AUTOALAN KESKUSLIITTO

26.2.2024

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asiat:

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

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

KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!

Autoalan Keskusliiton lausunto autoilun veromuutoksia koskevista kansalaisaloitteista

Autoalan Keskusliitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto kolmesta erillisestä kansalaisaloitteesta, jotka koskevat bensiinin ja dieselin valmisteveron alentamista. Kussakin kansalaisaloitteissa on ehdotettu polttoaineiden valmisteveron alentamista ja yhdessä lisäksi dieselautojen käyttövoimaveron poistamista.

Aloitteissa esille nostettu huoli polttoaineiden kohonneista hinnoista on ymmärrettävä, sillä vuoden 2022 aikana polttonesteiden hinnat nousivat ennätyksellisen korkealle. Bensiinin hinta nousi vuonna 2022 keskimäärin 45 sentillä litralta ja dieselin 62 sentillä litralta vuoteen 2021 verrattuna – prosentuaalisesti bensiinin hinta nousi noin 27 prosenttia ja dieselin 41 prosenttia.

On huomattava, että kansalaisaloitteet on laadittu syksyllä 2021 ja alkuvuonna 2022, jolloin polttoaineiden hinnat olivat jyrkässä nousussa edellisten vuosien tasoon nähden. Venäjä rajoitti syksyllä 2021 maakaasun vientiä Eurooppaan, jolloin kevyen polttoöljyn kulutus Euroopassa kasvoi ja heijastui erityisesti dieselpolttonesteen hintaan. Raakaöljyn ja liikennepolttoaineiden kasvu oli keväällä 2022 nopeaa Venäjän hyökättyä Ukrainaan.

Dieselin pumppuhinta oli maaliskuussa 2022 noin 2,32 euroa litralta ja 95 E10 -bensiinin 2,23 euroa litralta. Hintojen nousu vaikutti vuonna 2021 erityisen nopealta, sillä koronapandemian alussa vuonna 2020 polttoaineiden hinnat laskivat rajusti ja kävivät alimmillaan 1,2–1,3 euron litrahinnoissa.

Polttonesteiden hinnat ovat kääntyneet raakaöljyn hinnan alenemisen ja energiamarkkinoiden vakaantumisen seurauksena laskuun vuoden 2023 aikana. Polttoaineiden hintojen nousupaineiden leikkaamiseksi edellinen ja nykyinen hallitus ovat alentaneet uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta. Petteri Orpon hallitus on lisäksi laskenut polttoaineiden valmisteveroa tammikuussa 2024. Tammikuussa 2024 E10-bensiinin keskihinta oli 1,76 euroa litralta ja dieselin 1,86 euroa litralta.

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

Kansalaisaloitteessa on esitetty, että polttoaineiden valmisteveroa tarkistettaisiin vuosittain indeksinomaisesti siten, että valmisteveroa alennettaisiin yhdellä sentillä voimassa olevaa jakeluvelvoiteprosenttia kohti. Ensimmäinen veronalennus olisi 19,5 senttiä litralta, joka vastaisi vuonna 2022 alun perin suunniteltua jakeluvelvoitteen prosenttitasoa.

Jakeluvelvoitteen vaikutukset polttoaineen hintaan eivät ole yksiselitteisesti ennakoitavissa, sillä uusiutuvien polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat vaihtelevat ja polttoainejakelijat voivat täyttää jakeluvelvoitetta myös ns. tikettikaupalla, jossa jakelijat käyvät keskenään kauppaa jaellusta uusiutuvasta polttoaineesta. Lisäksi jakelijat voivat täyttää velvoitettaan jo ennalta ja hyödyntää ylitäytön seuraavien vuosien velvoitteessaan. Käytännössä jakeluvelvoitteen tarkkaa vaikutusta polttoaineiden hintoihin ei ole mahdollista tarkalleen laskea, joten esitetyn tapainen mekanismi ei olisi tarkoituksenmukainen tapa hillitä uusiutuvien polttoaineiden hintavaikutuksia.

Jakeluvelvoitteen hintavaikutuksia olisi kansalaisaloitteessa esitettyä tapaa luontevampaa hillitä laskemalla uusiutuvien polttoaineiden verotasoa, mikä parantaisi uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä fossiilisiin polttoaineisiin nähden. Lisäksi käyttöön tulisi ottaa ammattidieseljärjestelmä, jossa kuorma-autoyrityksille voitaisiin palauttaa osa valmisteverosta. Esitetty valmisteveron lasku vähentäisi valtion valmisteverotuloja jo ensimmäisenä vuonna noin 850 miljoonalla eurolla, joten esitys vähentäisi merkittävästi verokertymää. On ilmeistä, ettei näin suuren verokertymän menettäminen nykyisessä valtion talouden tilanteessa ole realistista.

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

Kansalaisaloitteessa on esitetty dieselin käyttövoimaveron poistamista sekä aiemman dieselin verotuen muokkaamista biopolttoaineiden jakeluvelvoitetueksi, joka olisi yhtä suuri kuin nykyinen dieselin verotuki. Jakeluvelvoitetukea on ehdotettu tarkistettavaksi ja korotettavaksi jatkossa biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen hintavaikutusten mukaisesti.

Dieselin maailmanmarkkinahinnan ja jalostusmarginaalien kasvun taustalla on ensisijaisesti Venäjän Ukrainaan kohdistuva hyökkäyssota, joka on nostanut Euroopassa käytettävän dieselpolttonesteen hintaa ja aiheuttanut epävakautta energiamarkkinassa. Venäjään kohdistuvien pakotteiden takia dieselpolttonestettä ei ole mahdollista tuoda aikaisempaan tapaan Eurooppaan Venäjän markkinoilta. Myös uusiutuvien polttoaineiden hinta kääntyi vuonna 2022 nopeaan nousuun, mutta niiden hinta on laskenut huomattavasti vuoden 2022 poikkeuksellisten korkeasta tasosta. Jakeluvelvoitteen vaikutus polttoaineiden hintaan on jäämässä aiemmin ennakoitua huomattavasti matalammaksi, sillä jakeluvelvoitteen kokonaistasoa vuosille 2023–2024 on laskettu ja hallitus on ohjelmassaan linjannut nostavansa sitä huomattavasti aiemmassa lainsäädännössä esitettyä maltillisemmin.

Diesel-, sähkö- ja kaasukäyttöisiltä autoilta perittävän käyttövoimaveron perusteena on näiden polttoaineiden bensiiniä alempi verotaso. Dieselpolttonesteen verotaso on noin 26 senttiä litralta alempi kuin bensiinin. Dieselin alemman verotason tavoitteena on alentaa kuljetuskustannuksia ja niiden heijastusvaikutuksia kotimaisen teollisuuden kilpailukykyyn. Käyttövoimaverosta luopuminen edellyttäisi

dieselin alennetusta verokannasta luopumista, mikä nostaisi selvästi kuljetusintensiivisen teollisuuden kustannuksia ja heikentäisi kotimaisen vientiteollisuuden kansainvälistä kilpailukykyä.

Jakeluvelvoitteen aiheuttama hintapaine jakautuu Suomessa melko tasaisesti bensiiniin ja dieseliin, sillä velvoite koskee kaikkia polttoainejakelijoiden markkinoille toimittamia tieliikenteen polttoaineita ja velvoite lasketaan markkinoille saatetun energian määrän suhteessa. Vaikka jakeluvelvoitetta täytetäänkin pääosin uusiutuvalla dieselillä, hintapaineet kohdistuvat näin ollen myös jaeltavaan bensiiniin.

Kuten yllä on kuvattu, jakeluvelvoitteen hintavaikutusten arviointi ei ole esimerkiksi kuukausi- tai polttoaine-erätasolla mahdollista, sillä jakeluvelvoitetta täytetään vuositasolla ja sen täyttämiseen on erilaisia mekanismeja. Näistä syistä paras tapa vähentää uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen hintapaineita olisi alentaa uusiutuvien polttoaineiden verotasoa, jolloin veronalennus kohdistuisi suoraa uusiutuvan jakeen hintakilpailukykyyn.

Jakeluvelvoitteen merkitys liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa on olennaisen tärkeä, sillä uusiutuvalla polttoaineella voidaan korvata fossiilisten polttoaineita liikennesektorilla. Jakeluvelvoitteen nostopaineita voidaan vähentää tehokkaimmin liikenteen sähköistymistä nopeuttamalla. Liikenteen sähköistymistä voidaan nopeuttaa esimerkiksi ladattavien autojen hankintakannusteilla, liittämällä julkisista latauspisteistä ja hyötyliikenteen varikoilta jaeltu sähkö jakeluvelvoitteeseen sekä ottamalla käyttöön hallitusohjelmaan kirjattu jakeluvelvoitteen joustomekanismi, jolla jakelijat voisivat rajatusti täyttää velvoitettaan.

KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!

Aloitteessa KAA 5/2012 polttoaineiden valmisteveroa on ehdotettu poistettavaksi yhden vuoden määräajaksi ja laskettavaksi puoleen tämän määräajan jälkeen.

Polttoaineveron poistaminen kokonaan ei olisi edes määräaikaisesti mahdollista, sillä EU:n energiaverodirektiivi edellyttää bensiinille ja dieselille minimiverotasoa. Kansalaisaloitteessa 1. vuoden jälkeen ehdotettu polttoaineveron puolittaminen alentaisi bensiinin hinnan lähelle EU:n energiaverodirektiivissä määritettyä minimiverotasoa, joka on 35,9 senttiä litralta. Dieselin polttoainevero alenisi alle minimiverotason (33 senttiä litralta), joten valmisteveron puolittaminen ei olisi mahdollista. Esitetty veromuutos johtaisi verorakenteen uudelleen tarkasteluun, joka vaatisi koko energiaverotuksen uudistamista.

Esityksen valtiontaloudelliset vaikutukset olisivat erittäin suuret, sillä polttoaineveron puolittaminen vähentäisi valmisteverotuloja arviolta lähes 1,4 miljardilla eurolla ja lisäksi valtion arvonlisäverotulot polttoaineista alenisivat yli 300 miljoonalla eurolla. On ilmeistä, että näin mittavaa liikenteen erillisverokertymän alenemista olisi kompensoitava julkisen talouden tasapainottamiseksi muilla veroilla ja maksuilla. Vastaavan verotulokertymän kerääminen esimerkiksi arvonlisäveroa nostamalla edellyttäisi yleisen arvonlisäverotason nostamista 24 prosentista 26 prosenttiin, mikä nostaisi selvästi palvelujen ja hyödykkeiden hintoja.

Kotitalouksien liikkumiskustannuksia voidaan alentaa pidemmällä aikavälillä tehokkaimmin liikenteen sähköistymistä nopeuttamalla, sillä sähköautojen käyttökustannukset ovat selvästi polttomoottorikäyttöisiä autoja alemmat. Vaikka sähköistyminen ei alenna nopeasti polttoaineiden hintoja, vain sähköisty-

misellä voidaan pitkäjänteisesti vähentää fossiilisten polttoaineiden ja hinnaltaan korkeiden nestemäisten uusiutuvien polttoaineiden kulutusta. Liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että se suosisi nykyistä selvemmin autokannan uusiutumista ja sähköistymistä. Tämä voitaisiin toteuttaa alentamalla autovero asteittain nollaan ja sähköisten työsuhdeautojen hankintakannustetta jatkamalla. Sähköistymistä tulisi edistää määrätietoisesti siten, että autokannassa olisi 4–5 vuoden kuluttua riittävä ladattavien autojen kanta, jotta vaihtoautomarkkinoilta löytyisi edullisia ladattavia autoja yhä useamman kotitalouden tarpeisiin.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto