U 56/2021 vp (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

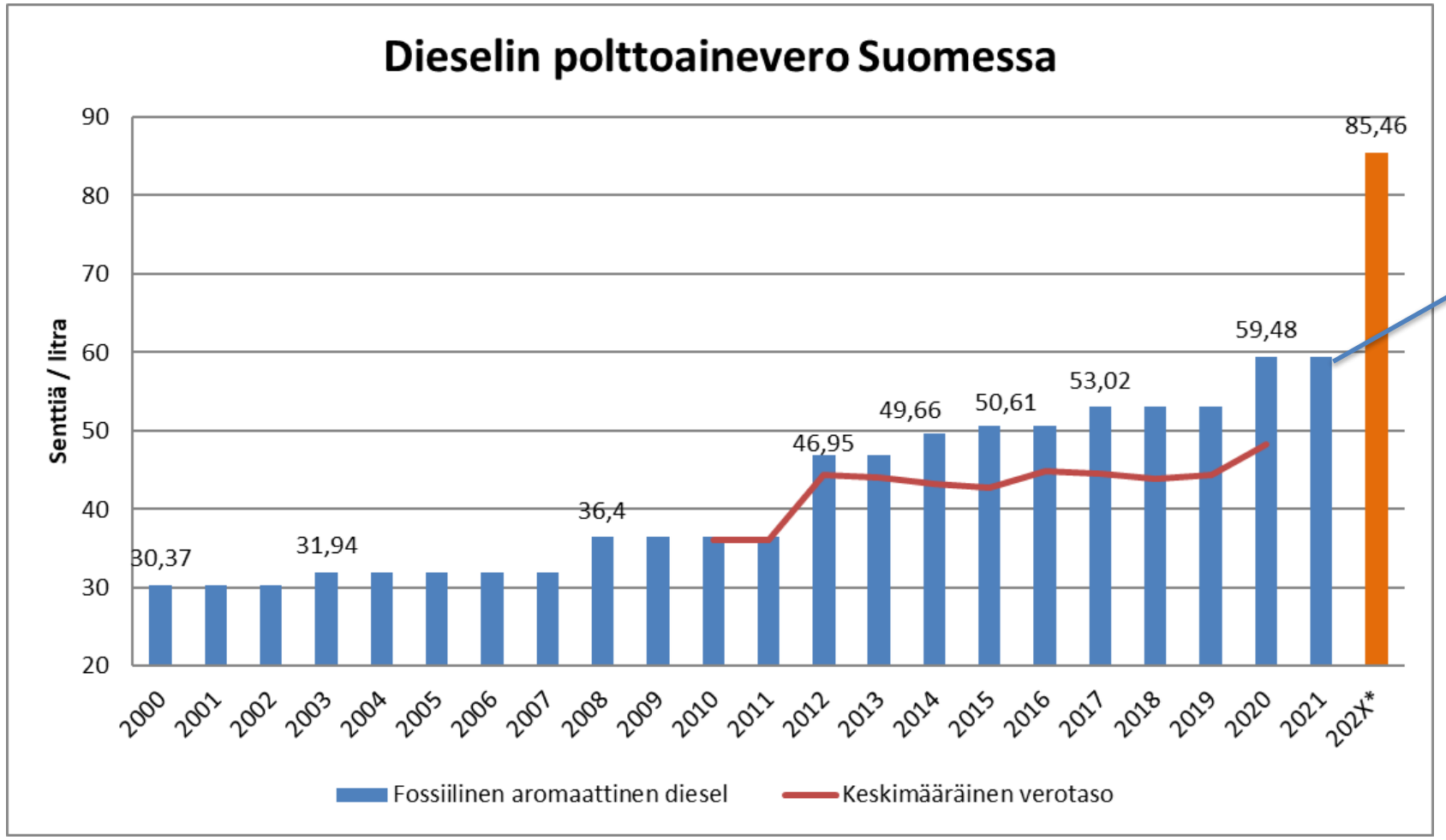
Petri Murto

Direktiiviehdotuksen pääsisältö

- 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
- Ehdotuksen mukaan jäsenvaltion tulisi verottaa bensiiniä ja dieseliä yhdenmukaisin veroperustein energiasisältöä kohti myös silloin, kun verotasot ovat minimitasojen yläpuolella.
- Mikäli bensiinin verotusta Suomessa ei alenneta, ehdotus nostaisi fossiilisen dieselin polttoaineveroa noin 26 sentillä per litra. **Tämä muutos tarkoittaisi yli 300 miljoonan euron lisäkustannusta maanteiden tavaraliikenteelle**.

© SKAL

Dieselin verotus ja FitFor55



=229 €/CO_2-tonni

*Jos EU:n energiaverodirektiivi (FitFor55) tulee voimaan ehdotetulla tavalla ja bensiinin ja dieselin verotasot harmonisoidaan alentamatta kansallisesti bensiinin verotusta

 © SKAL

Kansallista mahdollisuutta ammattidieseliin ehdotetaan poistettavaksi direktiivistä

- 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.

10/21/2021 © SKAL

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.
- Ehdotettu energiaverodirektiivi yhdistäisi Suomessa dieselin ja bensiinin veroperusteet €/GJ -muodossa. 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.

© SKAL

Näkemyksiä Suomen kannoissa huomioitaviin asioihin

- 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.

© SKAL

Kokonaisuus haltuun

- FitFor55 –paketti tuo lukuisten lainsäädäntöehdotusten kautta lisäkustannuksia Suomen tavaraliikenteelle. Rinnalla etenevät myös kansalliset päätökset. Kokonaisuus tulee olla hallinnassa.

Lainsääntöehdotus / kansallinen säädös	Kustannusvaikutus dieselin hintaan	Kustannusvaikutus maanteiden tavaraliikenteelle	Huomioita
Energiaverodirektiivi	+ 26 snt./l (fossiilinen diesel)	+300 m€/a	Yhdistäisi dieselin ja bensiinin verotasot, mahdollisuus ammattidieseliin poistuisi
Eu:n liikenteen päästökauppa	+ 13 snt./l	+170 m€/a	Päästökaupan vaikutuksiin liittyy huomattavaa epävarmuutta ja hintavaikutus voi olla huomattavasti suurempikin.
Taakanjakoasetus	Ei arvioitu esityksessä		”Ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.”
Energiatehokkuusdirektiivi	Ei arvioitu esityksessä		”Ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia”
RED II päivittäminen	Ei arviota esityksessä		Tavoitetason nostaminen johtaisi todennäköisesti polttoainehintojen nousuun. Kustannuksia nostaisi myös tiukentuva sääntely tiettyjä raaka-aineita koskien sekä muiden sektoreiden kilpailu samoista raaka-aineista.
Kansallinen jakeluvelvoite 30 % vuonna 2030	Eri arvioita: VTT 2018: +5 % NEOT 2021: +68 snt./ l	75 m€ 890 m€	Biopolttoaineiden hintakehitykseen liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä

© SKAL

Kiitos

Petri Murto

petri.murto@skal.fi

040 7622140