

Lausunto

12.09.2023

Asia: VN/23866/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE LAIKSI NESTEMÄISTEN
POLTTOAINEIDEN VALMISTEVEROSTA ANNETUN

LAIN LIITTEEN MUUTTAMISESTA

Esitysluonnoksessa esitetään, että liikennepolttoaineiden energiasisältöveroa alennettaisiin 0,01681 eurosta 0,01566 euroon megajoulea kohden. Muutoksella tavoitellaan biopolttoaineiden jakeluvaihtelun hintavaikutusten kompensointia.

Luonnoksen mukaan alennus vaikuttaisi laskennallisesti bensiinin ja sitä korvaavien polttoaineiden kuluttajahintaan noin 4,4 senttiä litraa kohden. Dieselpolttoaineen osalta muutoksen arvioidaan olevan vastaavasti noin 4,9 senttiä litraa kohden. Valtion valmisteverotuloja alennuksen arvioidaan alentavan 156 miljoonalla eurolla vuositasolla.

Viimeksi liikennepolttoaineiden energiasisältö- ja hiilidioksidiveroperusteita on muutettu viime vaalikaudella vuonna 2020, kun verotusta korotettiin 254 miljoonalla eurolla. Verotasojen korotettiin Marinin hallitusohjelmassa linjatusti kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti. Kuluttajahintojen nousu lopulta toteutui huomattavasti voimakkaammin kuin veromuutoshetkellä oli ennakoitavissa.

Polttoaineiden kuluttajahinnat olivat poikkeuksellisen matalia keväällä 2020, jonka jälkeen ne ovat nousseet voimakkaasti saavuttaen hintapiikkinsä heinäkuussa 2022. Tällöin bensiinilitran keskihinta

oli heinäkuussa 2022 Tilastokeskuksen tilaston mukaan 2,57 euroa litraa kohden, dieselin vastaavasti 2,44 euroa. Vuoden 2023 aikana bensiinin ja dieselin litrahinnat ovat tasaantuneet kahden euron tuntumaan. Polttoaineiden hintaan vaikuttaneita keskeisiä poliittisia päätöksiä viime vaalikauden aikana ovat verotasojen korotuksen ohella olleet jakeluvaihtoehtoihin tehdyt muutokset sekä parafiinisen dieselin verotuen poistaminen.

Liikennepolttoaineiden kuten monien muidenkin valmisteverojen verotaset ovat nimellisiä eli euromääräisiä, eivätkä prosenttiosuuksia kuluttajahinnasta kuten arvonlisävero. Tästä syystä ennallaan pysyvistä nimellisistä verotasoista seuraa, että vero suhteessa kuluttajahintoihin, ansiotasoon tai käytettävissä oleviin tuloihin laskee, kun edellä mainitut suureet kasvavat. Kuten esitysluonnoksessa kuvataan, bensiinin reaalin verotaso kuluttajahintoihin nähden on laskenut vuodesta 2010 viidellä sentillä vuoteen 2022 nähden, ansiotasoon nähden puolestaan kuudella sentillä.

Toisaalta, esimerkiksi keskituloisen palkansaajan käytettävissä olevat tulot ovat kasvaneet 2010-2022 noin 23 prosenttia (vuosittain ansiotasoindeksillä korotetut palkkatulot verojen jälkeen), siinä missä fossiilisen moottoribensiinin valmisteverotaso on noussut samaan aikaan nimellisesti noin 21 prosenttia. Keskituloisen palkansaajan käytettävissä olevilla tuloilla defloitoituna moottoribensiinin valmisteverotaso on laskenut vuodesta 2010 noin yhden sentin verrattuna vuoteen 2022. Mainitulla ajanjaksolla myös liikennepolttoaineita koskeva yleinen arvonlisäverokanta on noussut 24 prosenttiin vuonna 2013. Vuoden 2010 alussa yleinen arvonlisäverokanta oli 22 prosenttia, josta se nousi 23 prosenttiin 1.7.2010.

Keskituloisen palkansaajan nettotulot suhteessa valmisteverotasoan kuitenkin kasvavat kuluvana vuonna ja valmisteverotaso käytettävissä olevaan tuloon nähden alenisi arviolta kolmella sentillä vuoteen 2022 nähden. Arvion mukaan kehitys jatkuisi alenevalla uralla yhä vuonna 2024, vaikka liikennepolttoaineiden valmisteverotaset pidettäisiin ennallaan, sikäli kun palkansaajan nettoansiot ovat kasvamassa myös vuonna 2024.

Autoilijoille liikennepolttoaineista kohdistuvan verotaakan voi käytännössä katsoa laskeneen vuosien saatossa, sillä autot kuluttavat entistä vähemmän nestemäistä polttoainetta kilometriä kohden. Yhtäältä vaikutus on seurausta autojen keskikulutuksen alenemisestä ja toisaalta yhä enenevässä määrin myös siitä, että autokanta on sähköistynyt vauhdikkaasti. Sähköinen liikenne ry:n mukaan vuoden 2023 toisen neljänneksen päättyessä Suomen sähköautokanta oli 182 232 sähköauton suuruinen. Vuodentakaiseen nähden sähköautokanta kasvoi 57 148 sähköautolla (luvut sisältävät ladattavat hybridit) [1].

Hybridiautojen suhteen on toisaalta havaittu, että niiden polttoaineiden kulutus saattaa poiketa ilmoitetuista laskennallisista kulutuslukuista huomattavan paljon; lisäksi hybridiautojen omistavat tapaavat yliarvioida sähköllä ajamiensa kilometrien määrää (VM 2021, Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti, s. 72). Ilmastonäkökulmasta ja käytännössä

hybridiautoilijoiden taloudellisesta näkökulmasta olisi myönteistä, jos suurempi osa ajetuista kilometreistä ajettaisiin polttoaineen sijaan sähkön voimin. Polttoaineiden verotasojen alennuksen ei voi katsoa ainakaan edistävän tätä päämäärää.

Luonnoksessa esitetyn liikennepolttoaineiden valmisteverotasojen alennuksen arvioidaan olevan kansalaisten käytettävissä oleviin tuloihin suhteutettuna keskimäärin noin 0,13 prosenttia. Alimmassa tulokymmenyksessä vaikutuksen arvioidaan olevan noin 0,15 prosenttia ja ylimmässä tulokymmenyksessä noin 0,09 prosenttia. Luonnoksessa mainitaan, että luvuissa ei kuitenkaan huomioida, että veronkevennys pienentää indeksisidonnaisia etuuksia, jotka vaikuttavat etenkin alimpien tulokymmenysten tilanteeseen heikentävästi. Tämä lukee mukaan myös ne ihmiset, jotka eivät kuluta liikennepolttoaineita. Veronalennuksen arvioidaan vaikuttavan vuodesta 2025 alkaen noin 30 miljoonalla eurolla vähentävästi indeksisidonnaisiin tulonsiirtoihin, jolloin vuoden 2025 nettomääräisen vaikutuksen julkiseen talouteen arvioidaan olevan noin 120 miljoonaa euroa.

Esitysluonnoksen mukainen polttoaineverojen alentaminen tarkoittaa käytännössä alennusta fossiilisille ja biopolttoaineille. Verojen keventämisessä ensisijaista on kuitenkin keventää ansiotulojen verotusta, ei haitta- ja ympäristöveroihin lukeutuvia polttoaineveroja. Toimenpide ei myöskään edistäisi periaatetta verotuksen painopisteen siirrosta tuloverotuksesta kulutukseen ja erityisesti haittoihin.

Polttoaineiden veronkevennys olisikin ristiriidassa ympäristötavoitteiden ja siihen liittyvien liikenteen päästövähennystoimien kanssa. Verotasojen alennuksen seurauksena polttoaineiden kulutuksen arvioidaan nousevan noin 0,4 prosenttia lyhyellä aikavälillä, pidemmällä aikavälillä enemmän. Tässä mielessä yhtä aikaa valmistelussa oleva ajoneuvoveron kevennys on esitettyä polttoaineverojojen kevennystä parempi toimi, sillä se kohdistuu vanhoihin autoihin ja sillä on arvioitu olevan korkeintaan vähäinen vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin. Osaltaan polttoaineveron kevennys parantaa uusien polttomoottoriautojen hankkimisen suhteellista kannattavuutta sähköautoihin nähden. Ohjausvaikutusta voidaan luonnehtia päinvastaiseksi liikenteen päästövähennyksiin liittyviin tavoitteisiin nähden. Noin puolet ensirekisteröivästä henkilöautoista on edelleen polttomoottoriautoja, vaikka osuus on vuosi vuodelta pienentynytkin ja odotettavaa on, että se pienenee jatkossakin. Toimenpiteenä polttoaineverojojen kevennys kuitenkin jarruttaa tätä kehitystä, mikä on ongelmallista.

Esitysluonnoksessa esitetään kolme vaihtoehtoista toteuttamistapaa toteuttaa jakeluvuorituksen noususta aiheutuvan polttoaineiden pumppuhintojen nousun kompensointi: jakeluvuorituksen säilyttäminen vuoden 2023 tasolla, sovittua suurempi seuraamusmaksutasojen rajaaminen sekä hiilidioksidiveron alentaminen energiasäiltöveron asemasta. Syy, minkä tähden kompensoinnin toteuttamistavaksi on valittu liikennepolttoaineiden energiasäiltöveron alentaminen, ei käy luonnoksesta ilmi. Vaihtoehdoille on lueteltu myönteisiä ominaisuuksia valittuun toteuttamistapaan nähden. [2]

Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että paras keino ihmisten arjen kustannusten nousuun vastaamiseksi ja kansalaisten ostovoiman kasvattamiseksi on keventää ansiotulojen verotusta. Haittaverojen, kuten polttoaineverojen, alentamista tulisi välttää.

[1] <https://emobility.teknologiateollisuus.fi/sites/emobility/files/inline-files/2023%20Q2%20Sa%CC%88hko%CC%88inenLiikenne%20tilannekatsaus%202023%2008%2028%20jaettava.pdf>

[2] Luonnoksen ympäristövaikutuksia (4.2) ja muita toteuttamismvaihtoehtoja (5) koskeissa kappaleissa puhutaan paikka paikoin veronkorotuksesta.

Kalluinen Janne
Veronmaksajain Keskusliitto ry