U 56/2021 vp Uudistettu energiaverodirektiivi

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

EK:n sitoumus ilmastotavoitteisiin

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä komission Fit for 55-paketin tavoitetta saavuttaa EU:ssa 55 % päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä sekä hiilineutraliteetti vuoteen 2050 mennessä. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella ilmastoneutraaliustavoitteella vuodelle 2035. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Komission ehdotus

Komissio ehdottaa energiaverodirektiivin perusteellista uudistamista. Direktiivi on vanhentunut energia- ja ilmastopolitiikan tavoitteiden kannalta sekä johtanut jäsenmaiden energiaverotuksen erilaistumiseen.

Komissio pääehdotukset liikenteen kannalta koskevat energiatuotteissa siirtymistä energiasisällön mukaiseen veromalliin sekä energiatuotteiden ja sähkön ryhmittelyä neljään yhtenäiseen veroluokkaan ympäristöominaisuuksien perusteella. Lisäksi komissio ehdottaa, että verokantojen tulisi olla yhdenmukaiset kaupallisen ja ei-kaupallisen energiankäytön välillä. Lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden verottomuudesta luovuttaisiin.

FF55-paketin vaikutukset liikenteeseen

Komission ehdotuksilla olisi toteutuessaan merkittäviä kustannusvaikutuksia liikenteeseen ja logistiikkaan. Yhdessä muiden Fit for 55-paketin liikennettä koskevien ehdotusten kanssa kustannusvaikutukset nousevat erittäinkin merkittäviin summiin. Elinkeinoelämän keskusliitto toivoo, että kansallisesti tuotettaisiin koko paketin yhteisvaikutukset huomioivat vaikutusarviot. Energiaverotusta koskevassa valtioneuvoston kirjelmässä kustannusvaikutuksia ei ole eritelty tieliikenteen kannalta. Meri- ja lentoliikenteen osalta on saatavissa liikenne- ja viestintäministeriön teettämät arviot.

Meriliikenne-esitysten yhteiset kustannusvaikutukset: Meriliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten meripolttoaineiden käytön lisääminen,

meriliikenteen liittäminen osaksi EU:n yleistä päästökauppaa ja meriliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen. Yhdessä näiden ehdotusten arvioidaan tuovan 350–560 miljoonan euron lisäkustannukset merikuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä (uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet 100–300 M€, päästökauppa 210 M€, meripolttoaineen verollisuus 40–50 M€). Valtioneuvosto arvioi, että ehdotusten keskinäiset vaikutukset voivat myös jonkin verran vähentää kokonaiskustannusta.

Lentoliikenne-esitysten yhteiset kustannusvaikutukset: Lentoliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten lentopolttoaineiden käytön lisääminen, lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon lopettaminen ja lentoliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen matkustajaliikenteessä. Lentoliikenteessä yhteisvaikutus olisi noin 215 miljoonaa euroa vuoden 2030 tilanteessa (päästökauppa 30 M€, uusiutuva polttoaine 40 M€, energiaveromuutokset 145 M€).

Tieliikenne-esitysten yhteiset kustannusvaikutukset: Tieliikenteelle ehdotettu päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensan 140 miljoonaa euroa (+alv). Jos dieselin ja bensan verotasojen yhdenmukaistaminen tehtäisiin dieselin veroa korottamalla, kasvaisi dieselverotus noin 800 miljoonaa euroa vuositasolla. Henkilöautoliikenteen osalta vaikutusta keventäisi käyttövoimaveron perinnän lakkaaminen, jonka vaikutus on noin 350 miljoonaa euroa vuodessa. Tieliikennettä koskevien ehdotusten yhteisvaikutus tavaraliikenteen osalta olisi 2030 tilanteessa noin 520 miljoonaa euroa (päästökauppa 150 M€ ja energiaveromuutokset 370 M€).

Raideliikenteessä sähkön verottomuus loppuisi ja sitä olisi verotettava ainakin vähimmäisverotasolla. Tämän kustannusvaikutus olisi alle 0,5 miljoonaa euroa.

Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille. Suomen sijainnista johtuen logistiset kustannukset ovat keskeinen kilpailukykytekijä suomalaisyrityksille, joiden tuotteet ja palvelut kilpailevat maailmanmarkkinoilla. Kotimaan matkailussa henkilöauto on yleisin kulkumuoto ja autoilun kallistuminen vähentäisi matkailun kysyntää kotimaassa. Lentoliikenne on kärsinyt kovasti pandemia-ajasta ja Helsingin HUB-aseman palauttaminen on alalle haasteellista.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toivoo, että eduskunta kiinnittää huomiota kokonaisvaikutusten arviointiin ja varautuu lieventämään kilpailukykyvaikutuksia EU:n komission esitysten jatkokäsittelyssä ja kansallisin keinoin. Kustannusten osalta vaikutusarvioiteihin liittyy suurta epävarmuutta. Esimerkiksi päästökaupan vaikutusarvioissa sekä komission

että kansallisissa laskelmissa päästöoikeuden hintana on käytetty noin 50 €/tCO2. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €t/CO2 ja analyytikkojen antamat hintaennusteet kohti vuotta 2030 liikkuvat suuruusluokassa 90–100 €/tCO2.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämien selvitysten perusteella vaikutukset ovat negatiiviset koko kansantaloudelle, kun tuontihinnat kallistuvat ja viennin hintakilpailukyky heikkenee. Ehdotukset tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja kasvua, joiden merkitys ei sisälly valtioneuvoston esittämiin vaikutusarvioihin.

Elinkeinoelämän viestit liikenteen kannalta

Energiaverodirektiivi on vanhentunut ja tulisi päivittää EU:n uudistuneen energia- ja ilmastopolitiikan mukaiseksi. Samalla on huomioitava yritysten kilpailukyky, koska energiaverotuksella on merkittävä taloudellinen vaikutus. Vaikutukset korostuvat Suomessa, jossa tarvitaan lämmitystä, ja jossa etäisyydet ovat pitkät sekä maan sisällä että viennissä ja tuonnissa. Lisäksi tuotantorakenne on energiaintensiivinen.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kannattaa energiaveron määrittelyä energiasisällön mukaan sekä sitä, että kestäville biopolttoaineille ja uusiutuville hiilineutraaleille polttoaineille ja sähkölle on selvästi fossiilisia alemmat verokannat. Ydinvoimalla tuotettu sähkö tulisi huomioida tässä yhteydessä myös.

Dieselin ja bensan verotuksen luokittelu ja määrääminen samalle tasolle olisi kuitenkin ongelmallinen ja tarkoittaisi suurta liikenteen veromuutosta Suomessa. Dieselin nykyisen alemman verokannan nostaminen bensan tasolle merkitsisi noin 800 miljoonan euroa korotusta dieselveroon. Tämä tarkoittaisi teiden tavaraliikenteessä noin 370 miljoonan euron lisäkustannusta. Bensan verotason alentaminen dieselin tasolle ei puolestaan olisi valtiontalouden kannalta realistinen vaihtoehto. Elinkeinoelämän keskusliitto edellyttää kansallisessa verotuksessa edelleen kilpailukykynäkökulmien huomioon ottamista, eikä liikenteen valmiiksi korkeaa verotusta pidä ainakaan nostaa.

Jotta liikenteessä vältyttäisiin merkittäviltä kilpailukykyhaitoilta, energiaverodirektiiviä ei tulisi muuttaa niin, että verokannat yhdenmukaistetaan kaupallisen ja ei-kaupallisen energiankäytön välillä. Tämä estäisi ammattiliikenteessä kansallisesti dieselin alemman verotason käytön jatkossa ja saattaisi johtaa yhdessä veroluokittelun kanssa merkittäviin kustannusnousuihin ja kilpailukykyhaittoihin. Haitalliset vaikutukset eivät rajoittuisi pelkästään liikenteen puolelle, sillä Suomen koko nykyinen sähköverojärjestelmä ei olisi muutoksen jälkeen mahdollinen. Riskit ulottuvat siis käytännössä koko elinkeinoelämän sähköistymiskehitykseen.

Komission esityksen mukaan jäsenvaltiolla olisi mahdollisuus soveltaa energiaintensiivisiin yrityksiin alempia verokantoja, mutta liikenteen näkökannalta se ei huomioisi esimerkiksi kaupan sektoria tai kuljetusintensiivisiä kansainvälisessä kilpailussa olevia toimialoja.

EK:n näkemyksen mukaan meri- ja lentoliikenteessä polttoaineen verottomuudessa on noudatettava jatkossakin kansainvälistä käytäntöä ja sopimuksia, jotta edistetään tasapuolista kilpailua globaalien alojen sisällä ja asiakastoimialoilla.

Energiaverodirektiivin uudistus kokonaisuudessaan

Suomen kannat energiaverodirektiivin uudistamiseen ovat pääosin hyviä. EK esittää muutamaa muutosta kantoihin koskien verotasojen indeksointia ja sähköveron tasoa.

Suomen kannassa todetaan, että komission ehdotuksessa vähimmäisverotasot sähkölle ja lämmityspolttoaineille ovat edelleen varsin alhaiset ja että niitä tulisi nostaa merkittävästi edelleen. EK näkee, että erityisesti sähkön vähimmäisverotaso tulee pitää komission ehdotuksen mukaisena, koska sähköistyminen on ilmastonmuutoksen torjunnan ytimessä.

Suomen kannassa tulisi sanoa yksiselitteisesti, että myös sähkön verotason eriyttäminen kotitalouksien ja yritysten välillä tulee säilyttää. Nyt kanta on varovaisempi todetessaan, että "voisi olla tarpeen säilyttää". EK kannattaa verotasojen eriyttämistä jatkossakin. Koko teollisuuden sähköverotus tulee pysyä nykytasollaan, minkä lisäksi palveluyritysten sähkövero tulisi laskea asteittain kohti tätä EU:n vähimmäistasoa. Sähkö on yritystoiminnassa raaka-aineen kaltainen hyödyke, jonka verotus tulee olla mahdollisimman pientä.

Suomen kannasta poikkeavasti EK ei kannata verotasojen indeksointia, koska se luo epävarmuutta tuleviin verotasoihin ja luo niihin automaattisen nostoelementin taloustilanteesta riippumatta.