

Lausunto

13.09.2023

Asia: VN/23866/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, joka koskee liikennepolttoaineiden valmisteveron alentamista. Hallituksen esityksen tavoitteena on alentaa uusiutuvien polttoaineiden lähivuosina kasvu-uralle palautettavan jakeluvelvoitteen aiheuttamaan polttonesteiden hintojen nousupainetta. Valmisteveron alentaminen on perusteltu liikenteen kustannuspaineita alentava toimenpide, sillä liikennepolttoaineiden valmistevero on Suomessa verrattain korkea. Liikenteen hieman yli 4 miljardin euron erillisverokertymästä noin 2,7 miljardia euroa kerätään polttoaineveroina.

Syyskuun 2023 alussa bensiinin verotus oli EU-maiden toiseksi korkein ja dieselin verotus neljänneksi korkein. Dieselin verotasojen vertailussa on lisäksi huomattava, että niissä Euroopan maissa, joissa dieselin veroaste on Suomea korkeampi, käytössä on ammattidieseljärjestelmä, jossa osa dieselin valmisteverosta palautetaan kuljetusyrityksille.

Polttoaineiden valmistevero koostuu hiilidioksidiverosta, energiasisältöverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Hiilidioksidivero ja energiasisältövero on suhteutettu polttoaineen lämpöarvoon. Hallituksen esityksessä veron alennus toteutettaisiin energiasisältöveroa alentamalla. Veronalennukset laskisivat moottoribensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden hintaa arvonlisäveron vaikutus huomioon ottaen noin 4,4 senttiä litralta. Dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden arvonlisäverollinen hinta laskisi noin 4,9 senttiä litralta. Sataprosenttisen T-luokan parafiinisen biodieselin hinta säilyisi kuitenkin ennallaan, sillä sen veroaste on jo nykyisin EU-minimin tasolla.

Polttoaineveron alentaminen on kansalaisten ja yritysten liikenne- ja kuljetuskustannusten kasvun hillitsemisen kannalta tärkeä ja perusteltu toimi. Polttoaineiden hinnoissa on lähivuosina myös muista tekijöistä kuin jakeluelvoitteen noususta johtuvia nousupaineita, joita veronalennus osaltaan hillitsee. Jotta veron alennus ei lisäisi fossiilisten polttoaineiden kulutusta, veronalennus olisi kohdistettava esitettyä toteutustapaa selvemmin uusiutuviin polttoainelaatuihin. Uusiutuvien polttoaineiden verotuksen alentaminen parantaisi niiden hintakilpailukykyä, kun niiden osuus jaeltavasta polttoaineesta kääntyy tulevaisuudessa uudelleen kasvuun jakeluelvoitteen palatessa vähitellen kasvu-uralle.

Veron alennuksen kohdentaminen uusiutuville jakeille on valmisteverotuksen rakenteen kannalta ongelmallista, sillä uusiutuvien polttoaineiden verotus muodostuu pääosin energiasäilytöveroista. Kestävyyssuhteet täyttävien biopolttoaineiden eli ns. R-luokiteltujen biopolttoaineiden hiilidioksidivero on nykyisin puolet fossiilisten polttoaineiden verotasosta. Jätteistä, tähteistä, lignoselluloosasta ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistetut biopolttoaineet eli ns. T-luokan biopolttoaineet on kokonaan vapautettu hiilidioksidiverosta, koska niiden voidaan katsoa olevan lähes hiilineutraaleja polttoaineita polttoaineen elinkaaritarkastelussa ja niiden raaka-aineet ovat ravinnon tuotantoon soveltumattomia. Kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden verotusta voidaan käytännössä alentaa yksinomaan energiasäilytöveroä alentamalla. Polttoaineverotusta tulisi uudistaa siten, että hiilidioksidiveron osuutta valmisteverotuksessa nostettaisiin ja energiasäilytöveron osuutta laskettaisiin. Tämä mahdollistaisi nykyistä alempien verotusasteiden soveltamisen uusiutuville polttoaineille. Energiaverodirektiivi sallii alemman verotason polttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla olevat muut tuotteet.

Veron alennus olisi perusteltua ulottaa koskemaan myös T-laatuista parafiinista dieseliä. Kehittyneitä biopolttoaineita voidaan sekoittaa muihin polttoaineisiin, jolloin jaellun polttoainesekoituksen verotaso jäisi EU:n minimiverotason alle, vaikka jonkin yksittäisen polttoainelaadun verotaso laskisikin alle energiaverodirektiivin asettaman minimirajan.

Valtioneuvosto on ilmoittanut valmistelevänsä myöhemmin erillisen noin 100 miljoonan euron alennuksen polttoaineiden hiilidioksidiveroon. Ilman verorakenteen muutosta riskinä on, että tuleva alennus kohdistuisi lähes yksinomaan fossiilisiin polttoaineisiin, koska uusiutuvien polttoaineiden hiilidioksidivero on jo nykyisin fossiilisia polttoaineita merkittävästi alempi.

Kunnioitavasti

Tero Lausala

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Kalenoja Hanna

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry