

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

14.11.2023

Asia: HE 36/2023 vp

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee liikennepolttoaineiden valmisteveron alentamista.

Verotason alentaminen on perusteltua polttoaineiden hintapaineiden alentamiseksi

Hallituksen esityksen tavoitteena on alentaa polttonesteiden valmisteveroa, jotta polttoaineiden hinta ei tulevina vuosina nousisi, kun uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite palaa lähivuosina kasvu-uralle. Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite on liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta ratkaisevan tärkeä toimenpide. Jotta tulevaisuudessa välttyttäisiin jakeluvelvoitteen nostamiselta hintavaikutusten kannalta kohtuuttoman korkealle, tulisi tieliikenteen käyttövoimamurrosta edistää pitkäjänteisesti kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuilla, vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannusteilla sekä autoverotusta alentamalla. Näillä toimenpiteillä voidaan nopeuttaa autokannan kiertoa ja parantaa autokannan energiatehokkuutta. Myös hallitusohjelmaan kirjattu jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja sähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen vähentävät polttoaineiden hintapainetta.

Valmisteveron alentaminen on vallitsevassa tilanteessa perusteltu kansalaisten ja yritysten liikenne- ja kuljetuskustannusten kasvua hillitsevä toimi. Liikennepolttoaineiden valmisteveron taso on Suomessa korkea. Liikenteen hieman yli 4 miljardin euron erillisverokertymästä noin 2,7 miljardia euroa kerätään polttoaineveroina. Polttoaineista kertyy lisäksi valtiolle huomattava määrä arvonlisäverotuloja.

Veronalennus on perusteltu myös siksi, että polttoaineiden hinnoissa on lähivuosina myös muista tekijöistä kuin jakeluvelvoitteen noususta johtuvia nousupaineita. Myös monissa muissa EU-maissa on toteutettu polttoaineiden hintojen alentamiseksi nopeavaikuttaisia toimia alentamalla valmisteveron tasoa. Veronalennukset on voitu kattaa polttoaineen hinnannousun seurauksena kasvaneilla arvonlisäverotuloilla.

Hallituksen esityksen mukaisilla polttoaineeveron alennuksilla bensiinin verotaso laskisi arvonlisäverovaikutus huomioon ottaen 4,4 sentillä litralta ja dieselin 4,9 senttiä litralta, mikä on selvästi vähemmän kuin viime hallituskaudella toteutettujen polttoaineeverotasojen nosto. Suomessa on tällä hetkellä Euroopan toiseksi korkein bensiinin ja neljänneksi korkein dieselin verotaso. Verotasojen maltillisesta alentamisesta huolimatta valmisteverojen tasot ovat Suomessa Euroopan muihin maihin verraten korkeat. Jos veroa laskettaisiin hallituksen esittämällä tavalla, bensiinin verotus olisi Suomessa edelleen EU-maiden viidenneksi korkein ja dieselin kuudenneksi korkein. Verotasoja vertailtaessa on lisäksi huomattava, että niissä maissa, joissa diesel-

polttonesteen verotaso on Suomea korkeampi, on käytössä ammattidieseljärjestelmä, jossa osa valmiste-
rosta palautetaan kuljetusyrittäjille.

Verotason alentaminen tulisi toteuttaa uusiutuvien polttoaineiden verotasoja painottaen

Polttoaineiden valmistevero koostuu hiilidioksidiverosta, energiasisältöverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Hiilidioksidivero perustuu polttoaineen koko elinkaaren aikaiseen hiilidioksidipäästöjen määrään ja energiasisältövero on polttoaineen lämpöarvoon. Hallituksen esityksen syyskuussa lausuntokierroksella olleessa lakiluonnoksessa veron alennus esitettiin toteutettavaksi energiasisältöveroa alentamalla, jolloin veron alennukset olisivat kohdistuneet kaikkiin polttoainelaatuihin. Hallituksen eduskunnalle valmistelemassa esityksessä valmisteveron alennus on tästä poiketen kohdistettu hiilidioksidiveroon. Näin ollen esitetty alennus kohdistuu lähes yksinomaan fossiilisiin polttoaineisiin, sillä uusiutuvien polttoaineiden hiilidioksidivero on jo nykyisin fossiilisia polttoaineita merkittävästi alempi. Valittu veronalennuksen toteutustapa ei ole perusteltu, sillä se heikentää uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä ja lisää osaltaan fossiilisten polttoainelaatujen kysyntää. Hiilidioksidiveron alentaminen lisää tulevaisuudessa jakeluvuoroituksen noston aiheuttamaa hintapainetta, sillä veromuutos kaventaa fossiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden verotasojen välistä eroa.

