13.11.2023

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

HE 36/2023 vp: Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Tausta:
Hallitus ehdottaa nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia muutettavaksi siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin 77 eurosta 62 euroon. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 3,9 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 3,8 senttiä litralta. Esityksellä toteutettaisiin liikennepolttoaineiden valmisteveron alennus, jolla kompensoitaisiin pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesta uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen tason asteittaisesta noususta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu.

Syyskuussa pidetyllä lausuntokierroksella suurin osa lausunnonantajista vastusti esitystä. Esitystä vastustaneissa lausunnoissa korostettiin, että polttoaineveronalennus lisää liikenteen päästöjä ja vaikeuttaa Suomen mahdollisuuksia saavuttaa EU:n taakanjakosektorille asetetut päästövähenemätavoitteet. Esitystä on sisällöllisesti alennusmekanismiltaan muutettu merkittävästi lausuntokierroksen jälkeen siten, että liikennepolttoaineiden veronalennus ehdotetaan toteutettavaksi energiasisältöverokomponentin alennuksen sijasta alentamalla hiilidioksidiverokomponenttia.

Keskuskauppakamarin kanta:
Keskuskauppakamari kiittää verojaostoa lausuntomahdollisuudesta ja toteaa kantanaan seuraavaa:

- Hallitusohjelman mukainen esitys liikennepolttoaineiden valmisteveron alennuksesta on ymmärrettävä toimenpide, kun yritetään hillitä kansalaisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetuskustannusten nousua. Olennaista on löytää tasapaino, jossa ohjaus kohti vähäpäästöisempää liikkumista ja sitä kautta taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamista säilyy ja samaan aikaan pystyään huolehtimaan siitä, että liikkumisen ja logistiikan kustannukset säilyvät kohtuullisina. Keskuskauppakamari tarkastelee asiaa tässä lausunnossaan ennen kaikkea elinkeinoelämän, erityisesti kuljetuksia käyttävien sekä puhtaan siirtymän ratkaisuja tuottavien yritysten, näkökulmasta.
- Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että esitystä on muutettu merkittävästi aiemmin syksyllä olleen lain valmisteluvaiheeseen liittyneen lausuntokierroksen jälkeen. Lausuntokierroksen jälkeen esitystä muutettiin siten, että veronalennus kohdistuu kokonaisuudessaan polttoaineveron hiilidioksidiveron osuuteen. Tämä muutos on ilmeisesti tehty LVM:n lausunnon perusteella, jossa vedotaan mahdolliseen Fit for 55 -paketin mukanaan tuomaan päällekkäiseen ohjaukseen polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan kautta.
- Näkemyksemme mukaan muutos vesittää veron ympäristöohjausta aiempaa ehdotusta enemmän ja lisää fossiilisten polttoaineiden kilpailukykyä, mikä nykyisessä geopoliittisessa

ympäristössä voi olla riski hintahäiriöille. Fossiilisia polttoaineita tulisi korvata mahdollisimman paljon uusiutuvilla ja muilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla ja lainsäädännön sekä verotuksen tulisi tukea tätä siirtymää. Asiasta todetaan hallitusohjelmassa seuraavaa: “Kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan.” Sen lisäksi, että ehdotettu veromuutos vähentäisi kannusteita polttoaineiden kulutuksen vähentämiselle, veronalennuksen kohdentaminen juuri hiilidioksidin verotukseen laskisi lievästi jakeluvelvoitteesta, sen seuraamusmaksuista sekä hiilidioksidiverosta muodostuvaa kokonaisohjauksen tasoa fossiilisista polttoaineista kohti biopolttoaineita. Lisäksi on huomattava, että tieliikenteen päästökauppa on tulossa voimaan vasta tämän vuosikymmenen loppupuolella, jolloin hiilidioksidiveron alennusta päästökauppaan viitaten vuoden 2024 alussa ei voida pitää oikea-aikaisena. Keskuskauppakamari kannattaa verotuksen tason tarkistamista sitten, kun päästökauppa alkaa, jotta päästöjä ei veroteta kaksinkertaisesti. Pidämme hallituksen esityksen sijaan parempana aiempaa lain luonnosversion mallia, jossa alennus on kohdistettu **energiasisältöveron osuuteen.** Julkaistujen lausuntojen perusteella on epäselvää, miksi esitystä on muutettu lausuntokierroksen jälkeen näin merkittävästi.

- Ehdotuksen mukaisen veroalennuksen sijaan Keskuskauppakamari kannattaisi veronkevennyksen toteuttamista kohdennetummin ns. ammattidiesel-järjestelmän avulla. Tämä suojaisi kuljetusalaa kustannusnousupaineelta. Suomessa tulisi huolehtia johdonmukaisesti siitä, että kannusteet puhtaan siirtymän edistämiselle liikennesektorilla säilyvät sekä liikennepolttoaineiden käyttäjillä (kotitaloudet, kuljetusala, liikennöitsijät) että alan kehitystyöstä vastaavilla yrityksillä (autoala, puhtaan energian ja teknologian yritykset). Nyt ehdotetulla muutoksella on hallituksen esityksenkin mukaan negatiivinen vaikutus liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Suomen liikenteen ja logistiikan pitkän aikavälin kehityksen kannalta on olennaista maamme säilyttäminen kiinnostavana ympäristönä uusiutuvien polttoaineiden sekä muiden puhtaiden teknologioiden kehittämiselle, tuottamiselle ja käyttämiselle.

KESKUSKAUPPAKAMARI
Piia Karjalainen
Johtava asiantuntija, liikenne ja elinkeinopolitiikka
piia.karjalainen(a)chamber.fi, 050 435 5604