

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

13.9.2023

Valtiovarainministeriö

Asia: Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta (VN/23866/2023)

Vaikka ladattavien henkilöautojen markkinaosuus uusien autojen kaupasta on jo varsin korkea, niin Suomi ja suomalaiset liikkuvat vielä pitkään polttomoottorien voimin. Suomen henkilöautokannan keski-ikä on 13 vuotta ja autokannasta ladattavia on edelleen hyvin pieni osa – noin kuusi prosenttia. Täyssähköautojen osuus oli vuoden 2022 lopussa ainoastaan 1,6 %. Tämä tarkoittaa sitä, että polttoaineiden hinnoilla on suuri merkitys muun muassa suomalaisten työssäkäynnin kustannuksiin.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetty polttoaineeveron alentaminen on oikeansuuntainen toimenpide liikkumiskustannusten nousun hillitsemiseksi. Myös liikennepolttoaineiden jakeluvuorituksen korotustahdin hidastaminen on kannatettava asia.

Polttoaineveronalennuksen määrä ei ole tavaton. Näitä toimenpiteitä tehtiin muissa EU-maissa jo viime vuonna. Esimerkiksi Ruotsissa alennettiin polttoaineveroja sekä maksettiin jokaiselle autonomistajalle vähintään tuhannen kruunun kertakorvaus. Suomessa päätettiin olla alentamatta

veroja, minkä takia me olemme olleet koko ajan polttoaineiden hintatilastoissa kahden kalleimman EU-maan joukossa. Olosuhteissa, joissa oman auton käyttö ei ole luksusta, vaan arjen mahdollistaja.

Nyt Ruotsissa on esitetty tässä kuussa jo jatkotoimia, joilla polttoaineveroja alennettaisiin bensiinin osalta noin 14 sentillä litralta. Dieselin veroa aiotaan alentaa neljällä sentillä, jolloin vero olisi EU:n edellyttämällä vähimmäistasolla. Lisäksi Ruotsissa biokomponenttien jakeluvaikeus on vuosina 2024–2026 vain kuusi prosenttia, mikä vähentää omalta osaltaan kuluttajahintapainetta. Muiden maiden tehdessä viime vuonna toimenpiteitä, meillä arvioitiin valtiontalous kansalaisten ja yritysten toimeentuloa tärkeämmäksi. Arvio oli myös, että hinnannousu on tilapäistä, mutta tuo arvio on osoittautunut vääräksi.

Hallitusohjelmaneuvoissa sovitut jakeluvaikeusnousut nostaisivat polttoaineiden pumppuhintoja vuoteen 2027 mennessä arviolta noin 9,3 senttiä litralta. Tämä jakautuisi siten, että bensiinin hinta nousisi 4,4 senttiä ja dieselin 4,9 senttiä litralta. Vuodelle 2024 esitetty veronalennus tapahtuisi siis etupainotteisesti ja alentaisi arvonlisäverollisena pumppuhintoja 4,4 ja 4,9 senttiä. Valtion polttoaineverotulojen ennakoitua laskevan veronalennuksen myötä noin kuusi prosenttia. On kuitenkin hyvä huomioida, että korkealla oleva polttoaineiden hinta lisää valtion saamia arvonlisäverotuloja.

Biopolttoaineiden jakeluvaikeuden lisääminen luo hintapainetta erityisesti dieselpolttoaineelle, sillä biokomponentteja voidaan lisätä dieselpolttoaineeseen enemmän kuin bensiiniin ilman ajoneuvoteknisiä muutoksia. Tästä syystä dieselpolttoaineen suurempi veronalennus on perusteltu. Jatkossa on syytä pohtia myös dieselautojen käyttövoimaverosta luopumista, sillä dieselautot kantavat jo nyt suuremman taakan päästövähennystavoitteiden kustannuksista.

Verrattaessa hallituksen esitystä muissa EU-maissa tehtyihin veronalennus- ja tukiratkaisuihin, sitä voi pitää pikemminkin vaatimattomana, kuin suurena veromuutoksena. Veronalennuksesta saatava hyöty menee niille, joiden arjessa tarve oman auton käyttöön on suurinta.

Muuta huomioitavaa

Hallituksen esitysluonnoksen sivulla 11, kohdassa ”Ympäristövaikutukset”, puhutaan useaan otteeseen veronkorotuksista, vaikka pitäisi puhua veronalennuksista.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry