Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

LAUSUNTO
6.11.2019

Verojaoston asiantuntijakuuleminen 7.11.2019

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN ASIANTUNTIJALAUSUNTO; HE 66/2019 VP LAEIKSI NESTEMÄISTEN POLTTOAINEIDEN VALMISTEVEROSTA ANNETUN LAIN LIITTEEN VEROTAULUKON JA VALMISTEVEROTUSLAIN 5 §:N MUUTTAMISESTA

Hallitusohjelmassa on asetettu tavoite Suomen hiilineutraaliudesta vuoteen 2035 mennessä. Viime vuonna liikenteen ilmastopolitiikan työryhmä tarkasteli toimenpiteitä, joilla liikenne saataisiin hiilivapaaksi vuoteen 2045 mennessä. Työryhmän johtopäätöksiä olivat mm., että polttoaineveron korotus on suhteellisen tehokas toimenpide, joskin sen vaikutus on voimakkaampi ajoneuvon valintaan kuin liikennesuoritteen määrään. Raskaan liikenteen osalta todetaan, että tehokkain yksittäinen toimenpide on polttoaineveron eli tässä tapauksessa erityisesti fossiilisen dieselin verotason nosto, joka ohjaa energiatehokkaisiin kuljetusratkaisuihin. Kuljetuskustannusten nousua tulisi jollain tavalla kompensoida raskaalle liikenteelle verotuksessa tai muilla keinoilla.

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) toteaa, että kyseessä oleva HE liikennepolttoaineiden verojen korottamisesta perustuu suoraan pääministeri Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelmaan, jossa todetaan fossiilisten liikennepolttoaineiden verotusta korotettavan kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana.

Hallitus esittää, että verojen korotus toteutettaisiin kertaluonteisena ja korotukset tulisivat voimaan 1.8.2020. Esityksen on arvioitu lisäävän liikennepolttoaineiden vuotuisia verotuottoja 254 miljoonalla eurolla.

TEM katsoo, että vaikka hallitusohjelmassa mainitaan vain fossiilisten liikennepolttoaineiden verojen korottaminen, ei nykyisen verojärjestelmän puitteissa ole mahdollista kohdistaa korotuksia pelkästään fossiilisiin polttoaineisiin. Nykyjärjestelmän perusajatuksena on verottaa kaikkia liikennepolttoaineita yhtenäisin perustein eli polttoaineen sisältämän energia ja elinkaarenaikaisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Poikkeaminen tästä periaatteesta voisi johtaa mm. valtiontukiongelmiin biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen yhteydessä.

Kun lähtökohtana on ennalta määritelty verotuottojen lisäys, on esityksen keskeinen elementti, kuinka korotus jaetaan energiasisältöverokomponentin ja hiilidioksidiverokomponentin välillä. Painottamalla energiasisällön veroa korotus kohdistuu yhtäläisesti sekä fossiilisiin että biopohjaisiin polttoaineisiin, jolloin veropohja pysyy vakaana. Vastaavasti painotus hiilidioksidiveroon vähentää korotuksen vaikutusta tulevaisuudessa,

koska kestävistä biopolttoaineista kannetaan hiilidioksidivero vain osittain tai ei lainkaan, ja pyrkimys hiilineutraaliuteen sekä jo nykyiseen biopolttoaineiden jakeluvelvoitelakiin kirjatut osuusvaatimukset lisäävät merkittävästi biopolttoaineiden käyttöä ja kaventavat siten hiilidioksidiveron pohjaa.

Hallituksen esityksessä on päädytty ratkaisuun, jossa molempia komponentteja korotetaan, ja painopiste on hiilidioksidiveron puolella. TEM on liikennepolttoaineiden veronkorotusten yhteydessä kannattanut hiilidioksidiveron painottamista, koska se ohjaa vähäpäästöisimpien biopolttoaineiden käyttöön. Samoin on odotettavissa, että ns. kehittyneiden, erityisesti lignoselluloosapohjaisten biopolttoaineiden tullessa lisääntyvästi markkinoille, tulee biopolttoaineiden hintataso nousemaan varsinkin, kun kysynnän arvioidaan ylittävän tarjonnan. Kustannusvaikutusten rajoittamiseksi on perusteltua säilyttää biopolttoaineilla riittävä veroetu fossiilisiin polttoaineisiin nähden.

Hallituksen esityksessä myös todetaan yksityiskohta, että nykyisessä tilanteessa puhtaana myytävästä parafiinisesta uusiutuvasta dieselistä joudutaan kantamaan EU:n energiaverodirektiivin mukainen minimivero, joka on korkeampi kuin kotimaisen järjestelmän mukainen verotaulukossa esitetty vero. Sen sijaan sekoitettaessa ko. biokomponenttia fossiiliseen dieseliin, siitä kannetaan verotaulukon mukainen vero. Toteutettaessa nyt ehdotetun suuruinen energiasisältöverokomponentin korotus ja hallituksen kehysriihessä tehty päätös parafiinisen dieselin veronalennuksen poistamisesta pästäisiin tilanteeseen, jossa taulukkovero ylittäisi EU-minimin. TEM pitää positiivisena, että nykyinen tilanne, jossa puhtaan biopolttoaineen käytöstä rangaistaan korkeammalla verolla kuin saman polttoaineen käytöstä sekoitettuna fossiiliseen polttoaineeseen, poistuisi.

Kokonaisuutena TEM pitää hallituksen esitystä liikenteen polttoaineverojen korottamisesta perusteltuna ja tasapainoisena esityksen tavoitteisiin nähden. Esitykseen sisältyvään valmisteverotuslain 5 §:n muuttamiseen TEM ei ota kantaa.

Jukka Saarinen
Yli-insinööri