Lausunto
VATT/52/07.01/2020

10.2.2021

Eduskunnan verojaosto
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Asia: KAA 6/2019 vp Dieselautojen käyttövoimaveron poisto
Moottoribensiinin valmisteverot kokonaisuudessaan ovat 70,25 c/l ja dieselin 53,02 c/l. Diesel saa siis bensiiniin verrattuna veroetua 17,23 c/l.

Taulukko 1 kuvaa dieselin ja bensiinin keskihintoja Suomessa vuosina 2015-2020. Taulukosta 1 nähdään, että dieselin keskihinta on jäänyt bensiinin keskihinnan alle vuosina 2015-2020. Ero dieselin ja 95 E 10 bensiinin keskihintojen välillä on ollut 12-19 c/l. Ero dieselin ja 98 E 5 bensiinin keskihintojen välillä on ollut 21-27 c/l.

Taulukko 1. Dieselin ja bensiinin keskihinnat vuosina 2015 - 2020, euroa/l

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Diesel	1,30	1,19	1,30	1,40	1,40	1,27
Bensiini 95 E 10	1,46	1,38	1,46	1,52	1,52	1,41
Bensiini 98 E 5	1,53	1,46	1,54	1,61	1,61	1,50

Lähde: Kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus

Dieselin verotukea voidaan pyrkiä suuntaamaan etupäässä yrityksille käyttövoimaveron avulla. Käyttövoimaveroa peritään dieselkäyttöisiltä ajoneuvoilta vuosittain ajonneuvoveron osana. Veroteorian mukaan voi olla perusteltua periä polttoainetta ja ajoneuvoja välituotteena käyttäviltä yrityksiltä alempaa veroa kuin kotitalouksilta. Yritysasiakkaiden ja kotitalousasiakkaiden erottelu polttoaineen jakelupisteissä olisi kuitenkin käytännössä hankalaa. Käyttövoimaveron avulla voidaan pyrkiä siihen, että bensiiniä ja dieseliä käyttävien kotitalouskäytössä olevien ajoneuvojen polttoaineverojen ja ajoneuvoverojen muodostamien verojen kokonaissumma olisi keskimäärin mahdollisimman samankaltainen. Yksittäisten autoilijoiden välillä voi silti olla merkittäviä eroja, sillä esimerkiksi ajokilometrit vaikuttavat siihen, kuinka suuri merkitys polttoaineveroilla ja ajoneuvoverolla on suhteessa toisiinsa.
Jos käyttövoimavero poistettaisiin ja dieselin verotuki säilytettäisiin, dieselkäyttöisen henkilöauton käytön kustannukset laskisivat, mikä saattaisi lisätä dieselautojen osuutta henkilöautoista myös kaupungeissa. Tämä lisäisi terveydelle haitallisia pienhiukkaspäästöjä tiheään liikennöidyillä alueilla.
Ei ole tutkimustietoon perustuvia syitä verottaa kotitalouksien käyttämää dieseliä kevyemmin kuin kotitalouksien käyttämää bensiiniä. Käyttövoimaveron voi siksi nähdä verotuksen

VALTION TALOUDELLINEN TUTKIMUSKESKUS VATT
VATT INSTITUTE FOR ECONOMIC RESEARCH
PL/PO BOX 1279 (Arkadiankatu 7), FI-00101 Helsinki, FINLAND
PUH./TEL. +358 295 519 400 www.vatt.fi

yhdenmukaisuuteen pyrkivänä ajoneuvoveron osana. Vaikka käyttövoimavero ei pysty täydellisesti tasaamaan eri käyttövoimia käyttävien, kotitalouksien käytössä olevien ajoneuvojen verotasoja, VATT katsoo, että pyrkimys kotitalouksien autoilun verotuksen yhdenmukaisuuteen puoltaa dieselkäyttöisten ajoneuvojen käyttövoimaveron säilyttämistä. Mikäli käyttövoimavero poistettaisiin, seurauksena voisi lisäksi olla terveydelle haitallisten pienhiukkaspäästöjen kasvu.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Marita Laukkanen
johtava tutkija, tutkimusohjaaja