Komission ehdotus energiaverodirektiivin uudistamiseksi (U-kirjelmä U56/2021 vp)
Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaoston kuuleminen 20.10.2021

Euroopan komissio antoi heinäkuussa ehdotuksen energiaverodirektiivin uudistamiseksi. Taustalla on EU:n vihreän kehityksen ohjelma ja tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 % vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalisuus vuoteen 2050 mennessä. Ehdotus on osa EU:n niin sanottua 55-valmiuspakettia.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja Suomen sekä EU:n päästövähennystavoitteisiin. 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.

Suomen kannat komission ehdotukseen energiaverodirektiivin uudistamiseksi ovat pääosin hyviä. EK esittää muutamia muutoksia tässä muistiossa.

1 Uudistus tarpeen - ehdotus vaatii kuitenkin vielä hiomista

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 Suomessa on energiaintensiivinen.

EK kannattaa energiaveron määrittelyä energiasisällön mukaan sekä sitä, että kestäville biopolttoaineille ja uusiutuville hiilineutraaleille polttoaineille ja sähkölle on selvästi fossiilisia alemmat verokannat.

Dieselin ja bensiinin verotuksen luokittelu ja määritys samalle tasolle olisi kuitenkin ongelmallista. Dieselin verokannan nostaminen bensiinin tasolle merkitsisi noin 800 miljoonan euroa korotusta dieselveroon. Tämä tarkoittaisi teiden tavaraliikenteessä noin 370 miljoonan euron lisäkustannusta. EK edellyttää kansallisessa verotuksessa kilpailukykynäkökulmien huomioon ottamista, eikä liikenteen valmiiksi korkeaa verotusta pidä ainakaan nostaa.

EK:n näkemyksen mukaan meri- ja lentoliikenteessä polttoaineen verottomuudessa on noudatettava jatkossakin kansainvälistä käytäntöä ja sopimuksia, jotta edistetään tasapuolista kilpailua globaalissa markkinassa.

Energiaverodirektiiviin tulisi jättää mahdollisuus eriyttää verokannat kaupalliseen ja ei-kaupalliseen energiankäyttöön. Vaikka jäsenvaltiolla olisi mahdollisuus soveltaa energiaintensiivisiin yrityksiin alempia verokantoja, pitäisi niitä voida soveltaa laajemminkin yritystoimintaan. Liikennepolttoaineissa verokantojen eriyttämisen poisto estäisi dieselin alemman verotason ammattiliikenteelle. Tämä saattaisi johtaa yhdessä veroluokittelun kanssa merkittäviin kustannusnousuihin ja kilpailukykyhaittoihin esimerkiksi kaupan sektorilla ja kuljetusintensiivisiä kansainvälisessä kilpailussa olevilla toimialoilla.

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". Koko teollisuuden sähköverotus tulisi 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 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 kannasta poikkeavasti EK ei kannata verotasojen indeksointia, koska se luo epävarmuutta tuleviin verotasoihin ja luo niihin automaattisen nostoelementin taloustilanteesta riippumatta.

2 Taustaksi koko 55-valmiuspaketin talousvaikutuksia liikenteeseen

Komission ehdotuksilla olisi toteutuessaan merkittäviä kustannusvaikutuksia liikenteeseen ja logistiikkaan. Yhdessä muiden 55-valmiuspaketin liikennettä koskevien ehdotusten kanssa kustannusvaikutukset nousevat erittäinkin merkittäviin summiin. EK 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-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Meriliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat 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 milj. 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-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Lentoliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten lentopolttoaineiden käytön lisääminen, lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon lopettaminen ja lentoliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen matkustajaliikenteessä. Lentoliikenteessä yhteisvaikutus olisi noin 215 milj. euroa vuoden 2030 tilanteessa (päästökauppa 30 M€, uusiutuva polttoaine 40 M€, energiaveromuutokset 145 M€).

Tieliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Tieliikenteelle ehdotettu päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensiinin 140 milj. euroa (+alv). Jos dieselin ja bensiinin verotasojen yhdenmukaistaminen tehtäisiin dieselin veroa korottamalla, kasvaisi dieselverotus noin 800 milj. euroa vuositasolla. Henkilöautoliikenteen osalta vaikutusta keventäisi käyttövoimaveron perinnän lakkaaminen, jonka vaikutus on noin 350 milj. 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 milj. 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.

EK toivoo, että eduskunta kiinnittää huomiota kokonaisvaikutusten arviointiin ja varautuu lieventämään kilpailukykyvaikutuksia 55-valmiuspaketin jatkokäsittelyssä ja kansallisin keinoin. Kustannusten osalta vaikutusarviointeihin liittyy suurta epävarmuutta. Esimerkiksi päästökaupan vaikutusarvioissa päästöoikeuden hintana on käytetty noin 50 €/tCO2. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €t/CO2 ja 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.