19.10.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

Asia: U 56/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

Direktiiviehdotuksen pääsisältö

Komissio esittää energiaverodirektiivin uudistamista osana ilmastopoliittista 55-valmiuspakettia. Energiaverodirektiivissä säännellään mm. sitä, miten jäsenmaat voivat asettaa valmisteveroja liikenteen polttoaineille. Direktiivin merkitys maanteiden tavaraliikenteelle on suuri sekä kansallisen kilpailukyvyn että jäsenmaiden välisen kilpailun tasapuolisuuden näkökulmasta.

Nyt voimassa olevassa energiaverodirektiivissä on säädetty yksi minimiverotaso kullekin polttoainetyypille, jota jäsenvaltiot eivät saa alittaa. Verotasot on säädetty muodossa €/1000 litraa.

Uudessa ehdotetussa energiaverodirektiivissä minimiverotasot on porrastettu sen mukaan, kuinka ympäristöystävällisestä raaka-aineesta polttoaine on valmistettu. Dieselin osalta ehdotetussa direktiivissä on kolme eri minimiverotasoa muodossa €/GJ:

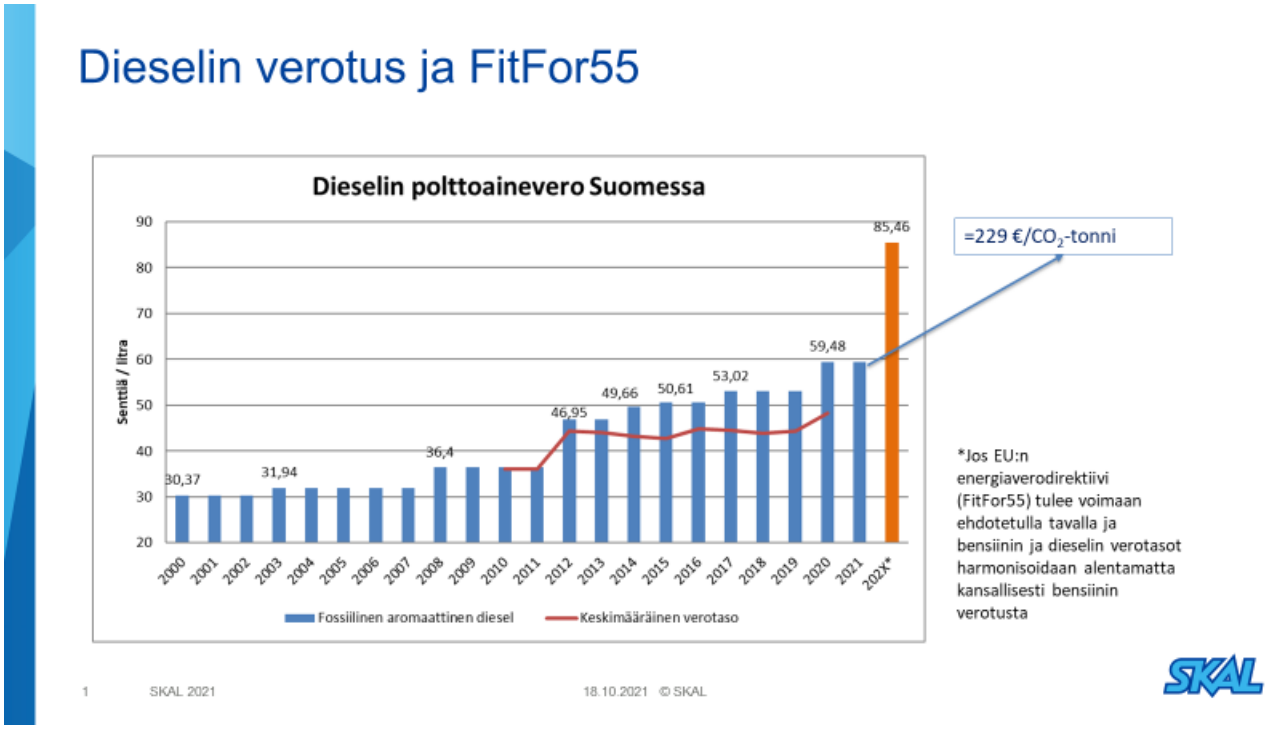
1. Fossiilinen ja ei-kestävä biodiesel
2. Biodiesel, kestävä
3. Biodiesel, kehittynyt

Tämä minimiverotasojen jaottelu polttoineen ympäristöystävällisyyden perusteella on itsessään kannatettava muutos. Se mahdollistaa kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden verottamisen nykyistä pienemmillä verokannoilla ja sitä kautta liikenteen päästövähennysten edistämisen.

Direktiiviehdotuksessa on seuraava kirjaus: ”Jäsenvaltioiden olisi myös aina noudatettava liitteessä eri tuotteille vahvistettua vähimmäisverotasojen järjestystä kunkin käyttötarkoituksen osalta, jotta voidaan varmistaa ympäristöperusteinen verokantojen rakenne.” Lisäksi neutraalin verokohtelun varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava yhdenmukainen verotus samaan tarkoitukseen käytettäville ja samaan veroluokkaan kuuluville tuotteille.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltion tulisi verottaa bensiiniä ja dieseliä yhdenmukaisin veroperustein energiasisältöä kohti myös silloin, kun verotasot ovat minimitasojen yläpuolella. Direktiiviehdotuksessa fossiilisen dieselin ja fossiilisen bensiinin minimiverotasot ovat samat muodossa €/GJ. Kuitenkin senttimääräisesti laskettuna fossiilisen dieselin minimiverokanta on korkeampi kuin fossiilisen bensiinin, koska dieselin energiasisältö on bensiiniä suurempaa. Tämä johtaa siihen, että jäsenmaa joutuu aina verottamaan fossiilista dieseliä snt/l -muodossa enemmän kuin fossiilista bensiiniä.

Suomessa fossiilisen bensiinin verotaso on tällä hetkellä 75,96 snt. / l. Koska oletettavaa on, että Suomessa energiaverodirektiivin muutoksen myötä fossiilisen bensiinin verotasoa ei tulla alentamaan, muodostuisi fossiilisen dieselin verotasoksi Suomessa 85,46 snt./l. Nykyinen fossiilisen dieselin polttoainevero Suomessa on 59,48 snt/l, joten ehdotus nostaisi fossiilisen dieselin polttoaineveroa noin 26 sentillä per litra. **Tämä muutos tarkoittaisi yli 300 miljoonan euron lisäkustannusta maanteiden tavaraliikenteelle**. Oheiseen kuvioon on havainnollistettu se muutos, johon bensiinin ja dieselin verotasojen yhdistäminen €/GJ -muodossa johtaisi.



Minimiverotasojen muutosten lisäksi ehdotukseen sisältyy toinen maanteiden tavaraliikenteeseen liittyvä keskeinen, negatiivinen muutos. Nykyisestä poiketen direktiiviin ei enää sisältyisi mahdollisuutta soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa. Niin sanotun ammattidieselin käyttöönotto jäsenmaassa ei siis enää olisi mahdollista. Tämä muutosehdotus on huono, sillä se ei mahdollista logistiikkakustannusten huomioimista polttoaineverojen rakenteessa.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvoston arvion mukaan esimerkiksi Suomen osalta on epävarmaa, mihin päätöksiin tulevaisuuden verotasoista moottoribensiinin ja dieselin energiaverotasojen yhtenäistäminen sekä liikenteen lisääminen päästökauppaan johtavat. Valtioneuvosto myös toteaa, että todellisuudessa direktiiviehdotuksen vaikutukset riippuisivat keskeisesti siitä, miten vähimmäisverotasojen yläpuolella olevat jäsenmaat reagoisivat omassa lainsäädännössään verorakenteeseen ehdotettuihin rajoituksiin.

Kannassaan valtioneuvosto korostaa, että energiaverotuksen kokonaisuutta täytyy arvioida ilmastovaikutusten ohella kilpailukyvyn, verotuottojen kertymisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Valtioneuvosto arvioi, että ehdotukset veronalennusten ja verovapautusten karsimiseksi ovat lähtökohtaisesti kannatettavia Suomen kaltaiselle tukia vähän käyttävälle korkean verotuksen maalle.

Valtioneuvosto katsoo, että bensiinin ja dieselöljyn verokantojen yhtenäistämiseen liittyy osittain hankalasti yhteen sovitettavia tavoitteita. Dieselöljyn verotason nostamisella olisi vaikutuksia elinkeinoelämän logistisiin kustannuksiin erityisesti ottaen huomioon, että Suomessa verotasot ovat jo nyt varsin korkeat.

Ehdotuksen vaikutukset maanteiden tavaraliikenteelle Suomessa

SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi suhtautuu kielteisesti maamme kilpailukykyä selkeästi heikentäviin muutosehdotuksiin. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

Ehdotettu energiaverodirektiivi yhdistäisi Suomessa dieselin ja bensiinin verotasot. Koska näiden tuotteiden verotasojen eroon liittyy tällä hetkellä dieselkäyttöisten henkilöautojen käyttövoimavero, johtaisi muutos Suomessa todennäköisesti henkilöautojen käyttövoimaveron poistumiseen ja dieselpolttoaineen valmisteveron merkittävään nousuun. Muutos olisi hyvin haitallinen lisäten merkittävästi Suomen logistisia kustannuksia ja heikentäen maamme kilpailukykyä. Ammattidieselin poistaminen direktiivin keinovalikoimasta veisi Suomen kaltaiselta kaukana markkinoista sijaitsevalta maalta mahdollisuuden ottaa kuljetuskustannukset huomioon kansallisissa veroratkaisuissa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää, että Suomen kannassa energiaverodirektiivin muutosehdotukseen huomioidaan seuraavat Suomen edun kannalta keskeiset näkemykset:

- Direktiivin muutosehdotuksessa tulee huomioida harvaan asuttujen ja kaukana markkinoista sijaitsevien jäsenmaiden kuljetuskustannukset, joihin erityisesti dieselin verotaso vaikuttaa.
- Direktiivissä tulee mahdollistaa dieselin verottaminen bensiiniä alhaisemmalla verotasolla noudattaen kuitenkin vähimmäisverotasoja ja direktiivin veroluokkien välistä järjestystä. Fossiilista dieseliä tulee siis voida verottaa kansallisesti vähemmän kuin fossiilista bensiiniä kuitenkin siten, että fossiilisen dieselin veroperuste ei alita ympäristöystävällisempien polttoaineiden verotasoa.
- Mikäli bensiinin ja dieselin verotasojen harmonisointipakko jää direktiiviesitykseen, Suomen tulee vastustaa koko direktiivimuutosta.
- Mahdollisuus soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa (ammattidiesel) tulee säilyttää direktiivissä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut