

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Hallituksen esitys nestemäisten polttoaineiden valmisteveron muuttamisesta HE 144/2020 vp

Pekka Rissa

Autoalan Keskusliitto

15.10.2020

Polttoaineiden valmisteveron korotus lisää liikenteen verotaakkaa - taustaa liikenteen verokertymästä

- tieliikenteen verorasitus on kasvanut 2010-luvulla selvästi: tieliikenteestä kerättiin vuonna 2019 veroja noin 8 miljardia euroa ja ilman arvonlisäveroa laskien verokertymä oli noin 5 miljardia euroa
- Suomi kerää liikenteestä koko tieliikennesuoritetta kohti laskettuna veroja keskimäärin 16 senttiä kilometriltä, kun Ruotsissa vastaava määrä on noin 10 senttiä - pelkästään polttoaineveroja kerätään henkilöautoliikenteestä noin 4 senttiä kilometriltä ja kuorma-autoliikenteestä noin 16 senttiä kilometriltä.
- VATT:n tutkimuksen mukaan energiaverotuksen muutoksen yhteydessä vuonna 2012 tehdyn veronkorotuksen läpimeno hintoihin oli regressiivinen siten, että se kohdistui eniten alimpiin tulo- ja varallisuusryhmiin - regressiiviset veronkorotukset ovat yhteiskuntataloudellisesti haitallisia, sillä ne vähentävät taloudellista toimeliaisuutta erityisesti alemmissa tuloluokissa
- 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
- elinkeinoelämän näkymät ovat koronatilanteen takia poikkeuksellisen heikot, joten kuljetuskustannuksia lisääviä veromuutoksia tulisi välttää

Parafiinisen dieselin tuki on edelleen päästöjen vähentämisen kannalta perusteltu

- VTT:n arvion mukaan parafiininen diesellaatu alentaa NOx- ja hiukkaspäästöjä sellaisissa 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
- päästöjen ero parafiinisen dieselin ja perinteisen dieselin välillä voi raskaalla kalustolla olla vanhemmissa Euro-luokissa säännellyillä päästöillä jopa 30 %
- parafiininen diesel voi olla fossiilista tai uusiutuvaa alkuperää - vaikka fossiilinen parafiininen diesel ei vähennä hiilidioksidipäästöjä, sen merkitys on suuri ilman laatuun vaikuttavien päästöjen vähentämisessä
- koska autokanta on Suomessa vanhaa, parafiinisesta dieselistä hyötyviä autoja on kannassa vielä paljon
- henkilöautokannasta arviolta 330 000 (noin 40 % dieselhenkilöautoista), pakettiautoista 200 000 (noin 64 %), kuorma-autoista 40 000 (noin 46 %) ja linja-autoista 4 000 (noin 30 %) kuuluu niihin vanhempiin päästöluokkiin, joissa parafiininen diesellaatu vähentää säänneltyjä päästöjä
- parafiinisen dieselin tuen poistaminen ei ole vielä lähivuosina perusteltua autokannan hitaan uudistumisen takia

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.
- Liikennepolttoaineiden verotusta koskevat päätökset on tärkeää valmistella ja toteuttaa osana laajempaa liikenteen verotusta koskevaa uudistusta, jolloin liikenteen verotusta voidaan tarkastella kokonaisuutena.
- Polttoaineveron jo toinen tällä hallituskaudella tehtävä korotus jää luonteeltaan fiskaaliseksi ja vähentää verotuksen uudistamista valmistelevan työryhmän pelivaraa liikenteen veromuutoksiin.

Autoalan näkemys parafiinisen dieselin alemman verokannan poistosta

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.