Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

21.11.2024

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

Keskuskauppakamarin lausunto valiokunnan käsittelyyn tulossa olevasta jatkokirjelmästä, joka koskee uudelleenlaadittua energiaverodirektiiviä

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston jatkokirjelmästä, joka koskee uudelleenlaadittua energiaverodirektiiviä. Jatkokirjelmässä on päivitetty valtioneuvoston vuonna 2021 muodostamaa kantaa, joka koski komission alkuperäistä esitystä. Kirjelmässä on muodostettu kanta vuoden 2024 aikana muodostettuun kompromissiesitykseen.

Meri- ja lentoliikenne on perusteltua pitää verovapaana

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan on perusteltua säilyttää jatkossakin meri- ja lentoliikenteen verovapaus EU:ssa. Lentoliikenteen päästökaupan laajentuminen ja meriliikenteen sisällyttäminen EU:n yleiseen päästökauppaan nostaa lähivuosina merkittävästi meri- ja lentoliikenteessä käytettyjen fossiilisten polttoaineiden hintaa. Päästökaupan lisäksi meri- ja lentoliikenteen kustannuksia nostaa uusiutuvien ja hiilineutraalien polttoaineiden jakeluvelvoite.

Laajeneva päästökauppa, jakeluvelvoite sekä kiristyvät rahoituksen taksonomiakriteerit ja yritysten kestävyysraportoinnin vaatimukset muodostavat kattavan ympäristöohjauksen kuljetussektorille. Mahdolliset meri- ja lentoliikenteen energiaverotukseen tehtävät muutokset tulisi toteuttaa ensisijaisesti kansainvälisin sopimuksin eikä EU-laajuisina. Suomessa vientiteollisuuden logistiset kustannukset ovat jo nykyisin kilpailijamaita korkeammat, sillä sijainti kaukana päämarkkinoista nostaa kuljetuskustannuksia. Suomen vientiteollisuus on erityisen riippuvainen merikuljetuksista, ja kustannusten nousu kohdistuu pitkien etäisyyksien takia muita jäsenmaita enemmän Suomeen.

Yhdymme valtioneuvoston kantaan siitä, että energiaverodirektiivin tulisi edistää sähkön hyödyntämistä meri- ja lentoliikenteen energialähteenä sallimalla siinä soveltuvin osin alempi verokanta. Esimerkiksi satamien maasähkö tulisi olla jatkossakin mahdollista kansallisesti vapauttaa verotuksesta.

Kotitalouksien ja yritysten sähköverotus on perusteltua pitää eriytettynä

Valtioneuvoston tavoin Keskuskauppakamari puoltaa kompromissiesitystä, josta on purettu vaatimus yhtenäistää kotitalouksien ja elinkeinoelämän sähköverotuksen taso. Suomessa teollisuuden sähköverotuksen alentaminen on ollut tärkeimpiä kannusteita teollisuuden sähköistymisen edistämiseksi ja päästöjen vähentämiseksi.

KESKUS-
KAUPPAKAMARI

Verotasojen yhtenäistäminen tarkoittaisi käytännössä teollisuuden sähköveron korottamista Suomessa. Tämä olisi vahingollista sekä kilpailukyvyn että päästövähennysten kannalta.

Energiaverotuksen ympäristöohjauksesta ei tule luopua

Yhdymme valtioneuvoston kantaan ympäristöluokkiin perustuvan veromallin toteuttamisen tärkeydestä. Suomelle asetettu korkea vuoden 2030 taakanjakosektorin päästövähennystavoite edellyttää uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvua ja jakeluvelvoitteen kasvava taso nostaisi merkittävästi polttoaineiden hintaa, mikäli uusiutuville polttoaineille asetettaisiin sama verotaso kuin fossiilisille polttoaineille. Liikennesektorilla päästövähennystavoitteen saavuttaminen nojaa käytännössä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteeseen ja henkilöautokannan ripeään sähköistymiseen.

Verotuksen tulee perustua jaeltujen polttoaineiden ominaisuuksiin

Näkemyksemme mukaan komponentteihin perustuva verotus olisi paras tapa varmistaa, että verokohtelu on neutraalia. Vaikka komponenttiperusteinen verotus on valmisteveron laskennan ja veronkannon kannalta työlästä, se soveltuu hyvin erityisesti Suomen jakeluvelvoitelainsäädäntöön, jossa uusiutuvan polttoaineen osuus jaellusta polttoaineesta vaihtelee kausittain.

Komponenttiperusteisen verotuksen hyväksyttävyys ei todennäköisesti ole kaikissa jäsenmaissa korkea, sillä se monimutkaistaa olennaisesti verotuksen rakennetta. Valtioneuvoston kannassa on esitetty komponenttiperusteiselle verotukselle vaihtoehdoksi polttoaineverotuksen ympäristöluokituksesta luopuminen. Ympäristöluokitus on tärkeä verotuksen elementti, joka kannustaa uusiutuvien ja hiilineutraalien polttoaineiden käyttöön. Näkemyksemme mukaan vähimmäisveron ei tulisi nojata yksinomaan energiasisältöön, vaan uusiutuville ja hiilineutraaleille polttoaineille tulisi asettaa alempi elinkaaripäästöihin perustuva vähimmäisveron taso.

On tärkeää eriyttää bensiinin ja dieselin verotasot ja säilyttää mahdollisuus ammattidieseliin

Tieliikenteessä fossiilisten polttoaineiden verotasot ovat Suomessa eurooppalaisittain korkeat. On tärkeää, että kompromissiesityksessä on säilytetty mahdollisuus eriyttää moottoribensiinin ja dieselpolttonesteen verotasot. Dieselin alemmalla verotasolla on voitu lisätä elinkeinoelämän kilpailukykyä, sillä dieselpolttonesteestä noin 70 prosenttia kuluu kuorma-, linja- ja pakettiautoliikenteessä. Ammattiliikenteen osuus dieselin kulutuksesta kasvaa tulevina vuosina, sillä dieselkäyttöisen henkilöautokannan määrä on viime vuosina kääntynyt laskuun.

Jaamme valtioneuvoston myönteiseen kannan ammattidieseljärjestelmän säilyttämisestä ja raideliikenteen sähkön verottomuudesta. Kompromissiesityksessä niille on esitetty määräaikaista jatkoa. Näkemyksemme mukaan ne tulisi säilyttää direktiivissä pysyvinä elementteinä.

Hallitus on linjannut kevään 2024 kehysriihessä ammattidieseljärjestelmän käyttöönotosta vuoteen 2027 mennessä, kun tieliikennesektorille kohdistuvan polttoainejakelun päästökauppa alkaa. Ammattidieseljärjestelmä on perusteltua ottaa Suomessa käyttöön, sillä käyttövoimamurros etenee Suomen tiekuljetussektorilla keskivertoa hitaammin, koska Suomessa käytettävät ajoneuvoyhdistelmät ovat selvästi EU-keskiarvoa raskaampia. Hitaamman sähköistymisen takia tiekuljetukset ovat vielä pitkään riippuvaisia nestemäisistä polttoaineista. Ilman ammattidieselin kaltaista palautusjärjestelmää päästökauppa lisäisi merkittävästi tiekuljetusten kustannuksia.

Biometaanin, puupolttoaineiden ja turpeen verokohtelu

Biokaasun verotason kasvu heikentäisi kaasun kilpailukykyä liikennepolttoaineena. Metaanin liikennekäyttö on puhtaan siirtymän kannalta tärkeää, sillä metaanin yleistyminen liikennekäytössä avaa tietä myös vedyn jakeluinfran laajenemiselle ja nopeuttaisi vetytalouden kehitystä.

Puollamme myös valtioneuvoston myönteistä kantaa kompromissiesityksen mukaiseen sähkön ja kehittyneiden biopolttoaineiden verotason kytköksen poistamiseen sekä puupolttoaineiden ja turpeen verotuskohteluun.

Sähköpolttoaineet ja vety on perusteltua alkuvaiheessa säilyttää verottomina

Nykyinen energiaverodirektiivi ei tunnista uudentyyppisiä sähköpolttoaineita (RFNBO), joita valmistetaan vedystä ja hiilidioksidista. RFNBO-polttoaineiden teknistaloudellinen potentiaali realisoituu todennäköisimmin vasta vuosikymmenen lopulla. Esityksen mukaan näitä polttoaineita verotettaisiin ns. korvaavuusperiaatteella, jolloin niihin sovelletaan samaa verotasoa kuin polttoaineisiin, joita ne korvaavat. Sähköpolttoaineiden osalta komissio ei myöskään ole vielä vahvistanut elinkaaren aikaisten päästöjen laskentasääntöjä. Näkemyksemme mukaan vedyn ja RFNBO-polttoaineiden verottomuus liikennekäytössä on vielä toistaiseksi perusteltua, sillä niiden tuotanto on vielä vähäistä, tuotantokustannukset ovat korkeat ja vedyltä puuttuu vielä toistaiseksi lähes kokonaan jakeluinfra.

Energiaverotuksen muutosten vaikutuksia tulisi arvioida nykyistä kattavammin ja rinnakkain muun lainsäädännön kanssa

Energiaverodirektiivin uudistamisessa on tärkeää, että jäsenmailla olisi mahdollisuus arvioida kattavasti muutosten vaikutuksia päästöihin sekä kansantalouteen, yritysten kilpailukykyyn ja kotitalouksien ostovoimaan. Erityisen tärkeää on, että energiaverodirektiiviä tarkasteltaisiin rinnakkain päästökauppalainsäädännön, uusiutuvien polttoaineiden lainsäädäntövaatimusten sekä taakanjakoasetuksen kanssa. Yksinomaan lento- ja meriliikenteen vuosina 2024–2026 laajeneva päästökauppa sekä uusi fossiilisen polttoaineen jakelun vuonna 2027 alkava päästökauppa lisäävät Suomessa liikenne- ja kuljetussektorin kustannuksia vuoden 2030 tasolla noin 1,0 mrd. eurolla vuodessa. On ilmeistä, että päästökauppaan sisältyvää hiilen hinnoittelua on perusteltua purkaa energiaverotuksesta niissä jäsenmaissa, joissa energiaverotuksen taso on korkea, jotta hiiltä ei hinnoitella kaksinkertaisesti.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja
johtava liikenneasiantuntija
Keskuskauppakamari