Asiantuntijalausunto 6.11.2019
ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö

Liikennepolttoaineiden verotuksen muuttaminen, HE 66/2019 vp

Hallitusohjelman mukaan valmistellaan hallituksen ilmastopolitiikan tavoitteita palvelemaan kestävän verotuksen tiekartta, jonka ensimmäinen vaihe valmistuu vuoden 2020 kehysriiheen mennessä. Nyt käsiteltävänä oleva esitys on osa tätä kokonaisuutta mutta valmistuisi nopeammalla aikataululla. Esityksen mukaiset veronmuutokset tulisivat voimaan 1.8.2020. Hallitusohjelmaan sisältyy kirjaus liikennepolttoaineiden verotuksen korottamisesta 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana. Tämä korotus toteutuisi nyt esitetyillä veronmuutoksilla.

Liikennepolttoaineiden reaaliset verotasot eivät ole käytännössä nousseet viime vuosina. Nytkin esitettävät valmisteverojen korotukset ovat varsin maltillisia. Ehdotuksen mukaiset korotukset toteutettaisiin nostamalla liikennepolttoaineiden energia- ja hiilidioksidiveroa siten, että bensiinin osalta korotus olisi keskimäärin 5,3 senttiä litralta ja dieselillä keskimäärin 5,6 senttiä litralta. Samassa yhteydessä liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperusteita muutettaisiin siten, että polttoaineiden elinkaaren aikaiset päästöt huomioidaan. Vastaava muutos on jo tehty lämmityspolttoaineiden verotasojen laskennassa.

Esitettyjen veronmuutosten vaikutukset on arvioitu varsin monipuolisesti. Koska esitetyt veronmuutokset ovat maltillisia, myös vaikutukset jäävät varsin vähäisiksi. Esimerkiksi kuluttajien keskimääräinen vuotuinen bensiinilaskun nousu olisi hieman yli 70 euroa. Esityksen aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen muutosta on pyritty arvioimaan hyödyntämällä yleisiä hintajoustotietoja. Tulokseksi on saatu, että tieliikennesektorin päästöt vähenisivät 0,7 % verrattuna tilanteeseen ilman nyt esitettyjä muutoksia. Tästä voidaan todeta, että vaikutus jää varsin pieneksi sen seurauksena, että hyötyliikenteen polttoainekäytön kysyntäjousto on oletettu nollaksi. Tämä saattaa pitää paikkansa lyhyellä aikavälillä, mutta pidemmällä tarkastelujaksolla liikennepolttoaineiden veronkorotus vaikuttaa myös hyötyajoneuvojen ajoneuvokantaan kannustamalla polttoainetehokkaampien ajoneuvojen ja vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintaan.

Esitys on hyvin valmisteltu ja suunnaltaan linjassa hallitusohjelman kirjausten kanssa. Nyt esitetyt korotukset eivät kuitenkaan merkittävästi vaikuta tieliikennesektorin päästökehitykseen. Esityksessä todetaankin, että tavoitteena on polttoaineverotuksen ympäristöohjauksen tason säilyminen ja että tieliikennesektorin verotuksen kokonaistarkastelu on tarkoitus tehdä valtiovarainministeriön elokuussa asettaman työryhmän työn tulosten pohjalta. Näin ollen ohjauksen tehostaminen jää tulevien esitysten varaan. Ohjauksen merkittävä tehostaminen jatkossa on tarpeen ottaen huomioon liikennesektorin päästökehitys suhteessa sille asetettuihin tavoitteisiin. Esityksessä viitataan myös parafiinisen dieselöljyn veronalennuksen poistamiseen myöhemmin.

Esityksen mukaan veronkorotus tapahtuisi nostamalla sekä energiasisältö- että hiilidioksidiveroa. Vaihtoehtoisena veronkorotuksen toteutustapana on myös lyhyesti tarkasteltu veronkorotuksen kohdentumista pelkästään energiasisältöveron puolelle.

Vakaiden verotuottojen varmistaminen puoltaisi tätä vaihtoehtoa. Toisaalta ohjauksen tehostamisen tarve liittyy nimenomaan hiilidioksidiin ja liikenteen päästökehitykseen. Ympäristöohjauksen kannalta on mahdollista vaikuttaa polttoaineiden käyttömääriin sekä energiasisältöveron että hiilidioksidiveron kautta. Myös energiasisältövero kannustaa vähentämään polttoaineen kulutusta ja sen myötä päästöjä. Valittu korotusmalli heijastaa tasapainoisesti asiaan liittyvää sekä fiskaalista että päästöohjausintressiä. Polttoaineverotuksen ohella jakeluvelvoite on nykyään ja varsinkin tulevaisuudessa hyvin keskeinen ohjauskeino biopolttoaineiden aseman vahvistamisen kannalta. Jakeluvelvoitteella ei voida kuitenkaan vaikuttaa polttoainekäytön kokonaismääriin, siihen verotus on tehokkaampi ohjauskeino.