

Valtiovarainministeriö  
Lausuntopalvelu  
VN/580/2022

8.8.2022

## **Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamisesta**

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee energiaverotuksen muuttamista. Lausuntomme koskee sähköpolttoaineiden verotusta ja uusiutuvien liikennepolttoaineiden valmisteveroa.

Esityksessä ehdotetaan, että sähköverolain ja polttoaineverolain korvaavuusperiaatetta koskevia säännöksiä tarkennettaisiin sähköpolttoaineisiin sovellettavan verotason selkeyttämiseksi. Lakimuutoksen myötä vero muodostuisi sähköpolttoaineen ominaisuuksien perusteella energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta sekä huoltovarmuusmaksusta kuten muillakin polttoaineilla.

Energiaverodirektiivi ei vielä tunnista uudentyyppisiä sähköpolttoaineita, jotka perustuvat pääosin vedyn irrottamiseen vedestä. Näiden ns. RFNBO-polttoaineiden teknistaloudellinen potentiaali realisoituu todennäköisimmin vasta vuosikymmenen lopulla. Direktiivin mukaan nämä polttoaineet verotetaan ns. korvaavuusperiaatteen kautta, eli niihin sovelletaan samaa verotasoa kuin sellaisiin polttoaineisiin, joita ne korvaavat. Sähköpolttoaineiden osalta komissio ei myöskään ole vielä vahvistanut elinkaaren aikaisten päästöjen laskentasaantöjä. Komission esittämät EU:n kestävyyslainsäädännön muutokset heijastunevat tulevaisuudessa myös sähköpolttoaineiden ja vedyn valmisteverotukseen.

Biopolttoaineiden jakeluelvoitelakia on muutettu siten, että vuoden 2023 alusta alkaen biokaasu ja ns. synteettiset hiilineutraalit nestemäiset ja kaasumaiset liikenteen polttoaineet sisällytetään jakeluelvoitteeseen. Muutos laajentaa jakelijoiden käytössä olevia polttoainevaihtoehtoja, sillä jatkossa jakelija voi täyttää veloitettaan biopolttoaineiden lisäksi myös biokaasulla ja muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla. Jakeluelvoitteen laajentaminen biokaasuun ja uusien hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden jakeluelvoitteen valmistelu on nostettu myös liikenne- ja kuljetusalan omaan päästövähennystiekartan toimenpiteiden joukkoon. Biologista alkuperää olevien polttoaineiden kestävyyskriteerien tiukentuessa kehitys johtaa pidemmällä aikavälillä kehittyneiden biopolttoaineiden raaka-ainepohjan laajenemisen lisäksi uusien synteettisten hiilineutraalien ns. sähköpolttoaineiden nopeampaan markkinoille tuloon.

Polttoaineiden hiilidioksidivero ja energiasisältövero on suhteutettu polttoaineen lämpöarvoon. Kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden eli ns. R-luokan biopolttoaineiden hiilidioksidivero on puolet fossiilisten polttoaineiden verotasosta. Jätteistä, tähteistä, lignoselluloosasta ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistetut biopolttoaineet eli ns. T-luokan biopolttoaineet on vapautettu hiilidioksidiverosta, koska niiden voidaan katsoa olevan lähes hiilineutraaleja polttoaineita polttoaineen elinkaaritarkastelussa ja niiden raaka-aineet ovat ravinnon tuotantoon soveltumattomia.

Esityksen mukaan kestävyyslaissa määriteltyjen uusiutuvien sähköpolttoaineiden verotuksessa sovellettaisiin T-luokan biopolttoaineiden verotaso, eli samaa verotaso kuin uusiutuville kehittyneille biopolttoaineille (esimerkiksi Neste MY). Jos sähköpolttoaineet eivät täyttäisi kestävyyslain kestävyyskriteereitä, niihin sovellettaisiin vastaavan fossiilisen polttoaineen verotaso. Vedyn verotukseen ei ehdoteta muutoksia, vaan vety säilyisi edelleen verottomana polttoaineena myös liikennekäytössä.

On perusteltua, että sähköpolttoaineiden verokohtelu on vastaava kuin kehittyneiden kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden. Vedyn vapauttaminen verosta on perusteltua, koska vedylle ei vielä ole liikennekäyttöä ja vedyltä puuttuu vielä toistaiseksi kokonaan jakeluinfra.

Koska RFNBO-polttoaineet ovat vielä pääosin tuotekehitysasteella ja niiden tuotanto on kokeilupainotteista, esitämme, että lain perusteluissa ja säädöksissä sallittaisiin energiaverodirektiivin mukainen kansallinen verovapaus sellaisille tuotteilla, joita käytetään verovalvonnan alaisissa kokeiluhankkeissa, joiden tarkoituksena on ympäristöystävällisempien tuotteiden tai uusiutuvista luonnonvaroista saatavien polttoaineiden tekninen kehittäminen.

Esitämme saman lakimuutoksen yhteydessä, että uusiutuville polttoaineille sovellettaisiin nykyistä alemmaa minimiverotason selvästi alittavaa verotaso. Näin voitaisiin hillitä polttoaineiden tulevia hinnannousupaineita. Koska T-luokan biopolttoaineita sekoitetaan pääosin muihin polttoaineisiin suhteellisen pieninä pitoisuuksina, jaellun polttoaineen verotaso voitaisiin tässäkin tapauksessa pitää EU:n minimiverotason mukaisena. Esitämme lisäksi, että Suomi selvittäisi mahdollisuutta saada poikkeuslupa T-luokan biopolttoaineiden 100-prosenttisesti jaeltavan jakeen minimiveroa alempaan verokantaan, jotta Suomella olisi mahdollisuudet saavuttaa EU:n asettamat liikenteen päästövähennystavoitteet.

Energiaverodirektiivi sallii alemman verotason sellaisille polttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla olevat muut tuotteet. Valtiontukisääntelyn soveltamisen lähtökohta on, että toimenpidettä, joka on säädetty pakolliseksi, ei voi tukea esimerkiksi veronalennuksin tai muilla taloudellisilla tukitoimilla. Tämä edellytys säätelee mahdollisuutta antaa verotukea biopolttoaineille, jos yrityksille on säädetty jakeluelvoite. Yksittäisen biopolttoainelaadun käytön edistäminen verotuin poistaisi mahdollisuuden soveltaa lainsäädännössä jakeluelvoitetta. Veroa voitaisiin kuitenkin valtiontukisääntelyn edellytyksiä rikkomatta alentaa laskemalla kaikkien uusiutuvien polttoaineiden energiasisältöveroa.

Kunnioitavasti

Tero Kallio  
toimitusjohtaja  
Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa  
toimitusjohtaja  
Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja  
liikenteen erityisasiantuntija  
Tieliikenteen Tietokeskus Oy