LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Lausunto
Asianumero: VN/1251/2024
Päivämäärä: 23.2.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

sara.kuitunen@eduskunta.fi

Viite: Asiantuntijapyyntö 14.2.2024 – Tiistai 27.2.2024 klo 10.30 / KAA 1/2023 vp

Kansalaisaloitteet KAA 1/2023 vp, KAA 2/2023 vp ja KAA 5/2023 vp

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja toteaa seuraavaa.

KAA 1/2023 vp Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta

Tilastotiedon valossa jakeluvelvoitteen korotukset tai muu polttoaineiden hintoihin vaikuttava lainsäädäntö eivät välttämättä ole johtaneet kohtuuttomaan polttoaineiden hinnannousuun.

Energiahintatilaston vuosivertailu (marraskuun keskihinnat peräkkäisinä vuosina) kertoo, että polttoaineiden nimelliset hinnat voivat sekä nousta että laskea jopa merkittävästi.[1] Syitä hinnanvaihteluun löytyy sekä verotuksesta, että sen ulkopuolelta.

Nimelliset kuluttajahinnat	Marraskuu	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Moottoribensiini	Hinta, snt/litra	140,9	138	149,3	155	153	138	189	207	195
95 E 10	Vuosimuutos (%)	-7,4	-2,1	8,2	3,8	-1,3	-9,8	37	9,5	-5,8
Dieselöljy	Hinta, snt/litra	124,5	125,7	134,8	154,6	142	124	170	228	203
	Vuosimuutos (%)	-12,9	1,0	7,2	14,7	-8,2	-12,7	37,1	34,1	-11

Kotitaloudet sopeutuvat kulutuksessaan hintojen muutoksiin. Ansiokehitys vastaa osaltaan elinkustannusten muutoksiin. Kotitaloudet käyttivät liikenteeseen vuonna 2000 keskimäärin 13,2 prosenttia tuloistaan. Vuonna 2010 osuus oli 12,3 prosenttia ja vuonna 2022 se oli 11,1 prosenttia.[2]

Reaalinen ansiokehitys on viime aikoina heikentynyt. Reaalisen ansiotasoindeksin pisteluku kääntyi useiden vuosien nousun jälkeen laskuun vuonna 2022 ja laski vuoden 2015 referenssitason (2015 = 100) alapuolelle.[3]

Polttoaineiden verotuksen vähimmäistasot määräytyvät energiaverodirektiivin 2003/96/EY mukaan muodostaen rajoitteen verojen alentamiselle. Muun muassa kehittyneiden biopolttoaineiden kuten esimerkiksi uusiutuvan dieselin verotus on jo nyt alimmalla direktiivin sallimalla tasolla.

[1] Tilastokeskus, energian hinnat.
[2] Tilastokeskus, kansantalouden vuositilinpito.
[3] Tilastokeskus, ansiotasoindeksit.

Päästökaupan laajentamisesta tieliikenteen polttoaineiden jakeluun on tehty EU-tasolla päätös. Kansallisella tasolla jakelijoiden velvoitetta hankkia päästöoikeuksia voidaan lykätä, jos kansallisesti on säädetty päästöoikeuden hintaa vastaava hiilidioksidivero. Mikäli lykkäys otetaan käyttöön, tämä ehto tulisi ottaa huomioon polttoaineveron alentamista arvioitaessa.

Polttoaineveron alentamismekanismilla ei voisi täysin hillitä pumppuhintoja, koska hintoihin vaikuttavat myös muut tekijät. Niitä ovat polttoainejakeiden raaka-aineiden hinnanmuutokset maailmanmarkkinoiden tai paikallisten markkinoiden ehdoilla sekä polttoaineiden vähittäiskaupan jakelukustannukset ja kilpailu eri puolilla Suomea.

Kansalaisilla ja kotitalouksilla on jonkin verran mahdollisuuksia vaikuttaa liikennekustannuksiinsa autojen ominaisuuksista, matkustamisen määrästä ja kulkutavoista päätettäessä. Liikennekustannuksia kohtuullistetaan muun muassa verovähennyksin, työsuhde-eduin ja kilometrikorvauksin. Liikenteen käyttövoimamurros lisää osalle kotitalouksista mahdollisuuksia tehdä liikennekustannuksia kohtuullistavia valintoja. Myös arvioitavana oleva jakeluvelvoitteen alentaminen vaikuttaisi polttoainekustannuksiin lähivuosina.

Useiden selvitysten mukaan taloudellinen ohjaus on eräs kustannustehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Kannustinten heikentäminen heikentää ohjausta. EU:n taakanjakoasetuksen mukaan taakanjakosektorin päästöt Suomessa tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Taakanjakoasetus on oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä. Kotimaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä, noin 40 prosenttia.

Liikenne- ja viestintäministeriön alustavan arvion mukaan tieliikenne olisi vuonna 2030 kuitenkin jäämässä taakanjakoasetuksen Suomelle asettamasta 50 prosentin päästövähennysvelvoitteesta. Kotimaan liikenteen päästöt saisivat olla vuonna 2030 yhteensä 6,25 miljoonaa tonnia, mutta liikenteen päästöjen uuden perusennusteen ja hallitusohjelmakirjausten arvioitujen vaikutuksen jälkeen päästöt olisivat 6,74–8,44 miljoonaa tonnia.

KAA 2/2023 vp Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki

Uusiutuvia polttoaineita on kalliimpaa tuottaa kuin fossiilisia polttoaineita ja uusiutuvien osuuden kasvu nostaa siten polttoaineiden kuluttajahintoja. Konsulttitoimisto AFRY:n vuonna 2021 tekemän selvityksen mukaan voimassa olevan lain 34 prosentin jakeluvelvoite nostaisi dieselin hintaa vuonna 2030 arviolta 17–32 senttiä/litra. Vuonna 2024 laaditun selvityksen mukaan hallitusohjelmassa esitetyt jakeluvelvoitteen kevennykset vuosina 2024–2027 laskisivat dieselin hintaa arviolta 7–12 senttiä/litra ja E10 bensiinin hintaa arviolta 9–17 senttiä/litra tarkastellusta vuodesta riippuen.

Biopolttoaineiden hintavaikutuksia voidaan osin kompensoida polttoaineverotuksen kautta. Kestävien biopolttoaineiden hiilidioksidivero on nyt puolitettu ja kehittyneistä

biopolttoaineista hiilidioksidiveroa ei kanneta lainkaan. Esimerkiksi uusiutuvan dieselin (biodieselöljy P T) polttoainevero on alimmalla energiaverodirektiivin sallimalla tasolla.

Polttoaineverotuksen rakenne ei riitä kompensoimaan uusiutuvien polttoaineiden korkeampia kuluttajahintoja täysin. Mahdollisuudet voisivat muuttua, jos EU:ssa hyväksyttäisiin heinäkuussa 2021 annettu energiaverodirektiivin muutosesitys, joka sallisi uusiutuville polttoaineille hyvin matalat minimiverotasot. Direktiivin neuvottelut ovat edelleen kesken ja sovun aikaansaamisen arvioidaan olevan haasteellista. Myös jakelijoiden päästökauppa voi tulevaisuudessa lisätä biojakeiden kilpailukykyä suhteessa fossiilisiin jakeisiin.

Pääministeri Petteri Orpon hallitus on vuonna 2024 jo alentanut bensiinin ja dieselin valmisteveroja jakeluvelvoitteen kompensoimiseksi.

Orpon hallitus on esittänyt myös voimassa olevien jakeluvelvoitetasojen alentamista ja arvion mukaan se alentaisi polttoaineiden kuluttajahintoja. Haasteena on kuitenkin liikenteen päästöjen 50 prosentin vähennystavoitteen ja siten koko taakanjakosektorin tavoitteen saavuttaminen.

Eurovinjettidirektiivin 1999/62/EY liite 1 säätää vähimmäismäärät yli 12 tonnia painavien ajoneuvojen vuotuiselle verolle, eikä käyttövoimaveroa voida poistaa kokonaan näiltä ajoneuvoilta.

Jakeluvelvoite ja liikenteen käyttövoimamurros irtaannuttavat ajoneuvokantaa fossiilisen dieselin verotuksesta. Merkittävä osa takseista ja joukkoliikenteen ajoneuvoista on siirtynyt uusiin käyttövoimiin etenkin kaupungeissa. Myös tavaraliikenteen ajoneuvoissa uusien käyttövoimien odotetaan yleistyvän elinkeinojen arvioidessa vaihtoehtojen kilpailukykyä ottaen huomioon myös asiakkaiden asettamia vaatimuksia kuljetusten ympäristövaikutuksille.

Mikäli jakeluvelvoitteen hintavaikutus haluttaisiin kompensoida yrityksille, tarvittaisiin siihen palautusmalli, jonka myös EU:n komissio hyväksyy. Energiaverodirektiivi ei tunnista muita palautusmalleja kuin niin sanotun ammattidieselin, joka kohdentuu ainoastaan fossiiliseen dieseliin.

Autoilun verotuottojen alentuessa verojen muuttamista on arvioitava myös valtion tulojen turvaamisen kannalta. Valtion tuloilla on merkitystä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tehtävien rahoittamiselle. Uusia tukia on harkittava tarkkaan myös valtion tukimenojen näkökulmasta.

Mikäli dieselajoneuvojen käyttövoimavero poistettaisiin, on mahdollista, että dieselin polttoaineveroa pitäisi samalla korottaa 25,95 snt/litra eli dieselin verolievennyksen verran. Tämä johtuu suomalaisesta polttoaineveromallista, jossa polttoaineita pyritään verottamaan tasapuolisesti tarjoten lievempää verotusta ainoastaan hyötyliikenteelle.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!

Kansalaisaloite on päivätty 10.1.2022. Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmikuussa bensiinin ja dieselin kuluttajahinnat nousivat poikkeuksellisen korkeiksi varsinkin kesällä 2022. Vuodenvaihteessa 2023–2024 ja alkuvuodesta 2024 bensiinin ja dieselin hinnat ovat olleet maltillisempia.

Polttoaineiden verotuksen vähimmäistasot määräytyvät direktiivin 2003/96/EY mukaan ja se rajoittaa mahdollisuutta alentaa tai poistaa veroja määräaikaisesti.

Pääministeri Petteri Orpon hallitus on alentanut bensiinin ja dieselin valmisteveroja sekä keski- ja suuripäästöisten ja vanhimpien henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveroa. Jakeluvelvoitteen tavoitetasojen alentamista koskevaa hallituksen linjausmahdollisuutta arvioidaan parhaillaan.

Kansainvälisen hintavertailun mukaan esimerkiksi 12.2.2024 bensiini maksoi EU:ssa vähiten Bulgariassa 1,323 €/litra ja eniten Tanskassa 1,991 €/litra. Suomen hinta oli 1,759 €/litra. Ajankohdalla bensiini oli Suomea kalliimpaa kuudessa jäsenmaassa. Diesel maksoi alhaisimmillaan 1,359 €/litra Bulgariassa ja korkeimmillaan 1,900 €/litra Tanskassa. Suomen hinta oli toiseksi kallein 1,844 €/litra.

Polttoaineiden verotuksen ja kuluttajahintojen sosioekonominen arviointi on tärkeää. Samoin on tärkeää arvioida vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoihin. Arviointimahdollisuuksia on kehitetty liikenne- ja viestintäministeriön aloitteesta esimerkiksi hankkeessa, jossa Tampereen yliopisto laati laskentatyökalun liikenteen päästöohjauksen kokonaistaloudellisten vaikutusten arviointiin (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2023:38). Liikenteen verotuksen valmisteluissa olisi tärkeää mahdollistaa kattavien vaikutusarvioiden laatiminen myös asiantuntijaresursseina ja käytettävissä olevana valmisteluaikana.

Johtava asiantuntija

Juha Tervonen

Liite LVM Esitys KAA 1 2023