

## **Valtiovarainvaliokunta**

### **Dieselautojen käyttövoimaveron poisto**

#### **JOHDANTO**

##### *Vireilletulo*

Dieselautojen käyttövoimaveron poisto (KAA 6/2019 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan.

##### *Jaostovalmistelu*

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

##### *Asiantuntijat*

Verojaosto on kuullut:

- aloitteen edustaja Tuulikki Paavola
- aloitteen edustaja Heino Paavola
- neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- erityisasiantuntija Atro Andersson, liikenne- ja viestintäministeriö
- professori Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- tutkimusprofessori Maria Kopsakangas-Savolainen, Suomen ympäristökeskus
- tutkimusjohtaja Olli-Pekka Ruuskanen, Pellervon taloustutkimus PTT
- toimitusjohtaja Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- neuvontalakimies Milja Yli-Hongisto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö
- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry
- Suomen Yrittäjät ry

Verojaosto on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry

## **Valiokunnan mietintö VaVM 11/2021 vp**

### **KANSALAISALOITE**

Kansalaisaloitteessa (KAA 6/2019 vp) ehdotetaan dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Ehdotusta perustellaan sillä, että käyttökustannusten tasaukseen ei ole enää syytä johtuen dieselpolttoaineen hinnankorotuksista. Kansalaisaloitetta on perusteltu myös sillä, että vero ei saa olla ajoneuvon omistusperusteinen, vaan verotuksen tulee perustua ajoneuvon todelliseen käyttöön. Fossiililla polttoaineilla tulisi olla sama polttoainevero, eikä veroa tule korottaa, johtuen veron jo nykyisestä korkeasta asteesta ja monikerroksisesta verotuksesta.

### **VALIOKUNNAN PERUSTELUT**

Liikenteen nykyinen verojärjestelmä perustuu ajoneuvojen kiinteisiin veroihin eli autoveroon, ajoneuvoveron perusveroon ja käyttövoimaveroon sekä todellisen käytön verotukseen eli polttoaineveroon. Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi liikenneverotuksella toteutetaan ohjausta liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja verojärjestelmällä pyritään vaikuttamaan erityisesti siihen, että hiilidioksidipäästöt tulisivat otetuiksi huomioon kuluttajien ja yritysten ajoneuvohankintoja, liikennekäytössäpitoa sekä käyttämistä koskevissa päätöksissä.

Valiokunta painottaa, että liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaamisen lisäksi verotusta kehitettäessä on huomioitava sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueellinen tasa-arvo päästövähennystavoitteiden ohella.

Käyttövoimaveron liittyy olennaisesti polttoaineiden verotukseen, ja sitä tulee tarkastella osana Suomen ympäristöperusteista energiaveromallia. Energiaveromallilla pyritään verottamaan eri polttoaineita neutraalisti ja objektiivisilla perusteilla. Polttoainevero määräytyy kunkin polttoaineen energia- ja hiilisisällön sekä lähipäästöominaisuuksien perusteella. Lähtökohtaisesti veromallissa kaikilla fossiililla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasäilytövero.

Fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn vero ei kuitenkaan ole yhtä korkea kuin energiaveromallin laskentaperuste edellyttäisi. Dieselöljyn lievemmällä verotuksella on haluttu alentaa muun muassa kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen kustannuksia. Tämä on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden laskennallista energiasäilytöveroä alennetaan 25,95 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa esimerkiksi fossiiliselle dieselöljylle, jonka energiasäilytö on 36 megajoulea kohti, noin 44 prosentin suuruista veronalennusta megajoulea kohti veromallin edellyttämään tasoon.

Koska dieselöljyn dieselhenkilöautojen suosimiselle ei ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveron määrä dieselkäyttöisiltä henkilöautoilta on 5,5 senttiä ajoneuvon jokaiselta kokonaisuudelta alkavalta sadalta kilogrammalta, mikä toteuttaa veromallin edellyttämän verotuksen dieselhenkilöautojen keskimääräisellä ajosuoritteella. Käyttövoimaveron kannetaan dieselhenkilöautojen ohella myös muista ajoneuvoista, joita käytetään bensiiniä lievemmin verotetulla polttoaineella.

## **Valiokunnan mietintö VaVM 11/2021 vp**

Valiokunta korostaa, että polttoaineveron tasot tai käyttövoimaverot eivät ole yhteydessä polttoaineiden kuluttajahintoihin eikä verotuksella ole tavoitteena tasata polttoaineiden kuluttajahintojen eroja, vaan eroja eri käyttövoimien verotuksessa.

Dieselöljyn alemman verokannan muodostaman verotuen määräksi vuodelle 2021 on valtiovarainministeriö arvioinut 745 miljoonaa euroa. Kun otetaan huomioon henkilö- ja pakettiautoilta käyttövoimaverona kannettava 367 miljoonaa euroa, kuorma- ja linja-autoliikenteen verotuen määräksi vuodelle 2021 valtiovarainministeriö on arvioinut 378 miljoonaa euroa.

Jos käyttövoimaverot poistettaisiin kansalaisaloitteen mukaisesti, tulisi fossiilisen dieselpolttoaineen verotaso nostaa tänä vuonna voimassa olevalta 59,48 sentin tasolta energiaveromallin mukaiselle tasolle, joka olisi tällöin 85,43 senttiä litralta. Vastaavasti myös korkeaseoksisena biopolttoaineena myytävän parafiinisen uusiutuvan biodieselöljyn verotaso tulisi nostaa nykyiseltä 29 sentin tasolta energiaveromallin mukaiselle tasolle 53,50 senttiä litralta.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on laajasti korostettu käyttövoimaveron olevan kytköksissä dieselpolttoaineen bensiiniä alempaan polttoaineerotason sekä tarpeeseen eriyttää käyttövoimaveron avulla raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen verorasitus.

Asiantuntijakuulemisessa on myös tuotu esille huoli siitä, että käyttövoimaveron poistaminen olisi ilmastotavoitteiden kannalta haitallinen toimenpide ilman, että samalla poistetaan myös dieselin verotuki. Lopullisen verotuen määräksi vuonna 2021 on arvioitu 378 miljoonaa euroa, joka kohdistuu pääosin kuorma- ja linja-autoliikenteelle.

Raskaan liikenteen verotuen lisäksi merkittävä syy käyttövoimaverolle on nykyisin se, että veron avulla varmistetaan polttoaineiden energiaveromallin objektiivisuus ja hyväksyttävyyden EU-lainsäädännön näkökulmasta. Tällöin mahdollistetaan myös se, että Suomessa voi olla käytössä sekä biopolttoaineiden jakeluvelvoite että biopolttoaineet huomioiva veromalli.

Valiokunta muistuttaa lopuksi valtiovarainministeriön asettamasta liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneestä työryhmästä. Työryhmän tehtävänä oli arvioida liikenteen nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen ja veronluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden kannalta. Työryhmän tuli erityisesti kiinnittää huomiota ohjaukeinojen kustannustehokkuuteen päästövähennysten aikaansaamiseksi. Vaikutuksia tuli tarkastella myös vero-ohjauksen alueellisen kohdentumisen ja tulonjakovaikutusten näkökulmasta. Työryhmä on antanut loppuraportin 18.5.2021. Valtiovarainvaliokunta toteaa, että työryhmän ehdotusten jatkovalmistelusta ja toteuttamisesta päätetään erikseen.

Kun otetaan huomioon nykyinen verojärjestelmä kokonaisuutena ja edellä esitetyt huomiot raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen polttoaineerotason eriyttämisen tarpeesta sekä nykyiset ilmastotavoitteet, kansalaisaloite ehdotetaan hylättäväksi.

### **VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS**

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

## **Valiokunnan mietintö VaVM 11/2021 vp**

*Eduskunta hylkää kansalaisaloitteeseen KAA 6/2019 vp sisältyvän ehdotuksen.*

Helsingissä 18.6.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Johannes Koskinen sd  
varapuheenjohtaja Arto Pirttilahti kesk  
jäsen Anders Adlercreutz r  
jäsen Tarja Filatov sd  
jäsen Heli Järvinen vihr  
jäsen Anneli Kiljunen sd  
jäsen Esko Kiviranta kesk  
jäsen Jari Koskela ps  
jäsen Pia Lohikoski vas  
jäsen Matias Marttinen kok  
jäsen Raimo Piirainen sd  
jäsen Sari Sarkomaa kok  
jäsen Sami Savio ps  
jäsen Iris Suomela vihr  
jäsen Pia Viitanen sd  
jäsen Ville Vähämäki ps  
varajäsen Katja Hänninen vas  
varajäsen Lulu Ranne ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Ilkka Lahti.