

Valtiovarainministeriö

Viite: Lausuntopyyntö 28.9.2021, VN/2509/2021; VM024:00/2021

**Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle
energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi**

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu energiaverotusta koskevasta esityksestä näkemyksenään seuraavaa:

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmaan on kirjattu, että kaukolämpöverkkoon lämpöä tuottavat lämpöpumput ja konesalit siirretään sähköveron alempaan veroluokkaan II ja, että kestävästi tuotettu biokaasu sisällytetään biopolttoaineiden jakeluelvoitteen piiriin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että sähköveroluokkaan II kuuluvien konesalien piiriä esitetään laajennettavaksi käsittämään myös muut kuin kaikista suurimmat konesalit. Tämä parantaa alan toimintaedellytyksiä Suomessa. Hukkalämmön hyötykäyttöön toimittavien konesalien veroluokan alentaminen on yksi keskeisistä kansallisessa ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategiassa (3/2021) tunnistetuista keinoista datakeskusten hukkalämmön hyödyntämisen edistämiseksi. On perusteltua, että esityksen mukaisesti alempaan veroluokkaan sisällyttämisen edellytykseksi asetetaan hukkaenergian hyödyntämistä kuvaavat tunnusluvut tai energiatehokkuuden tunnusluvut siellä, missä hukkaenergian hyödyntäminen ei ole mahdollista.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että esityksen pääasiallisessa sisällössä todetaan, että "[u]sille, vuoden 2021 jälkeen käyttöön otetuille konesaleille säädettäisiin kuitenkin niiden palvelinlaitetehoon, hukkaenergian hyötykäyttöön ja energiatehokkuuteen perustuvia vaatimuksia, jotta ne olisivat oikeutettuja hankkimaan sähköä alennetulla veroluokalla. Ne kokonaisteholtaan yli viiden megawatin konesalit, jotka nykyisen lain perusteella ovat olleet veroedun piirissä, saisivat edelleen käyttää sähköveroluokan II mukaan verotettua sähköä ilman lisävaatimuksia." Itse lakiesityksessä ei kuitenkaan liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan erotella ennen 2021 ja sen jälkeen käyttöön otettuja 0,5-5 MW:n konesaleja toisistaan. Pääasiallisen sisällön mukainen esitys asettaisikin jo toiminnassa olevat ja uudet 0,5-5 MW:n konesalit keskenään eriarvoiseen asemaan, mikä ei olisi tarkoituksenmukaista.

Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (63/2021) astui voimaan kesäkuussa 2021. Laki sisältää biokaasun sisällyttämisen jakeluelvoitteeseen. Biokaasua koskevat momentit tulevat kuitenkin voimaan vasta vuoden 2022 alussa. Hallituksen esityksen (48/2021) vaikutusarvioinnissa esitetään biokaasun korkea tikkettiä keskeisenä vaikutuksena jakeluelvoitteen laajentamisesta biokaasuun. Biokaasun

korkea tikettiarvo voisi toteutuessaan mahdollistaa liikennekaasulle korkean bio-osuuden, jolloin myös liikennekaasun houkuttelevuus käyttövoimana paranisi erityisesti raskaassa tieliikenteessä kilpailukykyisen polttoainehinnan vaikutuksesta.

EU:n valtiontukisääntelyn vaatimusten mukaan jakeluelvoitetta ja veronalennusta ei voi käyttää samanaikaisesti. Biokaasun sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen edellyttää siten muutoksia biokaasun kohteluun verotuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että biokaasulle asetettava vero on valtiontukisääntelyn näkökulmasta ymmärrettävä, mutta pitää tärkeänä, että biokaasun hinnan kilpailukyvyistä erityisesti suhteessa fossiilisen bensiinin ja dieselin hintoihin huolehditaan jatkossakin ja että biokaasun käyttöä edistetään verotuksen ohella myös muilla keinoin.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ehdotus nostaisi kaasukäyttöisen kuljetuskaluston kustannuksia 1 700-8 700 eurolla vuodessa riippuen kaluston koosta, ajosuoritteesta ja kaasun jakelutavasta. Keskimääräiselle henkilöautolle kustannusvaikutuksest olisivat 152-342 euroa vuodessa riippuen kaasun jakelutavasta. Biokaasun käyttökustannusten nousu voi hidastaa liikenteen irtautumista fossiilisesta öljystä, mikä olisi liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden näkökulmasta haitallista.

Vaikka biokaasun verotukselle on olemassa painavia perusteita, ehdotukseen sisältyy myös huomattavan ongelmallisia, hallitusohjelman ja budjettiriihikirjausten vastaisia kohtia. Esityksen mukaan siirtoverkossa ja verollisessa jakeluverkossa liikenteessä käytettävää biokaasua verotettaisiin maakaasun verotasolla (23,354 euroa megawattitunnilta), kun taas siirtoverkon ulkopuolella liikenteessä käytettävän biokaasun verotaso olisi 10,414 euroa megawattitunnilta. Siirtoverkon alueella biokaasun tankkaajat maksaisivat siis polttoaineestaan saman verran veroa kuin fossiilisen maakaasun tankkaajat. Tämä ei millään tavoin vastaa hallituksen tavoitteita biokaasun käytön edistämisestä liikenteessä. Se ei myöskään vastaa tavoitteeseen eri polttoaineiden teknologianeutraalista verotuksesta, jossa kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden verotus on muiden biopolttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden verotusta kevyempää. Biokaasu muodostaisi jatkossa kummallisen poikkeuksen tästä säännöstä, sen hinta pumpulla nousisi ja sen käytön houkuttelevuus maakaasuun nähden pienenesi. Kaiken kaikkiaan ehdotus on omiaan vähentämään biokaasun käyttöä siirtoverkon alueella, mikä vähentäisi myös biokaasun kautta aikaansaattavia päästöhyötyjä liikenteessä.

Esityksessä mainittua kohtaa perustellaan muun muassa kaasuautoilun verotuen vähentämisellä ja liikenteen sähköistymisen edistämisellä. Ehdotetut muutokset alentaisivat valtiovarainministeriön mukaan kaasun kokonaiskysyntää liikenteessä ja mahdollistaisivat siten rajallisen biokaasun ohjaamista muille sektoreille. Esitys ei ota millään lailla huomioon sitä, että biokaasusta saatava hinta on liikenteessä paras, ja että raaka-aineita kestävään biokaasun tuotantoon on yhä runsain määrin käyttämättä. Kestävän kotimaisen tuotannon määrää olisi siten mahdollista

huomattavasti kasvattaa. Tämän esityksen myötä tuotannon kasvu olisi kuitenkin epätodennäköisempää, sillä esityksessä ehdotetaan myös lämmitys- ja työkonekäyttöön tulevan, siirtoverkkoon ja verolliseen jakeluverkkoon syötetyn biokaasun verottamista maakaasun verotasolla. Kaiken kaikkiaan ehdotuksen tavoitteena tuntuu olevan biokaasun tuotannon ja käytön jarruttaminen vastoin hallitusohjelman, budjettiriihikirjausten ja muiden aiheeseen liittyvien strategioiden linjauksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että esitystä ei tällaisenaan voi hyväksyä. Esitystä tulee muuttaa niin, että biokaasulle liikenteessä jakeluvelvoitteen myötä tuleva valmistevero on maksimissaan 10,414 euroa megawattitunnilta riippumatta siitä, missä sitä tankataan.

Timo Harakka
Liikenne- ja viestintäministeri

Minna Kivimäki
Kansliapäällikkö