

## **Liikenne- ja viestintävaliokunta**

**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)**

Suurelle valiokunnalle

### **JOHDANTO**

#### *Vireilletulo*

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi) (U 56/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- erityisasiantuntija Valteri Härmälä, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Tuomo Suvanto, Liikenne- ja viestintävirasto
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- johtava asiantuntija Sinikka Hartonen, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Finavia Oyj
- Neste Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Keskuskauppakamari
- Metsäteollisuus ry
- Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

### VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

#### *Ehdotus*

Euroopan komissio on antanut 14.7.2021 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu); KOM (2021) 563 lopullinen.

Komissio ehdottaa, että nykyistä energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevaa yhteisön kehyksen uudistamisesta annettua neuvoston direktiiviä 2003/96/EY uudistettaisiin osana Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja siihen sisältyvää ilmastopoliittista 55-valmiuspakettia, jonka avulla EU:n on tarkoitus vähentää nettopäästöjään vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 1990 ja osana vihreän kehityksen ohjelmaa edistää EU:n muuttumista hiilineutraaliksi vuoteen 2050 mennessä linjassa Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden kanssa.

Energiaverodirektiivin uudistamisen tavoitteena on varmistaa, että energiatuotteiden ja sähkön verotus heijastaisi paremmin tuotteiden ympäristö- ja terveysvaikutuksia, millä edistettäisiin siirtymää fossiilista polttoaineista puhtaampaan energiaan. Tämä edellyttäisi puhtaiden teknologioiden epäedullisen verokohtelun poistamista sekä tehottomien ja saastuttavien polttoaineiden veron korottamista, jolla täydennettäisiin päästökaupan kautta tapahtuvaa hiilen hinnoittelua. Tavoitteena on siten kytkeä energiaverotus EU:n energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittikkaan. Samalla tavoitteena on parantaa sisämarkkinoiden toimintaa päivittämällä verotettavien tuotteiden soveltamisala, verojen rakenne ja erilaiset veron alennukset sekä säilyttää jäsenvaltioiden mahdollisuus energiaverotuottoihin. Vaikka uudistuksen tavoitteet liittyvät päästöjen vähentämiseen ja sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseen, ehdotuksessa todetaan, että jäsenvaltioilla tulee olla mahdollisuus käyttää energiaverotusta myös muihin tarkoituksiin.

Tavoitteet toteutettaisiin siirtymällä nykyisestä energiatuotteiden määräperusteisesta verotuksesta energiasisältöperusteiseen veromalliin, laajentamalla veropohjaa ja poistamalla fossiilisten polttoaineiden verotukia. Nykyistä verorakennetta uudistettaisiin ryhmittelemällä energiatuotteet ja sähkö neljään veroluokkaan niiden ympäristöominaisuuksien perusteella ja ottamalla käyttöön veroluokan sisällä yhtenäinen verotaso. Jäsenvaltioiden olisi noudatettava verotuksessaan edellä mainittua uudistettua luokittelua ja luokan sisällä yhtenäistettyjä verotasoja.

#### *Valtioneuvoston kanta*

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55 % ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää. Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia riskikäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotukseen verottaa eri energiatuotteita ja sähköä yhdenmukaisesti niiden energiasisällön ja ympäristöominaisuuksien perusteella. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti hyvänä myös, että erilaisia energiatuotteiden veropoikkeuksia ja -vapauksia poistetaan, jolloin niitä verotettaisiin eri jäsenvaltioissa nykyistä yhdenmukaisemmin ja jotta ne tukisivat ilmastotavoitteiden saavuttamista, ottaen huomioon kilpailukyky ja verotuotot. Samalla valtioneuvosto kuitenkin korostaa, että energiaverotuksen kokonaisuutta täytyy arvioida ilmastovaikutusten ohella kilpailukykyyn, verotuottojen kertymisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

Keskeistä on, että direktiiviehdotusta ja sen vaikutuksia arvioidaan yhdessä 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten kanssa.

### *Veron rakenne*

Valtioneuvosto toteaa, että päästökaupan ohella energiaverodirektiivi on keskeinen instrumentti päästöjen hinnoittelumiseksi ja päästöjen vähentämiseksi. Ehdotuksessa energiaverotus perustuisi polttoaineen energiasisältöön ja välillisesti ehdotettu veroluokkien välinen porrastus sisältäisi myös hiilidioksidiohjausta. Varsinainen hiilidioksidipäästöjen hinnoittelu hoidettaisiin pääosin päästökauppajärjestelmän laajentamisella uusille sektoreille, kuten liikenteeseen, lämmitykseen ja merenkulkuun ja päästökaupan tehostamisella lentoliikenteen osalta. Valtioneuvosto pitää energiaverodirektiivin uudistamista polttoaineen energiasisältöön perustuvaksi lähtökohtaisesti kannatettavana, koska se kohtelisi tältä osin polttoaineita neutraalisti. Jatkotyössä tulisi arvioida olisiko jäsenvaltioille annettava mahdollisuus verottaa polttoaineiden hiilidioksidipäästöjä yksilöllisesti tuotekohtaisesti ja elinkaaripäästöt huomioiden toisin kuin pelkkä päästökauppajärjestelmä tekee.

### *Veropoikkeusten karsiminen, veropohjan laajentaminen ja verokantojen yhtenäistäminen*

Valtioneuvosto arvioi, että ehdotukset veronalennusten ja verovapautusten karsimiseksi ovat lähtökohtaisesti kannatettavia Suomen kaltaiselle tukia vähän käyttävälle korkean verotuksen maalle. Verokantojen yhtenäistämiseen voi kuitenkin liittyä riskejä verotuottojen ja ympäristöohjauksen vähentymisestä sekä kilpailukykyyn näkökulmasta. Esimerkiksi sähkön verotason eriyttämismahdollisuus elinkeinoelämän ja kotitalouksien välillä voisi olla tarpeen säilyttää, sillä se on mahdollistanut yleisesti ottaen korkean verotason ja toisaalta eriytetyn kannan sektoreille, joille korkea verotuksen taso eri syistä ei ole mahdollinen. Korkea verotaso voisi tietyillä sektoreilla hi-

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

dastaa investointeja tuotannon päästöjen vähentämiseksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että tukikokonaisuutta tarkasteltaessa arvioidaan myös yksittäisille jäsenvaltioille myönnettävien poikkeuksien merkitystä sisämarkkinoiden toimivuuden kannalta.

Valtioneuvosto katsoo, että komission esitykseen veropohjan laajentamisesta ja sen vaikutuksista liittyy useita selvitystä ja arviointia vaativia seikkoja. Jatkovalmistelussa tulee huomioida EUTason ja kansallisen tason ympäristöohjaus ja energian saatavuus sekä suomalaisen energiaverotuksen ja energijärjestelmän erityispiirteet ja kilpailukyky. Tämän vuoksi yksityiskohtaisempien kantojen muodostaminen edellyttää asian tarkempaa selvittämistä ja arvioimista.

Valtioneuvosto katsoo, että bensiinin ja dieselöljyn verokantojen yhtenäistämiseen liittyy osittain hankalasti yhteen sovitettavia tavoitteita. Verokantojen yhtenäistäminen voisi olla ympäristösyistä perusteltua, mutta ehdotus saattaisi johtaa dieselöljyn verotason korottamisen sijasta bensiinin verotason alentamiseen, mikä olisi ympäristö- ja valtiontaloudellisten tavoitteiden vastaista. Toisaalta dieselöljyn verotason nostamisella olisi vaikutuksia elinkeinoelämän logistiin kustannuksiin erityisesti ottaen huomioon, että Suomessa verotasot ovat jo nyt varsin korkeat. Valtioneuvosto katsoo näistä syistä, että yhtenäistämistä olisi arvioitava laajemmin edellä kuvatuista, erityisesti ympäristöohjauksen ja kilpailukyvyn näkökulmista.

Valtioneuvosto katsoo, että jatkossa on vielä tarpeen arvioida sitä, onko tarkoituksenmukaista sitoa sähkön verotaso alimpaan veroluokkaan.

