



13.11.2023

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: HE 36/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Suomen henkilöautokannan keski-ikä on 13 vuotta ja ylivoimaisesti suurin osa autokannasta kulkee polttomoottorin voimin. Polttoaineiden hinnoilla on suuri merkitys muun muassa suomalaisten työssäkäynnin kustannuksiin. Hallituksen esityksessä esitetty polttoaineeveron alentaminen on oikeansuuntainen toimenpide liikkumiskustannusten nousun hillitsemiseksi. Myös liikennepolttoaineiden jakeluveloitteen korotustahdin hidastaminen on kannatettava asia.

Polttoaineveronalennuksen määrä ei ole tavaton. Näitä toimenpiteitä tehtiin muissa EU-maissa jo viime vuonna. Esimerkiksi Ruotsissa alennettiin polttoaineveroja sekä maksettiin jokaiselle autonomistajalle vähintään tuhannen kruunun kertakorvaus. Suomessa päätettiin olla alentamatta veroja, minkä takia me olemme olleet koko ajan polttoaineiden hintatilastoissa kahden kalleimman EU-maan joukossa. Olosuhteissa, joissa oman auton käyttö ei ole luksusta, vaan arjen mahdollistaja.

Syyskuussa Ruotsissa esitettiin polttoaineeveron alentamista edelleen bensiinin osalta noin 14 sentillä litralta. Dieselin veroa esitettiin alennettavaksi neljällä sentillä, jolloin vero olisi EU:n edellyttämällä vähimmäistasolla. Lisäksi Ruotsissa biokomponenttien jakeluveloite on vuosina 2024–2026 vain kuusi prosenttia, mikä vähentää omalta osaltaan kuluttajahintapainetta. Muiden maiden tehdessä viime vuonna toimenpiteitä, meillä arvioitiin valtiontalous kansalaisten ja yritysten toimeentuloa tärkeämmäksi. Arvio oli myös, että hinnannousu on tilapäistä, mutta tuo arvio on osoittautunut vääräksi.

Uudet jakeluveloitetasojen nousut nostaisivat polttoaineiden pumppuhintoja vuoteen 2027 mennessä arviolta noin 9,3 senttiä litralta. Tämä jakautuisi siten, että bensiinin hinta nousisi 4,4 senttiä ja dieselin 4,9 senttiä litralta. Vuodelle 2024 esitetty veronalennus tapahtuisi siis etupainotteisesti ja alentaisi arvonlisäverollisena pumppuhintoja 4,4 ja 4,9 senttiä. Vaikka valtion polttoaineverotulojen ennakoita laskevan veronalennuksen myötä noin kuusi prosenttia, korkealla oleva polttoaineiden hinta lisää valtion saamia arvonlisäverotuottoja.

Biopolttoaineiden jakeluveloitteen lisääminen luo hintapainetta erityisesti dieselpolttoaineelle, sillä biokomponentteja voidaan lisätä dieselpolttoaineeseen enemmän kuin bensiiniin ilman ajoneuvoteknisiä muutoksia. Tästä syystä dieselpolttoaineen suurempi veronalennus on perusteltu. Jatkossa on syytä pohtia myös dieselautojen käyttövoimaverosta luopumista, sillä dieselautot kantavat jo nyt suuremman taakan päästövähennystavoitteiden kustannuksista.

Verrattaessa hallituksen esitystä muissa EU-maissa tehtyihin veronalennus- ja tukiratkaisuihin, sitä voi pitää pikemminkin vaatimattomana, kuin suurena veromuutoksena. Veronalennuksesta saatava hyöty menee niille, joiden arjessa tarve oman auton käyttöön on suurinta.

Lopuksi

Hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa selvitetään, että vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen tehdyistä lukuisista valmisteverojen korotuksista huolimatta bensiinin reaalin valmisteverotaso ei ole noussut 2010-luvulla, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoa enemmän. Myöskään dieselkäyttöisten autojen verotus on arvion mukaan reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012.

On kuitenkin hyvä huomioida, että polttoaineiden kuluttajahinnat ovat olleet erittäin korkealla tasolla ja myös jäämässä sille. Tähän vaikuttaa verotuksen lisäksi myös muun muassa kiristytvä jakeluvelvoite, joka on poliittinen päätös siinä missä verotuskin.

Kunnioittavasti,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pasi Nieminen', with a long horizontal stroke extending to the right.

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry