

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 686/2022 vp

## **Vastaus kirjalliseen kysymykseen sähkökäyttöisten autojen käyttövoimaverotuksen kohtuullistamisesta ja käyttövoimaveron poistamisesta diesel- ja kaasualtoilta**

**Eduskunnan puhemiehelle**

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Arja Juvosen /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 686/2022 vp:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä sähkökäyttöisten autojen käyttövoimaverotuksen kohtuullistamiseksi ja käyttövoimaveron poistamiseksi diesel- ja kaasualtoilta?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Suomessa polttoaineita verotetaan ympäristöperusteisen, objektiivisen ja tekniikkaneutraalin energiaveromallin pohjalta, jossa kunkin polttoainekomponentin vero määräytyy sen energiasällön ja elinkaarenaikaisten hiilidioksidipäästöjen mukaan. Eräistä energiatuotteista kannetaan kuitenkin alemmaa veroa kuin energiaveromalli edellyttäisi. Henkilöautojen käyttövoimaveron on muilta kuin bensiinikäyttöisiltä henkilöautoilta kannettava vero, jonka tarkoituksena on tasata dieselin, sähkön ja kaasun alemmaa energiaverorasitusta bensiinin verorasitukseen nähden keskimääräiseen vuotuiseen ajosuoritteeseen suhteutettuna.

Koska ammattiliikennettä ja vientiteollisuutta on haluttu tukea, on dieselöljy 25,95 senttiä litralta lievemmin verotettua kuin sen energiaveromallin mukaan tulisi olla, mikä tarkoittaa dieselöljylle megajoulea kohti noin 44 prosentin veronalennusta veromallin edellyttämään tasoon. Tasapuolisen verokohtelun toteuttamiseksi dieselkäyttöisiltä henkilöautoilta peritään vuotuista käyttövoimaveron, jolla tasapainotetaan moottoribensiinin ja dieselöljyn polttoaineverojen ero keskimääräisellä 25 000 kilometrin ajosuoritteella. Näin henkilö- ja ammattiliikenteen verorasitus saadaan eriytettyä ja dieselin verotuki kohdistuu tarkoitetulla tavalla ammattiliikenteelle. Lisäksi käyttövoimaveron poistaminen dieselkäyttöisiltä henkilöautoilta edellyttäisi energiaveromallin mukaisesti vastaavaa korotusta dieselöljyn polttoaineveroon, mikä nostaisi ammattiliikenteen verorasitusta nykyiseen verrattuna.

Myös eduskunta hylkäsi syyskuussa 2021 dieselautojen käyttövoimaveron poistamista koskevan kansalaisaloitteen (KAA 6/2019 vp) yllä mainituilla perusteilla.

Vuonna 2011 voimaan tulleen energiaverouudistuksen yhteydessä sähkö- ja kaasuautojen käyttövoimaveron tasot määriteltiin käyttäen varsin matalia ajosuoritteita, koska tuolloin näiden käyttövoimien alkuvaiheessa olevan teknisen kehityksen sekä jakelu- ja latausinfrastruktuurin puutteellisen kattavuuden katsottiin rajoittavan ajoneuvojen käytettävyyttä. Kaasu- ja sähkökäyttöisten henkilöautojen ajosuoritteena on käytetty 10 000 kilometriä. Ladattavien hybridien lataussähköllä ajetuksi osuudeksi on käytetty käyttövoimaveron määrittelyssä 5 000 kilometriä. Teknologian kehitys sekä jakelu- ja latausinfrastruktuurin laajentuminen ovat johtaneet siihen, että sähkö-, kaasu- ja hybridiautojen todellinen ajosuorite voi merkittävästi ylittää käyttövoimaveron määrän laskennassa käytetyn ajosuoritteen. Erityisesti kaasuautojen matala käyttövoimavero yhdistettynä bio- ja maakaasun muita liikennepolttoaineita selvästi alempaan polttoaineveroon hyödyttää keskimäärin kaasuautoilijoita verrattuna diesel- ja bensiiniautoilijoihin.

On hyvä muistaa, että energian verotus tai käyttövoimaverot eivät ole yhteydessä viimeaikaiseen energian kuluttajahintojen nousuun. Verotuksen tavoitteena ei myöskään ole tasata pumppuhintojen tai eri käyttövoimien henkilöautojen hankintahintojen eroja.

Helsingissä 9.2.2023

Valtiovarainministeri Annika Saarikko