

Vastaus kirjalliseen kysymykseen dieselin käyttövoimaverosta luopumisesta tai sen alentamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Ville Tavion /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 442 vp:

Mitä hallitus aikoo tehdä varmistaakseen, että vaatimus neutraalista energiaverotuksesta toteutuu dieselin hinnan noustessa sekä uudempien vähempäästöisten autojen yleistyessä ja ettei käyttövoimavero aseta dieselmikäyttöisten autojen omistajia selvästi huonompaan asemaan?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Suomessa on käytössä polttoaineita koskeva ympäristöperusteinen energiaveromalli, jonka mukaan polttoaineverotus perustuu polttoaineen energiasisältöön, polton ominaishiilidioksidipäästöön, elinkaaren aikaiseen hiilidioksidipäästövähennykseen ja terveydelle haitallisiin lähipäästöihin. Lähtökohtana on tekniikkaneutraalisuus ja siltä osin kuin eri polttoaineiden verotasot eivät heijasta yleistä ympäristöperusteista verotusmallia, verotasoja tasoitetaan henkilöautojen käyttövoimaverolla. Lisäksi käyttövoimaveron avulla varmistetaan polttoaineverojärjestelmän EU-oikeudellisen hyväksyttävyyden. Käyttövoimaveron kannetaan kaikilta ajoneuvoilta, joiden käyttövoimana on muu kuin moottoribensiini.

Henkilöautojen käyttövoimaveron taso on siten yhteydessä liikennepolttoaineiden verotasoon. Pakettiautojen käyttövoimaveron taso on henkilöautoja alempi, koska verolla ei ole vastaavaa polttoaineveroa tasaavaa tavoitetta kuin henkilöautoilla pakettiautojen ollessa pääsääntöisesti dieselmikäyttöisiä. Myöskään kuorma-autojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa yhteyttä polttoaineverotukseen, vaan kuorma-autojen käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön EU:n lainsäädännössä edellytetty raskaiden ajoneuvojen vuotuinen vero.

Dieselmikäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveron perusteena on, että dieselöljy on 25,95 senttiä litralta lievemmin verotettua kuin sen ympäristöperusteisen veromallin mukaan tulisi olla. Syy dieselöljyn polttoaineveron alemmalle verokannalle on se, että hyötyliikenteen ja erityisesti vienniteollisuuden polttoainekustannuksia halutaan tukea. Moottoribensiinin valmistevero on tällä hetkellä 70,25 senttiä litralta ja dieselöljyn vero 53,02 senttiä litralta. Dieselöljyn vero on suunnilleen kolmanneksen matalampi kuin bensiinin vero. Dieselmikäyttöisen henkilöauton käyttövoimaveron taso on päivää kohden 5,5 senttiä jokaiselta kokonaisuusmassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Käyttövoimaveron taso on mitoitettu siten, että bensiini- ja dieselmikäyttöisen henkilöauton verorasitus on

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 442/2018 vp

suurin piirtein yhtä suuri noin 25 000 kilometrin vuotuisella ajosuoritteella. Käyttövoimavero on myös liitetty yhteen auton kokonaismassan kanssa, jolloin se korreloi polttoaineen kulutusta ja lähtökohdat uusille polttoainetehokkaille autoille ovat yhtäläiset.

Käyttövoimaverolla ei ole tarkoitus tasata muusta kuin verotuksesta johtuvia kustannuseroja. Suomessa dieselöljy on kuitenkin perinteisesti ollut moottoribensiiniä edullisempaa muun muassa edellä kuvatun verotuksen kautta. Tämän hetkinen hintaeron kaventuminen ei kuitenkaan johdu verotuksesta tai sen muutoksista, vaan perustuu polttoaineiden markkinahintojen muuttumiseen, joka pitkälti on seurausta dieselöljyn ja moottoribensiinin kysynnän vaihteluista eri vuodenaikoina. Käyttövoimavero voitaisiin arvioida tarpeettomaksi vasta, jos dieselöljyä verotettaisiin samojen veroperusteiden mukaan kuin moottoribensiiniä. Objektivisuus, neutraalius ja EU-oikeudellinen hyväksyttävyyys ovat siten edelleen lähtökohtana liikenne- ja energiaverotuksen verotasoissa. Käyttövoimaveron tarkastelu yksittäin ei ole perusteltua, vaan koko liikenteen verorakennetta tulee arvioida kokonaisuutena. Liikenteen verotuksen kokonaistarkastelu on perusteltua tehdä seuraavan hallituksen hallitusohjelmaneuvoitteluiden yhteydessä ensi keväänä.

Helsinki 16.11.2018

Valtiovarainministeri Petteri Orpo