**Lausunto**
2.2.2023
Verojaosto

VN/1102/2023-SAAP-4

# Lausuntopyyntö kansalaisaloitteesta polttoaineveron alentamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua kansalaisaloitteesta liikennepolttoaineiden polttoaineveron alentamisesta.

Polttoainevero kuuluu kaikkein kustannustehokkaimpien päästöohjauskeinojen joukkoon. Polttoaineverotuksella voidaan vaikuttaa yhtäältä niin liikkumisen määrään kuin kulkutapavalintoihin ja toisaalta eri ajoneuvojen käyttövoimiin ja niiden energiatehokkuuteen. Vaikutus kohdentuu päästövähenemien kannalta tehokkaimmin niihin autoilijoihin, joilla on suurin polttoaineenkulutus.

Suomi on kansallisella tasolla sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteesta on sovittu kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa vuonna 2016, Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa vuonna 2017 ja pääministeri Antti Rinteen ja pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmissa vuonna 2019. Liikenteen kansallinen tavoite päästöjen puolittamisesta pohjautuu EU:n taakanjakoasetukseen, joka on oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä. Taakanjakoasetuksen uudistamisesta on sovittu EU:ssa vuoden 2021 lopulla. Uusi asetus kiristää Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitetta 39 %:sta 50 %:iin. Vertailuvuotena asetuksessa toimii edelleen vuosi 2005. Kotimaan liikenteen päästöt muodostavat n. 40 % koko taakanjakosektorin päästöistä Suomessa.

Kotimaan liikenteen päästövähennyskeinot tavoitteeseen pääsemiseksi on linjattu Fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Tiekartan kolmas vaihe sisältää mahdollisina toimenpiteinä hintaohjaukseen perustuvia toimia, kuten esimerkiksi tieliikenteen polttoaineet käsittävän päästökaupan. EU.n uusi päästökauppa alkaa vuonna 2027, ja se koskee myös tieliikenteen fossiilisia polttoaineita. Tämän hetkisten arvioiden perusteella v. 2030 koskevan päästötavoitteen saavuttaminen vaikuttaa mahdolliselta ilman muita hinnoittelukeinoja olettaen, että jakeluvelvoitteen kevennys loppuu suunnitellulla tavalla kuluvan vuoden jälkeen, eikä fossiilisen polttoaineen hintaa merkittävästi alentavia veromuutoksia tehdä.

Kansalaisaloitteessa ehdotetun kaltainen veronalennus kohdistuisi käytännössä fossiilisiin käyttövoimiin, ja olisi ongelmallinen sekä liikenteen päästövähennystavoitteiden että valtion talouden kannalta. Ottaen huomioon kansalliset tavoitteet liikenteen vähäpäästöisyydestä ja käyttövoimauudistuksesta, tulisi liikenne- ja veropolitiikan kannustaa puhtaiden ja vähäpäästöisten liikennemuotojen ja polttoaineiden käyttöön ottoon fossiilisten polttoaineiden käytön sijaan.

Valtio keräsi vuoden 2022 talousarvioesityksen mukaan liikennepolttoaineiden energiaveroista tuloja n. 2,8 miljardia euroa. Lisäksi polttoaineesta kannetaan 24 prosentin arvonlisävero. Arvonlisävero

kannetaan myös energiaveron osuudesta. Liikennepolttoaineiden merkittävällä veronalennuksella olisi näin ollen huomattava kielteinen vaikutus valtion verotuloihin.

Polttoaineiden verotasojen vähimmäismäärän asettaa EU:n energiaverodirektiivi (2003/96/EY). Moottoribensiinin ja sitä korvaavien polttoaineiden vähimmäisvero on 35,9 senttiä litralta, kun taas dieselöljyn sekä sitä korvaavien polttoaineiden vähimmäisvero on 33 senttiä litralta. Suomessa käytössä olevat verotasot ylittävät direktiivin sääntelemän minimin fossiilisten polttoaineiden kohdalla. Käytännössä kansalaisaloitteen mukainen veronalennus laskisi fossiilisten polttoaineiden valmisteveron lähelle direktiivin sallimaa minimiä. Nykyinen direktiivi ei kuitenkaan tee eroa uusiutuvien ja fossiilisten polttoaineiden välillä, ja uusiutuvien polttoaineiden kohdalla verotus on jo nykyisin minimissä tai lähellä minimitasoa, jolloin niiden verotusta ei voisi keventää samassa suhteessa. Direktiivin asettamista rajoitteista johtuen aloitteen mukaisessa muutoksessa on riskinä kannustimien heikentyminen uusiutuvien polttoaineiden käyttöön.

Liikennepolttoaineiden hinnat nousivat voimakkaasti vuoden 2021 syksystä lähtien kesään 2022 saakka. Koronaepidemiana aikana vuoden 2020 keväästä vuoden 2021 kevääseen polttoaineiden hintataso oli aiempaan verrattuna huomattavan matala. Tällä hetkellä hintataso vaikuttaa vakiintuneen ainakin hetkellisesti n. 2 euroon litralta. Huomattava muutos aiempaan on dieselin kallistuminen suhteessa bensiiniin.

Verotuksen lisäksi liikennepolttoaineiden hintoihin vaikuttaa erityisesti uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite. Jakeluvelvoitteen alentamisesta vuosille 2022 ja 2023 päätettiin viime vuonna. Jakeluvelvoite on toistaiseksi ylivoimaisesti vaikuttavin käytössä oleva päästövähennystoimi, ja velvoitteen alentamisen 7,5 %-yksiköllä arvioidaan tuottavan n. 0,85 Mt lisäpäästöt vuodessa vuosina 2022-2023. Jakeluvelvoitteen alentamisen hintavaikutuksen dieselin pumppuhintaan arvioidaan olevan n. 12 senttiä litralta (HE 85/2022 vp.). Velvoite vaikuttaa myös bensiinin hintaan, sillä bensiinin jakelemisesta aiheutuu yhtäläinen velvoite jaella uusiutuvia polttoaineita, vaikka itse bensiiniin ei nykytekniikalla voida sekoittaa yli 10 tilavuusprosenttia etanolia. Velvoitteen alentaminen ajoittui v. 2022 kesään. Velvoitteen alentaminen lisää valtion verotuloja johtuen siitä, että kevyemmin verotettua uusiutuvaa polttoainetta korvataan raskaammin verotetulla fossiilisella polttoaineella.

On epävarmaa kuinka suuren päästöjen kasvun liikenteen verotuksen keventäminen aiheuttaisi. Yleisesti ottaen voidaan kuitenkin arvioida, että polttoaineen halventuessa sen käyttö lisääntyisi, jolloin myös päästöt kasvaisivat.

Vuonna 2022 polttoaineiden maailmanmarkkinahintojen ollessa korkealla, liikennemäärät laskivat Fintrafficin mukaan kesästä alkaen (Taloustilanne ja sota Euroopassa vaimentavat yhä liikennemääriä | Fintraffic). Lisäksi on viitteitä siitä, että fossiilisten polttoaineiden kulutus on laskenut, sillä niiden verotettavat määrät ovat olleet edellisiä vuosia pienempiä. Kansalaiset ovat näin ollen reagoineet polttoaineen kohonneeseen hintaan vähentämällä polttoaineiden kulutusta.

Kuten kansalaisaloitteessa todetaan, on oma auto monelle käytännössä välttämätön kulkuneuvo niin työmatkojen kuin muiden tarpeellisten matkojen taittamiseen. Polttoaineiden korkeaa hintaa on tällä hallituskaudella kompensoitu korottamalla työssäkäyntiin liittyvän matkakuluvähennyksen enimmäismäärää sekä kilometrikohtaista korvausta. Kyseiset muutokset ovat voimassa myös verovuonna 2023. Polttoaineiden hinnannousun vaikutuksia kotitalouksille sekä mahdollisia kompensaatiokeinoja on tutkittu muun muassa Fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelun yhteydessä toteutetuissa vaikutusarvioinneissa. Valmisteluun liittyvät aineistot on julkaistu hankeikkunassa https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019.

Tutkimuksesta tiedämme, että eniten polttoainetta kuluttavat keski- ja suurituloiset kotitaloudet, ja polttoaineen kulutus kasvaa melko voimakkaasti kotitalouden tulojen kasvun myötä (AEI-raportti: Kohti hiiletöntä liikennettä – analyysi tulonjakovaikutuksista (aaltoei.fi). Näin ollen, hyöty polttoaineverojen laskusta kohdistuisi erityisesti suurituloisiin kotitalouksiin, joilla on suuret ajosuoritteet. Lisäksi polttoaineveron laskeminen vähentäisi polttoaineen säästön kannusteita myös näiden kotitalouksien kohdalla. Liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutumisen kannalta korkeista polttoainehinnoista kärsiviä kotitalouksia tulisi tukea keinoin, jotka sekä kohdentuvat tarkoituksenmukaisesti että säilyttävät kannustimet vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta liikenteessä.

Liikenne sähköistyy nopeasti. Valitettavasti sähköauto on hintansa puolesta vielä pitkään monen kansalaisen ulottumattomissa. Liikenteen sähköistyminen aiheuttaa kuitenkin myös muutospainetta nykyiseen liikenteen verotukseen, sillä pitkälti päästöihin perustuvan verojärjestelmän tulot tulevat laskemaan voimakkaasti. Päästövähennystavoitteiden vuoksi, tulisi edelleen huolehtia siitä, että kannusteet päästöttömien ajoneuvojen hankkimiseen ja päästöttömien liikennemuotojen käyttämiseen säilyisivät myös tulevaisuudessa. Päästöttömien ajoneuvojen yleistyminen vähentää myös painetta kohdistaa voimakkaampaa taloudellista ohjausta jäljellä oleviin polttomoottoriajoneuvoihin.

Valtteri Härmälä
Erityisasiantuntija
Konserniohjausosasto
Vaikutusarviointi- ja kehitysyksikkö
Liikenne- ja viestintäministeriö

Jakelu Verojaosto