Lausunto
Valtiovarainvaliokunta, Verojaosto

21.2.2024

O 9/2024 vp / Autoilun verotuksen kokonaisuus

Bioenergia ry kiittää pyynnöstä lausua verojaostolle käsiteltävästä aiheesta. Käsiteltävä aihe on moniulotteinen ja siksi käsittelemme tässä laajemmin suoran vero-ohjauksen lisäksi muuta autoilun sääntelyä.

Verotus on osa pitkäjänteistä ja johdonmukaista liikenteen ohjausta

Liikenteen verotuksessa tulisi Bioenergia ry:n mukaan edistää uusien, puhtaampien kulkumuotojen ja ajoneuvojen hankintaa ja ohjata verotusta pitkäjänteisesti ja ennakoivasti siten, että se tukee fossiilisista polttoaineista luopumista ja päästöjen vähentämistä. Verotuksessa tulee samalla ottaa huomioon sen muut tavoitteet (fiskaaliset, elinkeinoelämän kilpailukyky, tienhoidon kustannusten kattaminen) ja oikeudenmukaisuusnäkökulma (sosiaalinen ja alueellinen oikeudenmukaisuus). Johdonmukainen ohjaus edistää kotimaista vähäpäästöisen liikenteen yrityskenttää ja vähentää tempoilevasta politiikasta seuraavia virheinvestointeja ja hallintokustannuksia.

Uusiutuvan polttoaineen kotimainen tuotanto tuo hyvinvointia Suomeen miljardien arvosta. Suomessa on käynnissä useita kymmeniä biometaanin, toisen sukupolven biopolttoaineiden ja uusiutuvien sähköpolttoaineiden tuotantohankkeita 2020-luvun aikana. Näiden investointien arvo on vähintään 3 mrd euroa julkisten lähteiden perusteella. Kuluvan hallituskauden päätökset vaikuttavat kouriintuntuvasti näiden investointien toteutumiseen ja seuraavien valmisteluun. On aivan keskeistä hankkeiden toteutumiselle ja Suomen ilmastotavoitteille, että kysyntä- ja investointinäkymä olisi johdonmukainen vuosikymmenen loppuun sekä edelleen 2030-luvulle.

Kotimaisen tuotannon tuomien verotulojen lisäksi Suomella on maailmanluokan osaamista monien eri biopolttoaineiden valmistamisen teknologiasta ja kotimaisen markkinan avulla voidaan luoda edellytyksiä myös osaamisen viennille.

Fossiilisen liikennepolttoaineen kohdalla merkittävä osa kulutuksen arvonlisästä perustuu tuontiin ja siirtyy kansantulon ulkopuolelle, eikä siten hyödytä kotimaista yritystoimintaa. Tämän kehityssuunnan tukeminen vähäisen pumppuhinnan alennuksen takia on kokonaisuudessaan haitallista suomalaiselle yhteiskunnalle. Sen sijaan Bioenergia ry tukee, että osa kohoavista polttoainekustannuksista työkoneissa ja

tieliikenteen kuljetuksissa voitaisiin kompensoida hyvitysjärjestelmillä tai esimerkiksi ammattidieselin käyttöönotolla.

Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta tulee jatkaa uskottavasti

Nykyinen ja edellinen hallitus ovat alentaneet liikenteen jakeluvelvoitetta hyvin merkittävällä tavalla. Samaan aikaan nykyinen hallitus on alentanut bensiinin ja dieselin valmisteveroa. Valmisteveromuutos heikentää erityisesti korkeaseoksisten biopolttoaineiden (uusiutuva diesel) ja biokaasun kilpailukykyä verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin, mitä pidämme erittäin valitettavana.

Jakeluvelvoite on useiden selvitysten perusteella taakanjakosektorilla kustannustehokas ja varma tapa vähentää päästöjä riittävässä määrin. Se on tähän asti luonut keskeisen osan uusiutuvien polttoaineiden toimintakehystä. Esitetyt muutokset ovat liikenteen verotuksen ja ympäristöohjauksen kokonaisuuden kannalta selkeästi väärän suuntaisia.

Kiinnitämme huomion uusiutuvien liikennepolttoaineiden merkittävään rooliin liikenteen veropohjassa. Tuoreen AFRYn tekemän selvityksen[i] perusteella jakeluvelvoitteen alentaminen hallitusohjelmassa kaavaillun mukaisesti laskisi verotuloja 250 Meurolla.

Samaisen selvityksen mukaan alennettu jakeluvelvoite romahduttaa liikenteen päästövähennyskehityksen ja aiheuttaisi noin 5 Mtn päästön vain tämän hallituskauden aikana. Tämän seurauksen tavoiteuralle pääsy olisi erittäin epätodennäköistä. Tilanne on varsin ongelmallinen, sillä Suomella on taakanjakosektorilla EU-oikeudessa sitova 50 % päästövähennysvelvoite (vs. 2005 tilanne), johon on lisäksi sovittu jo seuraamusmenettelyistä: mikäli uralla ei pysytä joustojenkaan avulla, alijäämä on kompensoitava rangaistuskertoimella 1,08 ja alijäämän hoitamisesta raportoitava erikseen komissiolle.
Biopolttoaineiden markkinahinnat ovat pudonneet viime aikoina markkinatilanteen muutoksen myötä (AFRY, 2024). Polttoaineiden pumppuhinnat putosivat jo 2023 aikana merkittävästi, dieselin on laskenut 60 senttiä litralta ja bensiini 70 senttiä. Jakeluvelvoitteen jatkaminen aiemman mukaisesti varmistaa polttoaineiden huoltovarmuutta, kotimaisen tuotannon investointeja, talouden kasvua ja verotuloja sekä mahdollistaa päästötavoitteiden saavuttamista.

Liikenteen päästökauppa

EU:n laajuinen liikenteen päästökaupan käyttöönotto 2020-luvun lopulla tai 2030-luvun alussa on merkittävä muutos liikenteen päästöohjaukseen. On tärkeää huomata, että järjestelmän käyttöönoton myötä taakanjakosektorilla siirrytään merkittävässä määrin

kansallisen tason päästövähennystoimista EU-laajuisiin toimiin, mikä vähentää kansallista harkintavaltaa myös jatkossa.

Bioenergia ry katsoo, että liikenteen päästökaupassa kansalliselle poikkeukselle päästöoikeuksien palauttamisesta vuoteen 2031 on asetettu niin paljon hankalia ehtoja, että sen soveltamisesta saattaa olla enemmän haittaa kuin hyötyä. Mikäli uskotaan, että päästökaupasta uuden päästökaupan soveltamisalalla on joka tapauksessa tulossa pysyvä ratkaisu, on tarkoituksenmukaista ottaa järjestelmä käyttöön 2027.

Myös taakanjakosektorin päästökehityksen näkymät puoltavat tätä ratkaisua. Järjestelmän käyttöönoton vaikutukset kansalliseen hiilidioksidiveroon uuden päästökaupan soveltamisalalla ja kahdenkertaisen verotuksen tarkoituksenmukaisuus on kuitenkin syytä arvioida huolellisesti. On huomionarvoista, ettei esimerkiksi jakelijoiden päästökaupan jo käynnistäneellä Saksalla ole käytössä erillistä polttoaineiden CO2-veroa.

Pitkäjänteisesti katsottuna 2030-luvulla uudesta päästökaupasta voi mahdollisesti syntyä EU-päästökaupan kaltainen erillinen päästövähennyssektori tai se voidaan yhdistää EU-päästökauppaan.

Bioenergia ry pitää tärkeänä, että Suomi pyrkii jatkossa siihen, että liikenteen päästökauppaan linkitetyn sosiaalisen ilmastorahaston merkitys vähenee uuden päästökaupan osalta ja 2030-luvun ilmastopolitiikassa laajemminkin.

Liikenteen päästövähennysuralta tippuminen tulisi jatkossa kalliiksi

Viime vuosien muutokset liikenteen ohjaukseen ovat tiputtamassa Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoitteista. Jakeluvelvoitteen joustomekanismilla tulee olemaan haastavaa saavuttaa tarvittu ura; varsinkin jos seuraamusmaksujen alentaminen etenee ja jakelijoita kannustetaan käytännössä jättämään velvoite täyttämättä maksamalla sakko. Alennetuilla seuraamusmaksuilla ei voida biopolttoainetoimialan alustavien arvioiden mukaan rahoittaa merkittävää määrää riittävän uskottavia, ajoissa toteutettuja, lisäisiä, ja varmennettuja joustomekanismi-hankkeita.

On epäselvää, mitä olisivat ne korvaavat toimet, joilla Suomi täyttää taakanjakosektorin päästöjä koskevat sitovat EU-velvoitteensa, ja millaisella aikataululla niitä mahdollisesti pystyttäisiin toteuttamaan samalla säilyttäen riittävä integriteetti hankkeiden vaikutusten osalta. Joustomekanismiin liittyy myös transaktio- ja hallintokustannuksia, jotka on huomioitava. Kiinnitämme huomiota siihen, että työ- ja elinkeinoministeriön laatimassa vaikutusarviossa jakeluvelvoitteen laskusta syntyvä kustannus on päästöoikeuden hinnan nykytasolla n. 130 miljoonaa euroa ja 300 euron

päästöoikeushinnalla n. 480 miljoonaa euroa. Saksa on jo ostanut päästöoikeuksia saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa.

Lisäksi EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) rahoituksen ehtona on, että Suomi pysyy valitulla päästövähennyspolullaan. Suomi on käyttämässä RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa. Taloudelliset seuraamukset valtiolle voivat olla tämänkin osalta huomattavat.

Useiden eri vähäpäästöisten vaihtoehtojen tarjonta kokonaisuudessa kannattavinta

Uusiutuvien polttoaineiden rooli tulee olemaan merkittävä pitkään. Sähköautojen osuus henkilöautokannassa kasvaa, mutta uusien autojen myyntimäärien tiputtua on muutos varsin hidasta eikä sähköautojen 2030 tavoitteita olla saavuttamassa tätä tahtia. Samaan aikaan autoverokertymän näkymä on kokonaisuudessaan laskenut merkittävästi, kun sitä laskee sekä kokonaismyyntimäärän vähenemä että myytyjen sähköautojen osuuden kasvu.

Bioenergia ry peräänkuuluttaa edelleen teknologianeutraalia lähestymistapaa ja kannustaa Suomea jatkamaan muiden jäsenmaiden kanssa vaikuttamista uusiutuvia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen tuotannon mahdollistamiseksi. Vuonna 2023 suomalaisen henkilöauton keskimääräinen romutusikä oli 22,5 vuotta. Sähköajoneuvoihin ainoastaan nojaava tieliikennejärjestelmä ei näytä vielä pitkään aikaan todennäköiseltä tulevaisuuskuvalta.

Suomen tulisi vahvasti tukea ajoneuvojen CO2 standardin tarkistusta niin, että uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden käytön edistäminen mahdollistaisi edelleen uusien polttomoottoriautojen tuotannon 2030-luvulla. Se olisi valikoimien laajentamisen näkökulmasta etu sekä autoilun kustannuksille että ympäristövaikutuksille ja eurooppalaisen teollisuuden suuremmalle roolille liikenteen siirtymässä.

Vähäpäästöistä liikennettä edistävät kohdennetut hankintatuet ovat erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran rakentumista edistäviä, sillä jo pienehkö ajoneuvomäärä varmistaa peruskysyntää ja investointien kannattavuutta. Tuemmekin hankintatukien käyttöä raskaassa liikenteessä.

Käytettyjen maahantuotujen kaasuautojen autoveron alennus parantaisi ajoneuvojen tarjontaa tilanteessa, missä autovalmistajien uusien kaasuautojen valikoima on kaventunut.

Metaani- ja etanoliautojen muunnostuen jatkolle on yhtä lailla perusteet, sillä uusien näille polttoaineille ajoneuvojen soveltuvien autojen saatavuus on heikentynyt edelleen johtuen EU:n tekemien ajoneuvovalmistajien CO2 standardien päätösten myötä. Muunnostuki vaikuttaa kotimaisen asennustoiminnan lisääntymisen ansiosta myös epäsuorien yritysvaikutusten kautta positiivisesti talouteen. Muunnostuen avulla kuluttaja pääsee käyttämään uusiutuvia korkeaseospolttoaineita merkittävästi pienemmillä investointikustannuksilla. Muunnossarjojen käyttö on myös tullut mahdolliseksi entistä uudemmilla autoilla.

Lisätietoja lausunnosta

Toimialapäällikkö Hannes Tuohiniitty
040 1948628 / hannes.tuohiniitty@bioenergia.fi

[i] Työ- ja elinkeinoministeriö, 2024. Tiedote 12.2.2024: Selvitys arvioi hallitusohjelman jakeluvelvoitekirjauksien vaikutuksia ja uusiutuvan energian RED III -direktiivin kansallista toimeenpanoa. Saatavilla: https://tem.fi/-/selvitys-arvioi-hallitusohjelman-jakeluvelvoitekirjauksien-vaikutuksia-ja-uusiutuvan-energian-red-iii-direktiivin-kansallista-toimeenpanoa