21.2.2024

Lausunto: O 9/2024 vp Autoilun verotuksen kokonaisuus

valtiovarainvaliokunnan verojaosto
eduskunta
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Pyydettynä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry antaa lausunnon autoilun verotuksen kokonaisuuteen maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta.

Liikenteen ja autoilun verotuksesta yleisesti

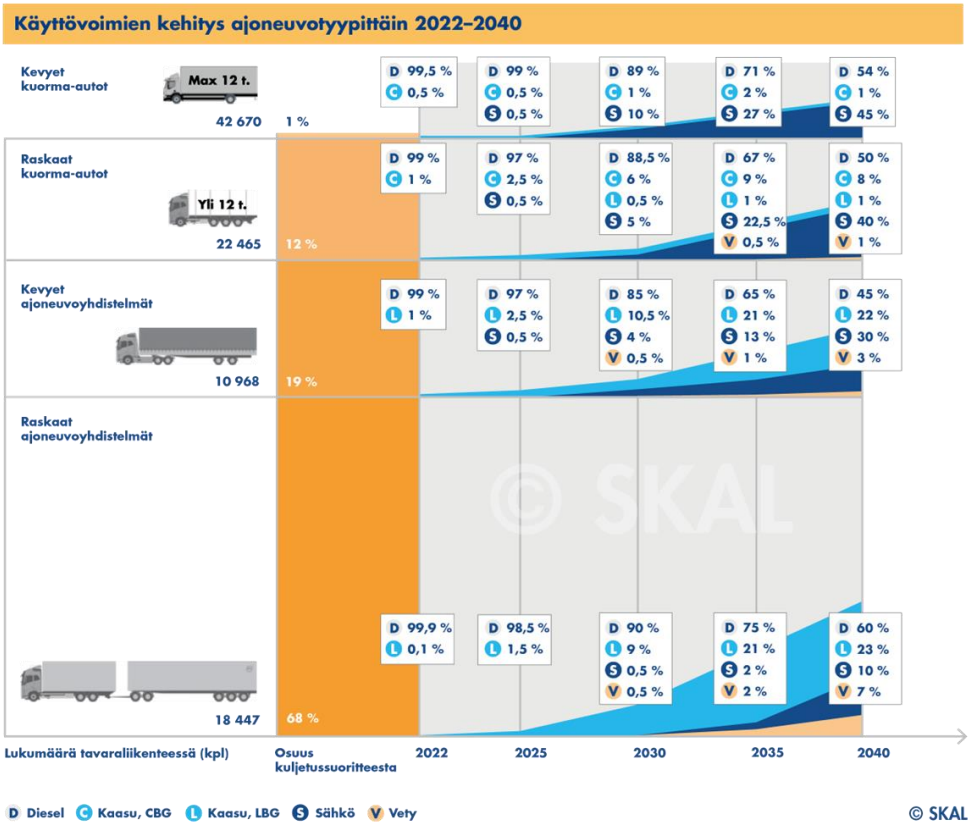
Liikenteen erillisverot perustuvat pääosin liikenteen päästöjen verottamiseen. Lisäksi polttomoottoreissa käytettävissä nestemäisissä ja kaasumaisissa polttoaineissa verotuksen kohteena on päästöjen lisäksi niiden energiasisältö.

Liikenteestä perittävä erillisveroja ovat **autovero**, **ajoneuvovero**, **polttoaineverot** sekä **vakuutusmaksuverot** liikenne- ja autovakuutuksista. Viimeisen kymmenen vuoden aikana näiden erillisverojen kokonaiskertymä oli suurimmillaan vuonna 2018, noin 5,24 miljardia euroa. Vuonna 2022 liikenteen erillisverokertymä oli 4,73 miljardia euroa. Viiden vuoden aikana verokertymä on pienentynyt noin 500 miljoonalla eurolla, mikä selittyy lähes kokonaan autoverotuoton pienenemisellä noin miljardista eurosta noin 500 miljoonaan euroon. Polttoaineverotuotot eivät sen sijaan ole vähentyneet, vaan ne ovat kaikkien aikojen huipussaan vuonna 2022 ollen noin 2,72 miljardia euroa.