Ehdotukseen sisältyy mahdollisuuksia porrastaa esimerkiksi kaasujen ja vetypolttoaineen energiaverotusta tuotteiden alkuperän tai laadun perusteella. Säännöksiä ei kuitenkaan ole siitä, miten verotus voitaisiin toteuttaa. Valtioneuvosto katsoo, että sisämarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi tulee arvioida tarvetta yhdenmukaistaa verotusmenettelyitä näiltä osin.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti kannatettavana suuntaa, jossa eri liikennemuotojen polttoaineverotusta lähennetään toisiinsa. Sähkön käyttö eri liikennemuodoissa olisi edelleen lievimminkin verotettua, mikä olisi liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta perusteltua.

### *Vähimmäisverotasojen tarkistaminen*

Suomen tavoitteiden kannalta useissa tilanteissa energiaverodirektiiviin sisältyvien poikkeuksien ja verotukien karsimisen lisäksi tärkeää on vähimmäisverotasojen nostaminen kaikkien energialähteiden osalta lähemmäksi Suomen ja muiden korkean verotuksen maiden verotasoa. Nykyiset vähimmäisverotasot ovat säilyneet samana koko direktiivin voimassaoloajan. Valtioneuvosto kannattaa vähimmäisverokantojen nostoa ja indeksointia ohjausvaikutuksen, verotuottojen ja yhtenäisten kilpailuolosuhteiden säilyttämiseksi.

Vaikka lähtökohdiltaan polttoaineiden erilainen kohtelu niiden elinkaaripäästöjen ja kestävyysmukaan on perusteltua, valtioneuvosto katsoo, ettei kehittyneiden polttoaineiden lähes nolla-vähimmäisverotaso ole perusteltu, kun arvioidaan ohjauksen tavoitteita energiansäästön, energiatehokkuuden, luonnonvarojen käytön tai luonnon monimuotoisuuden kannalla. Ehdotettuja siirtymäaikoja meri- ja lentoliikenteen kehittyneiden ja kestävien biopolttoaineiden verotukselle voidaan kuitenkin pitää perusteltuina.

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

Samalla myös muiden tuotteiden vähimmäisverotasoja tulisi nostaa merkittävästi. Tämä voisi tapahtua kaikkein tuotteiden osalta direktiiviedotukseen jo sisältyvällä siirtymäkaudella, jonka aikana esimerkiksi liikennepolttoaineiden vähimmäisverotasoisiin ei juurikaan ole ehdotettu tasokorotuksia.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotetut vähimmäisverokannat ovat sähkölle ja lämmityspolttoaineille edelleen varsin alhaisia. Suomen näkökulmasta niitä tulisi nostaa merkittävästi enemmän.

### *Lento- ja meriliikenteen polttoaineet*

Valtioneuvosto katsoo, että lentoliikenteen ja merenkulun polttoaineiden verottamiselle ympäristön ja muiden liikennemuotojen neutraalin kohtelun kannalta voisi olla sinänsä perusteita. Verotukseen ja sen toteuttamistapaan liittyy kuljetusintensiivisen reunavaltion kannalta kuitenkin riskejä. Valtioneuvosto katsoo siksi, että veromuutoksia tulee tarkastella yhdessä 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten ja niiden aiheuttamien kustannusten kanssa. Valtioneuvosto korostaa myös, että vahvasti kansainvälisellä merenkulkualalla on merkityksellistä, että toimet edistävät tasapuolista kilpailua, eivätkä sisällä riskiä päästöjen siirtymiseen pois tiukemman sääntelyn alalta. Lisäksi tulee ottaa huomioon mahdolliset maailmanlaajuiset toimet merenkulun päästöjen vähentämiseksi ja uusiutuviin polttoaineisiin ohjaamiseksi. Valtioneuvosto katsoo, että mahdollisesta verovapauden poistosta tulisi sopia ensisijaisesti maailmanlaajuisesti. Jos merenkulun polttoaineiden verovapaudesta luovutaan, valtioneuvosto pitää tärkeänä, että verotus toteutetaan siten, että otetaan huomioon riski polttoaineen hankinnan siirtymisestä EU:n ulkopuolelle.

Valtioneuvosto huomauttaa, että useissa lentoliikenteen kansainvälisissä sopimuksissa ei nykyisin sallita polttoaineen verotusta EU:n sisäisillä lennoillakaan.

Mahdollinen uudistus tulisi pyrkiä toteuttamaan tavalla, joka ei vääristäisi kilpailua EU:n sisämarkkinoilla EU:n ulkopuolisten yritysten eduksi.

