Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen lausunto eduskunnan talousvaliokunnalle tehokkaammasta ja demokraattisemmasta päätöksenteosta EU:n energia- ja ilmastopolitiikan alalla (E 96/2017 vp)

Eduskunnan ympäristövaliokunta on kutsunut liikenne- ja viestintäministeriön kuultavaksi komission 9.4.2019 julkaisemasta tiedonannosta ”Tehokkaampi ja demokraattisempi päätöksenteko EU:n energia- ja ilmastopolitiikan alalla.” Tiedonanto on yksi neljästä komission julkistamasta sektorikohtaisesta tiedonannosta, joiden tavoitteena on määräenemmistöpäätösten lisääminen.

Komissio tuo tiedonannossaan esiin nykyisen energiaverotuksen ongelmia. Polttoaineen energiaverotus voi tällä hetkellä perustua painoon tai tilavuuteen sen energiasisällön sijaan, energiaverojen minimitasoja ei ole korotettu yli kymmeneen vuoteen, eivätkä ympäristöverojen (kuten hiilidioksidiveron) osuudet polttoaineverotuksessa ole kasvaneet EU:n tasolla.

Polttoaineen verotus painon tai tilavuuden mukaan mahdollistaa fossiilisille polttoaineille edullisen verotuksen biopolttoaineisiin verrattuna, koska biopolttoaineiden energiasisältö on fossiilisia polttoaineita matalampi.

Tämä on ristiriidassa EU:n ilmastopolitiikan tavoitteiden kanssa, sillä verotus voi suosia ympäristölle haitallisia fossiilisia polttoaineita. Energiasisältöön perustuva verotus antaisi myös hintasignaalin, joka kannustaisi investoimaan puhtaampaan teknologiaan.

Myös meri- ja lentoliikenteen[1] polttoaineen verottomuudella on samankaltaisia vaikutuksia. Näiltä osin energiaverodirektiivi ei edistä saastuttaja maksaa -periaatteen toteutumista, eikä verotuksen neutraaliutta eri liikennemuotojen välillä.

Suomi on hyödyntänyt energiaverotusta ilmastopolitiikan välineenä. Kaikki jäsenmaat eivät kuitenkaan toimi samoin, koska energiaverodirektiivi ei tällä hetkellä ohjaa siihen riittävästi.

Komission julkaiseman arviointiraportin[2] mukaan bensiinin ja dieselin nimelliset verotasot ovat useissa jäsenmaissa lähellä direktiivin minimitasoa. Nimellisten verotasojen (ilman arvonlisäveroja) vaihteluväli eri jäsenmaissa on raportin mukaan 0,36 – 0,78 euroa litralta.

Jäsenmaiden taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden vaihteluväli on 0 – 40 prosenttia vuoden 2005 tasosta. Keskimäärin niiden

[1] Lentoliikenteen osalta tavoitteita tosin edistää sen kuuluminen päästökauppajärjestelmään

[2] https://ec.europa.eu/taxation_customs/news/commission-report-evaluation-energy-taxation-directive%C2%A0_en

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

jäsenmaiden, joiden päästövähennystavoite on lähellä 0 prosenttia, polttoaineen verotasot ovat myös lähellä minimitasoa.

Energiaverotuksen minimitasoja korottamalla voitaisiin täten EU:n tasolta ohjata kustannustehokkaasti vähentämään liikenteen päästöjä kaikissa jäsenmaissa verotuksen keinoin.

Minimitasojen korottaminen voisi komission mukaan myös vähentää vaihtelevien verotasojen aiheuttamia kilpailun vääristymiä sisämarkkinoilla sekä kasvattaa korkean verotuksen jäsenmaiden verotuloja polttoaineen kuluttajatuonnin vähentyessä.

Edellä mainittujen tavoitteiden edistäminen on ollut EU:n tasolla haastavaa muun muassa yksimielisyysvaatimuksen vuoksi. Siirtymällä tältä osin määräenemmistöpäätöksin voitaisiin todennäköisesti edistää EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista nykyistä tehokkaammin.

Määräenemmistöpäätösten avulla on saatu edistettyä kunnianhimoista ja kustannustehokasta ilmastopolitiikkaa aiemminkin. Esimerkiksi EU:n päästökauppajärjestelmää ei oletettavasti olisi saatu rakennettua yksimielisyysvaatimuksella.

Atro Andersson
Erityisasiantuntija

Eleonoora Eilittä
Erityisasiantuntija

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi