Asiantuntijalausunto: KAA 6/2019 vp: Dieselautojen käyttövoimaveron poisto; Eduskunnan verojaosto.

Suomen Ilmastopaneeli

Markku Ollikainen ja Jyri Seppälä

Kansalaisaloite dieselautojen käyttövoimaveron poistosta

Lainsäädäntöä koskevat kansalaisaloitteet ovat kannatettava asia ja nyt käsittelyssä oleva kansalaisaloite KAA 6/2019 osoittaa, että asiasta säädetty laki toimii hyvin. Kansalaisaloitteessa KAA 6/2019vp ehdotetaan dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Ehdotusta perustellaan sillä, että käyttökustannusten tasaukseen ei ole enää syytä johtuen dieselpolttoaineen hinnankorotuksista. Aloitteen esimerkkilaskelmassa esitetään, että dieselverotuksen johdosta hintaero bensiinin ja dieselin välillä tasaantuu.

Liikenteen päästöt ja ilmastopolitiikka

Liikennesektorin päästöt ovat runsaat 11 Mt CO_2-ekvivalenttia eli 20 % Suomen kokonaispäästöistä (pois lukien LULUCF-sektori). Hallitusohjelmaan on kirjattu, että Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, mikä vastaa noin 5 Mt CO_2-ekvivalentin vähennystä nykytilanteeseen verrattuna. Suomen ilmastopaneelin näkemyksen mukaan vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää 8 Mt CO_2-ekvivalentin vähennyksiä liikennesektorille. Tämä merkitsee 68 prosentin vähennystä päästöihin vuoteen 2035 mennessä. Keskeisinä keinoina Ilmastopaneeli korostaa henkilöautoliikenteen sähköistymistä ja biopolttoaineiden hyödyntämistä raskaassa liikenteessä, sekä biokaasun käytön kasvattamista.

Ilmastopolitiikka luo uusia haasteita koko liikennejärjestelmän ja liikkumisen kehittämiseen mukaan lukien liikenteen veropolitiikka. Valtio verottaa autojen hankintaa, käyttöä sekä liikennepolttoaineita hiilidioksidiperusteisesti osana energiaverotusta, mutta liikenteen käyttövoimien painopisteen muuttuessa valtion verokertymä vähenee.

Autojen käyttövoimaveroa on syytä tarkastella yhdessä liikennepolttoaineista kannettava valmisteveron kanssa. Tämä ns. polttoainevero muodostuu kolmesta osasta, jotka ovat energiasisältövero, hiilidioksidivero ja huoltovarmuusmaksu. Jokaisessa bensiinilitrassa polttoaineveroa on 70,25 senttiä ja dieselissä 53,02 senttiä. Ja näiden päälle lasketaan vielä arvonlisävero. Suomessa on päädytty siihen, että bussi- ja kuljetusliikennettä tuetaan. Tämän vuoksi Suomessa dieselöljyn energiasisältöveroa on alennettu 25,95 sentillä litralta. Dieselautoilija saa jokaisesta tankkaamastaan litrasta verotuen seurauksena alennusta, mutta maksaa saamansa alennuksen käyttövoimaverona valtiolle takaisin.

Ilmastopaneelin näkemys

Ilmastopaneelin näkemys on, että käyttövoimaveron muutoksia ei ole syytä tehdä yksittäisenä muutoksena, sillä edessä on koko liikennejärjestelmän ja sen osana liikenteen verojärjestelmän muutos. Lakialoitteen perusteluissa on käytetty hintalaskelmaa, johon ei löydy tukea polttoaineiden kuluttajahintojen aikasarjasta. Keskimääräinen hintaero on viime vuosina ollut dieselin eduksi (2015: 17 snt/l; 2016: 18 snt/l; 2017 17 snt/l; 2018 12 snt/l; 2019 10 snt/l), vaikkakin ero on kaventunut. Kun dieselautojen polttoainekulutus on lisäksi keskimäärin pienempi kuin bensiiniautojen, ero polttoainekustannuksien osalta näyttää korostuvan yhä dieselautojen eduksi.

Jos käyttövoimaverosta luovuttaisiin, dieselpolttoainetta ei enää pitäisi tukea polttoaineverossa. Muutoin dieselautojen käyttövoimaveron poistaminen lisäisi dieselhenkilöautojen hankinnan houkuttelevuutta, mikä saattaisi vähentää autoilijoiden mielenkiintoa hankkia ladattavia hybridiautoja, biokaasua tai sähköä käyttäviä autoja. Elinkaaripäästöiltään keskikokoisen sähköauton tai biokaasulla käyvän kaasuauton päästöt ovat Suomen ilmastopaneelin autokalkulaattorin perusteella 200 000 ajokilometrin jälkeen noin 50 % prosenttia pienemmät kuin vastaavan dieselauton päästöt. Tarkastelussa on otettu huomioon desilitrassa ajan mukaan lisääntyvä

biokomponentin osuus sekoitevelvoitteen seurauksena. Jos autot valmistetaan ulkomailla, niin Suomen päästöjen näkökulmasta sähköauton kasvihuonekaasujen päästövähennys dieselautoon nähden on 200 000 ajokilometrin jälkeen peräti 76 %. Ero kasvaa tulevaisuudessa sähkön tuotannon päästökertoimen pienentyessä. Lisäksi on muistettava, että dieselauto aiheuttaa lähipäästöjä, jotka ovat kaasu- ja bensiiniautoon nähden suuremmat. Terveysvaikutuksia aiheuttavat lähipäästöt puuttuvat sähköautoista kokonaan.

Käyttövoimaveron poistaminen saattaisi myös lisätä käytettyjen tuontiautojen määrää Suomessa. Tuontiautoja tuli Suomeen vuonna 2019 ennätykselliset vajaa 46 000 kappaletta, jotka tuotiin enimmäkseen Ruotsista. Suurin osa tuontiautoista on dieselautoja. Ne ovat tyypillisetsi isomoottorisia ja kuluttavat enemmän polttoainetta kuin uudet myytävät henkilöautot Suomessa. Päästötavoitteiden kannalta tilanne siis pahenisi.

Edellä sanotun nojalla Ilmastopaneeli katsoo, että käyttövoimaveron poisto yksittäisenä veroreformina ei ole perusteltu toimenpide Suomen pyrkiessä hiilineutraaliksi 2035. Käyttövoimaveron ja muidenkin liikenteen verojen tarve ja luonne tulee kuitenkin arvioida uudelleen osana liikenteen kokonaisverouudistusta niin, että edistetään mahdollisimman tehokkaasti liikenteen päästöjen vähentämistä.