Jotta veron alennus ei lisäisi fossiilisten polttoaineiden kulutusta, veronalennus tulisi kohdistaa ensisijaisesti uusiutuviin polttoainelaatuihin. Tämä parantaisi niiden hintakilpailukykyä, kun niiden osuus jaeltavasta polttoaineesta kääntyy tulevaisuudessa uudelleen kasvuun jakeluvuoroituksen palatessa vähitellen kasvuralle. Veroalennuksen kohdentaminen uusiutuville jakeille on valmisteverotuksen rakenteen kannalta ongelmallista, sillä uusiutuvien polttoaineiden verotus muodostuu pääosin energiasisältöverosta. Kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden eli ns. R-luokiteltujen biopolttoaineiden hiilidioksidivero on nykyisin puolet fossiilisten polttoaineiden verotasosta. Jätteistä, tähteistä, lignoselluloosasta ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistetut biopolttoaineet eli ns. T-luokan biopolttoaineet on kokonaan vapautettu hiilidioksidiverosta, koska niiden voidaan katsoa olevan lähes hiilineutraaleja polttoaineita polttoaineen elinkaaritarkastelussa ja niiden raaka-aineet ovat ravinnon tuotantoon soveltumattomia. Kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden verotusta voidaan käytännössä alentaa yksinomaan energiasisältöveroa alentamalla.

Polttoaineverotusta tulisi uudistaa siten, että hiilidioksidiveron osuutta valmisteverotuksessa nostettaisiin merkittävästi ja samalla energiasisältöveron osuutta laskettaisiin. Tämä mahdollistaisi nykyistä alempien verotasojen soveltamisen uusiutuville polttoaineille ja uusiutuvien polttonesteen paremman hintakilpailukyvyn. Edellisen hallituksen vuonna 2020 tekemässä veromuutoksessa energiasisältöveroa korotettiin 0,01631 eurosta 0,01681 euroon megajoulelta ja hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin arvoa nostettiin 62 eurosta 77 euroon. Nyt laaditussa esityksessä hiilidioksidivero palautettaisiin takaisin 62 euroon tonnilta. Tämä heikentäisi merkittävästi uusiutuvien jäte- ja tähdeperäisten polttoaineiden hintakilpailukykyä myös viime hallituskauden veronkorotusta edeltäneeseen verorakenteeseen nähden. Hiilidioksidiveron osuus fossiilisen bensiinin valmisteverosta pienenesi 28 prosentista 24 prosenttiin ja fossiilisen dieselpolttonesteen valmisteverosta 41 prosentista 35 prosenttiin. Mitä pienempi hiilidioksidiveron osuus on, sitä lähempänä toisiaan uusiutuvien ja fossiilisten polttoaineiden verotasot ovat. Esimerkiksi Ruotsissa, jossa liikennepolttonesteen verotus on Suomea alemmaa, liikennepolttonesteen hiilidioksidiveron taso on noin 130 euroa hiilidioksiditonnille. Ruotsissa hiilidioksidiveron osuus polttonesteen valmisteverosta on fossiilisella bensiinillä noin 45 prosenttia ja dieselpolttonesteellä noin 60 prosenttia.

Energiaverodirektiivi sallii alemman verotason polttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla olevat muut tuotteet. Verotuksen rakennetta muuttamalla veroalennus voitaisiin

ulottaa koskemaan myös T-laatuista dieselpolttonestettä ja muita kehittyneitä hiilineutraaleja polttoaineita, joilla jakeluvelvoitetta Suomessa pääosin täytetään. Kehittyneitä biopolttoaineita voidaan sekoittaa muihin polttoaineisiin, jolloin jaellun polttoainesekoituksen verotaso jäisi EU:n minimiverotason alle, vaikka jonkin yksittäisen polttoainelaadun verotaso laskisikin alle energiaverodirektiivin asettaman minimirajan.

Valtioneuvosto on ilmoittanut valmistelewansa myöhemmin erillisen noin 100 miljoonan euron alennuksen polttoaineiden hiilidioksidiveroon. Ilman verorakenteen muutosta riskinä on, että myös toinen polttoaineiden veronalennus kohdistuisi pääosin fossiilisiin polttoainelaatuihin vähentäen entisestään uusiutuvien ja-keiden hintakilpailukykyä.

Esitämme lisäksi huolestamme siitä, että hallitusohjelmakirjauksen mukaan jakeluvelvoitteen seuraamusmaksua valmistellaan alennettavaksi. Seuraamusmaksut nostaisivat polttoaineiden hintoja, mutta eivät vähentäisi liikenteen päästöjä. Myös polttoaineverolain muutosta koskevan hallituksen esityksen perusteluissa on todettu, että linjattujen seuraamusmaksutasojen porrastusten kanssa hiilidioksidiveron alennus lisäisi todennäköisyyttä sille, että uusiutuvien polttoaineiden osuus liikennepolttoaineissa jäisi 13,5 prosentin ylittävältä osalta säädettyjä jakeluvelvoitetasoja matalammaksi. Seuraamusmaksutasojen alentaminen ja niiden muuttaminen päästömaksuluonteisiksi rapauttaisi jakeluvelvoitemekanismia ja edellyttäisi uusia päästövähennystoimia, jotta liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet voitaisiin saavuttaa.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto