14.11.2023

Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Asia: HE 36/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) edustaa kattavasti Suomessa toimivaa matkailu- ja ravintola-alaa. Liikenteen verotukseen ja maksuihin liittyvillä päätöksillä on olennainen vaikutus kotimaan matkailun kustannuksiin. Suurin osa kotimaan matkailusta tehdään omalla autolla. MaRa toteaa lausuntonaan hallituksen esityksestä HE 36/2023 vp seuraavaa:

1. Kotimarkkinoiden tilanteesta

Kuluttajien luottamus omaan ja Suomen talouteen on inflaation kiihtymisen myötä heikentynyt. Tämä heijastuu palveluyritysten näkymien vaikeutumisena. Matkailu- ja ravintola-alan yritysten tilannetta hankaloittaa esimerkiksi elintarvikkeiden tukkuhintojen nousun jatkuminen hintatasojen yleistä nousua voimakkaampana. Ravintoloiden maksamat elintarvikkeiden tukkuhinnat ovat kohonneet kuluttajahintoja nopeammin. Vuoden 2020 syyskuusta vuoden 2023 syyskuuhun inflaatio oli 17 prosenttia. Samalla aikavälillä ravintoloiden elintarvikeraaka-aineiden tukkuhinnat nousivat 29 prosenttia. Korkojen nopea ja tuntuva nousu syö kuluttajien ostovoimaa ja pahentaa koronarajoitusten jäljiltä velkaisten yritysten rahoitustilannetta.

Venäjän Ukrainassa helmikuussa 2022 aloittama hyökkäyssota on näkynyt raaka-aineiden, energian ja polttoaineiden kallistumisena. Kotimarkkinoilla toimivien yritysten kilpailukyvyn ja työllistämismahdollisuuksien edistäminen ja kuluttajien ostovoiman turvaaminen on tärkeää. Jos taloudellinen tilanne on heikko, toimijat eivät esimerkiksi pysty tekemään päästöjä vähentäviä toimia. Valtion on tärkeää tehdä yritysten ja kuluttajien ahdinkoa helpottavia päätöksiä.

2. Polttoaineverotuksen alentaminen kompensoi edellisen hallituksen tekemää polttoaineverotuksen korotusta

Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015, 2017 ja elokuussa 2020. Fossiilisen bensiinin valmisteverotaso on noussut näiden

korotusten myötä yhteensä 10,92 senttiä litralta 75,96 senttiin litralta ja perinteisen fossiilisen dieselöljyn valmisteverotaso on noussut 12,53 senttiä litralta 59,48 senttiin litralta.

Edellinen hallitus korotti vuonna 2020 bensiinin verotusta peräti 5,71 senttiä litralta ja dieselin verotusta peräti 6,46 senttiä litralta, minkä laskettiin nostavan polttoaineiden verotusta yhteensä 250 miljoonaa euroa vuodessa. Tämän lisäksi edellinen hallitus poisti portaittain parafiinisen dieselöljyn veronalennuksen, jonka vaikutuksen laskettiin olevan yli 100 miljoonaa euroa vuodessa alennuksen poistuessa.

Hallituksen esityksellä toteutettaisiin liikennepolttoaineiden valmisteveron alennus, jolla kompensoitaisiin hallitusohjelman mukaisesta jakeluvelvoitteen velvoitetasojen vuosien 2024–2027 nousu-urasta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu vuosina 2024–2027. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 3,9 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 3,8 senttiä litralta. Ehdotettu muutos laskisi energiaverojen tuottoa noin 168 miljoonaa euroa vuoden 2024 tasolla.

3. Kotimaanmatkailun kustannusten alentaminen on välttämätöntä

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Suomalaiset tekevät esimerkiksi Pohjois-Suomen matkoista noin 90 prosenttia henkilöautolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä, ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein ainoa realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla eikä muut vaihtoehdot ole usein mahdollisia. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Bensiini- ja dieselhenkilöautoja oli vuoden 2022 lopussa Suomessa yhteensä vajaa 2,6 miljoonaa, joka on noin 93,8 prosenttia koko henkilöautokannasta (lähde Autoalan Tiedotuskeskus – henkilöautokanta vuoden lopussa käyttövoimittain).[1]

Kotimaassa kulutetusta liikennepolttoaineesta maksetaan polttoaineveroa (moottoribensiini 75,960 senttiä litralta ja dieselöljy 59,480 senttiä litralta) ja arvonlisäveroa (24 %). **Liikennepolttoaineiden verotus on Suomessa kansainvälisesti vertaillen korkeaa**. Esimerkiksi tammikuussa 2023 bensiinin kuluttajahinnasta noin 56 prosenttia koostui erilaisista veroista. Dieselpolttonesteen hinnasta arviolta 46 prosenttia muodostui syyskuun 2022 hintatasolla veroista (lähde Autoalan tiedotuskeskus – Liikennepolttoaineiden verotus).[2]

[1] https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/autokanta_kayttovoimittain/henkiloautokanta_kayttovoimittain
[2] https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/polttonesteiden_verotus

Vuonna 2020 bensiinin (95 E10) keskihinta on ollut noin 1,42 euroa litralta ja vuonna 2021 1,69 euroa litralta. Vuonna 2022 bensiinin keskihinta on ollut noin 2,14 eurossa litralta. Se olisi ollut sitäkin korkeampi, jollei jakeluvelvoitetta olisi kesällä 2022 laskettu 12 prosenttiin. Vuonna 2023 (tammi-syyskuu) litrahinta on ollut noin 1,98 euroa jakeluvelvoitteen tason ollessa 13,5 prosenttia.

Sama kehitys on ollut dieselissä. Vuonna 2020 keskimääräinen litrahinta dieselissä on ollut noin 1,27 euroa ja vuonna 2021 noin 1,53 euroa. Vuonna 2022 keskimääräinen hinta nousi noin 2,16 euroon ja vuonna 2023 keskimääräinen litrahinta (tammi-syyskuu) on ollut noin 1,96 euroa (lähde: Autoalan tiedotuskeskus – Bensiinin ja dieselin hintakehitys[3]).

Kallis polttoaineen hinta vaikuttaa suoraan suomalaisten matkustushalukkuuteen kotimaassa. Viihderisteilyjen ja ulkomaan lentojen polttoaineet ovat polttoaineveroista ja arvonlisäveroista vapaita. **Polttoaineen korkea hinta tukee kotimaan matkailun sijaan ulkomaan matkailua.** Synkkiä pilviä kotimaan matkailun ylle tuo se, että hallitus on nostamassa kotimaan majoituspalveluiden, liikenteen ja kulttuurituuritapahtumien arvonlisäveroja vuodesta 2025 alkaen ja jatkaa EU-maiden kireintä alkoholijuomien verottamista.

Hallitus on estämässä polttoaineiden pumppuhinnan merkittävän nousun pitämällä biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen tason vuonna 2024 nykytasolla eli 13,5 prosentissa (HE 53/2023 vp). Jakeluvelvoitteeseen tehdään hallitusohjelman mukaan vuosina 2025–2027 vain maltilliset korotukset. **MaRa kannattaa hallituksen esitystä ja on antanut siitä lausunnon talousvaliokunnalle.**

MaRa pitää tässä taloustilanteessa myös polttoaineverotuksen alentamista perusteltuna. Sillä helpotetaan yritysten ja kuluttajien ahdinkoa, jota aiheuttavat myös korkeaksi kohonneet polttoaineiden hinnat. Veronalennuksella paikataan edellisen hallituksen vuonna 2020 toteuttamaa huomattavaa liikennepolttoaineiden veronkorotusta.

4. Veronalennuksen kohdentamisesta

Hallituksen esitysluonnoksessa esitettiin, että liikennepolttoaineiden veronalennus toteutettaisiin kohdistamalla alennus energiaverosisältöön. Hallituksen esityksessä todetaan, että lausuntokierroksen jälkeen esitystä muutettiin siten, että veronalennus kohdistuu kokonaisuudessaan polttoaineveron hiilidioksidiveron osuuteen.

Kohdentamisen muuttamista on esittänyt lausunnonantajista ainoastaan liikenne- ja viestintäministeriö. Ministeriö toteaa lausunnossaan, että se ei kannata veronkevennyksen kohdentamista polttoaineveron energiaverosi-

[3] https://www.aut.fi/tilastot/verotus_hintakehitys_ja_liikennemenot/bensiinin_ja_dieselin_hintakehitys

sältöön. Veronkevennys tulee sen sijaan kohdentaa hiilidioksidiveron alentamiseen, koska polttoaineen polton hiilidioksidipäästöille on tulossa päällekkäistä hintaohjausta EU:sta 55-paketin muun muassa tieliikenteelle kohdistuvan jakelijoiden päästökaupan kautta. Näin pyritään välttämään päällekkäisiä ohjauskeinoja.

LMV perustelee veronalennuksen kohdentamisen muuttamista tieliikenteen päästökaupalla. MaRa toteaa, että työ- ja elinkeinoministeriön tieliikenteen päästökauppaa koskeva arviomuistio on tulossa lausunnolle marraskuussa. LVM ei mainitse sitä, että direktiivi sallii, että kansallisesti voidaan polttoainejakelijat vapauttaa vuonna 2027 alkavasta päästökaupasta vuoden 2030 loppuun saakka, jos kansallinen hiilidioksidivero vastaa vähintään päästöoikeuden keskimääräistä hintaa. Tällöin kansallisten verojen päälle ei tule päästökaupan kustannuksia.

Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia.

MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi käyttää optiota ja jää tieliikenteen päästökaupan ulkopuolelle 2030 asti. Suomen verotasoilla optiota voidaan käyttää, jolloin tieliikenteelle ei ole tulossa LVM:n mainitsemaa päällekkäistä hintaohjausta. Vain optiota käyttämällä voidaan varmistaa, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Tieliikenteen päästökaupasta syntyisi alustavien arvioiden mukaan yrityksille 210 miljoonan euron ja kuluttajille 400 miljoonan euron vuosittaiset lisäkustannukset (jos päästöoikeuden hinta olisi 45 €/tCO2 v. + alv). Kun optiokausi päättyy vuonna 2030, polttoaineveroja on alennettava päästöoikeuden hintaa vastaavasti kansalaisille ja yrityksille aiheutuvien lisäkustannusten estämiseksi.

5. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella aloitetaan liikenteen verotuksen ja maksujen kokonaisuudistus valtiovarainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä.

Liikenteeltä kerätään veroja vuositasolla noin viisi miljardia euroa (ilman arvonlisäveroa) polttoaineveroina, ajoneuvoveroina ja autoveroina. Liikenteen verotulot tulevat vuoteen 2030 mennessä laskemaan liikenteen sähköistyessä sadoilla miljoonilla euroilla polttoaineen kulutuksen vähentymisen seurauksena.

Kotimaan matkailun kannalta neutraali vero on vuotuinen ajoneuvovero. Sen muutoksilla ja kohdentamisella sähköautojen yleistyttyä enemmän sähköautoihin voidaan paikata ainakin osin polttoaineverojen verotuottojen laskua. **MaRa vastustaa kilometriveroa ja tiemaksuja, koska ne nostaisivat liikkumisen kustannuksia Suomessa, vähentäisivät kotimaan matkailua ja lisäisivät suomalaisten ulkomaan matkailua.**

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Veli-Matti Aittoniemi
varatoimitusjohtaja

Kai Massa
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä