



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

26.9.2019

Valtiovarainministeriö, valtiovarainministerio@vm.fi

Hankkeen VM099:00/2019 lausunto

Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoajat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukon ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta, joka koskee nestemäisten polttoaineiden valmisteveron korotusta.

Polttoaineiden valmisteveron korotus lisää liikenteen verotaakkaa

Tieliikenteen verorasitus on kasvanut 2010-luvulla selvästi. Tieliikenteestä kerättiin vuonna 2018 veroja yli 8 miljardia euroa. Ilman arvonlisäveroa laskien verokertymä oli 5,2 miljardia euroa. Suomi verottaa liikennettä enemmän kuin kilpailijamaansa. Suomessa fossiilisen bensiinin vero on jo nykytilanteessa EU-maiden kolmanneksi korkein ja fossiilisen dieselin viidenneksi korkein. Suomi kerää liikenteestä koko tieliikennesuoritetta kohti laskettuna veroja keskimäärin 16 senttiä kilometriltä, kun Ruotsissa vastaava määrä on noin 10 senttiä. Pelkästään polttoaineveroja kerätään henkilöautoliikenteestä noin 5 senttiä kilometriltä ja kuorma-autoliikenteestä noin 18 senttiä kilometriltä.

Liikennepolttoaineiden valmisteverotusta on kuluva vuosikymmenen aikana kiristetty merkittävästi. Liikennepolttoaineista kerättyjen verojen määrä on kasvanut noin 250 miljoonalla eurolla, vaikka samanaikaisesti polttoaineiden myynti on energiatehokkuuden paranemisen myötä laskenut ja alemmalla verokannalla verotettujen biopolttoaineiden osuus on kasvanut. Vuonna 2012 toteutettiin laaja energiaverotuksen uudistus, jossa valmistevero jaettiin energiasäiltö- ja hiilidioksidikomponenttiin, joka on sidottu polttoaineen hiilidioksidipäästöjen määrään. Samassa yhteydessä käyttövoimaveroa alennettiin, sillä uudistus nosti merkittävästi erityisesti dieselin verotasoa. Käyttövoimaverolla tasataan polttonesteiden erilaisia verokantoja. Polttoaineiden valmisteveron ja ajoneuvoveron perusveron korotukset ovat lisänneet huomattavasti liikenteen verorasitusta. Samaan aikaan polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat ovat olleet poikkeuksellisen alhaiset, mikä on pitänyt polttonesteiden markkinahintojen kasvun veronkorotuksista huolimatta maltillisena. Bensiinin kuluttajahinnat ovat tänä vuonna olleet keskimäärin 25 prosenttia ja dieselin 44 prosenttia vuoden 2005 hintatasoa korkeammat.

Bensiinin valmisteveron korotus kohdistuu yksinomaan kotitalouksien maksettavaksi. Dieselpolttonesteiden veronkorotuksen vaikutukset kohdistuvat sekä kotitalouksille että yrityksille. VATT:n tutkimuksen¹ mukaan energiaverotuksen muutoksen yhteydessä vuonna 2012 tehdyn dieselveron suuren korotuksen läpimeno hintoihin oli regressiivinen siten, että alimmissa tulo- ja varallisuusryhmissä veronkorotuksesta siirtyi hintoihin 15–20 prosenttiyksikköä enemmän kuin ylimmissä tulo- ja varallisuusryhmissä. Regres-

¹ Harju, J. & Kosonen, T. & Laukkanen, M. & Palanne, K. & Sallee, J. 2018. Studying fuel and car tax policies using microdata: evidence from Finland, Sweden and Norway. December 2018, Publication series of the Government's analysis, assessment and research activities 70/2018.

siiviset veronkorotukset ovat yhteiskuntataloudellisesti haitallisia, sillä ne vähentävät taloudellista toimeliaisuutta erityisesti alemmissa tuloluokissa. Dieselautojen osuus henkilöautokannasta on noin kolmannes, mutta koska dieselautoja uudempia ja niillä ajettava ajosuorite on bensiini-autoja korkeampi, dieselautojen osuus henkilöautojen liikennesuoritteesta on noin 45 prosenttia. Dieselpolttonesteen verotason nostolla on tämän takia kauaskantoiset vaikutukset paljon ajavien kotitalouksien liikkumiskustannuksiin.

Polttoaineveron nostaminen lisäisi merkittävästi teollisuuden ja kaupan kuljetuskustannuksia ja heikentäisi kuljetustoimialan toimintaedellytyksiä ja teollisuuden kilpailukykyä. Logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta on Suomessa noin 14 prosenttia, mikä on selvästi EU-keskiarvoa enemmän. Kuljetuskustannusten kasvu heijastuu kuluttajahintoihin ja vähentää ostovoimaa myös välillisesti. Kuljetusalan kehitysnäkymät ovat tällä hetkellä poikkeuksellisen heikot, sillä toimialan kannattavuus on talouden kasvun hidastumisen aikaansaaman kuljetuskysynnän vähenemisen takia heikentynyt. Kuljetusalan yritysten mahdollisuudet investoida uuteen vähäpäästöisempään ja energiatehokkaampaan kalustoon ovat talouden kasvuvuosia vähäisemmät. Tilanne on liikenteelle asetettujen päästövähennystavoitteiden kannalta haastava, sillä kuorma- ja pakettiautokaluston uusiutumisella on merkittävä vaikutus päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Polttoaineiden veronkorotus ei vähennä päästöjä

Tieliikenne on luonteeltaan lähempänä välttämättömyshyödykettä kuin hyödykettä, joka olisi helposti korvattavissa muilla kilpailevilla hyödykkeillä. Mitä lähempänä hyödykkeen hintajoustopäästöjä on nollaa, sitä selvemmin on kyse välttämättömyshyödykkeestä, jonka hankintaan hinta ei havaittavasti vaikuta. Hallituksen esityksessä liikenteen päästövähennysten arvioinnissa on käytetty lyhyen aikavälin hintajoustopäästöjen arviointia, joka perustuu Yhdysvalloissa toteutettuun tutkimukseen. Sovellettu hintajoustopäästö on verrattain korkea, eikä edusta kovinkaan hyvin Suomen olosuhteita. VATT:n vuonna 2017 julkaistussa tutkimuksessa² tehdyssä laajassa kirjallisuusselvityksessä liikenteen polttonesteen lyhyen aikavälin kysynnän hintajoustopäästöjen arviointiin olevan huomattavasti pienempi, -0,03:n ja -0,08:n välillä. Viimeaikaisen kirjallisuuden perusteella liikennepolttoaineiden kysyntä on varsin joustamatonta, joten on epätodennäköistä, että liikenteen päästöt vähenisivät hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla. Koska korotus kohdistuu myös uusiutuviin polttoainelaatuun ja parafiiniseen dieseliin, on todennäköistä, että päästöt kasvavat kysynnän siirtyessä takaisin fossiilisiin laatuun.

Esitetyle veronkorotukselle ei siis löydy perusteita liikenteen päästöjen vähentämisestä. Huomattavasti tehokkaampi liikenteen päästöjä vähentävä veromuutos olisi uusiutuvien polttoaineiden verokannan alentaminen tai autokannan kiertoa nopeuttava autoveron alentaminen.

Korotusta ei tulisi kohdentaa uusiutuvalle polttonesteille ja parafiiniselle dieselille

EU:n energiaverodirektiivi sääntelee polttoaineiden vähimmäisverotasoa. EU-komission selvityksen³ mukaan energiaverodirektiivin minimiverotaset eivät nykyisellään tue riittävällä tavalla energiasektorin

² Harju, J. & Hokkanen, T. & Laukkanen, M. & Ollikka, K. & Tamminen, S. 2016. Vuoden 2011 energiaverouudistuksen arviointia. Valtioneuvoston selvityksiä, tutkimustoiminnan julkaisusarja 61/2016.

³ Commission staff working document executive summary of the evaluation of the Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 - restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity. SWD (2019) 329 final. https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/energy-tax-report-2019.pdf

päästöjen vähentämistä. Ongelmana on muun muassa se, että polttoaineiden vähimmäisverotasojen määrittelyssä ei oteta huomioon polttoaineiden energiasisältöä ja hiilidioksidipäästöjä. Onkin todennäköistä, että energiaverodirektiiviä muutetaan tulevina vuosina.

Ehdotettu energiasisältökomponenttiin sidottu veronkorotus heikentäisi uusiutuvien polttoainelaatujen hintakilpailukykyä ja siirtäisi kysyntää takaisin fossiiliseen dieseliin, sillä korotus nostaa suhteellisesti eniten uusiutuvien polttoainelaatujen verotaso. Uusiutuvien parafiinisten dieselpolttoaineiden tuotantokustannukset ovat vielä toistaiseksi alimmillaankin 1,3–1,5-kertaiset perinteisiin biopolttoaineisiin nähden. Korotusta ei tulisi kohdentaa uusiutuville biokomponenteille, sillä päästöjen vähentämistavoitteet edellyttävät uusiutuvien polttoaineiden osuuden merkittävää kasvua jo tulevien vuosien aikana. Etanolin sekoitussuhdetta bensiiniin ja FAME-komponenttien sekoitussuhdetta dieseliin sääntelee sekoitusraja, sen sijaan parafiinista uusiutuvaa dieseliä voidaan sekoittaa dieselpolttonesteen sekaan ilman sekoitusrajaa.

Polttoaineverotuksen korotus tulisi suunnitella osana liikenteen verouudistusta

Hallitusohjelman mukaisesti valtioneuvosto on nimittänyt työryhmän selvittämään liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Liikenteen verouudistusta koskeva tarkastelu koskee hallituskautta pidempää aikaväliä. Lisäksi hallitusohjelmaan sisältyy tavoite luoda tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen sekä kehittää päästöjen laskentaan soveltuvia mittaristoja ja edistää käyttövoimauudistusta.

Esitämme, että liikennepolttoaineiden verotusta koskevat päätökset valmisteltaisiin ja toteutettaisiin osana laajempaa liikenteen verotusta koskevaa uudistusta ja fossiilittoman liikenteen tiekartan laadintaa, jolloin liikenteen veroja voidaan tarkastella kokonaisuutena. Yksittäisenä veromuutoksena polttoaineveron korotus jää luonteeltaan puhtaan fiskaaliseksi. Polttoaineveroa ei ole perusteltua korottaa, ellei samanaikaisesti alenneta muita liikenteen veroja siten, että liikenteen kansainvälisestikin vertaillen korkea verotaakka ei kasva.

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry