

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:

Valtiovarainministeriö on pyytänyt lausuntoa nestemäisten polttoaineiden verotusta koskevasta luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverotusta siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin kahdessa vaiheessa 62 eurosta 51,3 euroon. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille yhteensä keskimäärin 2,7 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille yhteensä keskimäärin 2,4 senttiä litralta.

Ehdotetuilla muutoksilla toteutettaisiin hallitusohjelmassa kirjattu liikennepolttoaineiden valmisteveron alennus. Ehdotetut muutokset laskisivat valtion energiaverotuloja noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2026 tasolla ja 96 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasolla.

Suomen Yrittäjät esittää lausuntonaan seuraavaa:

Suomen Yrittäjät katsoo, että ehdotuksen tavoitteet ovat ymmärrettäviä. Nestemäisten polttoaineiden valmisteveron alentaminen ainakin väliaikaisesti ja pienimuotoisesti kohentaisi kotitalouksien ostovoimaa ja keventäisi yritysten kustannuksia siinä määrin, kun alennus välittyy hintoihin. Tämä on perusteltu tavoite tilanteessa, jossa vuonna 2027 käynnistyvä polttoaineen jakelun päästökauppa (ETS2) tulee nostamaan polttoaineiden hintoja.

Samalla huomautamme, että Suomen Yrittäjien pitkäaikainen tavoite on verotuksen painopisteen siirtäminen työn ja yrittämisen verotuksesta haittojen ja kulutuksen verotukseen. Näin verotus on vähemmän haitallista kasvuille. Lisäksi tutkimustiedon perusteella veronkevennys siirtynee kuluttajahintoihin vain osittain.

Ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä valmisteveron alennuksesta johtuva taakanjakosektorin päästöjen kasvu uhkaa vähentää taakanjakosektorin päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja tai lisätä valtion menoja mahdollisen taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnan takia. Samalla polttoaineveron alennuksen arvioidaan laskevan valtion energiaverotuloja noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2026 tasolla ja 96 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasolla.

Suomi on myös valinnut päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden päästövähennysten pääasialliseksi kohteeksi liikenteen. Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla 2030 mennessä. Tuoreimpien skenaariolaskelmien mukaan näitä tavoitteita ei olla saavuttamassa käytössä olevin tai tähän mennessä päätetyin toimin. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaan liikennesektori ei ole enää hallituksen tekemien liikenteen päästöjä lisääviä toimien vuoksi saavuttamassa perusennusteen mukaisesti sille aiemmin asetettuja velvoitteita.

Jos liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä epäonnistuu, tämä voi valtiovarainministeriön arvion mukaan tarkoittaa Suomelle jopa noin 80 miljoonan euron tulonmenetystä EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF). Tulonmenetyksen välttämiseksi hallituksen olisi joko peruttava liikenteen päästöjä kasvattavat päätöksensä tai keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan on sisällytettävä riittävä määrä uusia lisäisiä päästövähennystoimia vuodelle 2030.

Nyt ehdotetulla veronalennuksella olisi negatiivinen vaikutus liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronalennusten arvioidaan nostavan bensiinikäyttöisten henkilöautojen käyttämän polttoaineen määrää noin 0,4 prosenttia ja dieselikäyttöisten henkilöautojen kuluttaman polttoaineen määrää noin 0,4 prosenttia. Pidemmän aikavälin vaikutusten voidaan olettaa olevan lyhyen aikavälin vaikutuksia suurempia, sillä pitkällä aikavälillä veromuutoksilla on enemmän mahdollisuuksia vaikuttaa kuluttajien valintoihin.

Esitetty veronalennus olisi neljäs hallituksen tekemä liikennesektorin päästöohjausta heikentävä toimi. Aiempia meneillään olevan hallituskauden aikaisia päätöksiä ovat nestemäisten polttoaineiden valmisteveron alennus, ajoneuvoveron kevennys keski- ja suuripäästöisiltä autoilta sekä jakeluvelvoitteen keventäminen ja sen seuraamusmaksujen alentaminen.

Polttoaineverotuksen tason valinnassa tulee huomioida verotulojen ja kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi myös muut nestemäisten polttoaineiden käyttöön epäsuorasti liittyvät ulkoisvaikutukset: fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vähentää riippuvuutta suuriin fossiilisten polttoaineiden tuottajamaihin. Hiilidioksidiveron alentaminen heikentäisi kokonaisohjausta pois tuontiin perustuvista fossiilisista polttoaineista kohti puhtaita kotimaisia käyttövoimia.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteveron tason laskua arvioidessa tulee ottaa huomioon sen vaikutukset valtiontalouteen, päästöohjaukseen sekä liikenteen käyttövoimasiirtymään. Yllä mainitut seikat huomioiden Suomen Yrittäjät suhtautuu kriittisesti liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevan hiilidioksiditonnin arvon alentamiseen.

Sen sijaan ammattidiesel väliaikaisena välineenä lieventää päästökaupan käyttöönoton vaikutuksia kuljetusten kustannuskilpailukykyyn. Samanaikaisesti on varmistettava määrätietoinen polku puhtaiden, vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi. Nyt esitetyn veronalennuksen sijaan vastaava summa tulisi käyttää esimerkiksi lataus- ja jakeluinfran edistämiseen sekä puhtaiden ajoneuvojen hankintatukiin.

Lopuksi

Hallitusohjelmassaan Suomen hallitus sitoutui hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuteen. Nestemäisten polttoaineiden valmisteveron laskeminen olisi Suomen ilmastositoumusten vastainen toimi. Se alentaisi valtion verotuloja ja kasvattaisi taakanjakosektorin päästöjä. Suomen ilmastovelvoitteiden ja -tavoitteiden saavuttamista hidastavia tai estäviä päätöksiä ei tulisi tehdä ilman erittäin painavia syitä.

Verotus on yksi keino sisällyttää toiminnan ulkoisvaikutuksia hintoihin. Liikenteen negatiivisia ulkoisvaikutuksia ovat esimerkiksi hiilidioksidipäästöt, lähipäästöt, melu, onnettomuudet, tilantarve ja ruuhkat sekä yhdyskuntarakenteen hajaantuminen. Ulkoisvaikutusten hinnoittelun lisäksi liikenteen verotuksen tulee jatkossakin tuoda kohtuullinen verotuotto valtion budjettiin. Verotus voi myös osaltaan parantaa liikenteen tehokkuutta.

Liikenteen päästövähennykset tulisi kohdistaa ensisijaisesti sellaisiin liikkumisen muotoihin, jotka ovat helpoiten korvattavissa tai sähköistettävissä ja jotka eivät vaikuta suomalaisten yritysten kansainväliseen kilpailukykyyn. Ammattidiesel väliaikaisena välineenä lieventää päästökaupan käyttöönoton vaikutuksia kuljetusten kustannuskilpailukykyyn. Samalla on varmistettava määrätietoinen polku puhtaiden käyttövoimien edistämiseksi.

Yritysten kasvumahdollisuuksia voidaan parantaa esimerkiksi kehittämällä vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja latausinfrastruktuuria ammattiliikenteen tarpeisiin. Tämä edistää myös liikenteen päästövähennyksiä. Kansainvälinen kilpailukykyemme pohjautuu jo nyt puhtaalle energialle, ja sitä kannattaa vahvistaa myös vientiteollisuutemme mahdollisimman puhtaalla logistiikalla.

Yritysten toimintaympäristön ennakoitavuuden kannalta on tärkeää, että uudistukset valmistellaan huolellisesti, vaikutusarviot ovat kattavat ja toimeenpanoon varataan riittävän pitkä aika. Kansalaisten toimeentulo, yritysten taloudelliset toimintaedellytykset sekä alueellinen tasa-arvo tulee huomioida myös liikenteen käyttövoimasiirtymää edistettäessä.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Roope Ohlsbom

ekonomisti

Ohlsbom Roope
Suomen Yrittäjät