21.11.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 56/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Lähtökohtaisesti EU:n tavoite yksinkertaistaa ja selkeyttää energiaverotusta eri jäsenmaiden välillä on kannatettava asia. Verojen vähimmäistason nostaminen ei suurimmassa osassa energiatuotteita ole Suomessa ongelma, koska meillä verotus on jo varsin korkealla tasolla ja valmiiksi selkeästi myös uusien vähimmäisverotasojen yläpuolella. Ennemminkin vähimmäisverotasojen korottaminen tuo joitakin muita EU-maita hieman lähemmäs Suomen tasoa.

Uudessa direktiivissä veronalaiset energiatuotteet ja sähkö luokiteltaisiin neljään veroluokkaan niiden tunnettujen ympäristöominaisuuksien perusteella. Veroluokkien sisällä energiatuotteita tulisi verottaa niiden energiasisällön perusteella. Esitys aiheuttaisi toteutuessaan Suomessa isoja muutoksia erityisesti ylimpään veroluokkaan kuuluvien perinteisten fossiilisten polttoaineiden eli dieselin ja moottoribensiinin verotukseen.

Nykyisestä poiketen direktiiviin ei enää sisältyisi mahdollisuutta soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa, joten kaikki dieselöljy olisi verotettava samalla tavalla. Samaan veroluokkaan kuuluvien liikennepolttoaineiden veroperusteet olisi muutoinkin yhdenmukaistettava, joten dieselöljyn verotuki moottoribensiiniin nähden ei olisi enää mahdollinen. Näin ollen käyttövoimaveron perusteet poistuisivat.

Lähes kaikissa maissa hyötyliikenteen käyttämä dieselöljy on bensiiniä lievemmin verotettu. Näin on myös Suomessa, mutta samaan aikaan dieselkäyttöisille henkilöautoille painotettua käyttövoimaveroa kannetaan polttoaineiden yhdenmukaisen verokohtelun aikaansaamiseksi. Suomessa yli 90 prosenttia tavaraliikenteen tonneista kulkee tieliikenteessä pääosin dieselpolttoaineella, joten dieselin hinnoittelulla on iso merkitys tavaraliikenteen kustannuksiin. Näin ollen dieselpolttoaineen hintojen korotuksen tulisi olla maltillinen ja vastaavasti moottoribensiinin verotusta tulisi alentaa. Tässä samassa yhteydessä Suomessa tulisi pohtia voidaanko tieliikenteestä ja esimerkiksi polttoaineista edes yrittää kerätä yhtä paljon verotuloja kuin tähän saakka on kerätty. On tärkeää huomioida, että uudelleenlaaditun energiaverodirektiivin kanssa päällekkäin tieliikenteelle on tulossa oma päästökauppajärjestelmä, joka omalta osaltaan nostaa liikkumisen kustannuksia.

Toiseksi korkeimmassa veroluokassa olisivat maakaasu, nestekaasu ja fossiilista alkuperää oleva vety, toiseksi alimpaan veroluokkaan kuuluisivat kestävät biopolttoaineet ja lievimmästä veroluokasta löytyisivät sähkö sekä kehittyneet biopolttoaineet, bionesteet, biokaasu sekä vähähiiliset polttoaineet ja uusiutuvat ei biologista alkuperää olevat tuotteet.

Suomessa on tällä hetkellä käytössä ympäristöperusteinen verojärjestelmä, joka kohtelee kehittyneitä polttoaineita sähköä lievemmin. Sähköveron tason pakollinen kytkeminen kehittyneisiin biopolttoaineisiin tarkoittaisi, että Suomessa sähkön verotasoa pitäisi laskea tai kehittyneiden bioperäisten polttoaineiden verotasoa nostaa. Tämä voisi aiheuttaa haasteita päästötavoitteiden saavuttamiselle. Toistaiseksi myöskään liikenne- ja lämmityskäyttöön käytettyä sähköä ei ole käytännössä mahdollista erotella muusta sähkön käytöstä.

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

Valtioneuvosto korostaa omassa kannassaan, että energiaverotuksen kokonaisuutta täytyy arvioida ilmastovaikutusten ohella kilpailukyvyn, verotuottojen kertymisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Nämä ovat tärkeitä näkökulmia. Valtioneuvoston kanta U-kirjeeseen jää osittain kuitenkin hieman epäselväksi. Toisaalta suhtaudutaan myönteisesti verokantojen yhtenäistämiseen, mutta samanaikaisesti edellytetään kansallista liikkumavaraa eri energiatuotteiden verotuksessa.

Autoliitto peräänkuuluttaa kokonaisvaltaista vaikutusten arviointia niin EU:n tasolla kuin kansallisesti sekä energiatuotteiden verotuksen, uusien käyttövoimien käyttöönoton ja muiden henkilöliikenteen sääntelyä koskevien muutosten osalta. Nyt käsiteltävässä esityksessäkin todetaan, että vaikutusarvioihin on suhtauduttava lähtökohtaisesti varauksella, koska komission tietopohja jäsenmaiden nykyisestä energiaverotuksesta jäsenvaltiokohtaisine poikkeuksineen on tällä hetkellä puutteellinen, mikä vaikuttaa erityisesti jäsenmaakohtaisiin ja sektorikohtaisiin laskelmiin.

Suomen pitää omassa edunvalvonnassaan huolehtia ennen kaikkea siitä, että liikkuminen on täällä jatkossakin mahdollista ja, että meidän kilpailukykymme varmistetaan kaikissa olosuhteissa. Suomi on EU:n harvimmin asuttu maa ja meillä tieliikenteen merkitys on kaikkein suurin. Täällä, jos missä autonkäyttö on välttämätöntä niin ihmisten kuin tavaroiden liikkumisessa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry