AUTOALAN KESKUSLIITTO

2.2.2023

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Asia: KAA 11/2021 vp Polttoaineveron alentaminen

Autoalan Keskusliiton lausunto polttoaineveron alentamista koskevasta kansalaisaloitteesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto kansalaisaloitteesta, joka koskee bensiinin ja dieselin valmisteveron alentamista. Kansalaisaloitteessa esitetään bensiinin ja dieselin valmisteveron puolittamista.

Aloitteessa esille nostettu kansalaisten huoli polttoaineiden kohonneista hinnoista on ymmärrettävä, sillä vuoden 2022 aikana polttonesteiden hinnat nousivat ennätyksellisen korkealle. Bensiinin hinta nousi vuonna 2022 keskimäärin 45 sentillä litralta ja dieselin 62 sentillä litralta vuoteen 2021 verrattuna – prosentuaalisesti bensiinin hinta nousi noin 27 prosenttia ja dieselin 41 prosenttia.

Vuoden 2022 kehitys osoittaa, että polttoaineiden hinta on lyhyellä välillä lähes joustamatonta – tieliikenteelle ei useimmiten löydy korvaavaa liikkumis- tai kuljetusvaihtoehtoa. Henkilö ja pakettiautojen liikennemäärä väheni vuonna 2022 päätieverkolla 1,0 prosenttia ja kuorma-autoliikenteen määrä 3,7 prosenttia. Liikennemäärät ovat kääntyneet laskuun pääosin kuitenkin vasta syksyn ja talven aikana, kun talouden näkymät ovat heikentyneet, eivätkä ajankohtana, jolloin polttoaineiden hinnat olivat korkeimmillaan.

Kansalaisaloite on laadittu keväällä 2021, jolloin dieselin pumppuhinta oli noin 1,5 euroa litralta ja 95 E10 -laatuisen bensiinin 1,61 euroa litralta. Hintojen nousu tuntui vuoden 2021 alussa nopealta, sillä koronapandemian alussa vuonna 2020 polttoaineiden hinnat laskivat rajusti ja kävivät alimmillaan 1,2-1,3 euron litrahinnoissa. Polttonesteiden hinnat nousivat nopeasti vuonna 2022, mutta ovat kääntyneet raakaöljyn hinnan alenemisen ja energiamarkkinoiden vakaantumisen seurauksena laskuun syksyn ja talven aikana. Tammikuussa E10-bensiinin keskihinta oli tammikuussa 2,08 euroa litralta ja dieselin 1,91 euroa litralta.

Vaikka polttoaineiden nopea hintojen nousu johtuu maailmantilanteesta ja geopoliittisen tilanteen muutoksista, mielikuvat verotuksen muutoksen vaikutuksesta ovat kansalaisten mielissä vahvat. Tähän on vaikuttanut osaltaan se, että nykyinen hallitus on tehnyt kaksi polttoaineveroa korottavaa päätöstä, joista valmisteveron korotus noin 5 sentillä litralta astui voimaan elokuussa 2020 ja parafiinisen dieselin alemman verokannan poistaminen (yhteensä 5 snt/litra) porrastetusti vuosien 2021, 2022 ja 2023 tammikuussa.

Esitetty veromuutos toisi tieliikenteen valmisteverot käytännössä EU:n minimiverotasolle

Kansalaisaloitteessa ehdotettu polttoaineveron puolittaminen alentaisi bensiinin hinnan lähelle EU:n energiaverodirektiivissä määritettyä minimiverotasoa, joka on 35,9 senttiä litralta. Dieselin polttoaine-

vero alenisi alle minimiverotason, joten valmisteveron puolittaminen ei olisi mahdollista. Polttoaineveron puolittaminen vähentäisi valmisteverotuloja arviolta lähes 1,4 miljardin euron valmisteverotulokertymän pienenemisen. Lisäksi valtion arvonlisäverotulot polttoaineista alenisivat sadoilla miljoonilla euroilla. Bensiinin pumppuhinta alenisi valmisteverojen laskiessa käytännössä minimiverotasoon tammikuun hintoihin suhteutettuna noin 45 sentillä litralta ja dieselin noin 27 sentillä litralta.

On ilmeistä, että näin mittavaa liikenteen erillisverokertymän alenemista olisi kompensoitava valtion talouden tasapainottamiseksi muilla veroilla, ja mahdollisesti myös liikenteeseen kohdistuvilla muiden verojen korotuksella. Esitetty veromuutos johtaisi verorakenteen uudelleen tarkasteluun, joka vaatisi koko energiaverotuksen uudistamista.

Uusiutuvien polttoaineiden veron alentamiseen tulisi varautua

Polttonesteiden hintaan kohdistuu lähivuosien aikana energiamarkkinoiden epävakauden takia poikkeuksellisia hintapaineita, sillä Venäjän Ukrainaan kohdistuvan hyökkäyssodan takia Euroopassa on nopealla aikataululla luovuttu Venäjältä tuotavan fossiilisen energian käytöstä. Venäjältä on tuotu Eurooppaan paljon erityisesti dieselpolttonestettä, sillä Euroopassa kulutetaan keskimääräistä enemmän dieseliä henkilöautokannan dieseliä suosivan käyttövoimajakauman seurauksena. Venäjän-pakotteiden laajentuessa öljyjalosteisiin helmikuussa 2023 Venäjältä tuotava diesel on korvattava muualla jalostetulla dieselillä, sillä Euroopan jalostamokapasiteetti ei riitä kattamaan koko kysyntää. Dieselin maailmanmarkkinahinta ja jalostusmarginaalit ovat jääneet pitkäaikaisesti bensiiniä korkeammalle. Dieselin hintapaineita lisää myös kasvava uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite, joka kohdistuu ensisijaisesti kehittyneisiin uusiutuviin diesellaatuihin, joita voidaan sekoittaa dieseliin ilman sekoitusrajaa. Uusiutuvien kehittyneiden diesellaatujen maailmanmarkkinahinta on noin kolminkertainen fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna, eikä hintojen ennakoida merkittävästi laskevan tarjontarajoitteisessa markkinassa lähivuosina.

Jakeluvelvoitteen nopea nousu on johtamassa polttoaineen hinnan nopeaan kasvuun vuonna 2024. Maltillisten arvioiden mukaan jakeluvelvoitteen nousu 28 prosenttiin nostaa dieselin hintaa yli 20 sentillä litralta, ja vaikutuksen bensiinin hintaan ennakoidaan olevan lähes samaa suuruusluokkaa.

Alentamalla uusiutuvien polttoainekomponenttien verotaso nykyisestä 31 sentillä 15 senttiin litralta dieselin keskimääräinen pumppuhinta laskisi noin 8 sentillä litralta. Veromuutos pehmentäisi kasvavan jakeluvelvoitteen vaikutusta vuonna 2024. Myöskään EU:n minimiverotaso ei muodosta uusiutuvien polttoaineiden veron alentamisen näkökulmasta ongelmaa, sillä uusiutuvaa dieseliä sekoitetaan kireämmin verotettuun fossiiliseen dieseliin, jolloin polttoainesekoitteen verotaso jää EU-minimitason yläpuolelle veron alentaminen kompensoitaisiin kertyneistä arvonlisäverotuotoista.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton arvioiden mukaan uusiutuvien polttoaineiden veron alentamisen kustannusvaikutus on 190 milj. euroa. Koska samaan aikaan polttoaineista kannettu arvonlisäverotuotto kasvaa polttoaineiden hinnan nousun takia arviolta 450–500 milj. eurolla esimerkiksi vuonna 2022, uusiutuviin polttoaineisiin kohdennettu veronalennus olisi perusteltu. Polttoaineiden verottoman hinnan on jatkossakin arvioitu pysyttelevän pandemiaa edeltänyttä aikaa korkeammalla, joten polttonesteiden arvonlisäverotuotto on jäämässä pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle.

Ammattidieselin käyttöönotto

Energiamarkkinoiden epätasapainon takia dieselpolttonesteeseen kohdistuu tällä hetkellä suurempia hintapaineita kuin bensiiniin. Dieselpolttonesteen hinnan nousu 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. Kuljetusalan kehitysnäkymät ovat tällä hetkellä poikkeuksellisen heikot, sillä toimialan kannattavuus on talouden heikentyneiden näkymien takia heikentynyt. Myös kuljetusalan yritysten mahdollisuudet investoida uuteen vähäpäästöisemään ja energiatehokkaampaan kalustoon ovat heikentyneet.

Hallituksen aloittamaa ammattidiesel-järjestelmän valmistelua tulisi pikaisesti jatkaa, jotta voitaisiin varautua dieselin mahdollisiin hinnannousuun. Ammattidieseljärjestelmässä osa kuljetusyritysten maksamasta valmisteverosta voitaisiin palauttaa kuljetusyrityksille jälkikäteen. Ammattidiesel tulisi toteuttaa osana nykyistä verojärjestelmää ylimääräisenä polttoaineveron markkinahintojen ja verotason mukaan tarkistettavana palautuksena. Se toimisi tarvittaessa varaventtiilinä ammattiliikenteen kustannusten hallinnassa nopeissa hintamuutoksissa.

Tieliikenteeseen jaellun julkisista ja sähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen

Jakeluvelvoitelain muutokset ovat lisänneet biokaasun sekä synteettiset uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet jakeluvelvoitteen piiriin. Liikenteen sähköistyminen ei tällä hetkellä kevennä biojakeluvelvoitteen hintavaikutusta, sillä sähkö ei sisälly jakeluvelvoitteeseen. RED-direktiivi sisältää mahdollisuuden lisätä liikenteeseen jaeltu sähkö osaksi jakeluvelvoitetta. Sähkön osuus liikenteen energiankulutuksesta on vielä pieni, noin prosentin luokkaa, ja suurin osa siitä ladataan kotona, mutta tulevaisuudessa sähkön kasvava osuus keventäisi jakeluvelvoitteen kustannusvaikutuksia merkittävästi.

Jakeluvelvoitteeseen tulisi sisällyttää julkisten latauspisteiden sekä bussi- ja kuorma-autovarikoiden sekä terminaalien ja satamien latauspisteistä ladattava uusiutuva sähkö. Polttoaineiden jakelijat voisivat tällöin ostaa tikettikaupalla autoihin ladattua uusiutuvaa sähköä samalla tavalla kuin nykyisin esimerkiksi HVO-polttoaineen jakelua. Koska nestemäiset biopolttoaineet ovat kalliita, sähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen nostaisi jaellun sähkön hyvityshinnan korkealle, jolloin lataussähkö kannattaisi myydä hyvin edullisena, mikä lisäisi motivaatiota julkiseen lataamiseen ja latauspisteiden toteuttamiseen. Myös kuljetusyritykset saisivat myymistään tiketeistä tuloja, joilla voitaisiin kattaa varikko- ja terminaalilatausinfraa ja kalustohankintoja.

Sähkön osuus jakeluvelvoitteen toteuttamisesta olisi vuonna 2030 enimmillään arviolta 4–5 prosenttiyksikköä koko jakeluvelvoitteesta. Liikennesähkön ottaminen mukaan jakeluvelvoitteeseen edellyttäisi lisäksi rakennemuutosta velvoitejärjestelmään, joka pitäisi uudistaa sertifikaattipohjaiseksi.

Liikenteen kustannukset alenevat sähköistymisen edetessä

Polttoainekustannuksia voidaan alentaa pidemmällä aikavälillä nopeimmin liikenteen sähköistymisellä, sillä kansalaisaloitteessakin mainittujen liikenteen ilmastotavoitteiden kannalta tehokkaimpia toimenpiteitä on liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen. Vaikka sähköistyminen ei alenna nopeasti polttoaineiden hintoja, vain nopealla sähköistymisellä voidaan pitkäjänteisesti vähentää fossiilisten polttoaineiden ja kalliiden uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden kulutusta. Tulevaisuudessa muun muassa EU:n laajuinen tieliikenteen päästökauppa asettaa uusia paineita polttonesteiden hinnalle. Nopeuttamalla liikenteen sähköistymistä kokonaispäästöjä voidaan liikennesektorilla vähentää merkittävästi ja välttyä polttoaineveron ympäristöperusteisilta korotuksilta.

Aloitteessa on nostettu esille aito huoli siitä, että pienituloisimmilla kotitalouksilla ei ole varaa hankkia uusinta vähäpäästöistä teknologiaa edustavaa autoa. Lähivuosien aikana liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että se suosisi nykyistä selvemmin autokannan uusiutumista ja sähköistymistä. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi porrastetusti etenevällä ns. kannusteveromallilla, jossa sähköauton hankintaan kohdistetaan hankintakannusteita ja samaan aikaan vähäpäästöisten autojen autoveroa laskettaisiin autokannan kierron nopeuttamiseksi. Sähköistymistä tulisi edistää määrätietoisesti siten, että autokannassa olisi 4–5 vuoden kuluttua riittävä ladattavien autojen kanta. Tällöin myös vaihtoautomarkkinoilta löytyisi edullisia ja käyttökustannuksiltaan edullisia käytettyjä ladattavia autoja, jolloin yhä useamman kotitalouden olisi mahdollista hankkia edullinen ladattava auto.

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija
Autoalan Tiedotuskeskus
Autoalan Keskusliitto
Autotuojat ja -teollisuus ry
p. 050 5344 750
hanna.kalenoja@aut.fi