



TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE LAIKSI NESTEMÄISTEN POLTTOAINEIDEN VALMISTEVEROSTA ANNETUN LAIN LIITTEEN MUUTTAMISESTA

TAUSTA

Valtiovarainministeriö (jäljempänä *VM*) on pyytänyt työ- ja elinkeinoministeriöltä (jäljempänä *TEM*), lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta (jäljempänä *valmisteveroesitys* tai *esitys*). Esityksen taustalla on pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kirjaus, jonka mukaan hallitus huomioi ja kompensoi jakeluelvoitepäätöksen vaikutukset pumppuhintoihin.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia siten, että liikennepolttoaineiden energiasäلتövero alennettaisiin 0,01681 eurosta 0,01566 euroon megajoulelta. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 3,5 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 4,0 senttiä litralta.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN NÄKEMYKSET

TEM toteaa, että hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta (jäljempänä *jakeluelvoite-esitys*) on tarkoitus antaa viikolla 41. TEM vastaa jakeluelvoite-esityksen valmistelusta ja sillä muutettaisiin vuotta 2024 koskevaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen yleis-tavoitetta ja kehittyneiden jakeiden lisävelvoitetta. Jakeluelvoite-esityksellä on osin vaikutuksia samoihin tekijöihin, joihin myös VM:n valmistele-va valmistevero-esitys vaikuttaisi. Jakeluelvoite-esityksen mukaan vuoden 2024 jakeluelvoite pysyisi 13,5 prosentin tasolla ja lisävelvoite

2 prosentin tasolla. Esityksellä olisi välillisiä vaikutuksia valtion talousarvioon. Vuotta 2024 koskevat muutokset kasvattaisivat valmisteverotuloja liikenteen polttoaineista staattisesti arvioiden noin 146 miljoonalla eurolla. VM on puolestaan arvioinut, että valmistevero-esitys laskisi energiaverojen tuottoa noin 156 miljoonaa euroa vuoden 2024 tasolla. TEM toteaa, että jakeluelvoitelain muutoksen seurauksena kasvavat verotulot kattavat lähes kokonaisuudessaan valmisteverolain muutoksen aiheuttaman energiaverokertymien pienentymisen.

VM on arvioinut valmistevero-esityksen alentavan bensiinin ja sitä korvaaville tuotteiden hintaa keskimäärin 3,5 senttiä litralta ja dieselin ja sitä korvaavien polttoaineiden hintaa keskimäärin 4,0 senttiä litralta. TEM toteaa vaikutuksen polttoaineiden hintoihin olevan varsin pieni, huomioiden energiaverojen tuoton laskun määrän. Jakeluelvoite-esityksessä on arvioitu, että bensiinin hinta olisi noussut 15 senttiä litralta ja dieselin hinta 17 senttiä litralta, mikäli jakeluelvoite nousisi voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti 28 prosenttiin ensi vuonna. Esitysten kokonaisvaikutus polttoaineiden hintaa olisi siten jopa noin 20 senttiä litralta. TEM kuitenkin korostaa, että arvioihin liittyy epävarmuuksia, eikä hinnamuutoksen siirtymistä polttoaineiden pumppuhintoihin voida taata. Öljymarkkinoiden luonteeseen kuuluu hintojen voimakas heilahtelu. Lisäksi pumppuhintoihin voivat vaikuttaa esimerkiksi paikalliseen kilpailuun liittyvät tekijät.

Lisäksi TEM toteaa, että pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta olisi tarkoitus nostaa asteittain siten, että vuonna 2025 taso olisi 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Ns. kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostettaisiin nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin. Lisäksi hallitusohjelmassa on kirjauksia muun muassa jakeluelvoitteen joustomekanismin käyttöönottamisesta, liikennesähkön liittämistä jakeluelvoitteeseen ja seuraamusmaksutasoista.

Valmistevero-esityksessä mainitaan, että sillä toteutettaisiin liikennepolttoaineiden valmisteveron alennus, jolla kompensoitaisiin hallitusohjelman mukaisesta jakeluelvoitteen velvoitetasojen vuosien 2024-2027 nousu-urasta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu. TEM arvioi, että esitetty veronalennus vaikuttaa suhteellisen pieneltä, jotta se itsessään kattaisi tulevien vuosien jakeluelvoitteen vuositasojen korotukset. Lisäksi TEM täsmentää, että hallitusohjelman kirjaukset koskien jakeluelvoitetta on tarkoitus toteuttaa kahdessa vaiheessa. Nyt valmistelussa oleva jakeluelvoite-esitys koskee vuoden 2024 jakeluelvoitteen yleistavoitetta ja sekä vuoden 2024 lisävelvoitetta. Muut hallitusohjelman kirjaukset, mukaan lukien seuraamusmaksutasot joihin VM viittaa esityksessään, tultaisiin toimeenpanemaan toisessa vaiheessa, joka ajoittuisi uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2018/2001 koskevan muutosdirektiivin täytäntöönpanon yhteyteen. Valmistelun yhteydessä selviää tarkemmat vaikutusarviot jakeluelvoitteen tulevien vuosien korotusten sekä seuraamusmaksutasojen vaikutuksista, ml. vaikutukset jaeltavien polttoaineiden hintoihin. Esitys tullaan antamaan eduskuntalle syksyllä 2024.

TEM toteaa, että polttoaineiden hintaa alentavat valmistevero- ja jakeluelvoite-esitykset yhdessä johtavat fossiilisten polttoaineiden käytön kasvuun ja siten Suomen tieliikenteen päästöt nousevat merkittävästi. TEM yhtyy valmisteveroesityksen näkemykseen siitä, että ehdotetuilla

muutoksilla olisi negatiivinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Liikennepolttoaineiden kulutuksen arvioidaan nousevan lyhyellä aikavälillä yhteensä noin 0,4 prosenttia. Taakanjakosektorin laskennallisten päästöjen arvioidaan nousevan vuoden 2024 tasolla noin 0,04 miljoonalla CO2 tonnilla. Pidemmän aikavälin vaikutusten arvioidaan olevan lyhyen aikavälin vaikutuksia suurempia. Jakeluelvoite-esityksessä on arvioitu, että jakeluelvoitteen vuotta 2024 koskeva lasku 28 prosentista 13,5 prosenttiin lisäisi liikenteen päästöjä noin 1,6 miljoonalla CO2 tonnilla. Vuonna 2021 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat yhteensä noin 9,9 miljoonaa CO2 tonnia. Täten TEM korostaa, että toimet yhdessä aiheuttavat merkittävän päästöjen lisääntymisen taakanjakosektorilla.

Jatkotyössä onkin äärimmäisen tärkeää löytää riittävät päästövähennyskeinot taakanjakosektorilla, jotta Suomi pääsee sille EU:ssa asetettuihin sitoviin päästövähennemätavoitteisiin. Korkeat päästövähennemävelvoitteet vaativat mm. uusien innovatiivisten hankkeiden käynnistymistä ja TEM painottaakin ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön merkitystä, jotta kyseisiä investointeja saadaan Suomeen. Hallitus on myös ohjelmassaan sitoutunut vastaamaan päästövähennystavoitteisiin ja etenemään hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuden siten, että se ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Riku Huttunen
Osastopäällikkö

Harri Haavisto
Erityisasiantuntija

JAKELU

Tähän riville kirjoitetaan, kenelle kirje on tarkoitettu jaettavaksi.

TIEDOKSI

Tähän riville kirjoitetaan, kenelle kirje annetaan tiedoksi.