

Valtiovarainvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta (HE 66/2019 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Eduskunta-aloite

Esityksen yhteydessä valiokunta on käsitellyt seuraavan aloitteen:

- Toimenpideohjelma TPA 34/2019 vp Sari Tanus kd ym. Toimenpideohjelma polttoaineiden valmisteveron korotuksen perumisesta

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaosto on kuullut:

- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- erityisasiantuntija Atro Andersson, liikenne- ja viestintäministeriö
- toimitusjohtaja Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- ekonomisti Sampo Seppänen, Suomen Yrittäjät ry
- projektipäällikkö Oskari Nokso-Koivisto, Aalto-yliopisto

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- työ- ja elinkeinoministeriö
- ympäristöministeriö
- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp

HALLITUKSEN ESITYS JA EDUSKUNTA-ALOITE

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia ja valmisteverotuslakia.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa muutettaisiin siten, että liikennepolttonesteiden, kuten moottoribensiinin, dieselöljyn ja niitä korvaavien biopolttoaineiden valmisteveroa korotettaisiin. Korotus kohdistettaisiin sekä energiasisältöveroon että hiilidioksidiveroon. Lisäksi hiilidioksidiveron laskentaperusteita päivitetäisiin vastaamaan vuoden 2019 alusta työkone- ja lämmityspolttoaineiden veromuutosten yhteydessä käyttöönottettuja uusia elinkaaripäästöarvoja. Fossiilisen moottoribensiinin vero nousisi 5,71 senttiä litralta ja fossiilisen dieselöljyn 6,46 senttiä litralta. Uusiutuvista raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden litra-kohtainen veronkorotus jäisi näitä alhaisemmaksi. Muutos lisäisi liikennepolttoaineista saatavia vuotuisia verotuloja 254 miljoonalla eurolla.

Valmisteverotuslakiin tehtäisiin teknisluonteinen muutos. Sillä pantaisiin täytäntöön EU:n lainsäädännön muutos, jolla Campione d'Italian sekä Luganojärven Italialle kuuluvat vesialueet on siirretty unionin tulli- ja valmisteveroalueeseen.

Esitys liittyy valtion vuoden 2020 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.8.2020 ja valmisteverotuslain muutos 1.1.2020.

Toimenpidealoite

Toimenpidealoitessa polttoaineiden valmisteveron korotuksen perumisesta TPA 34/2019 vp ehdotetaan, että hallitus ryhtyisi toimenpiteisiin nestemäisten polttoaineiden valmisteveron korotusta koskevan esityksen perumiseksi.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Esitys on osa niistä toimista, jotka liittyvät Antti Rinteen hallitusohjelman liikenteen verotuksen uudistamiseen. Tavoitteena on korottaa polttoaineiden verotusta kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti 250 miljoonalla eurolla. Esityksen tavoitteena on verotuottojen kasvu, liikenteen polttoaineverotuksen ympäristöohjauksen tason säilyminen nykyisellään ja valmistautuminen parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamiseen.

Esityksen veronkorotukset painottuvat fossiilisiin polttoaineisiin. Esityksen mukainen veronkorotus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 5,3 senttiä litralta eli noin 8,0 pro-

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp

senttiä ja dieselöljylle ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 5,6 senttiä litralta eli keskimäärin noin 12,7 prosenttia. Sataprosenttisena myytävän parafiinisen tuplalaskettavan biodieselin verotus ei kiristyisi, sillä siitä kannettaisiin edelleen veroa 33 senttiä litralta, koska veromallin mukainen taso alittaisi edelleen EU:n vähimmäisverotason.

Korotukset nostaisivat moottoribensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden hintaa arvonlisäveron vaikutus huomioon ottaen noin 6,6 senttiä litralta. Tyypillisen E95-moottoribensiinin hinta nousisi arviolta noin neljä prosenttia. Dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden arvonlisäverollinen hinta nousisi noin 6,9 senttiä litralta. Dieselöljyn hintaa korotus nostaisi noin viisi prosenttia, lukuun ottamatta sataprosenttisen tuplalaskettavan parafiinisen biodieselin hintaa, mikä ei nousisi.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on noussut huoli siitä, että ammattiliikenteen kustannusten nousu heikentää yritysten kilpailukykyä. Esityksen seurauksena kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset nousisivat keskimääräisellä dieselpolttoaineseoksella 2 127 eurolla, jos oletetaan, että polttoaineen keskikulutus on 38 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite on 100 000 kilometriä. Bensiinikäyttöisen henkilöauton keskimääräiset vuotuiset polttoainekustannukset nousisivat arvonlisäveron vaikutus mukaan lukien noin 72 eurolla ja dieselauton 66 eurolla, jos molempien ajosuorite olisi 17 000 kilometriä vuodessa ja bensiinikäyttöisen henkilöauton kulutus olisi 6,4 litraa ja dieselikäyttöisen 5,6 litraa 100 kilometrillä.

Nykyisessä, vuonna 2011 käyttönotetussa ympäristöperusteisessa energiaveromallissa jokaisen polttoainekomponentin vero määräytyy sen energia- ja hiilisisällön sekä lähipäästöominaisuuksien perusteella. Fossiilisen bensiinin energiasisältövero on 52,19 ja hiilidioksidivero 17,38 senttiä litralta. Lähtökohtaisesti tässä energiaveromallin mukaisessa verotuksessa tulisi kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla olla sama energiasisältövero, joka on sidottu bensiinin verotason eli 1,631 senttiä megajoulelta.

Ammattiliikenteen tukemiseksi tästä tavoitteesta on jo poikettu ja dieselöljyä ei veroteta täysimääräisesti energiaveromallin edellyttämällä tavalla. Alennus on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisällölle asetettua veroa alennetaan kiinteällä summalla eli 25,95 senttiä litralta, vaikka tätä ei voida pitää energiaveromallin ympäristötavoitteiden mukaisena.

Dieselöljyn verotuen tavoitteena on hyötyliikenteen polttoainekustannusten pitäminen muuta liikennettä alhaisemmalla tasolla. Dieselikäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannus- ja veroeroja. Pakettiautoille käyttövoimavero lasketaan henkilöautoja lievemmin perustein.

Dieselöljyn alemman verokannan muodossa suoraan saama vuotuinen verotuki on noin 770 miljoonaa euroa. Kun tästä vähennetään verosanktioksi laskettava henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimavero, jää dieselöljyn nettotueksi noin 440 miljoonaa euroa. Dieselpolttoaineen kulutuksesta kuorma-autojen osuus on noin 45 %, linja-autojen 7 %, pakettiautojen 14 % ja henkilöautojen 34 %.

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp

Ammattiliikenteen osuus tieliikenteen CO₂-päästöistä on nykyisin noin 44 %, ja kuorma-autojen osuus päästöistä on edelleen kasvussa. Täten ympäristölle haitalliselle tuelle sinänsä ja varsinkin sen kasvattamiselle ei ole perusteita, kun otetaan huomioon tieliikenteelle energia- ja ilmastostrategiassa sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa asetettu 50 prosentin päästövähennystavoite ja hallituksen pyrkimys hiilineutraalisuuteen vuoteen 2035 mennessä. Kokonaisuutena voidaan todeta, että Suomessa on jo käytössä huomattava ammattiliikenteen verotuki dieselpolttoaineelle, jota ei valiokunnan mielestä tule kasvattaa kiristyvät päästövähennystavoitteet ja kasvava uusiutuvan energian edistämistavoite huomioiden.

Esityksen veronkorotusmääriä voidaan pitää maltillisina, kun huomioidaan verotasoihin tarvittavat inflaatiotarkistukset. Ilman määräajoin tehtäviä korotuksia yksikköveroina määräytyvät valmisteverot alenisivat suhteellisesti. Tähän liittyen liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017. Veron reaalisen tason säilymisen lisäksi esitys turvaa valiokunnan mielestä oikealla tavalla polttoaineveron ympäristöohjauksen tason säilymisen nykyisellään.

Edellä mainittujen seikkojen lisäksi valiokunta pitää tärkeänä, että hallitus valmistelee ohjelmansa mukaisesti kestävästä verotuksen tiekartan, jonka ensimmäinen vaihe valmistuu vuoden 2020 kehysriiheen mennessä. Tiekartan tulee palvella hallituksen ilmastotavoitetta. Tähän kokonaisuuteen kuuluvat energiaverotuksen uudistus, liikenteen verotuksen uudistus hallituskautta pidemmällä aikavälillä, kiertotalouden edistäminen sekä päästöihin perustuvan kulutusverotuksen selvittäminen.

Valiokunta korostaa sekä liikenteen verotuksen¹ että energiaverotuksen² uudistamista selvittävän työryhmän työn merkitystä. Hiilineutraalisuustavoitteen ohella tulee valiokunnan mielestä ottaa huomioon yritysten kilpailukyky ja kuljetuskustannusten hallinta sekä sosiaaliset ja aluepoliittiset näkökohdat. On tärkeää löytää ratkaisuja, jotka edistävät hallituksen ilmastotavoitteita taloudellisesti tehokkaimmin, jotka nopeuttavat siirtymään pois fossiilisista polttoaineista ja jotka samalla täyttävät sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja alueellisen tasa-arvon vaatimukset.

Eduskunta-aloite

Valiokunta ehdottaa, että esityksen yhteydessä käsiteltävä toimenpidealoite hylätään.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 66/2019 vp sisältyvät 1. ja 2. lakiehdotuksen.

Eduskunta hylkää toimenpidealoitteen TPA 34/2019 vp.

¹ Liikenteen verotuksen uudistaminen -työryhmä (VM/1321/00.01.00.01/2019)

² Energiaverotuksen uudistaminen -työryhmä (VM148:00/2019)

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp

Helsingissä 26.11.2019

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Johannes Koskinen sd
jäsen Anders Adlercreutz r
jäsen Tarja Filatov sd
jäsen Sanni Grahn-Laasonen kok
jäsen Timo Heinonen kok (osittain)
jäsen Vilhelm Junnila ps
jäsen Heli Järvinen vihr
jäsen Anneli Kiljunen sd (osittain)
jäsen Esko Kiviranta kesk
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Elina Lepomäki kok
jäsen Markus Lohi kesk
jäsen Pia Lohikoski vas
jäsen Raimo Piirainen sd
jäsen Jussi Saramo vas
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Iris Suomela vihr
jäsen Pia Viitanen sd
jäsen Ville Vähämäki ps
varajäsen Markku Eestilä kok (osittain)
varajäsen Kalle Jokinen kok (osittain)
varajäsen Jukka Kopra kok (osittain)
varajäsen Merja Kyllönen vas (osittain)

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Ilkka Lahti

**Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp
Vastalause 1 /ps**

VASTALAUSE 1 /ps

Perustelut

Hallitus on korottamassa polttoaineverotusta vuosittain 250 miljoonalla eurolla muun muassa ilmastosyistä. Tämä tarkoittaa noin 5,3—5,6 sentin korotusta polttoaineiden pumppuhintoihin. Prosentteina korotukset ovat bensiinille noin 8 prosenttia ja dieselille noin 12,7 prosenttia. On kuitenkin harhaanjohtavaa puhua vain pumppuhintojen noususta tai käyttää esimerkkinä tavallista pientä henkilöautoa.

Kuorma-auto kuluttaa helposti 30—40 l/100 km. Noin 90 prosenttia Suomen tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä. Käytännössä tavarosta 90 prosentin kuljetuskustannukset tulevat kasvaamaan. Tämä on myrkyä duunarille, yrityksille ja teollisuudelle. Kaikki korotukset siirtyvät tuotteiden loppuhintoihin, ja työssäkäynti tulee yhä kalliimmaksi. Ostovoima laskee erityisesti pieni- ja keskituloisilla.

SKAL on ehdottanut ammattidiesel-selvitystä käynnistettäväksi välittömästi. Ammattiliikenteen kasvavat kustannukset täytyy kompensoida. Eräs vaihtoehto voisi olla vähäpäästöisen ammattibiodiesel-mallin luominen, jolla voitaisiin samalla vähentää ilmastopäästöjä ja keventää liikenteen maksurasitusta. Samassa yhteydessä tulisi selvittää eurovinjetin käyttöönottoa ja sen yhteensovittamista EU:n kilpailulainsäädännön kanssa.

Suomi on jo nyt Euroopan mallimaa päästöasioissa, eikä suomalaisen autoilu vähene veroja korottamalla. Todellinen ilmastovaikutus saavutettaisiin biodieselin laajamittaisella käyttöönotolla sekä autokantaa uudistamalla. Perussuomalainen vaihtoehto tukee suomalaista duunaria, yrittäjyyttä ja ostovoimaa. Ilmastotoimiksi perussuomalaiset on esittänyt esimerkiksi EU-tason ilmastotulleja.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa liikkumisen edellytykset on turvattava tulotasosta ja asuinpaikasta riippumatta. Liikkumisen kustannuksilla on vaikutusta myös työn kannattavuuteen, jos työmatkakulut hallituksen toimien myötä kasvavat.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 2. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena,

että 1. lakiehdotus hylätään,

että hyväksytään yksi lausuma. (*Vastalauseen lausumaehdotus*)

**Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp
Vastalause 1 /ps**

Vastalauseen lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus käynnistää ammattidiesel-selvityksen ja samalla selvittää vähäpäästöisen ammattibiodieselin laajaa käyttöönottoa.

Helsingissä 26.11.2019

Ville Vähämäki ps
Sami Savio ps
Jari Koskela ps
Vilhelm Junnila ps

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp
Vastalause 2 /kok

VASTALAUSE 2 /kok

Perustelut

Pääministeri Antti Rinteen hallitus esittää 250 miljoonan euron liikennepolttoaineiden veronkorotuksia kohdistuen korotukset polttoaineen energiasisältöveroon ja hiilidioksidiveroon. Elokuussa 2020 voimaan astuva korotus tiukentaisi verotusta ensi vuonna, viiden kuukauden ajalla jo 83 miljoonaa euroa. Mainitut korotukset vaikuttaisivat erittäin vahingollisesti yritysten toimintaan ja kotitalouksien ostovoimaan.

Polttoaineverotuksen painopistettä siirrettiin hiilidioksidiveroon kahdeksan vuotta sitten. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mitä päästöttömämpi polttoaineeseen käytetty ainesosa on, sitä vähemmän sitä verotetaan.

Hallitus myöntää verotuksen fiskaalisen tavoitteen omassa esityksessään. Siinä todetaan, että jos veronkorotus painotettaisiin hiilidioksidiveroon, biopolttoaineiden jakeluvaihteen kiristymisen 2020-luvulla laskisi veronkorotuksen pitkän aikavälin vaikutusta polttoaineverotuottoihin. Myös ympäristöministeri on todennut, että korotukset eivät vaikuta merkittävästi tieliikennesektorin päästökehitykseen. Tämän lisäksi hallituksen vuodelle 2021 suunnittelema parafiinisen dieselin veronkorotus kiristää entisestään uusiutuvan dieselin verotusta. Toisin sanoen hallitus peruuttaa ilmastotoimien osalta.

Edellä mainitut faktat puoltavat näkemystä siitä, että polttoaineveron korotukset tehdään talouspoliittisten tavoitteiden eikä ilmastopolitiikan ehdolla. Siksi voidaan todeta, että liikenteen vähäpäästöisyyttä ei käytettävissä olevien tietojen valossa edistetä tarpeeksi tehokkailla toimilla.

Liikenteen verotuksen tulee ohjata kuluttajia kohti vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan entistä vaikuttavampia toimia, joita hallituksen linjauksissa ei ole havaittavissa. Ratkaisut ovat tehtävissä siten, että ne eivät kohtuuttomasti vaikeuta ihmisten liikkumista pitkien etäisyyksien maassa.

Suomen autokanta on saatava uusiutumaan nopeammin. Uudet autot ovat ilmastoystävällisempiä ja turvallisempia. Nykyinen korkea autovero kannustaa hankkimaan vanhempia, käytettyjä tuontiautoja. Arvonlisävero maksetaan silloin ulkomaille, mikä aiheuttaa Suomen valtiolle veromenetyksiä.

Kokoomus on esittänyt, että autoveroa laskettaisiin ensi vuoden alusta 100 miljoonalla eurolla. Tämä tarkoittaisi noin 900 euron keskiveron muutosta, joka laskisi auton hintaa 2,7 prosenttia. Autokannan uusiutuminen vauhdittuisi reilusti, sillä autojen kysyntä kasvaisi vuodessa arviolta 5 000 autolla. Syntyvä vaje katettaisiin nostamalla vastaavasti ajoneuvoveroa keskimääräisesti 2,5 eurolla kuussa, painottaen korotusta korkeapäästöisempiin autoihin. Korotus on selvästi pienempi kuin esimerkiksi polttoaineen verotuksen nostossa.

Myös nopeat ja sujuvat junayhteydet kaupunkien välillä parantaisivat koko Suomen kilpailukykyä tehostaen tavaroiden ja ihmisten kestävästä liikkumisesta. Hallituksen tulisi valtion omaisuuden

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp
Vastalause 2 /kok

myynnin ja rahojen hajauttamisen sijaan siirtää valtion osakeomistuksia ratayhteysien hankeyhtiöiden riittävään pääomittamiseen. Se mahdollistaisi hankkeiden nopean käynnistyksen ja joustavan suunnittelun.

Näkemyksemme mukaan polttoaineveron korotukset on peruttava. Hallituksen olisi myös syytä valmistella uusia esityksiä, jotka vähentäisivät aidosti tieliikenteen päästöjä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 2. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena,

että 1. lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 26.11.2019

Timo Heinonen kok
Elina Lepomäki kok
Sanni Grahn-Laasonen kok
Kalle Jokinen kok
Markku Eestilä kok
Jukka Kopra kok
Sari Sarkomaa kok