Valtioneuvosto katsoo, että rahti- ja matkustajalentoliikenteen erilainen verokohtelu olisi ongelmallinen kilpailunäkökulmasta, eikä ehdotuksessa oteta kantaa matkustaja- ja rahtiliikenteen yhdistelmälentoihin.

Valtioneuvosto näkee, että ehdotus, jonka mukaan lento- ja meriliikenteen polttoaineiden verotus riippuisi käytettävän polttoaineen laadun ohella kyseisen liikenteen tai matkan luonteesta, on myös verotuksen ja sen valvonnan toteuttamiskelpoisuuden kannalta vaikea. Kaikkea kaupallista lentoliikennettä tulisi siksi kohdella keskenään yhdenmukaisesti. Vastaavasti kaupallista meriliikennettä tulisi kohdella keskenään yhdenmukaisesti. Nykyisin erottelu tehdään ainoastaan verollisen huviliikenteen ja verottoman kaupallisen liikenteen välillä. Lisäksi valtioneuvoston mielestä on arvioitava, onko perusteita sitoa kaupallisen lento- ja meriliikenteen polttoaineiden verotasoja vastaavien moottoripolttoaineiden kansallisiin verotasoisiin. Vähintäänkin tulee arvioida tarvittavia siirtymäaikoja tai mahdollisesti omia verotasoja.

Valtioneuvoston suhtautuu myönteisesti vesialusten ja lentokoneiden käyttämän maasähkön edistämiseen.

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

Valtioneuvosto toteaa, että Ahvenanmaan verotuksellisen erityisaseman vaikutusta ehdotettuun meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden verotukseen tulee vielä selvittää.

### *Oikeusperusta*

Valtioneuvosto katsoo, että direktiivin oikeusperustana tulisi olla SEUT 113 artikla, koska kyse on ensisijaisesti artiklassa tarkoitettua jäsenvaltioita velvoittavan välillisen verotuksen yhdenmukaistamisesta. Komissio ei ole yksilöinyt, miltä osin oikeusperustana voitaisiin mahdollisesti pitää SEUT 192 artiklan 2 kohtaa. Asiaa arvioidaan ehdotusten tarkennuttua.

### *Toimeenpanovallan siirto*

Valtioneuvosto katsoo, että neuvoteltavaan direktiiviin sisältyvien valtuutussäännösten tulee olla selkeitä ja tarkkarajaisia. Lähtökohtaisesti ehdotetut delegointisäännökset täyttävät nämä vaatimukset ja ovat perusteltuja. Niiden asianmukaisuutta arvioidaan vielä jatkokäsittelyssä.

Ehdotettu toimeenpanovallan siirto on kannatettava pitkälti nykytilaa vastaavana.

### *Voimaantulo*

Valtioneuvosto pitää ehdotettua direktiivin voimaantuloajankohtaa vuoden 2023 alusta varsin aikaisena kansallisen täytäntöönpanon kannalta. Ehdotusta ja sen vaikutuksia tulee voida myös arvioida osana laajempaa 55-valmiuspakettia. Toisaalta on tärkeää, että direktiivimuutos tulisi voimaan mahdollisimman yhtäaikaisesti valmiuspaketin muiden osien kanssa, koska energiaverouudistus tukisi esimerkiksi taakanjakosektorin tavoitteen saavuttamista.

## VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta suhtautuu valtioneuvoston tavoin myönteisesti ehdotuksen ilmastotavoitteisiin, mutta saamansa selvityksen perusteella kriittisesti moniin esityksen yksityiskohtiin. Ehdotukseen liittyy kuljetusintensiivisen reuna- ja lentoliikenteeseen sekä raskaaseen tieliikenteeseen kohdistuvien ehdotusten arvioituihin suuriin kustannusvaikutuksiin.

(2) Valiokunta pitää hyvänä valtioneuvoston lähtökohtaa, jonka mukaan ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin. On hyvä, että valtioneuvosto korostaa, että energiaverotuksen kokonaisuutta täytyy arvioida ilmastovaikutusten ohella kilpailukykyyn, verotottojen kertymisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

### ***Bensiinin ja dieselöljyn verokantojen yhtenäistäminen***

(3) Ehdotuksen mukaan dieselin ja bensiinin verokohtelu tulisi yhdenmukaistaa. Saadun selvityksen mukaan verokantojen yhtenäistäminen saattaisi johtaa dieselöljyn verotason korottamisen

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

sijasta bensiinin verotason alentamiseen, mikä olisi ympäristö- ja valtiontaloudellisten tavoitteiden vastaista. Toisaalta dieselöljyn verotason nostamisella olisi huomattavia vaikutuksia elinkeinoelämän kustannuksiin.

(4) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota siihen, että ehdotettu energiaverodirektiivi yhdistäisi Suomessa dieselin ja bensiinin verotasot. Koska näiden tuotteiden verotasojen eroon liittyy tällä hetkellä dieselkäyttöisten henkilöautojen käyttövoimavero, johtaisi muutos Suomessa todennäköisesti henkilöautojen käyttövoimaveron poistumiseen ja dieselpolttoaineen valmisteveron merkittävään nousuun. Muutosta on pidetty hyvin haitallisena, ja se lisäisi merkittävästi Suomen logistisia kustannuksia heikentäen maamme kilpailukykyä.

(5) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että direktiivissä tulee mahdollistaa dieselin verottaminen bensiiniä alhaisemmalla verotasolla noudattaen kuitenkin vähimmäisverotasoja ja direktiivin veroluokkien välistä järjestystä. Fossiilista dieseliä tulee näin ollen voida verottaa kansallisesti vähemmän kuin fossiilista bensiiniä kuitenkin siten, että fossiilisen dieselin veroperuste ei alita ympäristöystävällisempien polttoaineiden verotasoa.

(6) Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että bensiinin ja dieselöljyn verokohtelun yhtenäistäminen on erittäin ongelmallista kilpailukykyyn ja logistiikan kustannusten osalta eikä välttämättä edistä myönteisten ympäristövaikutusten varmistamista.

### *Ammattidiesel*

(7) Minimiverotasojen muutosten lisäksi ehdotukseen sisältyy toinen maanteiden tavaraliikenteeseen liittyvä keskeinen muutos. Nykyisestä poiketen direktiiviin ei enää sisältyisi mahdollisuutta soveltaa ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa. Niin sanotun ammattidieselin käyttöönotto jäsenmaassa ei siis enää olisi mahdollista. Asiantuntijakuulemisessa tätä muutosehdotusta on pidetty huonona ja kielteisenä. On katsottu, että se ei mahdollista logistiikkakustannusten huomioimista polttoaineverojen rakenteessa.

(8) Asiantuntijakuulemisen mukaan mahdollisuus soveltaa ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa (ammattidiesel) tulee säilyttää direktiivissä.

### *Lento- ja meriliikenteen polttoaineet*

(9) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että saadun selvityksen mukaan verotus tulisi toteuttaa siten, että huomioidaan sekä vaikutukset liikenteen kilpailukykyille että riski hiilivuodolle, jos merenkulun tai lentoliikenteen polttoaineiden verovapaudesta luovuttaisiin.

### *Lentoliikenne*

(10) Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että voimaan tullessaan polttoainevero olisi jo viides instrumentti lentoliikenteen päästöjen hallitsemiseen päästökaupan sekä esitettyjen uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvollisuuden ja energian loppukäyttöä koskevan käyttörajoituksen lisäksi. Jäsenmaiden ICAO:ssa sopima CORSIA-järjestelmä koskee näiden ohella lentoliikenteen päästöjen hallintaa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että eri toimenpiteiden yhteisvaikutuksia ei

## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

ole arvioitu riittävästi, ja pitää välttämättömänä, että 55-valmiuspaketin eri ehdotuksia arvioidaan kokonaisuutena.

(11) Valiokunta pitää hyvänä, että valtioneuvoston kannan mukaan mahdollisesta verovapauden poistosta tulisi sopia ensisijaisesti maailmanlaajuisesti. Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että polttoaineen verotuksella merkittävästi heikennettäisiin lentoliikennealan mahdollisuuksia kehittää ja investoida uuteen puhtaampaan teknologiaan. Näin on pidetty välttämättömänä, että Suomi vaatii lentopolttoaineen veroehdotuksen hylkäämistä. Valiokunta katsookin, että kansainvälisten lentojen, mukaan lukien EU:n sisäisten lentojen, polttoaineen verokohtelusta tulee säätää ICAOn tasolla.

(12) Valiokunta pitää hyvänä valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan mahdollinen uudistus tulisi pyrkiä toteuttamaan tavalla, joka ei vääristä kilpailua EU:n sisämarkkinoilla EU:n ulkopuolisten yritysten eduksi. Valiokunta viittaa kansainvälisen lentoliikenteen kilpailuasetelmasta ja kilpailukyvystä lausunnossaan LiVL 22/2021 vp—U 58/2021 vp lausumaansa ja uudistaa tässä yhteydessä kantansa.

(13) Saadun selvityksen perusteella valiokunta kantaa huolta siitä, että esittämällä verovapautta lentorahtiyhtiöille ehdotus aiheuttaa eriarvoistavia ja kilpailua vääristäviä muutoksia alan toimintaedellytyksiin. Valtioneuvoston tavoin valiokunta katsoo, että rahti- ja matkustajalentoliikenteen erilainen verokohtelu on ongelmallinen kilpailunäkökulmasta, eikä ehdotuksessa oteta kantaa matkustaja- ja rahtiliikenteen yhdistelmälentoihin. Saadun selvityksen mukaan ehdotus on ongelmallinen myös lentoliikenteen kansainvälisten sopimusten kannalta.

### *Meriliikenne*

(14) Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että esitys kasvattaisi Suomen ulkomaankauppaa palvelevan meriliikenteen vuosittaisia kustannuksia 40—50 miljoonaa euroa ilman arvioita päästöjä vähentävästä vaikutuksesta. Tämän vuoksi on esitetty, että Suomen ei tulisi hyväksyä veroa tilanteessa, jossa merenkulun päästövähennystoimet ovat laajentumassa ja kustannukset nousemassa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttövelvoitteen (FuelEU Maritime) ja päästökaupan (ETS) kautta.

*Talvimerenkulku.* (15) Edelleen asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota siihen, että Suomen riippuvuus merikuljetuksista, pitkät etäisyydet valtamerisatamiin sekä olemattomat mahdollisuudet siirtää vientikuljetuksia muiden liikennemuotojen varaan asettavat ventialat poikkeuksellisen alttiiksi merikuljetusten hinnannousulle. Toisin kuin merenkulun vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttövelvoitteessa ja päästökaupassa, velvoittava polttoaineerotus koskisi vain EU:n sisäistä meriliikennettä, mikä voisi alueellisesti johtaa kuljetusten hiilivuotoon. Valiokunta kantaakin huolta siitä, että Suomen ulkomaankauppaa palvelevien merikuljetusten kilpailukyvystä on huolehdittava, koska niihin kohdistuu tulevina vuosina merkittävää kustannuspainetta.



## Valiokunnan lausunto LiVL 30/2021 vp

### VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

*että lähtökohtaisesti bensiinin ja dieselöljyn verokohtelua ei tule ehdotuksessa yhtenäistää ja että ammattidieselin ja mahdollisen dieselin ja bensiinin verokohtelun yhtenäistämisen osalta tulee varmistaa, että ehdotuksilla ei vaaranneta Suomen kilpailukykyä eikä lisätä tarpeettomasti logistiikan kustannuksia ja että varmistetaan ehdotusten myönteiset ympäristövaikutukset,*

*että lento- ja meriliikenteen verokohtelusta tulee ensisijaisesti sopia maailmanlaajuisesti huomioon ottaen eurooppalaisten toimijoiden globaali kilpailukyky ja*

*että muutoin se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellä esitetyn huomautuksin.*

Helsingissä 18.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd  
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk  
jäsen Pekka Aittakumpu kesk  
jäsen Heikki Autto kok  
jäsen Sandra Bergqvist r  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Janne Heikkinen kok  
jäsen Juho Kautto vas  
jäsen Jari Kinnunen kok  
jäsen Jouni Kotiaho ps  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Joonas Könttä kesk  
jäsen Sheikki Laakso ps  
jäsen Jenni Pitko vihr  
jäsen Mirka Soinikoski vihr  
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker