

Asia: VN/7054/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto lakiluonnoksesta, joka koskee liikennepolttoaineiden valmisteveron alentamista.

Valmisteveron alentamisen taustalla on vuosina 2023–2024 valmisteltu uusiutuvien polttoaineiden jakeluvetoitteen nostaminen, jonka on ennakoitu nostavan polttoaineiden hintoja vuosien 2025–2027 aikana. Hallituksen esityksen tavoitteet ovat kannatettavat, sillä vallitsevassa taloudellisessa suhdanteessa on tärkeää hillitä elinkeinoelämän kilpailukykyä heikentävien logistiikkakustannusten kasvua ja vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa.

Ehdotettu valmisteveron muutos kohdistuisi valmisteveron hiilidioksidikomponenttiin. Vuonna 2026 valmisteveron hiilidioksidiverokomponentin laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa on ehdotettu alennettavaksi 62 eurosta 56,8 euroon ja vuonna 2027 edelleen 51,3 euroon. Hallituksen esityksen mukainen veromuutos on jo toinen hiilidioksidiveroon kohdennettu veronalennus. Hallituskauden alussa bensiinin ja dieselin hiilidioksidikomponentin perusteena oli noin 77 euron tonnihinta, jota alennettiin vuoden 2024 alussa 62 euroon tonnilta.

Hiilidioksidiveroon kohdennettuna veromuutos alentaa ensisijaisesti fossiilisten polttoainekomponenttien verotusta. Hiilidioksidikomponenttiin tehdyt muutokset ovat heikentäneet tuntuvasti uusiutuvien polttoainejakeiden hintakilpailukykyä fossiilisiin polttoaineisiin nähden. Hiilidioksidiveron osuus fossiilisen bensiinin valmisteverosta alenisi muutoksen vaikutuksesta 21 prosenttiin ja fossiilisen dieselpolttonesteiden 32 prosenttiin valmisteverosta. Mitä pienempi hiilidioksidiveron osuus on, sitä pienempi ero uusiutuvien ja fossiilisten polttoaineiden verotasojen välillä on. Vertailun vuoksi esimerkiksi Ruotsissa liikennepolttonesteiden hiilidioksidiveron taso on

noin 110 euroa hiilidioksiditonille ja hiilidioksidiveron osuus valmisteverosta on bensiinillä noin 70 prosenttia ja dieselpolttonesteellä noin 65 prosenttia. Ruotsissa polttoaineiden valmistevero on alempi kuin Suomessa, sillä energiasisältöveron taso on matala.

Hiilidioksidikomponentin alentamisen sijaan veroalennus olisi perusteltua kohdistaa energiasisältökomponenttiin, jolloin veronalennus kohdistuisi myös uusiutuviin polttoainekomponentteihin. Valmisteveron rakennetta olisi tarve muuttaa siten, että energiasisältöveron osuutta pienennettäisiin tuntuvasti ja vastaavasti hiilidioksidiveron tasoa nostettaisiin, jotta uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä voitaisiin parantaa. Lisäksi veronalennuksen painottaminen energiasisältöveroon hillitsisi osaltaan tulevana vuosina kasvavan jakeluvetoisuuden aiheuttamia paineita polttoaineiden pumppuhintoihin. Päästökaupan alkaessa hiilidioksidiveroa olisi tulevana vuosina mahdollista alentaa siten, että hiilipäästöjä ei verotettaisi kaksinkertaisesti. Hallituksen tekemät hiilidioksidiveron alennukset ovat käytännössä syöneet hiilidioksidiveron alentamisen varan päästökaupan alkaessa.

Suomen tulisi lisäksi edistää aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista siten, että polttoaineiden ja sähkön verotus ja niiden minimiverotasot porrastettaisiin ympäristöominaisuuksien perusteella, jolloin uusiutuvien ja synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden minimiverotaso voitaisiin alentaa tuntuvasti.

Polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat ovat laskeneet tuntuvasti viime vuosien aikana kireästä geopolitiisesta tilanteesta huolimatta. Polttoaineiden pumppuhinnat ovat elokuussa 2025 noin 80–90 senttiä litralta alemmat kuin kesäkuussa 2022 pääosin raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan alenemisen seurauksena. Vallitsevassa polttoaineiden hintatasossa polttoaineveron alennus olisi tarkoituksenmukaisempaa ajoittaa vuodelle 2027, jolloin tieliikennesektorille kohdistuva uusi polttoainejakelun päästökauppa (ETS2) alkaa. Päästökaupan on ennakoitu nostavan liikennepolttoaineiden hintoja vaihteittain vuosina 2027–2030 noin 15–20 sentillä arvonlisävero huomioon ottaen. Polttoaineveron alentaminen olisi lisäksi perusteltua kohdistaa ensisijaisesti ammattidieseljärjestelmään, jolloin se kohdentuisi logistiikkakustannusten kasvupaineiden hillitsemiseen tieliikenteen päästökaupan käynnistyessä. Logistiikkakustannusten kasvu heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja siirtyy viime kädessä kotitalouksien maksettavaksi tuotteiden hintojen kasvaessa.

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari