Valtiovarainvaliokunnan verojaoston asiantuntijakuuleminen 27.2.2024

Liikenteeseen liittyvät kansalaisaloitteet KAA 1/2023 vp, KAA 2/2023 vp ja KAA 5/2023 vp

Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö 26.2.2024

Valiokunnan kuulemisessa on käsiteltävänä kolme liikenteen kustannuksiin liittyvää kansalaisaloitetta. Niiden yhteisenä tavoitteena on liikenteen kustannusten alentaminen lähinnä verotustoimenpiteiden avulla.

Seuraavassa tarkastellaan aloitteita tarkemmin.

1) KAA 1 Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta. Aloite tarkoittaa toteutuessaan polttoaineverotasojen alentamista kompensoimaan jakeluvelvoitteen aiheuttamia kustannusvaikutuksia. Veroalennus vastaisi heti alusta lähtien voimassa olevan jakeluvelvoitteen tasoa. Vastaavasti tulisi polttoaineveroja laskea kompensoimaan EU:n uuden liikenteen ja lämmityksen päästökaupan vaikutuksia polttoaineen hintoihin.

   Aloitteeseen liittyy monenlaisia ongelmia, sekä periaatteellisia että käytännöllisiä. Periaatteellinen ongelma on, että polttoaineveron alentaminen heikentää sen päästöohjausvaikutusta, joka on kuitenkin tarpeen asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Verotasojen alentaminen myös vähentää verotulojen määrää mikä ei vallitsevassa tilanteessa liene toivottua valtiontalouden kannalta. Ongelmallista on sekin, että jakeluvelvoitteen kustannusvaikutusta on vaikea arvioida etukäteen koska se vaihtelee markkinatilanteen mukaan. Energian hinnan aiheuttamia kustannusvaikutuksia olisi yleisesti ottaen tarkoituksenmukaista kompensoida niille ryhmille jotka ovat kompensoinnin tarpeessa eikä kaikille.

2) KAA 2 Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki.
   Perusteluna käyttövoimaveron poistolle on dieselin kohonnut hinta, joka osittain johtuu jakeluvelvoitteesta. Ehdotuksen mukaan nykyinen alempi dieselveron muodostama verotuki on muutettava jakeluvelvoitetueksi, jolla kompensoidaan jakeluvelvoitteen aiheuttamaa hintavaikutusta. Ehdotus on näin ollen osittain päällekkäinen edellisen kansalaisaloitteen kanssa.

   Ehdotus aiheuttaisi huomattavia kustannuksia valtiolle koska siihen sisältyy sekä käyttövoimaveron poisto dieseliltä että erillisen tuen maksaminen jakeluvelvoitteen hintavaikutuksen lieventämiseksi. Jää kuitenkin epäselväksi se, miten jakeluvelvoitetuki käytännössä toimisi, kenelle ja minkä perusteella se maksettaisiin. Dieselautot aiheuttavat myös muita päästöjä kuin hiilidioksidia eikä löydy ainakaan ympäristönäkökulmasta syitä muuttaa nykyistä verojärjestelmää suosimaan dieselautoja. Dieselin ja bensiinin hinnat määräytyvät markkinatilanteen mukaan eikä voida olettaa, että niiden keskinäinen hintasuhde olisi vakio.

3) KAA 5 Kipuraja ylitetty – autoilun elvytyspaketti.
   Aloitteella halutaan ensin vuodeksi poistaa polttoainevero kokonaan ja sen jälkeen alentaa sitä 50 %:lla. Perusteluna aloitteelle on, että polttoaineiden verotus on Suomessa ”todella korkeaa”. Tämä haittaa aloitteen mukaan taloutta sekä haja-asutusalueiden asukkaita. Tämäkin aloite on osittain päällekkäinen 1)-kohdan aloitteen kanssa.

Aloite on tehty vuoden 2022 alussa jonka jälkeen tilanne on polttoaineiden hintakehityksen suhteen muuttunut merkittävästi. Tämä johtuu sekä markkinatilanteen rauhoittumisesta että uuden hallituksen linjauksista ja päätöksistä. Polttoaineiden valmisteverot alenivat n. 4 sentillä per litra tämän vuoden alussa, lisäksi jakeluvelvoitteen alentamisesta vuodelle 2024 päätettiin viime vuonna. Liikennepolttoaineiden hinnat ovat vuoden 2024 alkupuolella olleet varsin maltillisia esim. verrattuna vuosien 2022 ja 2023 tilanteeseen. Tilannekuva, johon aloite perustuu, ei ole enää ajan tasalla.

On myös selvää, että valtiontalouden kannalta olisi hyvin ongelmallista laskea polttoaineverotusta tuntuvasti tässä tilanteessa. Se johtaisi tarpeeseen kasvattaa valtion tuloja muilla keinoilla. Lisäksi polttoaineveron alentaminen vesittäisi verojen päästöohjausvaikutusta tilanteessa jossa on muutenkin vaikeata saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteita.

Yhteenvetona kaikista kolmesta aloitteesta voidaan todeta, että ne olisivat ympäristö- ja erityisesti ilmastonäkökulmasta ristiriidassa asetettujen tavoitteiden kannalta. Polttoaineveron keventäminen ja dieselin käyttövoimaveron poistaminen tarkoittaisi päästöohjauksen huomattavaa heikentämistä tilanteessa jossa muutenkin on haasteellista saavuttaa asetettuja tavoitteita päästökehityksen kannalta. Polttoainevero on tehokas tapa vaikuttaa suoraan polttoaineiden kysyntään ja sen myötä päästökehitykseen. Kyse on myös energiapolitiikan kannalta keskeisestä tavoitteesta eli luopumisesta fossiilisista polttoaineista. Aloitteet eivät ole myöskään enää ajan tasalla vuoden 2022 jälkeen tapahtuneen hintakehityksen ja toimeenpantujen politiikkatoimien kannalta. Polttoaineverojen reaaliarvot kevenevät käytännössä myös ilman valtion toimia johtuen inflaatiosta.