

Talousvaliokunta

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 talousvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- teollisuusneuvos Petteri Kuuva, työ- ja elinkeinoministeriö
- puheenjohtaja Markku Ollikainen, Suomen ilmastopaneeli
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- johtava asiantuntija Kati Ruohomäki, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- asiantuntija Mari Nasser, Energiateollisuus ry
- energia- ja päästökauppa-asiantuntija Heikki Vierimaa, Metsäteollisuus ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- johtava asiantuntija Sinikka Hartonen, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Bioenergia ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Määräperusteisesta verosta energiasisältöveroon

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Direktiiviehdotuksen mukaan energiaverotus perustuisi tuotteiden energiasisältöön, mikä mahdollistaisi tuotteiden nykyistä paremman vertailun ja poistaisi nykyiseen määräpohjaiseen veroon liittyvän tiettyjen tuotteiden, kuten biopolttoaineiden, epäedullisen verokohtelun fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. Energiasisältö määräytyisi verotettavien tuotteiden tunnetun, alemman lämpöarvon perusteella pääsääntöisesti sen mukaan mitä Euroopan parlamentin ja neuvoston energiategohokkuusdirektiivissä 2012/27/EU ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (uudelleenlaadittu) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2018/2001/EU säädetään.

Jäsenvaltioita velvoittavat vähimmäisverotasot ilmaistaisiin uudistetussa direktiivissä euroina gigajoulelta. Jäsenvaltiot voisivat ilmaista kansalliset verotasot myös muissa yksiköissä nykyiseen tapaan.

Veropohja laajenisi kilpaileviin tuotteisiin

Direktiivin soveltamisalaa laajennettaisiin nykyisen direktiivin mukaan verotettavien liikenne- ja lämmityspolttoaineiden sekä sähkön kanssa kilpaileviin tuotteisiin. Veron soveltamisalan piiriin tulisivat vety, turve ja useat biomassaan perustuvat kiinteät polttoaineet kuten polttopuu ja puuhiili, joita käytetään yli 5 megawatin tehoisissa laitoksissa, ja jotka nykyisin ovat direktiivin soveltamisalan ulkopuolella. Direktiiviin sisältyisi lisäksi nykyisen kaltaisesti korvaavuusperiaate, jonka mukaan myös ne tuotteet, joita ei nimenomaisesti mainita, olisivat liikenne- tai lämmitystarkoituksiin käytettynä verotettava vastaavan liikenne- tai lämmityspolttoaineen verotasolla. Lämmityspolttoaineiden osalta korvaavuusperiaate koskisi edelleen vain hiilivetyjä. Käyttötarkoitusta kuvaavia säännöksiä kuitenkin tarkennettaisiin.

Yhdenmukaistetun energiaverotuksen ulkopuolelle jäisi edelleen energiatuotteiden käyttö muihin tarkoituksiin kuin liikenne- tai lämmityskäyttöön, kuten öljytuotteiden materiaalikäyttö tuotteiden valmistuksessa. Myös energiatuotteiden kaksoiskäyttö eli samanaikainen käyttö sekä lämmön tuotantoon että muihin tarkoituksiin kuin liikennepolttoaineeksi tai lämmön tuotantoon olisi edelleen veron ulkopuolella. Kaksoiskäyttöksi katsottaisiin nykyiseen tapaan kemiallinen pelkistys samoin kuin energiatuotteiden ja sähkön käyttö elektrolyytisissä ja metallurgisissa prosesseissa. Veron ulkopuolella olisi nykyiseen tapaan myös tuotettu lämpö, sillä vero kohdistuisi lämmön tuottamisessa käytettäviin energiatuotteisiin ja sähkөөn.

Veron piirissä olevat tuotteet määriteltäisiin edelleen pääosin tullinimikkeiden perusteella, mutta nimikeviittauksia päivitetäisiin.

Neutraalin verokohtelun varmistamiseksi tuote, joka koostuu useammasta veron piirissä olevasta komponentista, verotettaisiin komponenttinsa mukaisesti riippumatta siitä, mihin tullinimikkeeseen tuote kuuluu. Tämä vastaisi Suomessa sovellettavaa energiaveromallia.

Veroluokat määriteltäisiin tuotteiden ympäristöominaisuuksien perusteella

Veronalaiset energiatuotteet ja sähkö luokiteltaisiin neljään veroluokkaan niiden tunnettujen ympäristöominaisuuksien perusteella.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Veroluokkia olisi neljä. Korkeimpaan veroluokkaan kuuluisivat perinteiset fossiiliset polttoaineet kuten moottoribensiini ja dieselöljy sekä niin sanotut ei-kestävät biopolttoaineet. Seuraavaan luokkaan luettaisiin ne fossiiliset polttoaineet, jotka ovat näitä vähemmän haitallisia ja joilla lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä voidaan saavuttaa jonkin verran hiilestä irtautumista, kuten maakaasu, nestekaasu ja fossiilista alkuperää oleva vety. Näiden vähimmäisverotaso olisi 10 vuoden siirtymäkauden ajan 2/3 korkeimman veroluokan vähimmäisverotasosta. Seuraavaan luokkaan kuuluisivat kestävä biopolttoaineet, joiden vähimmäisvero olisi puolet korkeimman veroluokan vähimmäisverotasosta. Lievimpään veroluokkaan kuuluisivat sähkö sekä kehittyneet biopolttoaineet, bionesteet ja biokaasu sekä vähähiiliset polttoaineet ja uusiutuvat ei biologista alkuperää olevat tuotteet.

Kullekin veroluokalle asetettaisiin omat veron vähimmäistasot, jotka jäsenvaltiot voisivat ylittää ja jotka olisivat eri suuruiset liikenne- ja lämmityskäytössä. Liikennepolttoaineiden vähimmäisverotasot olisivat nykyistä vastaavasti korkeimmat. Työkoneissa ja muussa erityiskäytössä käytettävien tuotteiden vähimmäisverotasot olisivat yhdenmukaisia lämmityskäytön kanssa nykyistä vastaavasti, millä tavoitellaan verotuksen yksinkertaistamista. Lisäksi sähkölle asetettaisiin oma vähimmäisverotasonsa.

Neutraalin verokohtelun varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava yhdenmukainen verotus samaan tarkoitukseen käytettäville ja samaan veroluokkaan kuuluville tuotteille. Nykyiseen direktiiviin ei sisälly vastaavaa periaatetta vaan jäsenvaltiot ovat voineet vapaasti määritellä eri tuotteille verotasot direktiivissä säädettyjen vähimmäisverotasojen yläpuolella. Ehdotus edellyttäisi esimerkiksi liikennepolttoaineena käytettävän moottoribensiinin ja dieselöljyn verotusta yhdenmukaisin veroperustein energiasisältöä kohti eikä siten mahdollistaisi Suomen energiaverotuksessa sovellettua dieselöljyn bensiiniä alemmää verokantaa.

Vähimmäisverotasojen ja samaan tarkoitukseen käytettävien tuotteiden neutraalin verokohtelun noudattamisen lisäksi jäsenvaltiot olisivat velvollisia noudattamaan kansallisessa energiaverotuksessaan ehdotettua veroluokkajärjestystä eri käyttötarkoituksissa, jolla varmistettaisiin energiatuotteiden johdonmukainen verotus. Siten esimerkiksi kehittyneistä raaka-aineista tuotettu biobensiini ja biodiesel olisi verotettava keskenään samalla verotasolla, mutta alemmalla verotasolla kuin kestävästä raaka-aineista valmistettu biobensiini ja biodiesel. Sähkö olisi verotettava yhdenmukaisesti lievimpään veroluokkaan kuuluvien tuotteiden eli kehittyneiden biopolttoaineiden kanssa. Tämä koskisi sekä sähkön liikenne- että lämmityskäyttöä. Ehdotukseen ei sisälly säännöksiä siitä, kuinka suuri verotuksellinen ero veroluokkien välillä tulee olla. Verotasojen tulisi kuitenkin täyttää säädetty vähimmäisverotasot. Nykyiseen direktiiviin ei sisälly säännöksiä, jotka velvoittaisivat jäsenvaltioita porrastamaan energiaveroja eri veroluokkien välillä.

Vähimmäisverotasojen noudattamisessa jäsenvaltiot voisivat nykyiseen tapaan lukea kansalliseen verotasoon mukaan kaikki energiatuotteisiin ja sähköön kohdistuvat välilliset verot arvonlisäveroa lukuun ottamatta.

Vähimmäisverotasoja tarkistettaisiin vuosittain

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Direktiivissä ehdotetaan säädettäväksi menettelystä, jonka mukaan vähimmäisverotasoja tarkistettaisiin vuosittain EU-tasoisin kuluttajahintaindeksin perusteella tavoitteena säilyttää vähimmäistasojen reaalin arvo.

Sähkön verotukseen muutoksia

Sähkön tuotannossa käytetyt polttoaineet olisivat edelleen verottomia jäsenvaltioita velvoittavan säännöksen perusteella, sillä vero kannettaisiin lopputuotteesta eli sähköstä. Veron ulkopuolelle olisi edelleen jätettävä myös sähköntuotannon ylläpitoon tarvittava sähkö. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin ottaa käyttöön sähkön tuotannossa käytetyille energiatuotteille veroja ympäristöperusteisesti tarvitsematta noudattaen niiden verotuksessa ehdotettuja vähimmäisverotasoja. Verotasojen tulisi kuitenkin heijastaa ehdotettua veroluokkajärjestystä. Tuotantovaiheen veroa ei otettaisi huomioon laskettaessa sitä, täyttääkö sähkön verotaso direktiivissä edellytetyn sähkön vähimmäisveron. Sähköllä olisi nykyisestä poiketen yksi sekä yritys- ja yksityiskäyttöön sovellettava vähimmäistaso, joka olisi tasoltaan lievästi nykyisen yrityskäytön vähimmäisveroa korkeampi.

Toisaalta jäsenvaltiot voisivat soveltaa verovapauksia tai veronalennuksia uusiutuvilla energialähteillä ja polttokennoissa tuotettuun sähköön. Myös sähkön ja lämmön yhteistuotannossa tuotettuun sähköön voitaisiin soveltaa verovapautta tai alennettua veroa tietyin edellytyksin.

Poikkeuksia karsittaisiin ja verokantoja yhtenäistettäisiin

Direktiiviehdotuksen tavoitteiden mukaisesti useita verovapauksia ja poikkeuksia karsittaisiin ja verokantoja yhtenäistettäisiin. Nykyisestä poiketen direktiiviin ei enää sisältyisi mahdollisuutta soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa, joten kaikki dieselöljy olisi verotettava samalla tavalla. Samaan veroluokkaan kuuluvien liikennepolttoaineiden veroperusteet olisi muutoinkin yhdenmukaistettava, joten dieselöljyn verotuki moottoribensiiniin nähden ei olisi enää mahdollinen. Ehdotetun 10 vuoden siirtymäajan jälkeen myös esimerkiksi maakaasu ja fossiilista alkuperää oleva vety olisi liikennekäytössä verotettava yhdenmukaisesti bensiinin ja dieselöljyn kanssa.

Eroa ei voisi enää tehdä myöskään kaupallisten ja ei-kaupallisten lämmityspolttoaineiden ja sähkön käytön välillä. Siten Suomen nykyinen sähkön veron porrastaminen kahteen veroluokkaan ei olisi enää mahdollista. Tietyin edellytyksin energiaintensiivisen yritystoiminnan energiaverokantoja voisi alentaa kuitenkin edelleen vähimmäistasoja noudattaen. Myös maa-, metsä- ja vesitaloudessa käytettävien lämmityspolttoaineiden ja sähkön veroa voisi alentaa aina vähimmäisverotason saakka.

Kotitalouksien lämmityspolttoaineiden ja sähkön verotuet olisivat mahdollisia 10 vuoden pituisen siirtymäajan. Erityisen haavoittuville kotitalouksille olisi erityissäännöksiä.

Jäsenvaltioilla olisi myös mahdollisuus myöntää veronalennus tai verottomuus ei-biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille, kehittyneille ja kestäville biopolttoaineille, bionesteille ja biokaasulle sekä puupohjaisille kehittyneille ja kestäville polttoaineille.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Veroa voisi alentaa direktiivissä edellytetyyn vähimmäisveroon saakka energiatuotteille ja sähkölle, joka käytetään lämmöntuotantoon sähkön ja lämmön yhteistuotannossa taikka esimerkiksi raideliikenteessä.

Lukuisat jäsenvaltiokohtaiset poikkeukset poistettaisiin direktiivistä. Direktiiviin sisältyisi kuitenkin nykyistä vastaavasti säännös, jonka mukaan jäsenvaltiolle voitaisiin myöntää lupa soveltaa direktiivissä säädettyjen poikkeusten lisäksi tiettyjä veronalennuksia tai vapauksia erityisistä syistä. Ympäristön tai terveyden suojelemiseksi poikkeuslupa voitaisiin kuitenkin myöntää myös veroluokkajärjestyksestä poikkeavan korkeamman verokannan soveltamiseksi. Poikkeusluvut eivät saisi olla ristiriidassa ympäristötavoitteiden tai sisämarkkinoiden toiminnan kanssa eivätkä aiheuttaa kilpailuvääristymiä sisämarkkinoilla. Poikkeusluvan myöntäisi komission ehdotuksesta neuvosto yksimielisesti. Lupa voisi olla kerrallaan voimassa enintään kuusi vuotta.

Direktiivin mukaiset veropoikkeukset tai veronalennukset eivät poistaisi tarvetta arvioida niitä myös valtioneuvoston näkökulmasta.

Lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden pakottavasta verovapaudesta luovuttaisiin

Jollei kansainvälisistä sopimuksista muuta johdu, EU:n sisäisen kaupallisen lentoliikenteen polttoaineiden nykyisin jäsenvaltioita velvoittavasta verovapaudesta luovuttaisiin lukuun ottamatta rahtiliikenteessä käytettäviä lentopolttoaineita, jotka jäsenvaltio voisi verottaa kotimaan liikenteessä tai tehtyään niiden verotuksesta sopimuksen toisen jäsenvaltion kanssa. Yritysten oman rahdin tai henkilöstön kuljettamiseen samoin kuin yksityisilmailussa käytettävät polttoaineet ja sähkö tulisi verottaa liikenteen moottoripolttoaineiden ja sähkön verotasoilla.

Muussa EU:n sisäisessä lentoliikenteessä, kuten matkustajalentoliikenteessä, käytettävien polttoaineiden vähimmäisveroilta säädettäisiin 10 vuoden siirtymäaika, jolla lievennettäisiin veron taloudellisia vaikutuksia. Siirtymäaikana eräiden kestävien biopolttoaineiden, vähähiilisten polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden vähimmäisvero olisi nolla tavoitteena edistää niiden käyttöä. Muiden lentopolttoaineiden velvoittava vähimmäisvero nousisi nolasta liikennepolttoaineille säädetylle vähimmäistasolle kymmenyksellä vuosittain ottaen myös huomioon ehdotettu liikennepolttoaineiden vähimmäisverotasojen indeksointi. Tällaisessa lentoliikenteessä käytettäviin polttoaineisiin ei olisi pakko soveltaa muiden kansallisesti käytössä olevaa liikennepolttoaineiden verotaso, vaan riittävää olisi, että niiden vero olisi vähintään energiaverodirektiivissä säädetyn vähimmäisverotason suuruinen.

EU:n sisäisessä kaupallisessa vesiliikenteessä, kalastus mukaan lukien, käytettävät polttoaineet tulisivat veron piiriin. Jäsenvaltiot velvoitettaisiin luopumaan veroa estävistä kansainvälisistä sopimusvelvoitteistaan direktiivin voimaantuloon mennessä. Ehdotuksen mukaan olisi kuitenkin tarpeen soveltaa säännöllisen vesiliikenteen, kalastuksen ja rahtiliikenteen polttoaineisiin ja sähköön muita liikennepolttoaineita alhaisempaa työkonepolttoaineiden vähimmäisverokantaa. Lisäksi eräiden kestävien biopolttoaineiden, vähähiilisten polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden vähimmäisvero olisi nolla kymmenen vuoden ajan niiden käytön edistämiseksi. Muun vesiliikenteen polttoaineet ja sähkö olisi verotettava vastaavien liikennepolttoaineiden ja sähkön verotasoilla.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

EU:n ulkopuolisessa lento- ja vesiliikenteessä käytettävät polttoaineet olisivat edelleen verottomia, jos jäsenvaltio niin päättäisi. Jäsenvaltio voisi myös verottaa kyseiset polttoaineet, jos kansainväliset sopimukset eivät sitä estäisi. Tässä yhteydessä on huomattava, ettei lentoliikenteen kansainvälisistä sopimuksista irtisanoutuminen tai niiden neuvottelemineen uudestaan ole realistista vuoteen 2023 mennessä. Sopimusten irtisanominen keskeyttäisi liikenteen. Jäsenvaltio voisi tällöin verottaa ne yhdenmukaisesti EU:n sisäisessä liikenteessä käytettävien vastaavien polttoaineiden kanssa. Ahvenanmaata pidetään Suomen EU-liittymissopimuksessa myönnetyn erityisaseman takia valmisteverotuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävänä kolmantena alueena. Ehdotuksen osalta on epäselvää, onko tarkoituksena, että Ahvenanmaalle suuntautuvaa lento- ja meriliikennettä tulisi kohdella EU:n ulkopuolisena lento- ja vesiliikenteenä.

Laivoilla tuotettava sähkö olisi vapautettava verosta. Lisäksi jäsenvaltiot voisivat vapauttaa verosta kokonaan tai osittain sähkön, jonka sen satamassa oleva laiva ottaa käyttöönsä. Säännös on uusi ja sen tarkoituksena on edistää maasähkön käyttöä sen sijaan, että laiva tuottaisi tarvittavan energian moottoreistaan satamassa oloaikana. Vastaava koskisi lentokoneiden käyttämää sähköä.

Komissiolle ehdotettava toimivallan siirto

Komissiolle annettaisiin valta päivittää tullinimikkeistön muutoksista johtuvia muutoksia direktiiviin delegoiduilla säädöksillä. Ne eivät kuitenkaan voisi johtaa vähimmäisverotasojen muutoksiin tai verotettavien tuotteiden lisäämiseen tai poistamiseen veron piiristä.

Säädösvallan siirto koskisi myös vähimmäisverotasojen vuosittaisia indeksitarkistuksia. Tarkistukset sidottaisiin EU:n kuluttajahintaindeksiin.

Lisäksi ehdotetaan täytäntöönpanovallan siirtoa edellä mainittujen jäsenvaltiokohtaisten poikkeusten hyväksymiseksi ja valmisteverotuksen valvontamenettelyn laajentamiseksi mahdollisissa väärinkäytöstilanteissa.

Muita muutoksia

Direktiiviehdotuksen mukaan valmisteverotuksessa sovellettava valvontamenettely laajenisi eräisiin tuotteisiin, kuten voiteluöljyihin, joiden siirtoihin sisämarkkinoilla katsotaan liittyvän väärinkäytösten mahdollisuuksia polttoaineina. Voitelukäytössä niitä ei kuitenkaan edelleenkään verotettaisi.

Tiettyjen energiatuotteiden ja sähkön verotettavaa tapahtumaa koskevia säännöksiä tarkennettaisiin. Uusista tuotteista vety verotettaisiin vastaavalla tavalla kuin maakaasu eli siinä vaiheessa, kun sen jakelija tai edelleen jakelija luovuttaa sen kulutukseen. Turve ja veron piirissä olevat kiinteät biomassapohjaiset polttoaineet verotettaisiin vastaavilla menettelyillä kuin kivihiili. Jäsenvaltiot voisivat antaa tästä tarkempia säännöksiä. Sähkön varastointi verottomasti mahdollistettaisiin.

Direktiivin säännöksiä kaupallisen liikenteen ajoneuvojen standarditankeista, joiden sisältämä polttoaine olisi rajaa ylitettäessä jätettävä verottamatta, täsmennettäisiin.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Direktiivi tulisi voimaan ehdotuksen mukaan vuoden 2023 alusta.

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.

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 hinnoittelun 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

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

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 kilpailukyvyn 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 hidastaa 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 polttoaineeverotusta lähennetään toisiinsa. Sähkön käyttö eri liikennemuodoissa olisi edelleen lievimminkin verotettua, mikä olisi liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta perusteltua.

Vähimmäisverotasojen tarkistaminen

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

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 verotasoja. Nykyiset vähimmäisverotavat 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.

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.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

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 verotasoihin. Vähintäänkin tulee arvioida tarvittavia siirtymäaikoja tai mahdollisesti omia verotasoja.

Valtioneuvoston suhtautuu myönteisesti vesialusten ja lentokoneiden käyttämän maasähkön edistämiseen.

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 jatkokesittelyssä.

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

Ehdotuksen tausta ja lähtökohdat

Ehdotus on osa 14.7.2021 julkaistun ilmastopaketin, ns. 55-valmiuspaketin kokonaisuutta. Talousvaliokunta on jo arvioinut viimeaikaisissa lausunnoissaan useimpia kokonaisuuteen kuulu-

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

via lainsäädäntöehdotuksia. Talousvaliokunta on arvioinut ehdotuksia toimialansa kannalta keskittyen erityisesti ehdotusten taloudellista toimintaympäristöä ja kilpailukykyä koskevien vaikutusten tarkasteluun. Myös nyt käsiteltävällä ehdotuksella on läheinen yhteys ilmastopaketin muihin ehdotuksiin, ja talousvaliokunnan aiemmin esittämät havainnot ilmastopolitiikan ohjauskeinojen ristikkäisvaikutuksesta, päällekkäisyydestä ja kokonaisarvioinnin tarpeesta koskevat myös energiaverodirektiiviä.

Energiaverodirektiivin uudistus on soveltamisalaltaan ja vaikutuksiltaan laajakantoinen ehdotus. Nykyisen energiaverodirektiivin on arvioitu olevan lähtökohdiltaan vanhentunut, eikä sen ole enää katsottu vastaavan EU:n energia- ja ilmastotavoitteisiin. Sen ei ole arvioitu edistävän kasvihuonekaasupäästövähennyksiä, energiatehokkuutta eikä investointeja ja siirtymää fossiilista polttoaineista sähkön ja vaihtoehtopolttoaineiden käyttöön, vaan päinvastoin suosivan fossiilisia polttoaineita. Jäsenvaltioiden liian matalat vähimmäisverotaset ja direktiivin sisältämät erilaiset alennus- ja poikkeusmahdollisuudet ovat lisänneet jäsenvaltiokohtaisia eroja ja vaikeuttaneet sisämarkkinoiden toimintaa.

Talousvaliokunnan näkökulmasta käsiteltävän ehdotuksen arvioinnissa on kyse siitä, miten hyvin siinä esitetyillä sääntelyratkaisuilla onnistutaan edistämään kustannustehokkaita ilmastotoimia osana ilmastopaketin kokonaisuutta ja kuinka hyvin ehdotus toteuttaa tasavertaisten kilpailuedellytysten, teknologianeutraaliuden ja sisämarkkinoiden toimivuuden lähtökohtia.

Keskeisten ehdotusten arviointia

Ehdotuksen tavoitteet toteutettaisiin siirtymällä nykyisestä energiatuotteiden määräperusteisesta verotuksesta energiasisältöperusteiseen veromalliin laajentamalla veropohjaa ja poistamalla fossiilisten polttoaineiden verotuksia. 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.

Talousvaliokunta yhtyy arvioon energiaverodirektiivin kokonaisuudistuksen tarpeellisuudesta. Energiaverotus on vahva ohjauskeino, jolla on merkittävä vaikutus ilmastopolitiikan tavoitteiden ja vihreän siirtymän toteuttamiseen. Talousvaliokunta korostaa, että päästökauppa ja energiaverotus muodostavat kokonaisuuden: energiaverodirektiivin tulisi toimia välineenä, joka asettaa hiilidioksidille hinnan päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla. Nykyisellään energiaverotus ja päästökauppa ovat kuitenkin osin päällekkäisiä ohjauskeinoja. Talousvaliokunta korostaa päästökaupan merkitystä ilmastopolitiikan kustannustehokkaana ohjauskeinona. Energiaverotus voi täydentää tätä loppukäytön näkökulmasta ohjaamalla energiankäytön vähentämiseen ja luomalla kannustimia energiatehokkuusinvestointeihin. Nyt käsillä olevan ehdotuksen hyväksyttävyyden arvioinnissa keskeistä on, miten päästökaupan laajentamista koskevien ehdotusten käsittely etenee ja mitkä ovat ehdotusten arvioidut yhteisvaikutukset.

Energian hinnan muutoksilla on merkittäviä vaikutuksia yritysten toiminta- ja investointiympäristöön sekä investointien suuntaamiseen. Lisäksi myös energiaverotukseen liittyy kysymys verokilpailusta. Tältä kannalta nyt ehdotettu harmonisointi on perusteltua. Ehdotettu sääntely merkitsisi maakohtaisten poikkeusten karsimista. Tämä on Suomen kaltaiselle, vähän tukia käyttä-

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

välle maalle pääsääntöisesti edullinen lähtökohta. Sääntelyyn jäisi kuitenkin vielä merkittäviä poikkeusmahdollisuuksia, ja lisäksi neuvosto voisi päättää erillisistä poikkeusluvista. Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille huolenaihe siitä, että ehdotettu sääntely voisi johtaa nykyistäkin kirjavampiin poikkeuksiin ja lisätä verokilpailun riskiä.

Talousvaliokunta on korostanut ilmastopakettien ehdotusten käsittelyn yhteydessä ja energiapolitiikan arvioinnissa laajemminkin teknologianeutraliteetin näkökulmaa. Päästövähennyksiin tulee pyrkiä kustannustehokkaasti, ja tämän kannalta kaikilla vähähiilillä teknologioilla tulee olla tasavertaiset kilpailuedellytykset. Tällä on erityistä merkitystä myös bio- ja vetytalouden kannalta.

Esityksen mukaan direktiivin soveltamisala laajenisi myös vetyyn, turpeeseen ja biomassaan perustuviin kiinteisiin polttoaineisiin. Ehdotuksen tavoitteena on saattaa keskenään kilpailevat energiatuotteet yhtenäisen verokohtelun piiriin. Toisaalta jäsenvaltioille on annettu poikkeusmahdollisuuksia näiden tuotteiden kehittyneiden muotojen osalta, mikä mahdollistaisi alennettujen verokantojen tai verottomuuden soveltamisen. Talousvaliokunta pitää tätä mahdollisuutta tärkeänä ja korostaa, että vähähiilisten tuotteiden määritelmien johdonmukaisuus eri säädöksissä tulee varmistaa ja sääntelyn tulee mahdollistaa poikkeusmahdollisuuksien soveltaminen teknologianeutraalisti. Suomen osalta siirtymä hiilineutraaliin yhteiskuntaan nojaa pitkälti bioenergian hyödyntämiseen, ja jatkoneuvotteluissa tulee varmistaa, ettei ehdotus vaaranna tämän toteuttamisedellytyksiä. Bioenergian aseman lisäksi tulee turvata myös vetytalouden kehittämisedellytykset ja ydinvoiman asema.

Direktiiviehdotus merkitsisi elinkeinoelämän ja kotitalouksien verokantojen yhtenäistämistä. Tämä merkitsisi sitä, ettei nykyisenkaltainen erillinen elinkeinoelämän sähköverokanta olisi enää mahdollinen. Toisaalta tämä merkitsisi kotitalouksien käyttämän sähkön verotason laskua. Esitys mahdollistaisi edelleen energiaintensiivisen teollisuuden alemman verokannan säilyttämisen. Talousvaliokunta yhtyy valtioneuvoston huoleen siitä, että luopuminen elinkeinoelämän erillisestä verokannasta voi hidastaa päästövähennysten edellyttämien investointien toteutumista tietyillä sektoreilla, ja pitää perusteltuna säilyttää sähkön verotason eriyttämismahdollisuus.

Bensiinin ja dieselöljyn verokantojen yhtenäistäminen voi olla ympäristösyistä perusteltua, mutta talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että ehdotus saattaisi tosiasiallisesti johtaa dieselin verotason korottamisen sijasta bensiinin verotason alentamiseen. Tämä taas toimisi valtiontaloudellisia ja ympäristötavoitteita vastaan. Tähän vaikuttaa se, että minimiverotason muutosten lisäksi ehdotus edellyttäisi luopumista ammattiliikenteeseen sovellettavasta dieselöljyn alemmasta verokannasta. Tätä on pidetty Suomen kaltaisen pitkien etäisyyksien maan logistisen kilpailukyvyyn kannalta ongelmallisena. Kotitalouksien osalta liikennepolttoaineiden hinta voisi tosiasiallisesti myös laskea, mutta ehdotusten vaikutukset ovat tässä vaiheessa epävarmoja ja riippuvat sääntelyn perusteella tehtävistä veroratkaisuista.

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota arvioihin siitä, että ehdotetun kaltainen energiatuotteiden yhdenmukainen verokohtelu voi myös aiheuttaa tehokkuustappioita ja vääristää yritysten välisiä transaktioita. Energian verotus yritysten välipanoksena käyttämän energian osalta on perusteltua siinä määrin kuin se vastaa energiantuotannon negatiivisia ulkoisvaikutuksia eli polttamisesta syntyvien hiilidioksidipäästöjen aiheuttamaa haittaa. Siltä osin kuin kyse ei ole ulkoisvaikutuk-

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

sista vaan verojen fiskaalisen komponentin yhdenmukaistamisesta, ehdotus voi olla ongelmallinen. Talousvaliokunta yhtyy myös huolenaiheeseen siitä, että muutokset voisivat toimia ilmastopakettin tavoitteita vastaan ja tosiasiallisesti hidastaa liikenteen ja teollisuuden sähköistymistä, mikäli dieselöljyn alennetun verokannan poistamisen vuoksi bensiinin verotusta joudutaan tosiasiallisesti alentamaan, tai sähkön erillisverokannoista luopumisen vuoksi elinkeinoelämän sähkön verotusta kiristämään.

Lento- ja vesiliikenne

Ehdotus merkitsisi luopumista EU:n sisäisen lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden verottomuudesta. Lentoliikenteen osalta veron vaikutus toteutuisi 10 vuoden siirtymäaikana, jonka kuluessa siirryttäisiin moottoripolttoaineiden normaaleihin vähimmäisverotasoisiin. Lentorahtiliikenne säilyisi verottomana. Vesiliikenteeseen sovellettaisiin jatkossa muita polttoaineita alemmaa, työkonepolttoaineiden vähimmäisverokantaa. EU:n ulkopuolisen lento- ja vesiliikenteen polttoaineet säilyisivät verottomina. Siirtymäkautena myös eräiden kestävien biopolttoaineiden, vähähiilisten polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden vähimmäisverotaso olisi nolla sekä lento- että vesiliikenteessä.

Talousvaliokunta korostaa lento- ja vesiliikenteen polttoaineita koskevien ehdotusten osalta ilmastopakettien ehdotusten ristikkäis- ja kokonaisvaikutusten arviointia. Talousvaliokunta viittaa tältä osin myös muihin ilmastopakettien kokonaisuudesta antamiinsa lausuntoihin (ks. meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden ja päästökaupan osalta erityisesti TaVL 42/2021 vp — U 50/2021 vp, TaVL 44/2021 vp — U 51/2021 vp ja TaVL 50/2021 vp — U 60/2021 vp).

Tavoite lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden verovapauden poistamisesta on päästöohjauksen näkökulmasta perusteltu, koska tällä hetkellä niiden käyttämien polttoaineiden ulkoisvaikutuksia ei hinnoitella. Toisaalta päästöjen hinnoittelua on esitetty toteutettavaksi myös päästökaupan kautta, ja tämän vuoksi nyt ehdotettu sääntely merkitsisi päällekkäistä sääntelyä ja toimintaan kohdistuvia lisäkuluja.

Talousvaliokunta ilmaisee vakavan huolensa siitä, että sääntely voi tosiasiallisesti vääristää kilpailua EU:n ulkopuolella toimivien yritysten eduksi. Lentoliikenteen osalta uhkana on lisäksi lentoliikenteen siirtyminen EU:n ulkopuolisiin hubeihin, siirtymä pidempiin lentoreitteihin ja tätä kautta päästöjen lisääntyminen. Tällöin ehdotus voisi toimia varsinaista tarkoitustaan vastaan, ja vaikutukseksi jäisi Suomen näkökulmasta polttoaineiden kallistuminen ja kansallisen lentoliikenteen kilpailukykyyn heikkeneminen. Talousvaliokunta yhtyy valtioneuvoston arvioon siitä, että myös rautati- ja matkustajaliikenteen erilainen verokohtelu olisi kilpailunäkökulmasta ongelmallista. Merkittävä määrä — talousvaliokunnan saaman selvityksen mukaan noin puolet — lentorahdista kuljetetaan matkustajakoneissa, ja yhdistelmälennot, joiden asemaan ei ehdotuksessa oteta kantaa, ovat ympäristöystävällisin ratkaisu, mikäli ne vähentävät lentojen määrää kokonaisuudessaan.

Lento- ja vesiliikenteen osalta esitysten vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota toimialojen globaaliin luonteeseen ja ehdotusten vaikutuksiin Suomen kilpailukykyyn. Pyrkimyksenä tulee olla päällekkäisyyksien välttäminen, EU:n ja muiden alueiden järjestelmien yhteensopivuus ja globaali hiilen hinnoittelu.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Kokoavia huomioita

Ehdotuksen keskeiset vaikutukset liittyvät Suomen kannalta siihen, että ehdotus muuttaisi merkittävästi energian suhteellisia hintoja. Suomen erityisolosuhteiden ja pitkien etäisyyksien vuoksi ehdotusten taloudelliset vaikutukset voisivat olla negatiivisia koko kansantalouden kannalta, mikäli tuonnin hinnat kallistuisivat ja viennin hintakilpailukyky heikkenisi. Toisaalta ilmastopakettien ehdotukset kokonaisuudessaan voivat tuoda myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja edistää kansainvälisten markkinoiden syntymistä skaalautuville ilmatoratkaisuille.

Talousvaliokunta yhtyy valtioneuvoston arvioon ehdotuksen vaikutusarvioihin liittyvistä puutteista. Ilmastopakettiin laajasti liittyvä päällekkäisten ohjauskeinojen ongelma korostuu nyt käsiteltävässä ehdotuksessa erityisesti päästökaupan laajentamisen ja energiaverotusta koskevan ehdotuksen päällekkäisyyden vuoksi. Erityisesti ilmastopaketin ehdotusten ristikkäis- ja kokonaisvaikutuksia ja ehdotusten jäsenvaltiokohtaisia vaikutuksia tulee jatkovalmistelun yhteydessä mallintaa ja arvioida tarkemmin, jotta ehdotusten hyväksyttävyyteen voidaan ottaa kantaa.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Talousvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin täsmennyksin ja täydennyksin valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 23.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sanni Grahn-Laasonen kok
varapuheenjohtaja Hanna Kosonen kesk
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Mari Holopainen vihr
jäsen Hannu Hoskonen kesk
jäsen Eeva Kalli kesk
jäsen Pia Kauma kok
jäsen Matias Mäkyne sd
jäsen Minna Reijonen ps
jäsen Janne Sankelo kok
jäsen Joakim Strand r
jäsen Hussein al-Tae sd
jäsen Veikko Vallin ps
jäsen Tuula Väättäinen sd
jäsen Johannes Yrttiaho vas

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle esitettävä uudelleen laadittu energiaverodirektiivi (EVD) ei ole perussuomalaisten mielestä hyväksyttävissä.

Perussuomalaiset suhtautuvat ymmärtävästi tavoitteeseen, että eri energiamuotojen ja polttoainneiden verokohtelua yhtenäistettäisiin siten, että ympäristöhaitat olisivat merkittävien veron määrätymisperuste. Ehdotuksen tavoitteiden saavuttamisen kerrotaan edellyttävän "puhtaiden teknologioiden epädullisen verokohtelun poistamista sekä tehottomien ja saastuttavien polttoainneiden veron korottamista, jolla täydennettäisiin päästökaupan kautta tapahtuvaa hiilen hinnoittelua". Perussuomalaisten mielestä päästökaupamarkkinan kiristäminen on jo johtanut liian kovaan vihreän siirtymän paineeseen, ja suunnan tulisi olla pikemminkin päinvastaiseen suuntaan. Jäsenmaat joutuvat sähkön, päästöoikeuksien ja polttoainneiden hintaennätysten takia suunnittelemaan kansallisia tukiohjelmiä energiaköyhyyden vähentämiseksi ja yrityselämän toimintaedellytysten turvaamiseksi.

Energiaveromallin yhtenäistäminen ja jäsenvaltioiden velvoittaminen sitä noudattamaan olisi merkittävä budjettisuvereniteetin ja talouspoliittisen vallan siirtäminen EU-komissiolle eikä ole mitenkään hyväksyttävissä. Esityksen vaikutukset olisivat Suomen veromallien ja korkean verotason takia vähäisemmät kuin monissa muissa maissa. Takeita siitä, että EU:n määräämät minimiverotavat pysyisivät maltillisina myös tulevaisuudessa, ei ole.

Muiden jäsenmaiden siirtyessä nyt ehdotettuun malliin on todennäköistä, että maille aiheutuisi merkittäviä pysyviä ja siirtymäkauden kustannuksia. Näiden maiden poliittisen tilanteen ja korkean velkaisuuden johdosta EU:ssa vallitseva solidaarisuusperiaate lisäisi painetta uusille yhteisvastuu- ja tulonsiirtojärjestelyille, joissa Suomi olisi nettomaksaja.

Verokantojen yhtenäistäminen tarkoittaisi, että esimerkiksi yrityksille ei olisi mahdollista tarjota matalasti verotettua sähköä eikä ammattidieseliä voisi olla olemassa. Tämä heikentäisi edellytyksiä harjoittaa elinkeino- ja teollisuuspolitiikkaa eikä ole hyväksyttävissä.

Suomelle aiheutuvat muutokset lento- ja meriliikenteessä olisivat huomattavat, ja huomioiden maamme sijainti, korkea riippuvuus ulkomaankaupasta ja lento- ja meriliikenteen merkitys ulkomaankaupallemme ehdotus ei ole hyväksyttävissä.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtioneuvosto ottaa edellä esitetyt näkökulmat huomioon ja että neuvottelujen tavoitteena tulee olla ehdotuksen hylkääminen.

Valiokunnan lausunto TaVL 52/2021 vp
Eriävä mielipide

Helsingissä 23.11.2021

Veikko Vallin ps
Minna Reijonen ps