

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 418/2021 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen RE85-polttoaineen hinnoittelusta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Timo Heinosen /kok näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 418/2021 vp:

Miksi hallitus ei suosi edullista, nykyiseen autokantaa sopivaa polttoainetta, joka on käytännössä täysin Suomessa valmistettu ja jonka käyttö näin suosii myös suomalaista teollisuutta,

miksi RE85-etanolin verokohtelu on Suomessa sillä tasolla, että sen käyttö ei käytännössä ole taloudellisesti kannattavaa ja

miksi RE85-etanolille muutoskatsastetun auton vuotuisen ajoneuvoveroon ei saa alennusta, vaikka ajoneuvon päästöt laskevat murto-osaan alkuperäisistä päästöistä?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Liikenteen nestemäisten polttoaineiden verotasoista säädetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994). Polttoainevero koostuu energiasisältöverosta, hiilidioksidiverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Sekä fossiilisten että bioperäisten nestemäisten polttoaineiden polttoainevero perustuu Suomen ympäristöperusteiseen veromalliin, jossa huomioidaan muun muassa polttoaineen elinkaarenaikaiset hiilidioksidipäästöt, lähipäästöt ja energiasisältö. Tämän vuoksi bioperäisten polttoaineiden litra-kohtainen vero on fossiilisia alempi. Kestävyysskriteerit täyttävien nestemäisten biopolttoaineiden hiilidioksidiveroa alennetaan suhteessa vastaavan fossiilisen tai ei-kestävän biopolttoaineen verotasoon. Kestävyysskriteerit täyttävien nestemäisten biopolttoaineiden, kuten maatalousperäisen etanolin ja biodieselin, hiilidioksidivero on puolitettu ja jätteistä, tähteistä, lignoselluloosasta ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistetut biopolttoaineet on vapautettu kokonaan hiilidioksidiverosta.

Nestemäisten biopolttoaineiden litra-kohtaiset verotasot ovat merkittävästi matalampia kuin fossiilisten polttoaineiden, mutta varsinaisia alennettuja verokantoja biopolttoaineille ei kuitenkaan ole. Niiden matalampi vero on seurausta sekä fossiilisia että biopolttoaineita neutraalisti kohtelevasta energiaverorakenteesta. Verorakenne on EU-tasolla ainutlaatuinen eikä siihen ole katsottu sisältyvän valtiontukea. Tämä on mahdollistanut biopolttoaineiden

jakeluelvoitteen käytön biopolttoaineiden edistämiskeinona Suomessa ilman, että fossiilisia polttoaineita korvaavia biopolttoaineita verotetaan litraperusteisesti fossiilisten polttoaineiden verotasoilla, mikä olisi erityisen epäedullinen bioetanolille sen alhaisemman energiasisällön vuoksi. Biopolttoaineiden jakeluelvoitteesta eli polttoaineen jakelijoita koskevasta sitovasta velvoitteesta toimittaa vuosittain liikennepolttoaineeksi säädetty osuus biopolttoaineita säädetään biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007). Jakeluelvoite kohtelee eri biopolttoaineita neutraalisti kestävyyskriteerien mukaan ja kannustaa polttoaineiden jakelijoita hinnoittelemaan korkeaseosetanolin kilpailukykyisesti, jos kestävyyskriteerit täyttävä bioetanolin on jakelijalle halvin tapa täyttää biopolttoaineiden jakeluelvoite.

Toisin sanoen nykyinen energiaverotus ja biopolttoaineiden jakeluelvoite asettavat bioetanolin samalle viivalle muiden biopolttoaineiden kanssa, mikä edistää biopolttoaineilla saavutettavien päästövähennysten aikaansaamista mahdollisimman kustannustehokkaasti. Biopolttoaineiden jakeluelvoitteen täyttämättä jättämisestä aiheutuva korkea seuraamusmaksu muodostaa merkittävän kannustimen biopolttoaineiden jakeluun ja biopolttoaineiden korkeista markkinahinnoista johtuen jakeluelvoite käytännössä myös määrittää biopolttoaineiden osuuden polttoaineiden kokonaiskulutuksessa.

Bioetanolin tai muiden biopolttoaineiden kotimaista tuotantoa edistetään valtion talousarviossa energiatukijärjestelmän kautta uuden energiateknologian demonstraatiohankkeita tukemalla. Näin tavoitellaan muun muassa liikenteen biopolttoaineiden käytön lisäämistä. Business Finland vastaa biopolttoaineiden kehitysohjelman puitteissa teknologian pilotointiin liittyvistä hankkeista ja työ- ja elinkeinoministeriö demonstraatiolaitoksille suunnattavista avustuksista.

Hallitusohjelma sisältää kirjauksen siitä, että varmistetaan myös jatkossa auton käyttövoiman konversioiden, jotka mahdollistavat vähäpäästöisemmän liikkumisen, huomioon ottaminen niin auto-, ajoneuvo- kuin käyttövoimaverotuksessa. Valtiovarainministeriön asettama liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä tarkasteli toukokuussa 2021 julkaistussa loppuraportissaan tämän kirjauksen pohjalta konversioiden verokohtelua.

Käyttövoimamuunnoksen kannattavuus kuluttajalle ei ratkea yksinomaan verotuksellisten ja jakeluelvoitteeseen liittyvien seikkojen kautta, vaan siihen vaikuttavat polttoaineiden globaalit markkinahinnat sekä muunnostyön kustannus. Tämä on perusteltua myös päästövähennysten kustannustehokkuuden näkökulmasta.

Helsinki 26.7.2021

Valtiovarainministeri Annika Saarikko