

Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 26 hallituksen esityksen johdosta laiksi polttoaineverosta annetun lain verotaulukon muuttamisesta

Eduskunta on 2 päivänä kesäkuuta 1992 lähettänyt valtiovarainvaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi edellä tarkoitetun hallituksen esityksen n:o 71.

Valtiovarainvaliokunnan asettamassa verojaostossa, joka on valmistellut mietinnön valiokuntaa varten, ovat olleet kuultavina finanssineuvos Lasse Valtonen valtiovarainministeriöstä, suunnittelija Timo Parkkinen ympäristöministeriöstä, talousjohtaja Rainer Frigren Neste Oy:stä ja toimitusjohtaja Henrik Lundstén Öljyalan Keskusliitto ry:stä. Lisäksi Suomen Bensinikauppiaitten Liitto ry, Suomen Kuluttajaliitto ry ja Suomen Luonnon-suojeluliitto ry ovat jaoston pyynnöstä antaneet kirjalliset lausunnot.

Esityksessä ehdotetaan valtiontaloudellisista syistä moottoribensiinin polttoaineveroa korotettavaksi 20 pennillä litralta. Korotusta katsotaan valtiontaloudellisten näkökohtien ohella puoltavan hintojen ja verojen kehitys muissa maissa, samoin ympäristöpoliittiset ja liikenne-poliittiset tavoitteet.

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1992

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Mattila, varapuheenjohtaja Luttinen, jäsenet Alaranta, Hä-mäläinen, Jokiniemi, Laaksonen, Lahti-Nuutti-

Polttoaineveron korotus ehdotetaan toteutet-tavaksi korottamalla nykyinen perusvero 1,68 markasta litralta 1,88 markkaan litralta. Koro-tus kohdistuisi sekä lyijylliseen että lyijyttömään moottoribensiiniin. Lyijyllisen moottoribensi-i-nin vero olisi korotuksen jälkeen 2,33 mk/litra ja lyijyttömän 1,88 mk/litra.

Hallitus on arvioinut esityksessään, että koro-tus lisää polttoaineveron tuottoa kuluvana vuonna noin 270 miljoonalla markalla ja vuodes-sa 530 miljoonalla markalla. Moottoribensiinin hintojen arvioidaan nousevan noin 5 prosentilla eli keskimääräiselle eurooppalaiselle tasolle.

Veronkorotus on jo saatettu voimaan valtio-neuvoston päätöksellä 1.6.1992 lukien.

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää lakiehdotusta tarpeellisenä ja puoltaa sen hyväk-symistä.

Valiokunta ehdottaa kunnioittaen,

että lakiehdotus hyväksyttäisiin muut-tamattomana.

la, Louvo, Luukkainen, Malm, Sasi, Savolainen, Turunen ja Vihriälä sekä varajäsenet Ala-Nissi-lä, Apukka, Backman, Lahtinen, Linnainmaa (osittain), Renko, Röntynen ja Savela (osittain).

Vastalauseita

I

Ympäristönäkökulmasta on olemassa paineita polttoaineveron tuntuvaankin korottamiseen. Itse asiassa veron korotuksen tulisi olla todella huomattava, jotta sillä olisi merkitystä ympäristön kannalta. Nyt kuitenkin on kysymys pelkäänsä valtiontaloudellisista syistä tapahtuva korotus.

Hallituksen esityksessä on kuitenkin kaksi suurta ongelmaa, joihin hallitus ei tämänkään polttoaineveron korotuksen yhteydessä halua puuttua. Ensimmäinen on se, että joukkoliikennemahdollisuudet maan eri osissa ovat tyystin erilaiset. Pohjois- ja Itä-Suomessa on monia alueita, missä joukkoliikennettä ei ole lainkaan tai sitä on niin vähän, etteivät ihmiset voi tehdä päivittäisiä työ- ja asiointimatkojaan muulla kuin omalla autolla. Silloin on kohtuutonta, että heitä rangaistaan samansuuruisella veron korotuksella kuin muitakin kansalaisia.

Toisaalta joka puolella maata on osa sellaisia työntekijöitä, joiden on pakko työajoissaan käyttää omaa autoa. Myös heidät asetetaan hallituksen esityksessä samaan asemaan kuin "tyhjän ajajat".

Molemmissa tapauksissa seurauksena on se, että ihmisten välttämätön liikkuminen kallistuu, mutta ei vähene. Varsinkin polttoaineiden yhteinäishinnan poistamisen jälkeen tilanne on johta-

nut siihen, että syrjäisimmillä seuduilla bensiini voi olla jopa markan kalliimpi litralta. Esitämme polttoaineveron alueellista porrastusta, joka johtaisi oikeudenmukaisempaan tilanteeseen.

Ehdotammekin, että

polttoaineveroa on suoritettava lain liitteenä olevan verotaulukon mukaan kuitenkin siten, että Lapin, Oulun, Kuopion ja Pohjois-Karjalan lääneissä vähittäismyyntissä olevaan bensiiniin sovelletaan verotaulukkoa sellaisena kuin se oli 20 päivänä joulukuuta 1991 annetun lain (1534/91) liitteessä.

Lisäksi ehdotamme,

että valiokunnan mietinnön perusteluissa lausuttaisiin:

"Valiokunta edellyttää hallituksen selvittävän pikaisesti keinot polttoaineveron osittaiseksi korvaamiseksi niille, jotka eivät voi käyttää joukkoliikennettä työ- tai välttämätöntä asiointimatkaa tehdessään, ja antavan siitä pikaisesti esityksen eduskunnalle."

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1992

Asko Apukka

Timo Laaksonen

II

Kuten hallituksen esityksessä todetaan, Suomessa yleisimmin myydyn bensiinilaadun hinta on laskenut lähes 30 penniä litralta kuluneen vuoden aikana. Bensiinin ja dieselöljyn reaali-hinta kuluttajahintaindeksillä mitattuna on laskenut 1980-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Suomessa autoillaan keskimäärin 25 penniä/litra halvemmalla Keski-Eurooppaan ja muihin Pohjoismaihin verrattuna. Osittain tämä johtuu siitä, että polttoainevoja on korotettu muissa maissa Suomea reippaammin.

Vuoden neljän ensimmäisen kuukauden aikana moottoribensiinin kulutus on noussut 2 % lamasta ja joulukuisesta polttoaineveron korotuksesta huolimatta. Tasainen korotus ei siis toteuta ympäristötavoitteita.

Ympäristötietoisuuden lisääntyminen ja hintapolitiikka vaikuttavat tuntuvasti polttoaineen kulutukseen. Eräs hintapolittinen päästöjen vähentämiskeino on polttoaine/ympäristövero; veroporrastus vähäpäästöisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi ja saastuttamisen vähentämiseksi.

si. Ohjaava verotus kohdistaa veron liikenteen aiheuttamiin haittoihin ja siten suuntaa liikennekäyttäytymistä. Ihmisten itsensä päätettäväksi jää, mitä liikennevälinettä ja mitä polttoainetta he käyttävät.

Hallituksen nyt esittämä 20 pennin korotus polttoaineveroihin on todella pieni eikä vaikuta kulutuksen tai ympäristöhaittojen vähentämiseen merkittävästi. Arvioiden mukaan polttoaineen 5 %:n hinnankorotus vähentää päästöjä noin prosentin verran.

Terminologisesti on itse asiassa väärin puhua polttoaineverosta. Polttoaineen yhteydessä maksettava vero on luonteeltaan vasta korvaus ympäristön pilaamisesta. Tämän pilaamismaksun lisäksi tulisi periaatteessa maksaa varsinaista veroa, joka olisi tietty prosenttiosuus polttoaineen hinnasta. Koska energian käyttö on ympäristöä vahingoittavaa kulutusta ja tuontitavaraa, on luonnollista, että tällaista kulutusta tulisi verottaa ankarammin kuin työntekoa.

Vähäpäästöisten vaihtoehtojen edullisuutta tulee lisätä, sillä esimerkiksi hapellisen citybensin on todettu vähentäneen bensiinikäyttöisen liikenteen päästöjä jopa 10–20 %. Ympäristöä vähemmän rasittavien tuotteiden valmistus on kalliimpaa kuin tavallisten tuotteiden, joten on perusteltua, että vähäpäästöisten bensiinilaatujen polttoainevero on matalampi.

EY:n komission valmisteleva ns. saastevero tulee toteutuessaan nostamaan bensiinin hintaa tuntuvasti pyrkiessään vähentämään hiilivetyjen päästömäärät vuonna 2000 vuoden 1990 tasolle. Lisäksi hintadifferentiointi polttoaineiden päästöjen määrän ja laadun perusteella on yleistymässä kansainvälisessä polttoaineverotuksessa. Tulevaisuudessa siis Suomessakin joudutaan nostamaan polttoaineen hintoja tuntuvasti ja ottamaan hinnoittelussa huomioon niiden ympäristövaikutukset, siksi asteittainen korottaminen ja hintadifferentiointi on syytä aloittaa jo nyt.

Valtiovarainministeriön tulisi nopeasti selvittää seuraavia tulevaisuuden polttoaineen kulutuksen ja päästöjen kannalta olennaisia asioita:

1) Onko mahdollista verottaa polttoaineita myös muiden haittaominaisuuksien kuin lyijypitoisuuden perusteella?

2) Onko mahdollista korottaa henkilöautojen dieselpolttoaineveroa? Nykyinen dieselpolttoaineveron alhaisuus aiheuttaa vääristymää, sillä kuorma-autojen ja joukkoliikenteen siivellä dieselhenkilöautojen omistajat maksavat matalaa polttoaineveroa.

3) Onko mahdollista ottaa Suomessa käyttöön lentoliikenteen ympäristövero, joko hiilidioksidiverona tai meluverona? Esimerkiksi vuonna 1989 Ruotsissa on otettu kotimaan lentoliikenteessä käyttöön hiilidioksidivero, joka käytettyä polttoainelitraa kohti oli tuolloin SKR 0,79. Ranskassa, Alankomaissa ja Norjassa on käytössä meluvero. Lisäksi tulee tutkia teknisiä mahdollisuuksia lentokoneiden päästöjen vähentämiseksi.

Oheissa hallituksen esityksen ja vastalauseen polttoaineverotaulukon vertailua. Vastalauseessa ehdotamme lyijyttömän ja muun moottoribensiinin differentiointia happipitoisuuden perusteella. Hapettomille sekä lyijyttömälle että muulle moottoribensiinille esitämme 10 penniä korkeampaa lisäpolttoaineveroa kuin hallituksen esityksessä. Hapellisille eli ns. citybensineille esitämme samaa lisäpolttoaineveroa kuin hallituksen esityksessä. Moottoribensiinin sekoitukselle esitämme 10 pennin lisäveron korotusta.

Polttoaineverot	hallituksen esitys	vastalause
Lyijytön moottoribensiini ..	188 p/l	
* Lyijytön moottoribensiini	—	198 p/l
* Lyijytön, vähäpit.	—	188 p/l
(hapellinen)		
Moottoribensiinin sekoitus	210,5 p/l	220,5 p/l
Muu moottoribensiini	233 p/l	
* Lyijyllinen moottorib.	—	243 p/l
* Lyijyllinen, vähäpit.	—	233 p/l
(hapellinen)		

Edellä olevaan viitaten ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:

Laki

polttoaineverosta annetun lain verotaulukon muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoaineverosta 17 päivänä joulukuuta 1982 annetun lain (948/82) liitteenä oleva verotaulukko,
 sellaisena kuin se on 20 päivänä joulukuuta 1991 annetussa laissa (1534/91) näin kuuluvaksi:

VEROTAULUKKO

Tullitariffin nimike	Tuote	Perusvero	Lisävero
27.01 ja 27.02	Kivihiili; kivihiilibriketit ja niiden kaltaiset kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet; ruskohiili	—	16,80 mk/t
27.03:sta 27.10:stä	Jyrsinpolttoturve	—	2,10 mk/MWh
	Lyijytön moottoribensiini		
	* <i>Lyijytön moottoribensiini</i>	188 p/l	10 p/l
	* <i>Lyijytön, vähäpit.</i>	188 p/l	—
	(<i>hapellinen</i>)		
27.10:stä	Moottoribensiinin sekoitus	188 p/l	32,5 p/l
27.10:stä	Muu moottoribensiini		
	* <i>Lyijyllinen moottorib.</i>	88 p/l	55 p/l
	* <i>Lyijyllinen, vähäpit.</i>	188 p/l	45 p/l
	(<i>hapellinen</i>)		
27.10:stä	Dieselöljy	77 p/l	27 p/l
27.10:stä	Kevyt polttoöljy	—	2,10 p/l
27.10:stä	Raskas polttoöljy	—	2,10 p/kg
27.11:stä	Maakaasu, kaasumainen	—	1,05 p/nm ³

Voimaantulosäännös
 (Kuten valiokunnan mietinnössä)

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1992

Hannele Luukkainen
 Jouni Backman
 Tuulikki Hämäläinen

Matti Luttinen
 Pentti Lahti-Nuuttila
 Lea Savolainen