AUTOALAN KESKUSLIITTO

4.3.2020

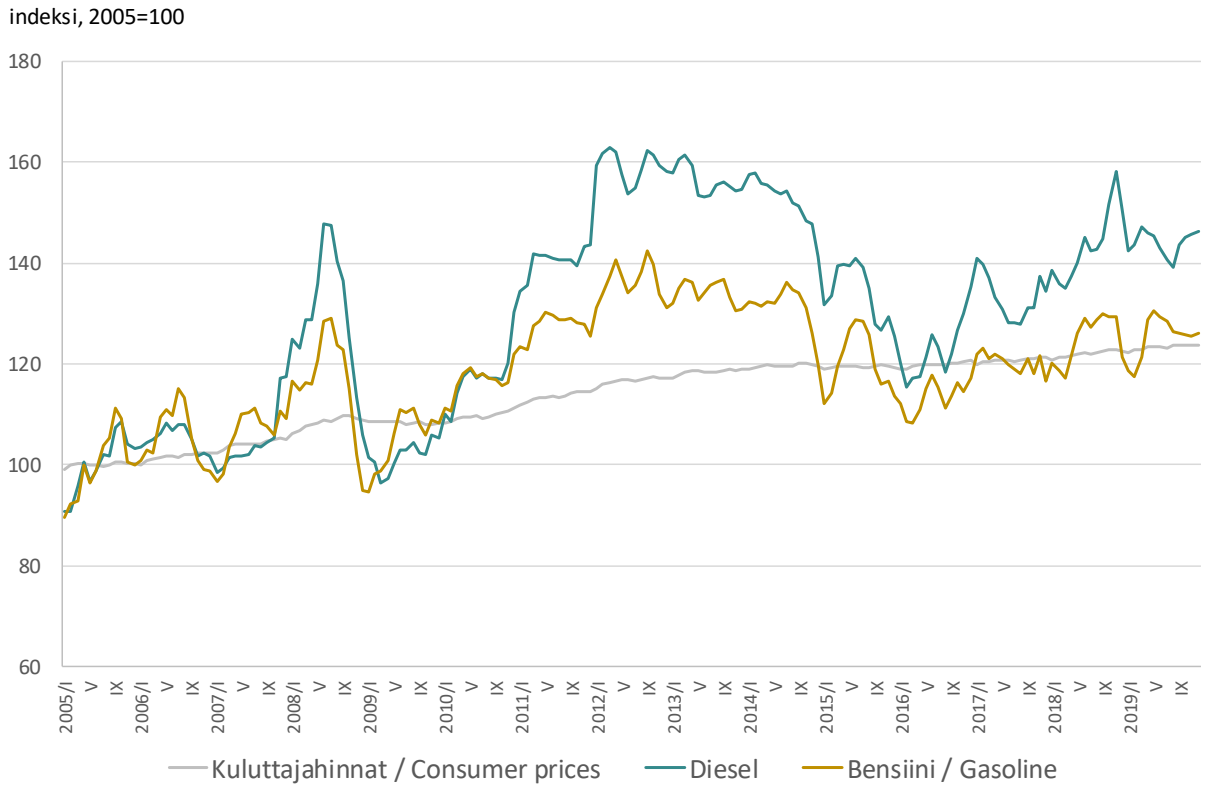
Eduskunta
Verojaosto

Autoalan Keskusliitto ry:n lausunto dieselautojen käyttövoimaveron poistoa koskevasta kansalaisaloitteesta (KA 6/2019 vp)

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto dieselautojen käyttövoimaveron poistoa koskevasta kansalaisaloitteesta.

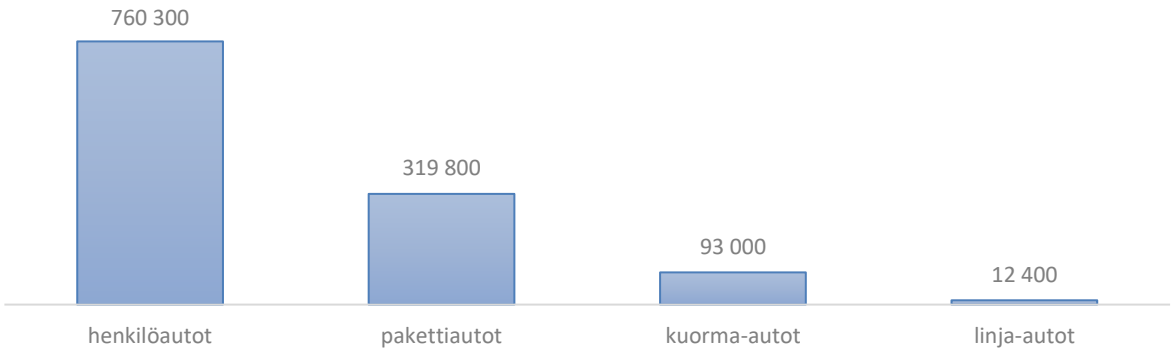
Dieselpolttonesteen hintakehitys

Kansalaisaloitteessa esille nostettu huoli dieselautojen käyttökustannusten kasvusta on perusteltu, sillä viime vuosina bensiinin ja dieselin pumppuhintojen ero on dieselin alemmasta verokannasta huolimatta kaventunut. Viime vuosina dieselpolttonesteen hinta on satunnaisesti ollut jopa moottoribensiiniä korkeampi. Kuvassa 1 on esitetty dieselin ja bensiinin hintakehitys Suomessa viimeisimmän 15 vuoden aikana. Vuoden 2011 energiaverouudistuksessa dieselin verotasoa nostettiin selvästi moottoribensiinin verotasoa enemmän. Vastaavasti käyttövoimaveron tasoa alennettiin vuoden 2011 veromuutoksessa. Vuoden 2016 jälkeen dieselin maailmanmarkkinahinnat nousivat siten, että dieselin hinta on ollut noin 1,4-kertainen vuoden 2005 tasoon nähden, kun moottoribensiinin hintakehitys on seurannut yleisten kuluttajahintojen kehitystä ja hintataso on noin 1,2-kertainen vuoden 2005 tasoon nähden.



Kuva 1. Polttonesteiden hintakehitys Suomessa vuosina 2005–2019. (Tilastokeskus)

Autokannassa on tällä hetkellä noin 1,1 miljoonaa dieselautoa. Henkilöautoista noin kolmannes on dieselkäyttöisiä ja paketti- ja kuorma-autokanta koostuu lähes yksinomaan dieselkäyttöisistä autoista. Suomessa myydystä dieselistä noin neljännes käytetään henkilöautoliikenteessä.



Kuva 2. Dieselautojen määrä autokannassa vuoden 2019 lopussa. (Traficom)

Dieselin käyttövoimavero kompensoi alempaa polttoaineveroa

Dieselpolttonesteellä on selvästi moottoribensiiniä alempi verokanta, jota kompensoidaan vuosittaisella käyttövoimaverolla. Nykyinen polttoaineverotuksen rakenne pohjautuu malliin, jossa alemmalla valmisteverokannan polttoaineiden verotasoa kompensoidaan korkeammalla vuosittaisella käyttövoimaverokannalla. Koska käyttövoimaveron laskentaperusteena on polttonesteiden verotason ero, eikä polttonesteiden veroton hinta, käyttövoimaveron tasoa ei ole tarkistettu verottomien hintojen muutostilanteissa.

Mikäli kansalaisaloitteen mukaisesti Suomessa luovuttaisiin käyttövoimaverosta, valmisteverojen osalta nousisi esille luopuminen dieselpolttonesteen alemmasta verokannasta. Tämä edellyttäisi dieselin korkean valmisteverotason kompensoimista ammattiliikenteelle. Ilman kompensaatiota dieselin polttoaineveron nostaminen lisäisi merkittävästi teollisuuden ja kaupan kuljetuskustannuksia ja heikentäisi kuljetustoimialan toimintaedellytyksiä ja teollisuuden kilpailukykyä.

Korkeammalla dieselin polttoaineverolla olisi kauaskantoisia vaikutuksia henkilöautokantaan ja ajosuoritteiden jakautumiseen. Polttoaineverokantojen muutosten vaikutuksia on selvitetty muun muassa tuoreessa PTT:n tutkimuksessa[1]. Vaikutukset kohdistuisivat eniten paljon ajaville dieselautojen haltijoille, joten muutos tulisi tehdä vaiheittain, jotta ajoneuvokannassa olevat autot ehtisivät luonnollisen autokierron kautta jakautua siten, että dieselautot eivät olisi enää yksinomaan paljon ajaville mielekäs vaihtoehto.

