi: tieliikenteestä kerättiin vuonna 2018 veroja yli 8 miljardia euroa ja ilman arvonlisäveroa laskien verokertymä oli 5,2 miljardia euroa
- Suomi verottaa liikennettä enemmän kuin kilpailijamaansa: Suomessa fossiilisen bensiinin vero on jo nykytilanteessa EU-maiden kolmanneksi korkein ja fossiilisen dieselin viidenneksi korkein
- Suomi kerää liikenteestä koko tieliikennesuoritetta kohti laskettuna veroja keskimäärin 16 senttiä kilometriltä, kun Ruotsissa vastaava määrä on noin 10 senttiä - pelkästään polttoaineveroja kerätään henkilöautoliikenteestä noin 5 senttiä kilometriltä ja kuorma-autoliikenteestä noin 18 senttiä kilometriltä.
- liikennepolttoaineiden valmisteverotusta on kuluvin vuosikymmenen aikana kiristetty merkittävästi: polttoaineverokertymä on kasvanut noin 250 miljoonalla eurolla, vaikka samanaikaisesti polttoaineiden myynti on energiatehokkuuden paranemisen myötä laskenut ja alemmalla verokannalla verotettujen biopolttoaineiden osuus on kasvanut
- VATT:n tutkimuksen mukaan energiaverotuksen muutoksen yhteydessä vuonna 2012 tehdyn veronkorotuksen läpimeno hintoihin oli regressiivinen siten, että se kohdistui eniten alimpiin tulo- ja varallisuusryhmissä - regressiiviset veronkorotukset ovat yhteiskuntataloudellisesti haitallisia, sillä ne vähentävät taloudellista toimeliaisuutta erityisesti alemmissa tuloluokissa
- polttoaineveron nostaminen lisäisi merkittävästi teollisuuden ja kaupan kuljetuskustannuksia ja heikentäisi kuljetustoimialan toimintaedellytyksiä ja teollisuuden kilpailukykyä
- logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta on Suomessa noin 14 prosenttia, mikä on selvästi EU-keskiarvoa enemmän
- kuljetuskustannusten kasvu heijastuu kuluttajahintoihin ja vähentää ostovoimaa myös välillisesti
- kuljetusalan kehitysnäkymät ovat tällä hetkellä poikkeuksellisen heikot, sillä toimialan kannattavuus on talouden kasvun hidastumisen aikaansaaman kuljetuskysynnän vähenemisen takia heikentynyt

Polttoaineiden veronkorotus ei vähennä päästöjä

- tieliikenne on luonteeltaan välttämättömyyshyödyke, joka ei ole helposti korvattavissa muilla kilpailevilla hyödykkeillä
- mitä lähempänä hyödykkeen hintajouston joustokerroin on nollaa, sitä selvemmin on kyse välttämättömyyshyödykkeestä, jonka hankintaan hinta ei havaittavasti vaikuta
- hallituksen esityksessä päästövähennysten arvioinnissa on käytetty lyhyen aikavälin hintajouston arviona arvoa -0,27, joka perustuu Yhdysvalloissa toteutettuun tutkimukseen, eikä edusta Suomen olosuhteita
- VATT:n vuonna 2017 julkaistussa laajassa kirjallisuusselvityksessä liikenteen polttonesteiden lyhyen aikavälin kysynnän hintajouston arviotiin olevan huomattavasti pienempi, -0,03:n ja -0,08:n välillä
- koska liikennepolttoaineiden kysyntä on varsin joustamatonta, on epätodennäköistä, että liikenteen päästöt vähenisivät hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla, eikä esitetyle veronkorotukselle ei löydy perusteita liikenteen päästöjen vähentämisestä
- koska korotus kohdistuu myös uusiutuviin polttoainelaatuihin ja parafiiniseen dieseliin, on todennäköistä, että päästöt kasvavat kysynnän siirtyessä takaisin fossiilisiin laatuihin ja uusiutuvien osuuden lisäämisessä edetään jakeluvelvoitteen minimirajalla
- huomattavasti tehokkaampi liikenteen päästöjä vähentävä veromuutos olisi uusiutuvien polttoaineiden verokannan alentaminen tai autokannan kiertoa nopeuttava autoveron alentaminen

Parafiinisen dieselin tuki on edelleen perusteltu

- hallituksen esityksessä on mainittu, että parafiinisen dieselin alempi verokanta on ehdotettu talousarvio- ja kehysneuvottelujen yhteydessä poistettavaksi lähivuosien aikana
- VTT:n arvion mukaan parafiininen diesellaatu alentaa NOx- ja hiukkaspäästöjä sellaisissa dieselikäyttöisissä henkilö- ja pakettiautoissa, jotka ovat päästöluokkaa Euro 4 tai sitä vanhempia, sekä kuorma- ja linja-autoissa, jotka ovat päästöluokkaa Euro III tai sitä vanhempia
- päästöjen ero parafiinisen dieselin ja perinteisen dieselin välillä voi raskaalla kalustolla olla vanhemmissa Euro-luokissa säännellyillä päästöillä jopa 30 %
- parafiininen diesel voi olla fossiilista tai uusiutuvaa alkuperää - vaikka fossiilinen parafiininen diesel ei vähennä hiilidioksidipäästöjä, sen merkitys on suuri ilman laatuun vaikuttavien päästöjen vähentämisessä
- henkilöautokannasta arviolta noin 340 000, pakettiautoista 210 000, kuorma-autoista 43 000 ja linja-autoista noin 4 000 kuuluu niihin ikäluokkiin, joissa parafiininen diesellaatu vähentää merkittävästi säänneltyjä päästöjä
- osuudet koko kannasta ovat vielä varsin suuria, joten parafiinisen dieselin tuen poistaminen ei ole vielä lähivuosina perusteltua, sillä se vähentää merkittävästi liikenteen haitallisia päästöjä vanhemmassa autokannassa

Polttoaineverotuksen korotus tulisi suunnitella osana liikenteen verouudistusta

- Hallitusohjelman mukaisesti valtioneuvosto on nimittänyt työryhmän selvittämään liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Liikenteen verouudistusta koskeva tarkastelu koskee hallituskautta pidempää aikaväliä. Lisäksi hallitusohjelmaan sisältyy tavoite luoda tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen sekä kehittää päästöjen laskentaan soveltuvia mittaristoja ja edistää käyttövoimauudistusta.
- Esitämme, että liikennepolttoaineiden verotusta koskevat päätökset valmisteltaisiin ja toteutettaisiin osana laajempaa liikenteen verotusta koskevaa uudistusta ja fossiilittoman liikenteen tiekartan laadintaa, jolloin liikenteen veroja voidaan tarkastella kokonaisuutena.
- Yksittäisenä veromuutoksena polttoaineveron korotus jää luonteeltaan puhtaan fiskaaliseksi. Polttoaineveroa ei ole perusteltua korottaa, ellei samanaikaisesti alenneta muita liikenteen veroja siten, että liikenteen kansainvälisestäkin vertaillen korkea verotaakka ei kasva.