**Asiantuntijalausunto 2.3.2020**
ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö

**Kansalaisaloite dieselin käyttövoimaveron poistamisesta KAA 6/2019 vp**

Kansalaisaloitteessa kiinnitetään huomiota dieselöljyn viimeaikaiseen hintakehitykseen suhteessa bensiinin hintatasoon. Aloitteen mukaan erityisesti Pohjois-Suomessa on vaikea tulla toimeen ilman henkilöautoa. Aloitteessa esitetään dieselautoja koskevan käyttövoimaveron poistoa dieselautoilun kustannusten lieventämiseksi.

Aloitteen perustana oleva havainto dieselpolttoaineen ja bensiinin suhteellisesta hintakehityksestä pitää paikkaansa. Suomessa dieselin kuluttajahinnat ovat viime aikoina voineet olla korkeammalla tasolla kuin bensiinillä. Kehityksen taustalla on useampi tekijä. Kansallisella tasolla biopolttoaineen jakeluvelvoite kohdistuu käytännössä vahvasti dieselin puolelle, minkä johdosta biopolttoaineen kustannusvaikutus myös ensisijaisesti kohdentuu dieselin. Selvitysten perusteella voidaan todeta, että jakeluvelvoite nostaa jonkin verran polttoaineen tuotantokustannuksia ja siten vaikuttaa myös kuluttajan maksamaan hintaan. Merkittävämpi bensiinin ja dieselin hintojen suhteeseen vaikuttava tekijä on kuitenkin ollut maailmanmarkkinahintojen kehitys. Sen taustalla on dieselin niukempi tarjonta suhteessa bensiiniin, mikä näkyy dieselin hintakehityksessä. Tuotannon jakautuminen bensiiniin ja dieselin riippuu vahvasti käytössä olevasta jalostuskapasiteetista ja jalostamoiden tuotantorakenteesta.

Suomessa dieselin ja bensiinin hintaeron kaventuminen tai poistuminen kokonaan ei siis riipu suoraan valtion toimista vaan on pääasiassa markkinavetoinen ilmiö. Tilanne voi toisin sanoen muuttua myös jatkossa. Dieselin ja bensiinin verotasoissa on edelleen selvä ero, dieselin litrakohtaisen valmisteverotason ollessa miltei 20 senttiä alempi kuin bensiinillä. Veroedusta huolimatta kuluttajahinnat voivat olla käytännössä tasoissa edellä mainittujen seikkojen takia. Dieselöljyn veroedun tasaamiseksi dieselhenkilöautoista kannetaan käyttövoimaveroa. Näin ollen dieselkäyttöisten henkilöautojen saama verotuki tasoittuu ainakin keskimäärin, kun otetaan huomioon käyttövoimaveron vaikutus. Kyseisen verorakenteen ja käyttövoimaveron tarkoituksena on ollut myös pitää ammatillisen liikenteen polttoainekustannuksia kohtuullisina. Voidaan myös todeta, ettei ole mitään ympäristöperusteita suosia dieselautoja verotuksellisesti ja ohjata siten kuluttajia valitsemaan dieselkäyttöisiä henkilöautoja. Käyttövoimaveroa kannetaan dieselkäyttöisten henkilöautojen lisäksi henkilöautoista, joiden käyttövoimana on jokin muu bensiiniä lievemmillä kriteereillä verotettu käyttövoima.

Nykyinen polttoaineverotus on selkeästi ympäristöperusteinen, koska se ottaa huomioon polttoaineen aiheuttamat päästöt. Tavoitteena onkin, että polttoaineverotus yhdessä muun liikenteen verotuksen kanssa ohjaa liikennettä selvästi vähäpäästöisempään suuntaan. Liikennesektorin osuus päästökaupan ulkopuolisten sektorien päästöistä on peräti 40 %. Asetetun tavoitteen mukaisesti liikennesektorin päästöjä tulisi puolittaa vuoteen 2030 mennessä.

Liikennesektorin päästövähennystavoitteen saavuttaminen tulee edellyttämään nykyisen ohjauksen tehostamista. Jo nyt valtio kuitenkin kannustaa usealla eri ohjauskeinoilla siirtymään vähäpäästöisiin autoihin. Tieliikennesektorin verotuksen kokonaistarkastelu on tarkoitus tehdä valtiovarainministeriön elokuussa 2019 asettaman työryhmän työn tulosten pohjalta. Tässä yhteydessä tullaan tarkastelemaan nykyisen polttoaineverotuksen ohjauksen riittävyyttä sekä ilmastotavoitteiden että valtiontalouden tarpeiden kannalta.