U 56/2021 vp (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

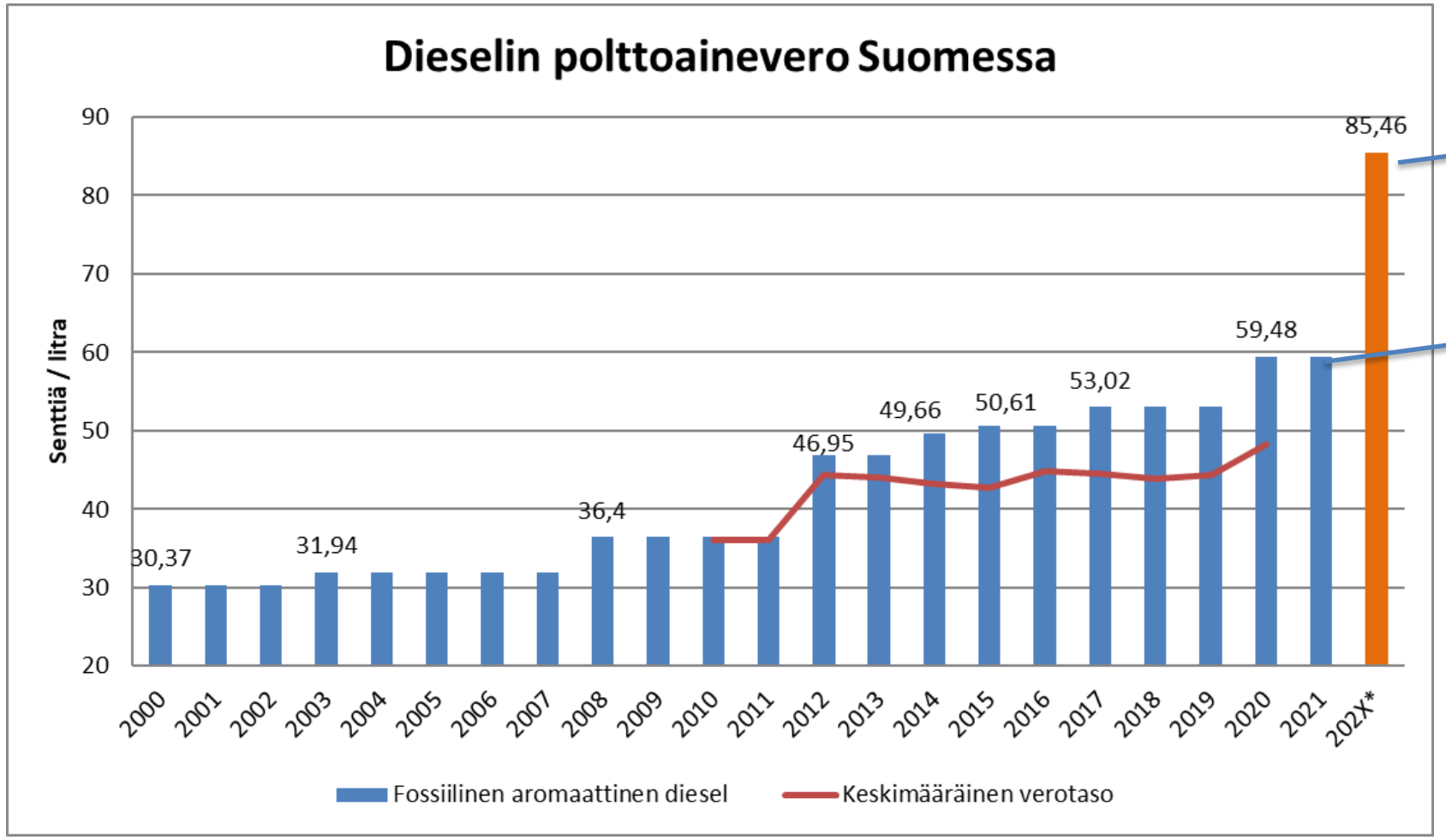
Petri Murto

Direktiiviehdotuksen pääsisältö

- **Energiaverodirektiivin merkitys maanteiden tavaraliikenteelle on suuri** sekä kansallisen kilpailukyvyn että jäsenmaiden välisen kilpailun tasapuolisuuden näkökulmasta.
- Nyt voimassa olevassa energiaverodirektiivissä on minimiverotasot kullekin polttoainetyypille muodossa €/1000 litraa.
- Uudessa ehdotetussa energiaverodirektiivissä minimiverotasot on porrastettu raaka-aineen ympäristöystävällisyyden mukaan. 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



=329 €/CO_2-tonni

=229 €/CO_2-tonni

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

Kansallista mahdollisuutta ammattidieseliin ehdotetaan poistettavaksi direktiivistä

- 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.

 © SKAL

Näkemyksiä Suomen kannoissa huomioitaviin asioihin

1. SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi suhtautuu kielteisesti maamme kilpailukykyä selkeästi heikentäviin muutosehdotuksiin.
2. Direktiivin muutosehdotuksessa tulee huomioida harvaan asuttujen ja kaukana markkinoista sijaitsevien jäsenmaiden kuljetuskustannukset, joihin erityisesti dieselin verotaso vaikuttaa.
3. **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.
4. Mikäli bensiinin ja dieselin verotasojen harmonisointipakko jää direktiiviesitykseen, Suomen tulee vastustaa koko direktiivimuutosta.
5. 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. Kokonaisuuden 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 tieliikenteen 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.”
Energiatehokkuus-direktiivi	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

FF55 ja SKAL-ohjelma

Sisällys

Saatteeksi: Kuljetuksien ja logistiikan kustannukset Suomen kilpailukyvyn kohtalonkysymyksiä.....

EU:n ilmastopaketti – mistä on kysymys? .....

Suomen on arvioitava ehdotuksia kansallisen edun näkökulmasta .....

Taakkaa jaetaan – kenelle ja mihin asti?.....

Päästökauppadirektiivi ja sosiaalirahasto pois keinovalikoimasta.....

Energiatehokkuutta tarvitaan, hallinnollista taakkaa ei.....

Enemmän uusiutuvia energialähteitä .....

Energiaverouudistus nostaisi liikenteen verotuksen kohtuuttomaksi.....

Päästöjä vähennettävissä – liikenne- ja kuljetusalan omat esitykset .....

https://www.skal.fi/sites/default/files/tiedotteiden_liitteet/skal_ff55ohjelma.pdf



 © SKAL

Kiitos

Petri Murto

petri.murto@skal.fi

040 7622140