

Lausunto

22.09.2025

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:

North European Oil Trade Oy (NEOT) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta.

NEOT on merkittävä Itämeren alueella toimiva itsenäinen polttoainehankintayhtiö, jonka omistavat St1 ja SOK. NEOT toimittaa polttoaineita St1-, ABC- ja Shell-ketjujen asemille, lämmitysöljyasiakkaille sekä ilmailun ja merenkulun käyttöön Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa vuosittain noin kuusi miljardia litraa. NEOT:n markkinaosuus liikenteeseen jaelluista polttoaineista on Suomessa yli 40 %. NEOT toimii valmisteverorajapinnassa ja on näin ollen jakeluvelvoitelain alainen toimija.

POLTTOAINEEN KULUTTAJAHINTA MUODOSTUU USEASTA ERI TEKIJÄSTÄ

NEOT tunnistaa Orpon hallituksen pyrkimyksen pitää polttoaineen hinta maltillisena, mutta haluaa nostaa esiin, että valmisteveron alennus ei vielä takaa alempaa hintaa loppukuluttajille. Polttoaineen hintaan vaikuttaa verotuksen lisäksi useita muita tekijöitä, minkä vuoksi valmisteverojen muutokset eivät välttämättä välity sellaisenaan loppukuluttajille hinnan alentumisena. Suurimpia polttoaineiden hintaan vaikuttavia tekijöitä ovat raakaöljyn ja muiden polttoainekomponenttien maailmanmarkkinahinta sekä uusiutuvan energian jakeluvelvoite. Tukkukaupan toimijan näkökulmasta valmistevero sen sijaan on läpilaskutuserä, jonka kulut siirretään asiakkaalle. Toimialan kannalta olisi tärkeintä, että sääntely olisi ennustettavaa pitkällä aikavälillä, jolloin pystytään parhaiten optimoimaan polttoaineen jakelu kustannustehokkaasti ja loppukuluttajan eduksi.

JAKELUVELVOITTEEN KUSTANNUSTEHOKAS TÄYTTÄMINEN HEIKKENEE

Hallituksen esityksessä valmisteveron alennus kohdistuu ainoastaan fossiilisia polttoaineita koskevaan hiilidioksidiverokomponenttiin. Koska hiilidioksidivero ja siihen kohdistuva alennus eivät koske uusiutuvia polttoaineita, kasvattaa suunniteltu veromuutos fossiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden välistä hintaeroa, mikä puolestaan heikentää uusiutuvien polttoaineiden kilpailukykyä.

Tieliikenteessä jaeltavan uusiutuvan polttoaineen määrää säädellään Suomessa jakeluelvoitelainsäädännöllä, jonka vaatimukset polttoainetoimittajien tulee täyttää. Vuosittain kasvavan jakeluelvoitteen ja uusiutuvien polttoaineiden edellä kuvatun suhteellisen hinnan kohoamisen myötä on todennäköistä, että suunnitellun veroalennuksen vaikutus pumppuhintoihin tulee olemaan erittäin pieni tai olematon. Lisäksi polttoainemarkkinan kilpailutilanteesta johtuva päivittäisvaihtelu on usein suurempaa kuin hallituksen esityksen veromuutoksesta aiheutuva vaikutus.

Esitetyt valmisteveron muutokset heikentävät erityisesti erillistankattavien korkeaseosbiopolttoaineiden suhteellista kilpailukykyä muihin polttoaineisiin nähden. Tällaisia polttoainetuotteita ovat uusiutuva diesel HVO100 ja E85 bioetanoli. Korkeaseosbiopolttoaineet ovat antaneet mahdollisuuden valita kustannustehokkaan, nopean ja yksinkertaisen keinon laskea omia ilmastopäästöjä, ilman merkittäviä investointeja uuteen ajoneuvokalustoon.

VALMISTEVEROMUUTOSTEN SIJAAN KÄRKIHANKETUKIA LIIKENNESEKTORILLE

Valmisteveromuutokset ovat yhteiskunnan kannalta kallis ja tehoton keino vaikuttaa polttoaineiden hintaan – erityisesti tilanteessa, jossa toimialaa säädellään monella päällekkäisellä tasolla, jotka luovat merkittäviä kustannuksia. Tulevien vuosien aikana nousevan jakeluelvoitteen lisäksi polttoainetoimiala tulee astumaan myös päästökaupan piiriin ja synteettisille polttoaineille astuu voimaan oma vähimmäisvelvoite.

Hallituksen esittämä valmisteveron kaksivaiheinen alentaminen tulee maksamaan yhteiskunnalle 100 miljoonaa euroa. Esityksen taustamuistion mukaan sen on arvioitu laskevan polttoaineiden hintaa keskimäärin 4–5 senttiä litralta, jolloin tavallisen autoilijan vuotuinen säästö olisi muutamia kymmeniä euroja. Aiemmin mainittujen seikkojen vuoksi toimiala näkee todellisen hintavaikutuksen olevan huomattavasti matalampi. Näin ollen verovähennys on hyvin kustannustehoton keino

helpottaa liikenteen ja logistiikan kustannuksia. Eniten muutos tulee vaikuttamaan valtion fiskaalisiin tuloihin.

Yhteiskunnan ja ilmaston kannalta olisikin tehokkaampaa osoittaa vastaava 100 miljoonaa euroa liikenteen uusiutuvan energian investointeihin esimerkiksi kärkihankerahoituksena. Tukemalla liikenteen kestävää siirtymää pystyisimme pitkällä aikavälillä pitämään Suomen liikenne- ja logistiikkakustannukset kilpailukykyisinä muuhun EU:hun verrattuna ja vähentämään liikenteen päästöjä.

Kunnioittaen,

Vilhartti Hanhilahti

Yhteiskuntasuhdepäällikkö

Hämäläinen Simon
North European Oil Trade Oy - Vilhartti Hanhilahti,
Yhteiskuntasuhdepäällikkö