Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Lausuntopyyntönne 14.2.2023, KAA 1/2023 vp, KAA 2/2023 vp ja KAA 5/2023 vp

Lausunto autoilun verotusta koskevista kansalaisaloitteista KAA 1/2023 vp, KAA 2/2023 vp ja KAA 5/2023 vp

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto on pyytänyt lausuntoa autoilun verotusta koskevista kansalaisaloitteista KAA 1/2023 vp Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta, KAA 2/2023 vp Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki sekä KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!

Suomen Yrittäjät esittää lausuntonaan seuraavaa:

Suomen Yrittäjät ei kannata erillisen lainvalmistelun aloittamista kansalaisaloitteiden pohjalta. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaan hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä. Verojaosto puolestaan käsittelee parhaillaan omana asiana autoilun verotuksen kokonaisuutta (O 9/2024 vp Autoilun verotuksen kokonaisuus). Autoilun verotusta ja uudistamistarpeita on perusteltua tarkastella kokonaisvaltaisesti ja osana laajempaa liikenteen kokonaisuutta. On erittäin myönteistä, että verouudistuksen tarpeeseen on kiinnitetty huomiota. Oikeudenmukainen uudistus huomioi fiskaaliset tavoitteet, liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisen sekä erilaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet.

Esitämme jäljempänä eräitä yksityiskohtaisia huomioita kansalaisaloitteista. Yleisenä huomiona voidaan todeta, että aloitteet on laadittu edellisen vaalikauden aikana ja niissä esitettyjä vaatimuksia on osin otettu huomioon nykyisen hallituksen ohjelmassa. Kuluvalla vaalikaudella on myös jo toteutettu autoilun verotusta keventäviä säädösmuutoksia.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteveron alentaminen (KAA 1/2023 vp, KAA 5/2023 vp)

Kansalaisaloitteessa 1/2023 vp esitetään lainvalmistelun aloittamista, jotta turvataan polttoaineiden hinnan kohtuullisuus ja siten ihmisten

liikkumisvapaus näille parhaiten sopivalla liikkumismuodolla. Aloitteen mukaan päätäntävallassa oleva hallitus olisi velvollinen tarkistamaan ja muokkaamaan polttoaineiden valmisteveroa jokaisen polttoaineiden hintaan korottavasti vaikuttavan muutoksen tulleessa voimaan tai vähintään vuosittain budjettiriihen yhteydessä. Perusteluina esitetään, että ilmastotoimien, kuten biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen noston, tarkoitus tulee olla päästöjen vähentäminen, ja polttoaineiden hinnan nousua tulee ajatella epätoivottuna haittana, joka ei saa päätyä kuluttajien maksettavaksi.

Kansalaisaloitteessa KAA 5/2023 vp esitetään lainvalmistelun aloittamista nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamiseksi siten, että vero poistetaan yhden vuoden määräajaksi ja sen jälkeen sitä alennetaan 50 prosenttiin nykyisestä. Aloitetta perustellaan sillä, että maltillinen verotus edesauttaa työllistymistä, lisää kotimaanmatkailua, vähentää logistiikkakustannuksia, tukee yritysten kasvumahdollisuuksia ja edistää talouden kilpailukykyä. Lisäksi tuodaan esille, että polttoaineiden hinnankorotukset asettavat kansalaiset epätasa-arvoiseen asemaan, koska ne kohdistuvat erityisesti työssäkäyviin ja syrjäseuduilla asuviin.

Aloitteessa todetaan edelleen, että kansalliset kunnianhimoiset ilmastotavoitteet eivät saisi aiheuttaa kohtuutonta haittaa kansalaisten liikkumisen kustannuksille ja liike-elämän kilpailukyvylle. Edellisen hallituksen aikana laaditussa aloitteessa todetaan lisäksi, että hallitus ei ole huomioinut polttoaineen hinnankorotusten vaikutuksia kansalaisten ja talouden hyvinvointiin, ja pidetään autoilijoille suunnattua elvytyspakettia välttämättömänä.

Pääministeri Orpon hallituksen ohjelmassa todetaan:

> *”Liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Vuosien 2025–2027 aikana jakeluvelvoitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liittämällä liikennesähkö jakeluvelvoitteeseen ja laskemalla polttoaineiden verotusta, mahdollisuuksien mukaan painottaen uusiutuvan jakeen veron keventämistä.”*

Bensiinin ja dieselin kuluttajahinnat olivat tammikuussa 2024 matalammalla tasolla kuin vuotta aiemmin: bensiinin hinta lähes kahdeksan ja dieselin 12 prosenttia matalammalla tasolla. Energiakriisin tasoittuminen sekä vuoden 2024 alusta voimaan tullut nestemäisten polttoaineiden valmisteveron alentaminen näkyvät kehityksessä. Veromuutosten vaikutus kuluttajahintoihin on kuitenkin pieni, sillä merkittävin hintatekijä on raakaöljyn hinta. Liikennepolttoaineiden valmisteveron alentamisen arvioitiin arvonlisäveron vaikutus huomioon ottaen laskevan bensiinin hintaa 4,4 senttiä litralta (noin kaksi prosenttia E95-bensiinin hinnasta) ja dieselin 4,9 senttiä litralta (noin kolme prosenttia). Lisäksi jakeluvelvoitteen suunniteltu nosto peruttiin, ja se

pidettiin vuoden 2023 tasolla. Tammikuuhun 2023 verrattuna kuluttajahintojen alenema on siten veronalennukseen verrattuna moninkertainen.

Hallitusohjelmakirjauksen mukainen polttoaineiden verotuksen alentaminen vuoden 2024 alusta oli ymmärrettävää, ja etupainotteisena toimena se ainakin väliaikaisesti kohentaa hieman kuljetusyritysten asemaa ja kotitalouksien ostovoimaa, koska veronalennuksella kompensoitava jakeluvelvoitteen nousu ajoitetaan hallitusohjelman mukaan vuosille 2025–2027. Verotuksen painopistettä tulisi kuitenkin siirtää pitkäjänteisesti työn ja yrittämisen verottamisesta kulutuksen ja haittojen verotukseen. Nestemäisten polttoaineiden valmisteveron tuotot ovat tärkeä osa valtion verotuloja, ja mikäli veron tasoa laskettaisiin merkittävästi, vastaava verotuotto tulisi kerätä jollain muulla tavalla, kuten muuta verotusta kiristämällä. Verotulojen kerääminen polttoaineveron tyyppisillä kulutus- ja haittaveroilla on tutkitusti tehokkaampaa ja vähemmän markkinoita vääristävää kuin työn ja yrittämisen verotuksen kiristäminen.

Polttoaineiden valmisteveron alentaminen kansalaisaloitteissa ehdotetulla tavalla ei ole realistista, kun otetaan huomioon sen vaikutukset valtiontalouteen ja päästövähennyksiin. Verotuotoilla ylläpidetään esimerkiksi teiden ja muun liikenteen infrastruktuurin kehittämistä ja ylläpitoa, ja puutteellinen rahoitustaso on jo merkittävästi heikentänyt liikenteen infrastruktuuria. Infrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon heikko taso tulee pitkällä aikavälillä yhteiskunnalle erittäin kalliiksi. Päästövähennysten osalta on syytä korostaa, että Suomi on valinnut päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden päästövähennysten pääasialliseksi kohteeksi liikenteen. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja polttoaineverotus on liikenteen päästövähennyksissä keskeinen ohjauskeino.

Nestemäisten polttoaineiden polttoainevero koostuu energiasisältöverosta, hiilidioksidiverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Haluamme tässä yhteydessä kiinnittää huomiota verotusohjauksen yksityiskohtaan. Valmisteltaessa kuluvan vuoden alusta voimaan tullutta nestemäisten polttoaineiden veronalennusta hallituksen esityksen (HE 36/2023 vp) luonnosvaiheessa esitys sisälsi ehdotuksen, että alennus kohdistuisi energiasisältökomponenttiin eikä hiilidioksidiverokomponenttiin, mitä lausunnonantajat laajasti kannattivat. Näin verotusohjaus hiilidioksidiin säilyisi ennallaan. Liikenne- ja viestintäministeriö ainoana lausunnonantajana kuitenkin vaati alennuksen kohdistamista nimenomaan hiilidioksidiverokomponenttiin. Perusteluina viitattiin päällekkäiseen hiilidioksidiohjaukseen, joka päästökaupan myötä on tulossa, tosin aikaisintaan vuonna 2027. Ministeriön lähestymistapa hiilidioksidiin on mielenkiintoinen. Säädösmuutos toteutettiin hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alentamalla.

Energiaverodirektiivin mukaan kaikkien kulutukseen luovutettavien moottoripolttoaineiden, niiden seosten sekä niitä korvaavien tuotteiden on täytettävä direktiivin mukaiset moottoribensiinin ja dieselöljyn vähimmäisverotasot. Energiaverodirektiivissä säädetty vähimmäisverotaso kaikille diesellaatuisille polttoaineille on 33,00 senttiä litralta ja bensiinille 35,90 senttiä litralta. Esimerkiksi verotasojen puolittaminen tai veron määräaikainen poisto alentaisivat nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukossa mainittujen diesellaatujen verotasoja alle direktiivin vähimmäistason. Siltä osin kuin kansalaisaloitteiden ehdotukset eivät täytä energiaverodirektiivin vaatimuksia, ne ovat käytännössä toteuttamiskelvottomia.

Dieselin käyttövoimaveron poistaminen ja biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki dieselille (KAA 2/2023 vp)

Aloitteessa ehdotetaan lainvalmisteluun ryhtymistä dieselin käyttövoimaveron poistamiseksi ja dieselin verotuen muokkaamiseksi nykytilanteeseen soveltuvaksi biopolttoaineiden jakeluvelvoitetueksi. Aloitteen perusteluina esitetään käyttövoimaveron perusajatuksen pohjan mureneminen dieselin hinnan saavutettua ja ohitettua bensiinin hintatason.

Talouden ja verotuksen rakenteita on perusteltua muokata fossiilisista polttoaineista eroon pääsemiseksi. Tähän suuntaan ohjaavat myös EU:n päätös tavoitteesta vähentää uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä sadalla prosentilla vuoteen 2035 mennessä, trilogien neuvottelutulos raskaan liikenteen CO2-raja-arvoasetuksen päivittämiseksi edistämään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoille saamista sekä tuore komission suositus ilmastotavoitteeksi vuodelle 2040.

Vuonna 2027 käyttöön otettava EU:n tieliikennettä koskeva polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa (ETS 2) on kilpailukyvyn ja kustannustehokkuuden kannalta hyvä keino päästövähennysten saavuttamiseksi. Päästökaupan tulee olla ilmastopolitiikan ensisijainen ohjauskeino, ja sen kattavuutta tulee edelleen parantaa. Koska ETS 2:n ansiosta käytettävissä on tehokkaampia päästövähennyskeinoja, jakeluvelvoitetta voidaan myös madaltaa tai tulevia nostoaikeita arvioida uudelleen. Päästökaupan tuottoja tulee käyttää vihreään siirtymään, mikä mahdollistaa muun muassa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamisen. Osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta olisi myös tarkoituksenmukaista tarkastella kriittisesti nykyisiä kustannustehottomampia keinoja ja selvittää mahdollisuutta tarvittaessa kompensoida liian voimakkaasti kilpailukykyä heikentäviä kustannuksia esimerkiksi ammattidieselin käyttöönotolla. Kestävän biodieselin huomioiva ammattidiesel vastaisi osaltaan myös päästötavoitteisiin.

Ammattiliikenteen kustannukset vaikuttavat asiakashintoihin ja siten laajasti eri toimialojen kustannuksiin. Raskaan liikenteen näkökulmasta dieselin alemman verotason säilyttäminen on tärkeää ja ammattidieselin käyttöönotto on tarpeen. Ammattidiesel kompensoisi päästökaupan myötä toteutuvan hinnannousun kuljetusyrityksille ja näiden palveluita käyttäville yrityksille. Se myös turvaisi raskaan ammattiliikenteen kilpailukykyä ja parantaisi logistiikan edellytyksiä valtakunnallisesti. Lisäksi se tasaisi suomalaisten raskaan tavaraliikenteen toimijoiden kilpailuedellytyksiä ulkomaisiin, alemman verotuksen maista tuleviin toimijoihin nähden. Yritysten kasvumahdollisuuksia voitaisiin parantaa myös esimerkiksi kehittämällä vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja latausinfrastruktuuria ammattiliikenteelle.

Lopuksi

Fossiilisten polttoaineiden käytön hinnoittelu on myös energiaomavaraisuuskysymys. Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vähentää riippuvuutta suuriin fossiilisten polttoaineiden tuottajamaihin. Polttoaineverotuksen tason mitoituksessa tulisi huomioida kasvihuonepäästöjen lisäksi myös muut nestemäisten polttoaineiden käyttöön epäsuorasti liittyvät ulkoisvaikutukset.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteveron laskeminen olisi Suomen hiilineutraalisuus- ja hiilinegatiivisuus tavoitteiden vastaista eikä Suomen tule hidastaa niiden tavoitteiden saavuttamista, joihin se on sitoutunut. Tavoitteiden saavuttamista estäviä päätöksiä ei myöskään tulisi tehdä ilman erittäin painavia syitä. Liikenteen päästövähennykset tulisi ensisijaisesti kohdistaa helposti korvattavissa tai sähköistettävissä oleviin liikkumisen muotoihin, jotka eivät vaikuta suomalaisten yritysten kansainväliseen kilpailukykyyn. Liikenteen verotuksen painopisteen tulisi olla päästöjen verotuksessa.

Yritysten toimintaympäristön ennakoitavuuden kannalta on tärkeää, että uudistukset valmistellaan huolellisesti, vaikutusarviot ovat kattavat ja toimeenpanoon varataan riittävän pitkä aika. Alueelliseen tasa-arvoon, kansalaisten toimeentuloon sekä yritysten taloudellisiin toimintaedellytyksiin tulisi vihreässä siirtymässä kiinnittää erityistä huomiota.

Suomen Yrittäjät

Laura Kurki
veroasiantuntija