Dieselautoilla ajetaan kaiken kaikkiaan noin 45 prosenttia henkilöautosuoritteesta, vaikka dieselin osuus autokannasta on noin kolmanneksen luokkaa. Tämä johtuu dieselautokannan nuoremmasta keski-iästä ja dieselin verotuksesta, sillä vuosittaisen kiinteän käyttövoimaveron takia dieselauto on taloudellinen vaihtoehto vasta kun ajokilometrejä syntyy paljon. Ennen vuoden 2011 energiaverouudistusta dieselin taloudellisuuden ajokilometriraja oli noin 18 000 km vuodessa, mutta veromuutosten ja 2010-luvun maailmanmarkkinahintojen muutoksen takia raja on noussut viime vuosikymmenellä 22 000–25 000 ajokilometriin vuodessa. Keskivertodieselautolla ajetaan vuosittain noin 1,8-kertainen ajosuorite bensiiniautoon nähden.

[1] Honkatukia, J., Keskinen, P, & Ruuskanen, O-P, Villanen, J. 2020. Dieselin verotuen vaikutusten arviointi Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja. 2020:4

Dieselautot ovat vähäpäästöisiä maantieajossa

Koska dieselmoottorin hyötysuhde on ottomoottoria korkeampi, dieselin kulutus ja päästöt ovat erityisesti maantieajossa pienemmät kuin bensiiniautojen. Dieselauton hiilidioksidipäästöt ovat 15–20 prosenttia pienemmät kuin vastaavankokoisen bensiinikäyttöisen henkilöauton. Ympäristösyistä verotuksen tulisi jatkossakin ohjata erityisesti paljon ja pitkää matkaa ajavia dieselhenkilöautoihin. Tällä hetkellä verotuksen asettama ajokilometriraja on noussut päästöjen vähentämisen näkökulmasta liian korkeaksi, sillä jo noin 20 000 kilometrin vuosittaisella ajosuoritteella dieselautojen tuoma hiilidioksidipäästöhyöty on merkittävä. Dieselin verotuksen rakenteen muutos siten, että dieselin osuus paljon ajavien ajosuoritteista vähenisi, lisäisi merkittävästi henkilöautoliikenteen kokonaispäästöjä.

Käyttövoimavero rankaisee kohtuuttomasti ladattavia dieselhybridejä

Käyttövoimaveron laskentatapaa tulisi muuttaa siten, että ladattavilla dieselhybrideillä vero laskettaisiin ainoastaan puolelle ajokilometreistä. Näillä autoilla dieselmoottorilla ajetaan vain osa matkasta, mutta käyttövoimaveron laskennassa oletusarvona on, että lähes koko ajosuorite ajettaisiin dieselillä. Tuoreen lataushybridien käyttöä koskevan tutkimuksen[2] perusteella hieman yli puolet ladattavien autojen ajokilometreistä ajetaan sähköllä. Näin ollen dieselhybrideillä käyttövoimaveron määrää tulisi alentaa sähköllä ajon osuutta vastaavaksi, jotta verotus kompensoisi oikeudenmukaisemmin dieselin alemman valmisteverokannan.

Liikenteen verouudistuksen kokonaisuus

Autoilun verotusta koskevat päätökset tulisi valmistella ja toteuttaa osana laajempaa liikenteen verotusta koskevaa uudistusta, jolloin liikenteen veroja voidaan tarkastella kokonaisuutena. Polttoaineverotus, vuosittaiset ajoneuvoverot ja autojen hankinnan verotus vaikuttavat liikenteen verokuormaan eri tavoin. Verouudistuksessa olisi olennaisen tärkeää selvittää verojen heijastusvaikutuksia ja muuttaa verorakennetta siten, että se uudistaisi mahdollisimman nopeasti Suomen ikääntyvää autokantaa. Nykyinen verorakenne on johtanut päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisen kannalta hankalaan tilanteeseen, jossa autokannan kierto on kasvanut 21 vuoteen.

Dieselin veromuutoksissa on tärkeää ottaa huomioon myös kustannuspaineet, jotka johtuvat biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kiristymisestä. Lähivuosina jakeluvelvoite kohdistuu erityisesti uusiutuvaan dieseliin, jota voidaan sekoittaa fossiilisen dieselin sekaan ilman sekoitusrajaa. Uusiutuvan dieselin valmistuskustannukset ovat vielä merkittävästi fossiilista dieseliä korkeammat.

Kunnioittavasti,



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

[2] Autoalan Tiedotuskeskus. 2020. Ladattavien autojen käyttäjätutkimus - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. http://www.aut.fi/lataustutkimus