Maanteiden tavaraliikenteen erityispiirteet

Kuorma- ja pakettiautoliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,2 miljardia litraa vuodessa. Nyt ammattiliikenteessä olevasta 32 600 kuorma-autosta 98 prosentilla käyttövoima on diesel. Kaasukäyttöisiä kuorma-autoja ammattiliikenteessä on noin 460 kappaletta (1,4 %) ja sähkökäyttöisiä noin 50 (0,2 %).

SKALin arvion mukaan vielä vuonna 2030 noin 90 prosenttia maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta on dieseliä. Mikäli dieselin polttoaineveroa korotetaan, nostaa veronkorotus välittömästi Suomen logistisia kustannuksia. Ammattiliikenteessä polttoaineveron korottaminen ei juurikaan vähennä liikenteen päästöjä, sillä maanteiden tavaraliikenteessä polttoaineiden kysynnän hintajousto on lyhyellä ja keskipitkällä ajalla hyvin pientä.



Käyttövoimien kehitysennuste tavaraliikenteessä ajoneuvotyypeittäin koko käytössä olevan ajoneuvokannan osalta. Ajoneuvokanta uudistuu hitaasti, koska ajoneuvojen aktiivinen käyttöikä on tyypillisesti 10–15 vuotta. Kevyet ajoneuvoyhdistelmät edustavat noin painoluokkaa 40–60 tonnia ja raskaat ajoneuvoyhdistelmät Suomessa tyypillisiä massatavaran kuljettamisessa ja terminaalien välisessä liikenteessä käytettäviä yli 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmiä. Lähde: SKAL.

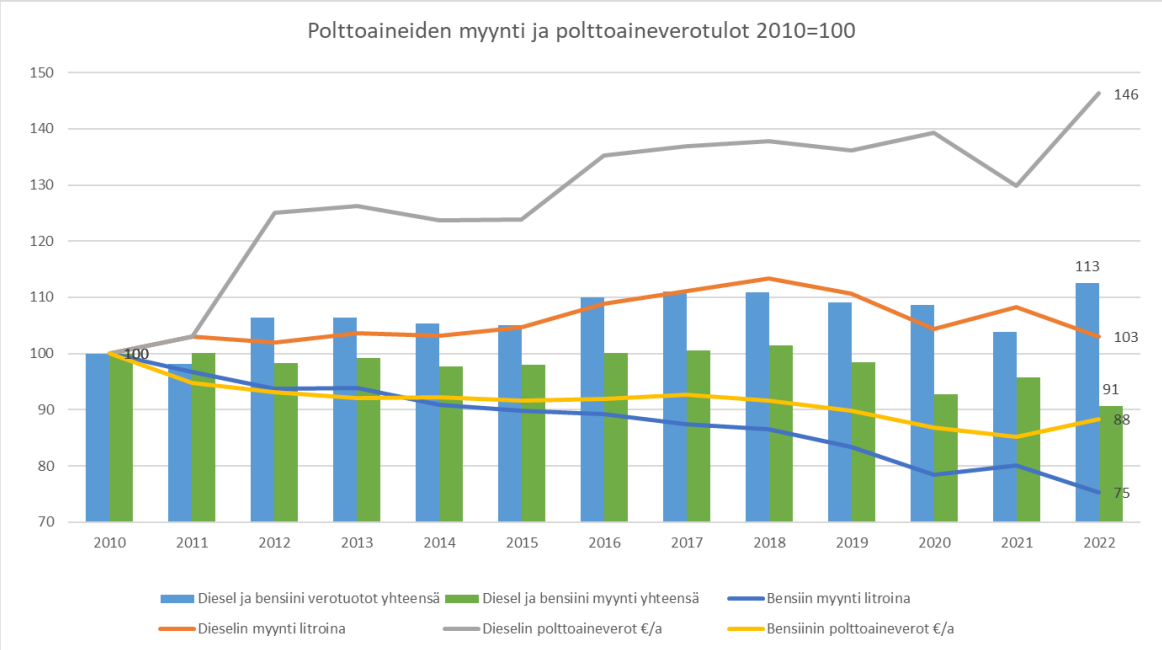
Kuva: SKALin arvio käyttövoimien kehityksestä maanteiden tavaraliikenteessä.

Polttoaineiden verotus

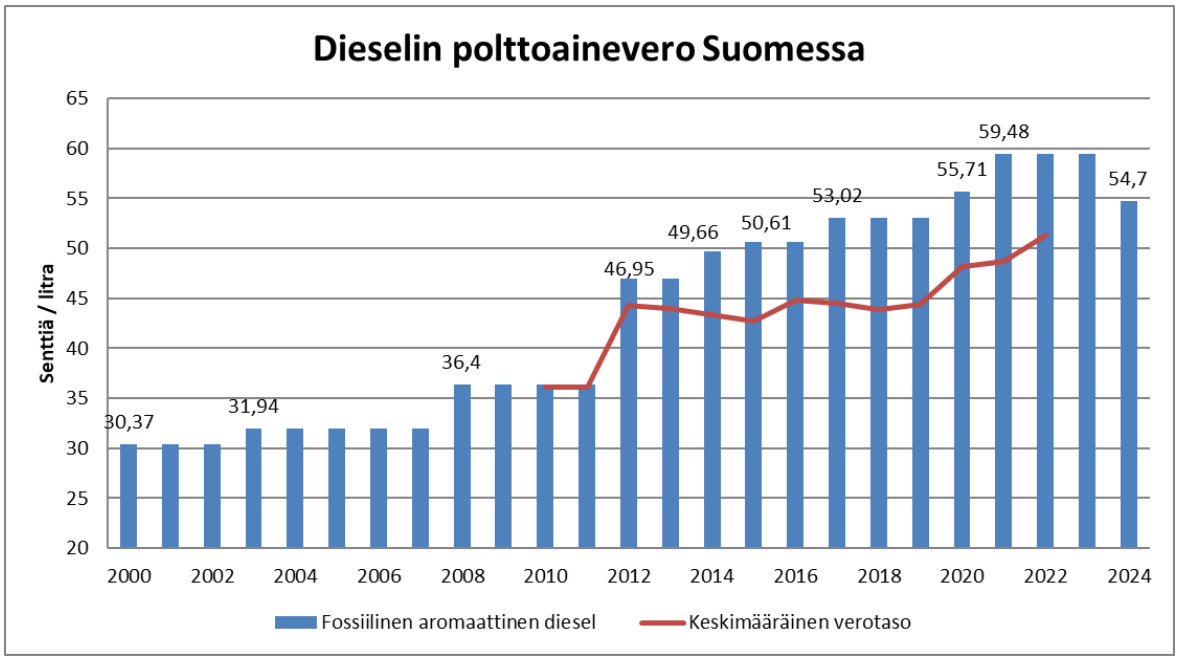
Nestemäisten polttoaineiden kysyntä on pienentynyt selvästi 2010- ja 2020-luvuilla. Samaan aikaan polttoaineverotuotot eivät kuitenkaan ole vastaavasti vähentyneet. Tämä tarkoittaa sitä, että polttoaineverojen tasoja on kiristetty toistuvasti viimeisen yli kymmenen vuoden ajan. Oheista kuvasta voidaan nähdä, miten nestemäisten polttoaineiden myynti ja polttoaineverotulot ovat kehittyneet vuodesta 2010 vuoteen 2022:

- Dieselin myynti on kasvanut kolme prosenttia, dieselistä kerätyt polttoaineverotuotot ovat kasvaneet 46 prosenttia.
- Moottoribensiinin myynti on vähentynyt 25 prosenttia, moottoribensiinistä kerätyt polttoaineverotuotot ovat vähentyneet 12 prosenttia-
- Moottoribensiinistä ja dieselistä kerätyt verotuotot yhteensä ovat kasvaneet 13 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2022, vaikka polttoaineiden litramääräinen myynti samaan aikaan on vähentynyt yhteensä noin yhdeksän prosenttia.

Luvuista voidaan päätellä, että vuodesta 2010 alkaen erityisesti dieselin verotusta on kiristetty huomattavasti oletettavasti pääosin fiskaalisista syistä. Myös jakeluvelvoitteesta tapahtuneet muutokset ovat vaikuttaneet erityisesti dieselpolttoaineen verotuottoihin. Kun vuonna 2022 jakeluvelvoitetta alennettiin, käänsi tämä dieselin polttoaineverotuotot selvään kasvuun.



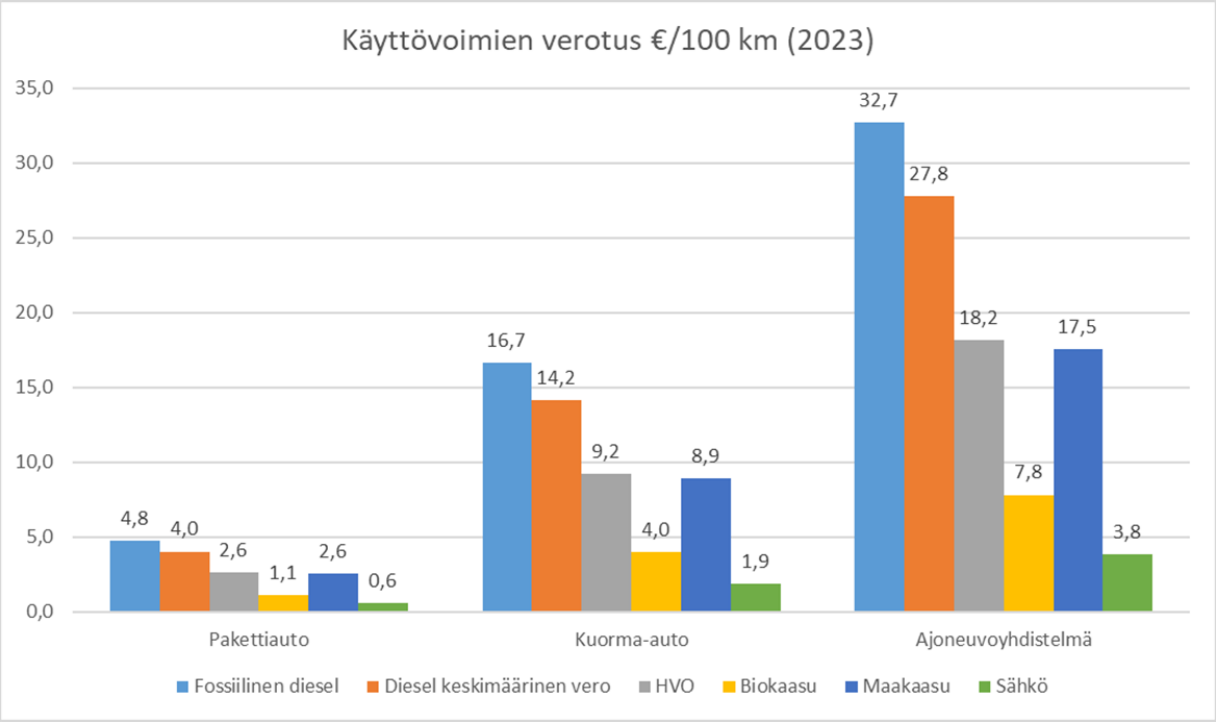
Kuva: polttoaineiden myynnin ja polttoaineverotulojen kehitys indeksoituna 2010=100. Lähde: Tilastokeskus, VM, SKAL.



Kuva: Dieselin verotasojen kehitys Suomessa. Lähde: Tilastokeskus, VM, SKAL.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien verotus

Tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttöön perustuva verotus riippuu suuresti käytössä olevasta käyttövoimasta. Oheisessa kuviossa on kolmessa eri ajoneuvotyypissä – pakettiautossa, kuorma-autossa ja ajoneuvoyhdistelmässä – käytettävän energian verotus laskettuna €/km -muotoon. Keskimääräisen jakeluvelvoitteen dieselillä liikkuva ajoneuvoyhdistelmä maksaa veroa 100 kilometrin matkaan tarvittavasta energiasta noin 28 euroa. Uusiutuvalla dieselillä vastaava luku on noin 18 euroa, mikä on suunnilleen sama kuin fossiilisella maakaasulla. Biokaasun vero 100 kilometriä kohden on noin kahdeksan euroa ja sähkön noin neljä euroa.



Oheinen kuvio osoittaa, että eri käyttövoimien verotus suhteessa toisiinsa ei tällä hetkellä ole täysin johdonmukaista. HVO:n verotaso on tarkoituksenmukaista suurempana EU:n energiaverodirektiivistä johtuen, mikä luo hidasteen 100 prosentin uusiutuvan dieselin käyttämiselle sekä vahvistaa jakeluvelvoitteen hintaa korottavaa vaikutusta.

Liikenteen verotus ja liikenteen päästöt

Keskeinen näkökulman liikenteen verotukseen on pitkään ollut liikenteen päästöjen vähentäminen. Tämän tarpeen voidaan nähdä väistyvän taka-alalle lähivuosina erityisesti kahdesta pääsyystä:

- Uusien autojen osalta auton valmistaja koskevat ja EU-säädöksestä tulevat Co2-raja-arvot varmistavat markkinoille saatettavien autojen päästöjen vähenemisen. Päällekkäisen vero-ohjauksen tarve on hyvin pieni.
- Liikenteen päästökauppa ohjaa polttoaineen kulutusta ja polttoaineessa käytettäviä raaka-aineita. Päällekkäisen vero-ohjauksen tarve pienenee.

SKALin näkemyksiä liikenteen verotuksen uudistamiseen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toteaa seuraavat näkemyksensä liikenteen verotuksen uudistamistarpeeseen:

- Liikenteen päästöjen väheneminen pienentää päästöihin perustuvaa liikenteen verotusta.
- Päästötöntä tai vähäpäästöistä liikennettä ei tule verottaa kuten aiemmin, eikä poistuvaa verokertymää tule siirtää nestemäisiä polttoaineita pisimpään käyttävälle raskaalle liikenteelle.
- Päästöjen vähenemisen vuoksi poistuvaa verokertymää ei tule käsitellä liikennesektorin sisäisenä nollasummapelinä. Veroja tulee kerätä yhteiskunnassa sieltä, missä verotuksen haittavaikutukset ovat vähäisimmät. Liikenteen ja liikkumisen verottamiselle ei ole erityisiä perusteita, kun päästöt poistuvat ja ruuhkia Suomessa ei juuri ole.
- Polttoainejakelun päästökauppa nostaa nykyarvioiden mukaan dieselin hintaa noin 11 senttiä litralta voimaantulessaan joko vuonna 2027 tai 2031. Tämän kustannusnousun vaikutuksia hillitsemään Suomessa tulee valmistella ja ottaa käyttöön ammattidiesel.
- Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan EU:n energiaverodirektiivin siten, että komission ehdottamalla tavalla uusiutuvaa dieseliä (HVO) voisi verottaa nykyistä minimiverotasoa alemmin. Jos

direktiivi tältä osin muuttuu, Suomen tulee hyödyntää HVO:n verotason alentamismahdollisuus. Lisäksi oikeus ammattidieseliin tulee säilyttää direktiivissä ja ammattidiesel tulee ottaa Suomessa käyttöön.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut