AUTOALAN KESKUSLIITTO

14.10.2020

Eduskunnan verojaosto
sara.kuitunen@eduskunta.fi

HE 144/2020 vp

Autoalan Keskusliiton lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee parafiinisen dieselin alemman verokannan poistoa. Autoalan näkemys parafiinisen dieselin alemman verokannan poistosta on seuraava:

1. Parafiinisen dieselin alempaa verokantaa tulisi jatkaa vielä ainakin vuosiin 2025–2026 asti, jolloin nykyistä suurempi osa ajoneuvokannasta kuuluisi päästöluokkiin, jossa parafiinisen laadun merkitys ei säänneltyjen päästöjen kannalta ole enää merkitsevä. Lisäksi 115 miljoonan veronkorotus jo elokuussa 2020 toteutetun 250 miljoonan euron korotuksen lisänä toisi kuluvalle hallituskaudelle vuoden 2011 energiaverotuksen muutokseen verrattavan dieselin verotason korotuksen, joka heikentäisi merkittävästi elinkeinoelämän kilpailukykyä ja lisäisi kotitalouksien verotaakkaa, mikäli korotusta ei kompensoida alentamalla muita liikenteen veroja.

2. Mikäli parafiinisen dieselin alempi verokanta poistetaan, valmisteveron hiilidioksidikomponenttia tulisi samalla laskea, jotta uusiutuvan parafiinisen dieselin verokanta ei nousisi, sillä sen tuotantokustannukset ovat merkittävästi fossiilista dieseliä suuremmat. Veronkorotus johtaisi uusiutuvan dieselin kysynnän alenemiseen ja aiheuttaisi siirtymistä takaisin fossiilista alkuperää olevien laatujen käyttöön. Uusiutuvan dieselin verotuksen kiristys lisäisi tulevina vuosina kasvavan biojakeluvelvoitteen kansalaisille ja elinkeinoelämälle aiheuttamia lisäkustannuksia.

Parafiinisen dieselin alempi verokanta on ympäristösyistä edelleen perusteltu, sillä Suomen autokanta on iäkäs

Alun perin parafiinisen dieselin verohelpotus on tarkoitettu vähentämään dieselautojen ilman laatua heikentäviä päästöjä, ensisijaisesti typenoksidi- ja hiukkaspäästöjä. Verotuki muodostuu parafiinisen dieselin alemmasta verokannasta ja sen suuruus on noin 115 miljoonaa euroa vuodessa. Muutos kohdistuu energiasisältöveroon, josta ei enää myönnettäisi parafiinisille polttoainelaaduille 5 sentin suuruista alennusta litraa kohden.

Parafiininen diesel voi olla uusiutuvaa (esimerkiksi HVO) tai fossiilista (GTL, maakaasuperäinen diesel) alkuperää. Dieselauton pakokaasupäästöt vähenevät, jos parafiinista diesellaatua käytetään 100-prosenttisena tai sitä sekoitetaan ns. peruslaatuisen dieselin sekaan. Alempi verokanta on tukenut parafiinisen diesellaadun käyttöä, koska alemman verokannan takia tuotteen kuluttajahinta on ollut perinteistä dieseliä alempi.

Raskaan kaluston Euro V ja Euro VI -säädösten ja henkilö- ja pakettiautojen Euro 5 ja Euro 6-säädösten myötä parafiinisen dieselin vaikutus päästöihin on vähentynyt, sillä mm. hiukkassuodattimien ja SCR-

laitteistojen yleistyessä päästöt ovat merkittävästi alemmat myös ilman parafiinista polttoainelaatua. VTT:n arvion mukaan parafiininen diesel vähentää merkittävästi NOx- ja hiukkaspäästöjä niissä dieselkäyttöisissä henkilö- ja pakettiautoissa, jotka ovat päästöluokkaa Euro 4 tai sitä vanhempia, sekä kuorma- ja linja-autoissa, jotka ovat päästöluokkaa Euro III tai sitä vanhempia. Ero voi raskaalla kalustolla vanhemmissa Euro-luokissa olla säännellyillä päästöillä jopa kolmanneksen perinteiseen dieseliin verrattuna.

Hallituksen esityksen perusteluissa on todettu, että verohelpotusta ei voida enää tulevaisuudessa perustella ilman laadun parantamisella. Koska autokanta on Suomessa iäkäs, parafiinisesta diesellaadusta hyötyvien autojen määrä on vielä huomattavan suuri. Karkean ikäluokkalaskelman perusteella dieselhenkilöautokannasta noin 330 000 eli noin 40 prosenttia on sellaisia, joissa parafiininen diesel vähentää merkittävästi säänneltyjä päästöjä. Pakettiautoista noin 200 000 eli noin 64 prosenttia, kuorma-autoista noin 40 000 eli noin 46 prosenttia ja linja-autoista noin 4 000 eli kolmannes on päästönormeiltaan sellaisia, joissa parafiinisen diesellaadun käyttäminen vähentäisi lähipäästöjä. Luvut ovat Tilastokeskuksen ja Traficomin aineistosta ja ne kuvaavat henkilöautokantaa 30.6.2020 ja muita ajoneuvoja 31.12.2019 autokannassa. Autokannan nykyisellä uudistumisvauhdilla parafiinisen dieselin alemman verokannan poistaminen olisi ympäristönäkökulmasta perusteltua toteuttaa vasta 5–6 vuoden kuluttua.

Dieselin polttoaineveron korotuksen on hallituksen esityksen perusteluissa lisäksi arvioitu vähentävän dieselin kysyntää ja sitä kautta päästöjä. Dieselin polttoaineveron korotus todennäköisimmin ohjaisi paljon ajavia kuluttajia valitsemaan nykyistä useammin bensiiniauton, jolloin fossiilisten polttonesteiden kulutus ei vähenisi, vaan todennäköisesti kasvaisi, koska bensiiniauton kulutus on 10–15 prosenttia suurempi kuin vastaavankokoisen dieselauton. Raskaassa kalustossa polttoainevaihtoehtoja ei vielä ole, joten siellä kysyntä ja päästöt eivät vähenisi korotuksen seurauksena.

Polttoaineiden valmisteveron korotus lisää liikenteen verotaakkaa

Tieliikenteen verokertymä on viime vuosikymmenenä kasvanut huomattavasti. Tieliikenteestä kerätään erilaisina veroina noin 8 miljardia euroa vuodessa. Ilman arvonlisäveroa laskien verokertymä on noin 5 miljardia euroa. Suomi verottaa liikennettä enemmän kuin kilpailijamaansa. Fossiilisen dieselin verotus on meillä EU-maiden korkeimpia. Liikennepolttoaineiden valmisteverotusta on kuluvan vuosikymmenen aikana kiristetty useita kertoja. Polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat ovat olleet poikkeuksellisen alhaiset, mikä on pitänyt polttonesteiden markkinahintojen kasvun veronkorotuksista huolimatta maltillisena. Taloudellinen matalasuhdanne voi kuitenkin nopeasti muuttaa polttonesteiden maailmanmarkkinahintoja, jolloin korotuksista tulee kotitalouksille ja yrityksille huomattava taloudellinen taakka.

Dieselpolttonesteen veronkorotuksen vaikutukset kohdistuvat sekä kotitalouksille että yrityksille. VATT:n tutkimuksen[1] mukaan energiaverotuksen muutoksen yhteydessä vuonna 2012 tehdyn dieselveron suuren korotuksen läpimeno hintoihin oli regressiivinen siten, että alimmissa tulo- ja varallisuusryhmissä veronkorotuksesta siirtyi hintoihin 15–20 prosenttiyksikköä enemmän kuin ylimmissä tulo- ja varallisuusryhmissä. Regressiiviset veronkorotukset ovat yhteiskuntataloudellisesti haitallisia, sillä ne vähentävät taloudellista toimeliaisuutta erityisesti alemmissa tuloluokissa. Dieselautojen osuus henkilöautokannasta on noin kolmannes, mutta koska dieselautot ovat bensiiniautoja uudempia ja niillä ajettava

[1] [1] Harju, J. & Kosonen, T, & Laukkanen, M. & Palanne, K. & Sallee, J. 2018. Studying fuel and car tax policies using microdata: evidence from Finland, Sweden and Norway. December 2018, Publication series of the Government's analysis, assessment and research activities 70/2018.

ajosuorite on bensiiniautoja suurempi, dieselautojen osuus henkilöautojen liikennesuoritteesta on noin 45 prosenttia. Dieselpolttonesteen verotason nostolla on tämän takia kauaskantoiset vaikutukset paljon ajavien kotitalouksien liikkumiskustannuksiin.

Polttoaineveron nostaminen lisäisi merkittävästi teollisuuden ja kaupan kuljetuskustannuksia ja heikentäisi kuljetustoimialan toimintaedellytyksiä ja teollisuuden kilpailukykyä. Logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta on Suomessa noin 14 prosenttia, mikä on selvästi EU-keskiarvoa enemmän. Kuljetuskustannusten kasvu heijastuu kuluttajahintoihin ja vähentää ostovoimaa myös välillisesti. Kuljetusalan kehitysnäkymät ovat tällä hetkellä poikkeuksellisen heikot, sillä toimialan kannattavuus on talouden kasvun hidastumisen aikaansaaman kuljetuskysynnän vähenemisen takia heikentynyt. Kuljetusalan yritysten mahdollisuudet investoida uuteen vähäpäästöisemään ja energiatehokkaampaan kalustoon ovat talouden kasvuvuosia vähäisemmät. Tilanne on liikenteelle asetettujen päästövähennystavoitteiden kannalta haastava, sillä kuorma- ja pakettiautokaluston uusiutumisella on merkittävä vaikutus päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Korotusta ei tulisi kohdentaa uusiutuvalle dieselille

Uusiutuvan dieselin (HVO) veroetu koostuu parafiinisuuden ja uusiutuvan raaka-ainealkuperän yhteenlasketusta edusta. Myös uusiutuvista raaka-aineista valmistetun parafiinisen dieselin hinta nousee ehdotuksessa 5 sentillä litralta, sillä muutos koskee ainoastaan energiasisältökomponenttia.

Hallituksen ehdotuksen mukainen energiasisältökomponenttiin sidottu veronkorotus heikentäisi merkittävästi uusiutuvien diesellaatujen hintakilpailukykyä ja siirtäisi pahimmillaan kysyntää takaisin fossiiliseen dieseliin, sillä korotus nostaa suhteellisesti eniten uusiutuvien polttoainelaatujen verotasoa. Uusiutuvien parafiinisten dieselpolttoaineiden tuotantokustannukset ovat vielä toistaiseksi 1,3–1,5-kertaiset perinteisiin biopolttoaineisiin nähden. Korotusta tulisi näistä syistä kompensoida hiilidioksidikomponenttia pienentämällä. Etanolin sekoitussuhdetta bensiiniin ja FAME-komponenttien sekoitussuhdetta dieseliin sääntelee sekoitusraja, sen sijaan parafiinista uusiutuvaa dieseliä voidaan sekoittaa dieselpolttonesteen sekaan ilman sekoitusrajaa.

Koronatilanteen aiheuttaman poikkeuksellisen taantuman takia biopolttoaineiden jakeluvelvoite on muodostumassa jo lähivuosina ilman ehdotettua veronkorotustakin taloudellisesti raskaaksi. Hallitus on tästä syystä jo heinäkuussa 2020 valmistellut luonnoksen, jossa ehdotetulla siirtymäsäännöksen muutoksella jakeluvelvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä lievennettäisiin vuoden 2020 osalta. Kaikki uusiutuvan dieseliin hintaan vaikuttavat veronkorotukset vaikeuttavat ilmastovaikutusten vähentämistoimenpiteiden onnistumista.

Polttoaineverotuksen muutokset tulisi suunnitella osana liikenteen verouudistusta

Valtioneuvoston nimeämä työryhmä selvittää parhaillaan liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Liikenteen verouudistusta koskeva tarkastelu koskee hallituskautta pidempää aikaväliä. Lisäksi parhaillaan laaditaan tiekarttaa fossiilittomaan liikenteeseen.

Liikennepolttoaineiden verotusta koskevat päätökset on tärkeää valmistella ja toteuttaa osana laajempaa liikenteen verotusta koskevaa uudistusta, jolloin liikenteen verotusta voidaan tarkastella kokonai-

suutena. Polttoaineveron jo toinen tällä hallituskaudella tehtävä korotus jää näin toteutettuna luonteeltaan fiskaaliseksi ja vähentää verotuksen uudistamista valmistelevan työryhmän pelivaraa liikenteen veromuutoksiin. Polttoaineveroa ei ole perusteltua korottaa taloudellisessa taantumassa, ellei muita liikenteen veroja alenneta samanaikaisesti siten, että liikenteen jo nyt korkea verotaakka ei kasvaisi.



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry