25.2.2021

Valtiovarainvaliokunta / verojaosto

Valtiovarainministeriön vastine kansalaisaloitteesta KAA 6/2019 vp annettuihin lausuntoihin

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto on pyytänyt valtiovarainministeriön vastinetta kansalaisaloitteesta KAA 6/2019 vp verojaostolle annettuihin lausuntoihin.

Kansalaisaloitteessa ehdotetaan dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Ehdotusta perustellaan sillä, että käyttökustannusten tasaukseen ei ole enää syytä johtuen dieselpolttoaineen hinnankorotuksista.

Kansalaisaloitteen vastuuhenkilöiden antamassa lausunnossa mainitaan, että vero ei saa olla ajoneuvon omistusperusteinen, vaan verotuksen tulee perustua ajoneuvon todelliseen käyttöön. Lausunnossa todetaan, että fossiilisilla polttoaineilla tulee olla sama polttoainevero, eikä veroa tulee enää korottaa, johtuen veron jo nykyisestä korkeasta asteesta ja monikerroksisesta verotuksesta.

Liikenteen nykyinen verojärjestelmä perustuu ajoneuvojen kiinteisiin veroihin, eli autoveroon, ajoneuvoveron perusveroon ja käyttövoimaveroon sekä todellisen käytön verotukseen eli polttoaineveroon. Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi liikenneverotuksella toteutetaan ohjausta liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja verojärjestelmällä pyritään vaikuttamaan erityisesti siihen, että hiilidioksidipäästöt tulisivat huomioon otetuiksi kuluttajien ja yritysten ajoneuvohankintoja, liikennekäytössäpitoa sekä käyttämistä koskevissa päätöksissä.

Käyttövoimavero liittyy olennaisesti polttoaineiden verotukseen ja sitä tulee tarkastella osana Suomen ympäristöperusteista energiaveromallia. Energiaveromallilla pyritään verottamaan eri polttoaineita neutraalisti ja objektiivisilla perusteilla. Polttoainevero määräytyy kunkin polttoaineen energia- ja hiilisisällön sekä lähipäästöominaisuuksien perusteella. Veromallissa kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero.

Fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn vero ei kuitenkaan ole yhtä korkea kuin energiaveromallin laskentaperuste edellyttäisi. Dieselöljyn lievemmällä verotuksella on haluttu alentaa muun muassa kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen kustannuksia. Tämä on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden laskennallista energiasisältöveroa alennetaan 25,95 senttiä litralta[1]. Tämä tarkoittaa esimerkiksi fossiiliselle dieselöljylle jonka energiasisältö on 36 megajoulea kohti noin 44 prosentin suuruista veronalennusta megajoulea kohti veromallin edellyttämään tasoon.

Koska dieselöljyn dieselhenkilöautojen suosimiselle ei ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä dieselkäyttöisiltä henkilöautoilta on 5,5 senttiä ajoneuvon jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, mikä toteuttaa veromallin edellyttämän verotuksen dieselhenkilöautojen keskimääräisellä ajosuoritteella.

Käyttövoimaveroa kannetaan dieselhenkilöautojen ohella myös muista ajoneuvoista, joita käytetään bensiiniä lievemmin verotetulla polttoaineella.

Polttoaineveron tasot tai käyttövoimavero eivät ole yhteydessä polttoaineiden kuluttajahintoihin, eikä verotuksella ole tavoitteena tasata polttoaineiden kuluttajahintojen eroja, vaan eroja eri käyttövoimien verotuksessa.

Dieselöljyn alemman verokannan muodostaman verotuen määräksi vuodelle 2021 arvioidaan 745 milj. euroa. Kun huomioon otetaan henkilö- ja pakettiautoilta käyttövoimaverona kannettava 367 milj. euroa, kuorma- ja linja-autoliikenteen verotuen määräksi vuodelle 2021 arvioidaan 378 milj. euroa.

Jos käyttövoimavero poistettaisiin kansalaisaloitteen mukaisesti, tulisi fossiilisen dieselpolttoaineen verotaso nostaa tänä vuonna voimassa olevalta 59,48 sentin tasolta energiaveromallin mukaiselle tasolle, joka olisi tällöin 85,43 senttiä litralta. Vastaavasti myös korkeaseoksisena biopolttoaineena myytävän parafiinisen uusiutuvan biodieselöljyn verotaso tulisi nostaa nykyiseltä 29 sentin tasolta energiaveromallin mukaiselle tasolle 53,50 senttiä litralta.

Lausunnonantajista myös liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö ja Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT, Ilmastopaneeli, Autoalan keskusliitto, Suomen yrittäjät sekä Suomen kuljetus- ja logistiikka SKAL toteavat käyttövoimaveron olevan kytköksissä dieselpolttoaineen bensiiniä alempaan polttoaineverotasoon sekä tarpeeseen eriyttää käyttövoimaveron avulla raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen verorasitus.

[1] Verotaulukon dieselpolttoaineille, joilla energiasisältö on perinteistä fossiilista dieselöljyä alhaisempi, litrakohtainen alennus on pienempi, mutta energiasisältöön suhteutettuna yhtä suuri kuin se on perinteiselle fossiiliselle dieselöljylle.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön, Suomen ympäristökeskuksen sekä ilmastopaneelin lausunnoissa tuodaan ilmi se, että käyttövoimaveron poistaminen olisi ilmastotavoitteiden kannalta haitallinen toimenpide ilman, että samalla poistetaan myös dieselin verotuki.

Nämä lausunnoista ilmenevät näkemykset vastaavat myös valtiovarainministeriön käsitystä asiasta.

Markus Teräväinen

Neuvotteleva virkamies