

Asia: VN/19384/2025

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja valmisteverotuslain 98 a §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja valmisteverotuslain 98 a §:n muuttamisesta

Tausta

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen neuvottelussa keväällä 2024 vuosien 2025–2028 julkisen talouden suunnitelmasta (Valtiovarainministeriön julkaisuja 2024:29) päätettiin raskaan liikenteen ammattidieselin käyttöönottamisesta, kun EU-direktiivin mukainen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027. Samalla kirjattiin, että tarvittava lainsäädäntö on saatettava voimaan tämän vaalikauden aikana ja että valmistelu toteutetaan siten, että julkisen talouden kestävyys varmistetaan.

Keväällä 2026 hallitus sopi vuosien 2027–2030 julkisen talouden suunnitelman (Valtiovarainministeriön julkaisuja 2026:17) yhteydessä, että suomalaisen teollisuuden kilpailukykyä tuetaan toteuttamalla raskaan liikenteen ammattidiesel vähintään kymmenen vuoden mittaisena. Tällöin päätettiin, että ammattidieselin vaikutus julkiseen talouteen on 40 miljoonaa euroa.

Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on kompensoida raskaalle ammattimaiselle tieliikenteelle polttoaineiden jakelijoiden EU-tasolla vuonna 2028 todennäköisesti alkavan päästökaupan aikaansaamaa kustannusvaikutusta. Keventämällä raskaan liikenteen verorasitusta pyritään tässä tilanteessa lieventämään dieselikäyttöisestä kuorma-autoliikenteestä riippuvaisen teollisuuden kustannusnousua ja vaikutuksia kotitalouksien ostovoimaan.

Raskaan liikenteen polttoaineverotuen laajentamisen kohdalla tulisi esityksen mukaan ottaa huomioon sen liikenteen sähköistymistä hidastava vaikutus. Raskaan tieliikenteen tukemisen tarvetta ja laajuutta tulisi siten arvioida uudelleen 2030-luvulla ottaen huomioon muun muassa tuon ajankohdan näkymä raskaan liikenteen sähköistymisen edellytyksiin eri kokoluokan kuljetuksissa sekä EU:n ilmastopolitiikan uudistamiseen ja sen kustannusvaikutuksiin. Raskaan ammattiliikenteen tukemisen muutostarpeet huomioon ottaen, uuden verotuen tulisi olla määräaikainen. Kyse olisi myös valtiontuesta, joiden tulisi lähtökohtaisesti olla määräaikaisia.

Teknologiateollisuuden lausunto:

Teknologiateollisuus kiittää lausuntopyynnöstä, ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Ammattidieselin käyttöönotto on vastaus vuonna 2028 käynnistyvään polttoaineiden jakelijoiden päästökauppaan eli niin sanottuun ETS2:een. Fiskaalisesta näkökulmasta ETS2:n kautta saatavat tulot valtiolle ovat suuremmat, kuin ammattidieselin kautta maksettavat veronpalautukset. Esitetyn veronpalautuksen suuruus on myös pienempi kuin ETS2:n arvioitu hintavaikutus.

Teknologiateollisuus pitää päästöjen hinnoittelua lähtökohtaisesti hyvänä ohjauskeinona. Koska ETS2 on uusi päästöjen hinnoittelumekanismi jo olemassa olevan eurooppalaisittain korkean hiilidioksidin verotuksen päälle, on perusteltua tarkastella polttoaineiden verotasoa, jotta päästöjä ei Suomessa hinnoitella kaksinkertaisesti ja heikennetä logistista kilpailukykyä verrattuna kilpailijamaihin.

Ilmastonäkökulmasta ammattidiesel ei arviomme mukaan mitätöi päästöjen hinnoittelun vaikutusta, koska ETS2:n ja verojen yhteisvaikutus on edelleen huomattava. Ammattiliikenteessä hintaohjauksen päästöjä vähentävä vaikutus on myös rajallinen, sillä kuljetukset liittyvät yleensä suoraan yritysten liiketoimintaan ja on toteutettava joka tapauksessa.

Yksittäiselle yritykselle käytetyn dieselin määrään kytketty veronpalautus voi kuitenkin muodostaa ristiriitaisen kannusteen vähäpäästöiseen kalustoon investoimiseen. Siksi ehdotamme ratkaisua, jonka ydin on, että ammattidieselin veronpalautus tulisi voida saada korotettuna, jos palautusta

vastaava summa käytetään vähäpäästöisiin käyttövoimiin kohdistuviin ajoneuvo- ja infrastruktuuri-investointeihin.

Näin ammattidieselissä olisi sisäänrakennettu kannustin vähäpäästöiseen kalustoon investoimiseksi, eikä siitä muodostuisi yksinomaan fossiilisten polttoaineiden käyttöön kohdistuvaa tukea. Teknisesti tähän voisi olla eri toteutusvaihtoehtoja. Energiaverodirektiivi sekä valtiontukisäännöt, kuten yleiset energia- ja ympäristösuuntaviivat CEEAG ja ryhmäpoikkeusasetus GBER voivat mahdollistaa tai rajoittaa erilaisia ratkaisuja. Myös de minimis -tuki voi olla yksi ratkaisu erityisesti kuljetusalalla. Mallin pitäisi soveltua myös pk-yritysten käyttöön.

Esimerkkiä mallille voi hakea myös valmistelussa olevasta puhtaan siirtymän investointien verohyvityksestä. Koska hallituksen esitysluonnoksessa luotava palautusjärjestelmä on kokonaan uusi, olisi järkevää tarkastella vähäpäästöisyyteen kannustavien elementtien sisällyttämistä jo nyt. Vastaavaa mallia voitaisiin soveltaa jatkossa myös maatalouden energiaveronpalautuksessa.

Grekin Satu
Teknologiateollisuus ry