Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: HE 152/2022 vp, 4.10.2022

3.10.2022

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamisesta

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto kiittävät mahdollisuudesta antaa kirjallinen lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee energiaverotuksen muuttamista. Lausuntomme koskee biokaasun ja sähköpolttoaineiden verotusta sekä yleisemmin uusiutuvien liikennepolttoaineiden valmisteveroa.

Sähköpolttoaineiden verotus

Esityksen mukaisesti sähköverolain ja polttoaineverolain korvaavuusperiaatetta koskevia säännöksiä tarkennettaisiin sähköpolttoaineisiin sovellettavan verotason selkeyttämiseksi. Lakimuutoksen myötä vero muodostuisi sähköpolttoaineen ominaisuuksien perusteella energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta sekä huoltovarmuusmaksusta kuten muillakin polttoaineilla.

Vedyn verotukseen ei ehdoteta muutoksia, vaan vety säilyisi edelleen verottomana polttoaineena myös liikennekäytössä. Vedyn verottomuus on perusteltua, sillä vety on vasta tulossa energiamarkkinaan ja vedyltä puuttuu vielä toistaiseksi lähes kokonaan jakeluinfra.

Energiaverodirektiivi ei vielä tunnista uudentyyppisiä sähköpolttoaineita, jotka perustuvat pääosin vedyn irrottamiseen vedestä. Näiden ns. RFNBO-polttoaineiden teknistaloudellinen potentiaali realisoituu todennäköisimmin vasta vuosikymmenen lopulla. Direktiivin mukaan nämä polttoaineet verotetaan ns. korvaavuusperiaatteen kautta, eli niihin sovelletaan samaa verotasoa kuin sellaisiin polttoaineisiin, joita ne korvaavat. Sähköpolttoaineiden osalta komissio ei myöskään ole vielä vahvistanut elinkaaren aikaisten päästöjen laskentasääntöjä. Komission esittämät EU:n kestävyyslainsäädännön muutokset heijastunevat tulevaisuudessa myös sähköpolttoaineiden ja vedyn valmisteverotukseen.

Biopolttoaineiden jakeluvelvoitelakia on muutettu siten, että vuoden 2023 alusta alkaen biokaasu ja ns. synteettiset hiilineutraalit nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet sisällytetään jakeluvelvoitteeseen. Muutos laajentaa jakelijoiden käytössä olevia polttoainevaihtoehtoja, sillä jatkossa jakelija voi täyttää velvoitettaan biopolttoaineiden lisäksi myös biokaasulla ja muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla. Jakeluvelvoitteen laajentaminen biokaasuun ja uusien hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden jakeluvelvoitteen valmistelu on nostettu myös liikenne- ja kuljetusalan omaan päästövähennystiekartan toimenpiteiden joukkoon. Biologista alkuperää olevien polttoaineiden kestävyyskriteerien tiukentuessa kehitys johtaa pidemmällä aikavälillä kehittyneiden biopolttoaineiden raaka-ainepohjan laajenemisen lisäksi uusien synteettisten hiilineutraalien ns. sähköpolttoaineiden nopeampaan markkinoille tuloon.

Polttoaineiden hiilidioksidivero ja energiasisältövero on suhteutettu polttoaineen lämpöarvoon. Kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden eli ns. R-luokan biopolttoaineiden hiilidioksidivero on puolet fossiilisten polttoaineiden verotasosta. Jätteistä, tähteistä, lignoselluloosasta ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistetut biopolttoaineet eli ns. T-luokan biopolttoaineet on vapautettu hiilidioksidiverosta, koska niiden voidaan katsoa olevan lähes hiilineutraaleja polttoaineita polttoaineen elinkaaritarkastelussa ja niiden raaka-aineet ovat ravinnon tuotantoon soveltumattomia.

Esityksen mukaan kestävyyslaissa määriteltyjen uusiutuvien sähköpolttoaineiden verotuksessa sovellettaisiin T-luokan biopolttoaineiden verotasoa, eli samaa verotasoa kuin uusiutuville kehittyneille biopolttoaineille (esimerkiksi Neste MY). Jos sähköpolttoaineet eivät täyttäisi kestävyyslain kestävyyskriteereitä, niihin sovellettaisiin vastaavan fossiilisen polttoaineen verotasoa.

On perusteltua, että sähköpolttoaineiden verokohtelu on vastaava kuin kehittyneiden kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden. Koska sähköpolttoaineet ovat kuitenkin vielä pääosin tuotekehitysasteella ja niiden tuotanto on kokeilupainotteista, esitämme, että lain perusteluissa ja säädöksissä sallittaisiin energiaverodirektiivin mukainen kansallinen verovapaus sellaisille tuotteilla, joita käytetään verovalvonnan alaisissa kokeiluhankkeissa, joiden tarkoituksena on ympäristölle vähemmän haitallisten polttoaineiden tekninen kehittäminen.

Biokaasun verotus

Liikennesektorin näkökulmasta biokaasun tuotanto- ja arvoketjuja tulisi vahvistaa siten, että biokaasun riittävyys voitaisiin taata. Kaasuautojen yleistymiselle on kuorma-autokannassa suuri potentiaali ja markkinoilla on saatavilla myös Suomen olosuhteisiin soveltuvia raskaampia ajoneuvoja. Kaasuautojen kysyntä kuorma-autokannassa on kasvanut, mutta kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrä on vielä pieni.

Kaasun yleistyminen edellyttää kattavaa jakeluverkkoa ja luottamusta kotimaisen biokaasun saatavuuteen. Esimerkiksi Ruotsissa tuetaan monin eri keinoin biokaasun tuotantoa ja käyttöä. Ruotsissa biokaasu on edelleen verotonta ja Ruotsi on hakenut biokaasulle luvan valtiontukeen. Myös Suomen tulisi hakea poikkeusmenettelyjä biokaasun verotukseen ja valtiontukisääntelyyn, jotta biokaasutuotannon alkuvaiheessa tuotantoon ja ajoneuvokalustohankintoihin uskallettaisiin investoida.

Uusiutuvien polttoaineiden verotuksen uudistamistarve

Nostamme lisäksi esille uusiutuvien polttoaineiden verotuksen pikaisen uudistamistarpeen. Koska liikennepolttoaineille asetettu jakeluvelvoite nostaa huomattavasti nestemäisten polttoaineiden mittarihintoja viimeistään vuonna 2024, jolloin hallitus on esittänyt jakeluvelvoitteen nostoa 28 prosenttiin, uusiutuville polttoaineille tulisi soveltaa nykyistä alempaa minimiverotason selvästi alittavaa verotasoa. Näin voitaisiin hillitä polttoaineiden tulevia hinnannousupaineita, sillä uusiutuvien polttoaineiden markkinahinnan ennakoidaan pysyvän korkealla lähivuosien ajan. Koska kehittyneitä biopolttoaineita sekoitetaan pääosin muihin polttoaineisiin suhteellisen pieninä pitoisuuksina, jaellun polttoaineen verotaso voitaisiin tässäkin tapauksessa pitää pääosin EU:n minimiverotason mukaisena. Suomen tulisi lisäksi selvittää mahdollisuutta saada poikkeuslupa kehittyneiden biopolttoaineiden 100-prosenttisesti jaeltavan jakeen minimiveroa alempaan verokantaan, jotta Suomella olisi mahdollisuudet saavuttaa EU:n asettamat liikenteen päästövähennystavoitteet.

Energiaverodirektiivi sallii alemman verotason sellaisille polttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla olevat muut tuotteet. Valtiontukisääntelyn soveltamisen lähtökohta on, että toimenpidettä, joka on säädetty pakolliseksi, ei voi tukea esimerkiksi veronalennuksin tai muilla taloudellisilla tukitoimilla. Tämä edellytys säätelee mahdollisuutta antaa verotukea biopolttoaineille, jos yrityksille on säädetty jakeluvelvoite. Yksittäisen biopolttoainelaadun käytön edistäminen verotuin poistaisi mahdollisuuden soveltaa lainsäädännössä jakeluvelvoitetta. Veroa voitaisiin kuitenkin valtiontukisääntelyn edellytyksiä rikkomatta alentaa laskemalla kaikkien uusiutuvien polttoaineiden energiasisältöveroa.

Kunnioittavasti

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Tieliikenteen Tietokeskus Oy