Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Verojaosto
KAA 1/2023
KAA 2/2023
KAA 5/2023

Lausunto
26.2.2024

Viite

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN LAUSUNTO KOSKIEN SEURAAVIA KANSALAISALOITTEITA:

KAA 1/2023 VP LAKIALOITE POLTTOAINE VERON KOHTUULLISTAMISESTA JA KOHTUULLISEN HINTATASON TURVAAMISESTA

KAA 2/2023 VP DIESELIN KÄYTTÖVOIMAVERO POISTETTAVA JA LUOTAVA DIESELILLE BIOPOLTTOAINEIDEN JAKELUVELVOITETUKI

KAA 5/2023 VP KIPURAJA YLITETTY - AUTOILUN ELVYTYSPAKETTI!

TAUSTA

Verojaosto on pyytänyt työ- ja elinkeinoministeriöltä (jäljempänä *TEM*) lausuntoa kolmesta eri kansalaisaloitteesta.

Kansalaisaloitteessa ”KAA 1/2023 vp Lakialoite polttoaine veron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta” ehdotetaan hallitusta muokkaamaan polttoaineiden valmisteveroa siten, että jokaisen polttoaineiden hintaa korottavan toimen vaikutus korvattaisiin valmisteveroa alentamalla. Keinona on esitetty valmisteveron alentamista yhdellä sentillä jokaista voimassa olevaa jakeluvelvoiteprosenttia kohden.

Kansalaisaloitteessa ”KAA 2/2023 vp Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki” ehdotetaan poistettavaksi dieselin käyttövoimavero sekä dieselin verotuen muokkaaminen biopolttoaineiden jakeluvelvoitetueksi. Jakeluvelvoitetuki tulisi määrittää saman suuruiseksi kuin nykyinen dieselin verotuki ja sen tulisi tulevaisuudessa huomioida jakeluvelvoitteen seurauksena aiheutuva dieselpolttoaineen hinnan nousu.

Kansalaisaloitteessa ”KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!” ehdotetaan poistettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmistevero yhden vuoden määräajaksi ja tämän jälkeen polttoaineveroa tulisi laskea nykytasoista 50 prosenttia.

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN NÄKEMYKSET

TEM toteaa, että Suomessa nestemäisten polttoaineiden energiasisältöön ja päästöihin perustuvan verotuksen ohella jakeluvelvoitteen (laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007, jakeluvelvoitelaki) olevan keskeinen keino edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin ja dieselöljyn korvaamiseksi liikenteessä. Jakelijoiden on toimitettava kulutukseen uusiutuvia polttoaineita siten kuin jakeluvelvoitelaissa säädetään, kasvavan kehitysuran mukaisesti.

TEM vastaa Suomessa jakeluvelvoitelainsäädännön valmistelusta ja sen kehittämisestä. Jakeluvelvoitelailla on kaksi keskeistä tavoitetta. Ensinnäkin se turvaa sen, että Suomi saavuttaa uusiutuvan energian direktiivin asettamat liikenteen uusiutuvan energian tavoitteet sekä edesauttaa liikenteen päästöjen vähentämisessä, jotta EU:n taakanjakosektorin päästövähenemävelvoitteet saavutetaan. Jakeluvelvoitetta voidaan pitää tehokkaana ja varmana päästövähennyskeinona ja merkitys korostuu taakanjakosektorin päästöjen vähentäjänä. Esimerkiksi maataloudesta, lämmityksestä ja työkoneista on vaikeaa saada vastaavan suuruisia päästövähennyksiä, mitä jakeluvelvoitteen kautta on mahdollisuus toteuttaa liikenteessä.

EU-tavoitteiden lisäksi jakeluvelvoitteen toinen keskeinen tarkoitus on käynnistää Suomeen puhtaan energian investointeja. Jakeluvelvoite luo uusiutuville polttoaineille kysyntää pitkälle tulevaisuuteen ja siten käynnistää uusia investointeja alalle. Kunnianhimoinen jakeluvelvoite on ollut merkittävässä roolissa siinä, että suomalaiset yritykset ovat globaalisti johtavia uusiutuvien nestemäisten liikennepolttoaineiden tuottajia. Tässä hetkessä korostuu jakeluvelvoitteen lisävelvoite kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle sekä uusiutuvaan vetyyn pohjautuville sähköpolttoaineille. Vetyhankkeita on tällä hetkellä suunnitteluasteella suuri määrä ja myös hallitusohjelmassa tunnistetaan näiden hankkeiden potentiaali ja merkitys Suomelle. Öljypohjaisista ja muista fossiilisista polttoaineista on luovuttava globaalisti myös liikenteessä. Tässä siirtymässä ensitoimijoiden rooli on tärkeä teknologioiden kaupallistajana ja toisaalta myös markkina-asemien kannalta. Siksi onkin ensiarvoisen tärkeää luoda sellainen investointiympäristö Suomeen, jossa näitä hankkeita edistetään, jakeluvelvoitteen ollessa yksi osa tätä kokonaisuutta.

Liikennepolttoaineiden hinta muodostuu maailmanmarkkinahinnasta, energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta, huoltovarmuusmaksusta, arvonlisäverosta, jakeluvelvoitteen aiheuttamasta kustannuksesta sekä eri toimijoiden katteesta. Vuoden 2024 osalta on arvioitu, että dieselin hinnan ollessa 1,721 euroa litralta, veroton hinta olisi 0,885 euroa, valmisteverojen osuus olisi 0,502 euroa ja arvonlisäveron osuus 0,333 euroa. Jakeluvelvoitteen aiheuttama kustannus dieselin 1,721 euron kokonaishinnassa olisi 0,073 euroa litralta, jakeluvelvoitteen ollessa tasolla 13,5 %.

On myös hyvä tiedostaa, että öljymarkkinoiden luonteeseen kuuluu voimakaskin hintojen heilahtelu. Polttoaineiden maailmanmarkkinahinta on viime vuosien aikana heilunut normaalia huomattavasti enemmän Covid-19 –pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan vuoksi. Hintavaihtelu on nyttemmin kuitenkin hieman tasoittunut. Raakaöljyn hinta (brent) nousi kesällä 2022 jopa yli 120 dollariin barrelilta.

Vuoden 2023 aikana hinta aleni selvästi, sen vaihdellessa 80 euron molemmin puolin. Vuoden 2024 helmikuun toisella viikolla hinta oli noin 84 dollaria barrelilta.

Myös uusiutuvien polttoaineiden markkina on ollut jatkuvassa muutoksessa ja hintatasot ovat heilahdelleet nopeastikin. Esimerkiksi uusiutuvan dieselin hinta nousi paikoittain vuonna 2022 noin 2640 euroon per tonni, kun vuoden 2021 keskihinta oli noin 1860 euroa per tonni. Vuonna 2023 uusiutuvan dieselin SPOT-markkinahinta laski loppuvuodesta jopa alle 1800 euroon per tonni. Myös kehittyneiden biopolttoaineiden hinnat laskivat merkittävästi vuoden 2023 aikana.

Raakaöljyn ja uusiutuvien polttoaineiden hinnan vaihtelut ovat näkyneet myös Suomessa jaeltavien liikennepolttoaineiden hinnoissa. Liikenteen polttoaineiden hinnat olivat korkeimmillaan kesäkuussa 2022. Dieselin keskihinta oli tuolloin 2,44 euroa litralta, 95-oktaanisen bensiinin taas 2,57 euroa litraa kohden. Tilastokeskuksen mukaan näistä lyhyen aikavälin huippulukemista hinnat olivat laskeneet tämän vuoden tammikuuhun mennessä keskimäärin 29 %. Tammikuussa dieselin keskihinta oli 1,83 euroa litralta, 95-oktaanisen bensiinin 1,76 euroa litralta.

Kuten edeltä voi huomata, jakeluvelvoitteen osuus polttoaineiden hinnan muodostuksesta on varsin rajallinen ja maailman markkinahinnat sekä verotus aiheuttavat selvästi suuremman vaikutuksen polttoaineiden hintoihin. Siten jakeluvelvoitteeseen sidottu kompensointijärjestelmä ei TEM:in mielestä olisi kovin tehokas ja toimiva keino vaikuttaa polttoaineiden hintoihin. EU:n säätämien energia- ja ilmastovelvoitteiden täyttämisen kannalta se loisi samalla vääränsuuntaisia kannusteita. Mikäli kompensoinnille kuitenkin nähdään tarvetta, tulisi järjestelmän toiminta ja yksityiskohdat harkita tarkasti, ottaen huomioon sen, ettei kannustimia uusien liikenteen käyttövoimien hankintaan tai autoilun päästöjen vähentämiseen heikennettäisi.

JAKELU Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto