LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

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

Liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijalausunto verojaostolle
27.2.2024

KAA 1/2023 vp Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta (1/2)

Tilastotiedon valossa

- Polttoaineiden hinnat voivat nousta tai laskea jopa merkittävästi monista eri syistä.
- Kotitaloudet sopeutuvat hintamuutoksiin ja ansiokehitys vastaa elinkustannusten muutoksiin.
- Kotitaloudet käyttivät liikenteeseen tuloistaan vuonna 2000 keskimäärin 13,2 prosenttia, vuonna 2010 osuus oli 12,3 prosenttia ja vuonna 2022 osuus oli 11,1 prosenttia.
- Nimellinen ansiokehitys on ollut positiivista, mutta reaalinen kehitys on viime aikoina heikentynyt - pisteluku kääntyi useiden vuosien nousun jälkeen laskuun vuonna 2022.

Kuluttajahinnat (Tilastokeskus)	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

KAA 1/2023 vp Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta (2/2)

- Polttoaineiden verotuksen vähimmäistasot määräytyvät energiaverodirektiivin 2003/96/EY mukaan. Esimerkiksi uusiutuvan dieselin verotus on jo nyt alimmalla direktiivin sallimalla tasolla.
- Polttoainejakelijoiden päästökaupan mahdollinen kansallinen poikkeus (lykkäys) on sidoksissa energiaverotuksen sisältämään hiilidioksidiveron tasoon (vrt. päästöoikeuden hinta).
- Arvioitavana oleva jakeluvelvoitteen alentaminen vaikuttaisi polttoainekustannuksiin lähivuosina.
- Polttoaineveron alentamismekanismilla ei voisi hillitä hintatekijöitä, kuten polttoaineiden raaka-aineiden hinnanmuutokset maailmanmarkkinoilla tai paikallisilla markkinoilla sekä polttoaineiden jakelukustannukset ja vähittäiskaupan kilpailu eri puolilla Suomea.
- Kotitalouksilla on jonkin verran mahdollisuuksia vaikuttaa liikennekustannuksiin autojen ominaisuuksista ja käyttövoimasta, matkustamisen määrästä ja kulkutavoista päätettäessä. Kohtuullistamista tapahtuu muun muassa verovähennyksin, työsuhde-eduin ja kilometrikorvauksin.
- Kannustinten heikentäminen heikentää päästöohjausta ja uhkaa päästösitoumuksia.

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

- Uusiutuvia polttoaineita on kalliimpaa tuottaa kuin fossiilisia polttoaineita.
- Kompensointimalli polttoaineverotuksessa: Kestävien biopolttoaineiden hiilidioksidivero on nyt puolitettu ja kehittyneistä biopolttoaineista hiilidioksidiveroa ei kanneta lainkaan.
- Polttoaineverotuksen rakenne nykyisine direktiivin minimivaatimuksineen ei riitä kompensoimaan uusiutuvien polttoaineiden korkeampia kuluttajahintoja täysin.
- Päästökauppa voi tulevaisuudessa lisätä biojakeiden kilpailukykyä.
- Direktiivin 1999/62/EY liite 1 säätää yli 12 t ajoneuvojen vähimmäisveroista.
- Liikenteen käyttövoimamurros erkaannuttaa ajoneuvokantaa fossiilisen dieselin verosta.
- Autoilun verotuottoja on arvioitava myös valtion tulojen turvaamisen kannalta.
- Uusia tukia on harkittava valtion tukimenojen näkökulmasta.

KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!

- Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmikuussa 2022 bensiinin ja dieselin kuluttajahinnat nousivat poikkeuksellisen korkeiksi varsinkin kesällä.
- 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.
- Liikenteen verotuksen sosioekonominen arviointi on tärkeää, samoin vaikutukset kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoihin. LVM:n aloitteesta Tampereen yliopisto laati laskentatyökalun liikenteen päästöohjauksen kokonaistaloudellisten vaikutusten arviointiin (VN Teas-hanke).

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos