

Asia: VN/7054/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/7054/2024

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto Stop autoilijoiden kuritukselle -liikkeen puolesta. Kiitämme myös määrältään niukahkosta, mutta oikeasuuntaisesta aikomuksestanne laskea nestemäisten polttoaineiden valmisteverokantoja. Lausuntomme edustaa tavallisten suomalaisten autoilijoiden organisoiman laajan kansanliikkeen edustajiston näkemystä.

ALUSTUS

Hallitusohjelmaan on kirjattu että ”Liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Vuosien 2025–2027 aikana jakeluvloitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi jakeluvloitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liittämällä liikennesähkö jakeluvloitteeseen ja laskemalla polttoaineiden verotusta, mahdollisuuksien mukaan painottaen uusiutuvan jakeen veron keventämistä.”

Lausuntopyynnössänne olemme nyt tuon hallitusohjelmaan kirjatun polttoaineiden verotuksen laskemista lupaavan lausekkeen kohdalla. Kansainväliset sitoumukset aiheuttavat niin nyt kuin tulevana vuosina väistämättä polttoaineiden hinnan nousua.

LAUSUNTO

Hallituksen tulee pyrkiä aidosti ja oikeamääräisesti kompensoimaan sitä mihin ei pysty vaikuttamaan sillä mihin voi vaikuttaa.

Resepti tähän on polttoaineveron määrän alentaminen ja kansainvälisten päästövähennyksiin tähtäävien sitoumuksien toteuttaminen niin, että päällekkäisien liikkumisen hintaa korottavien toimenpiteiden tosiasiallinen kokonaisvaikutus pysyy mahdollisimman matalana.

Liikkumisen hinta ei tosiasiallisesti alene, jos yhtäällä lasketaan vähän mutta toisaalla nostetaan paljon.

Jakeluvélvoite nousee vuosina 2025–2027 nykyisestä 13,5 prosentín tasosta vuosittain kolme prosenttiyksikköä kerrallaan. Jakeluvélvoite on ensi vuonna 16,5 prosenttia, 19,5 prosenttia vuonna 2026 ja 22,5 prosenttia vuonna 2027. Vuosina 2028–2030 taso nousee 31 prosentista 34 prosenttiin. Niin sanottujen kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden lisávelvoite olisi vuosina 2026 ja 2027 neljä prosenttiyksikköä.

Náiden jakeluvélvoitteen tason korotuksien aiheuttamiin hintojen nousuun esitetty polttoaineveron alennus on hyvä alku, mutta tulee jäämáán kompensoivalta vaikutukseltaan alamittaiseksi jo heti alkumetreillä.

Autoilijat ovat olleet vuosikymmenet liikkumisen kustannusten suhteen epäreílussa asemassa. Siinä missä joukkoliikenteen käyttäjät nauttivat verovaroin alennetuista lippuhinnoista, autoilijat ovat olleet merkittävä nettomaksaja. Autoilijat ovat tärkeä joukko Suomen yritysélámälle, joten heidän kurittamisensa näkyy miinusmerkkisenä taloudessamme.

Autoiluun kohdistuu liikaa Suomessa useita erityisveroja mikä nostaa autoilun kustannuksia kohtuuttomasti sekä lisää byrokratiaa. Kaikki autoilun verot ovat päästöperusteisia mikä johtaa siihen, että suomalaisautoilijat maksavat moninkertaisesti päästöistä vrt. päästöhinta tai mitä muut maksavat päästöistään. Autoilla liikkumisen on oltava kohtuuhintaista Suomessa käyttövoimasta riippumatta.

Polttaineiden hintojen alentamisella valtiovoimán käytettävissä olevin keinoin on positiivinen vaikutus kansalaisten ostovoimaan ja arjen kuluihin sekä yrityksiin ja kotimaiseen maatalouteen. Polttaineverojen alentaminen synnyttää myös positiivisia kaikuja kautta yhteiskunnan muun muassa yleistä kustannustason nousua hilliten.

Selvityksessä sanotaan, että ” Ehdotetulla veronalennuksella olisi negatiivinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronalennusten arvioidaan nostavan bensiinikäyttöisten henkilöautojen käyttämän polttoaineen määrää noin 0,4 prosenttia ja dieselkäyttöisten henkilöautojen kuluttaman polttoaineen määrää noin 0,4 prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronalennusta ei tehdä. Hyötyliikenteen polttoaineiden kulutuksen arvioidaan nousevan noin 0,1 prosenttia. Liikennepolttoaineiden kulutuksen arvioidaan siten nousevan lyhyellä aikavälillä yhteensä noin 0,3 prosenttia.”

Mielestämme tähän johtopäätökseen nestemäisten polttoaineiden käytön ja hiilidioksidipäästöjen lisääntymisestä, mikäli niiden hinta alenee, ei ole mitään syytä. Polttomoottoreita kehitetään jatkuvasti vähemmän polttoainetta kuluttavaksi ja vähäpäästöisemmiksi. Varsinkin kuluttajat ajavat samat ajot polttoaineen hinnasta riippumatta.

Jos taas dieselin käyttömäärä nousisi, se ei olisi kansantaloudellisesti huono asia, päinvastoin. Sehän tarkoittaisi käytännössä yritystoiminnassa mukana olevien ajoneuvojen suurempia liikennesuorituksia. Mikä tarkoittaisi, että yrityksillä on enemmän toimintaa, joka taas tarkoittaa verotuoton sekä BKT nousua.

Stop autoilijoiden kuritukselle! -kansanliike ei näe esityksessä negatiivisia vaikutuksia muutoin kuin veromuutoksen mahdollisesti liian pienen vaikutuksen polttoaineiden hintoihin. Siitä huolimatta pienikin muutos hinnoissa alaspäin on muutos oikeaan suuntaan.

Muista toteuttamistavoista mainittakoon, että tämän ehdotetun lisäksi ajoneuvoveron perusveron alentaminen olisi tervetullut signaali todellisesta tahdosta vaikuttaa pienempituloisten kotitalouksien liikkumisen kustannuksiin.

Ruotsalainen Leevi
Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike