2.2.2023

Ympäristöministeriö/Ilmasto- ja ympäristönsuojeluosasto/ilmastoyksikkö

Erityisasiantuntija

Ville Laasonen

Kansalaisaloite KAA 11/2021 vp

Polttoaineverotuksen alentaminen

Aloitteen päiväys 16.3.2021

Aloitteen sisältö tiiviisti esitettynä

Aloitteessa esitetään liikenteen polttoaineverotuksen alentamista 50 %. Tarkkaa alentamistapaa ei ole määritelty, mutta ilmeisesti on tarkoitettu bensiiniin ja dieselöljyyn kohdistuvien valmisteverojen puolittamista.

Esitettyä toimenpidettä perustellaan Suomen korkealla polttoaineverotuksella ja sen aiheuttamilla seurauksilla. Erityisesti korostetaan, että autolla liikkumisen kustannukset ovat korkean polttoaineverotuksen johdosta nousseet kestämättömälle tasolle. Polttoaineverotuksen ilmastopoliittisia tavoitteita ei pidetä perusteltuina.

Ympäristöministeriön vastaus aloitteeseen

Liikenteen polttoaineverotukselle on asetettu sekä fiskaalisia, energiapoliittisia että ympäristöllisiä tavoitteita. Polttoaineverotuksen fiskaalinen rooli on hyvin merkittävä valtiontalouden kannalta. Polttoaineveroja on Suomessa korotettu viimeksi vuonna 2020. Ilman korotuksia verojen reaalinen arvo laskee inflaation seurauksena.

Polttoainevero koostuu energia- ja hiilidioksidikomponentista. Energiasisällön mukaan määräytyvä vero kannustaa energiatehokkuuden parantamiseen. Autojen energiatehokkuus onkin jatkuvasti parantunut teknisen kehityksen myötä. Hiilisisällön mukaan määräytyvä vero kannustaa vähentämään hiilidioksidipäästöjä. Siihen on nykyisin useita mahdollisuuksia: liikennesuoritteen vähentäminen, käyttövoiman vaihtaminen, julkisen liikenteen käyttäminen, jne. Voidaan siis todeta, että polttoaineverot ohjaavat asetettujen politiikkatavoitteiden kannalta oikeaan suuntaan. Merkittävin liikennesektorin muutos tällä hetkellä on sähköistyminen. Se tarkoittaa siirtymistä sähkön käyttöön kulkuvälineiden käyttövoimana ja sen myötä myös polttoaineverojen välttämistä. Sähköstä maksettava vero on selvästi alempi kuin polttoaineverot energiamäärään suhteutettuna.

Liikennepolttoaineiden hintakehitys parin viime vuoden aikana ei johdu polttoaineverojen korotuksista vaan kyse on erityisesti öljyn maailmanmarkkinahinnan noususta. Vuoden 2022 alun jälkeen kehitys on pitkälti seurausta Venäjän hyökkäyssodasta Ukrainassa. Öljyn hinnannousu on myös heijastunut kuluttajatuotteisiin kuten bensiiniin ja dieselöljyyn. Tällä hetkellä näyttää kuitenkin siltä, että öljyn hintakehitys on selvästi rauhoittunut ja itse asiassa hinnat ovat viime syksystä lähtien laskeneet.

Ympäristöministeriö ei pidä polttoaineverojen laskemista perusteltuna eikä tarkoituksenmukaisena nykyisessä tilanteessa useasta syystä. Ensinnäkin toimenpide johtaisi ennustettua pienempiin verotuloihin tilanteessa jossa julkinen talous on joka tapauksessa selvästi alijäämäinen. Lisäksi toimenpide saattaisi kannustaa kulutuksen lisäämiseen tilanteessa, jossa on syytä pyrkiä

parempaan energiatehokkuuteen ja säästäväisyyteen. Toimenpide olisi myös ristiriidassa liikennesektorin päästötavoitteiden kanssa. Liikennesektori pyrkii päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Polttoaineverotus kuuluu siinä yhteydessä keskeisten ohjauskeinojen joukkoon. Liikennesektorin onnistuminen päästöjen puolittamisessa on avainasemassa, kun Suomi pyrkii saavuttamaan EU:n ilmastolainsäädännön meille asettamia tavoitteita. Liikennesektorin merkitystä Suomea velvoittavien tavoitteiden kannalta ei ole tässä yhteydessä syytä vähätellä vertaamalla Suomen liikennesektorin päästöjä esim. globaaleihin hiilidioksidipäästöihin.

Polttoaineverojen puolittaminen olisi järeä toimenpide, joka kohdistuisi kaikkiin kuluttajiin ja yrityksiin. Siinä määrin, kun korkeat polttoainehinnat nykytilanteessa aiheuttavat ongelmia joillekin kuluttajaryhmille tulisi ensisijaisesti kartoittaa paremmin kohdennettuja ratkaisuja. Maailmanmarkkinahinnan noususta johtuvat kuluttajille suunnatut tukitoimet tulisi kohdistaa ensi sijassa energiaköyhille ja haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille. On syytä huomata, että jo nykyisin on käytössä verotuksellisia toimenpiteitä kuluttajien tukemiseen, kuten työmatkavähennys, joka lieventää liikkumisen kustannusvaikutuksia kotitalouksille.

Liikennesektorilla, kuten muillakin sektoreilla keskeisenä tavoitteena tällä hetkellä on luopuminen fossiilisista polttoaineista. Siinä tilanteessa ei ole johdonmukaista ryhtyä toimenpiteisiin, joilla ainakin potentiaalisesti kannustetaan jopa lisäämään näiden polttoaineiden käyttöä. Tarvittavien investointien kannalta on tärkeätä, että kuluttajat voivat luottaa siihen, että valtion vero- ja tukipolitiikka on pitkäjänteistä ja johdonmukaista, muuten esim. siirtyminen uusiin käyttövoimiin liikenteessä saattaa hidastua.