

Euroopan komission ehdotus neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu); KOM (2021) 563 lopullinen

Eduskuntatunnus

U 56/2021 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen (KOM (2021) 563 lopullinen) energiaverodirektiivin uudistamiseksi, jäljempänä komission direktiiviehdotus. Se on osa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja siihen sisältyvää 55-valmiuspakettia. Direktiiviehdotusta on käsitelty neuvoston välillisen verotuksen työryhmässä syyskuusta 2021 lähtien.

Neuvoston puheenjohtajamaat ovat edistäneet neuvotteluja direktiiviehdotuksen artikla- ja teemakohtaisilla tarkasteluilla sekä koko direktiiviä koskevilla kompromissiehdotuksilla kohta kolmen ja puolen vuoden ajan järjestämällä lähes 30 välillisen verotuksen työryhmän kokousta.

Unkarin puheenjohtajuuskaudella asiassa ei ole saavutettu merkittävää edistymistä, sillä jäsenvaltioiden näkemykset eriävät edelleen merkittävästi toisistaan. Neuvoston puheenjohtajan tavoitteena on kuitenkin edelleen edistää asian yleistä valmistelua ja kompromissin saavuttamista korkean tason verotuksen työryhmässä 27.11.2024. Tämän jälkeen asiasta mahdollisesti järjestettäisiin poliittisen tason keskustelu joidenkin kysymysten osalta 10.12.2024 talous- ja rahoitusasiain neuvostossa (Ecofin-neuvosto). Tällä jatkokirjelmällä annetaan lisätietoja neuvottelutilanteesta, kuvataan käsittelyn aikana saatuja lisätietoja ja täsmennetään Suomen kantoja tietyiltä osin.

Suomen kanta

Valtioneuvoston kanta on esitetty eduskunnalle 7.10.2021 toimitetussa kirjelmässä U56/2021 vp, jota täydennetään ja täsmennetään tällä kirjeellä seuraavasti:

Valtioneuvosto katsoo yleisesti, että direktiiviehdotuksen keskeisten tavoitteiden – ympäristöohjaavuuden lisääminen, sisämarkkinoiden toimivuuden parantaminen ja verotuottojen turvaaminen – edistämisen näkökulmasta ehdotuksen sisältö on heikentynyt siihen sisällytettyjen uusien veropoikkeusten ja siirtymäaikojen takia.

Valtioneuvosto suhtautuu erittäin varauksellisesti ehdotettuihin verotasojen ja indeksoinnin lievennyksiin. Indeksointiin liittyen valtioneuvosto tukee alkuperäistä komission ehdotusta. Lisäksi vähimmäisverotasojen osalta neuvotteluissa tulisi tavoitella vähintään vuoden 2003 verotasojen reaalista tasoa.

Valtioneuvosto ei pidä perusteltuina fossiiliselle maa- ja nestekaasulle sekä ruoka- ja rehuperäisille biopolttoaineille ja bionesteille tarkoitettuja määräaikaista verolievennyksiä sisämarkkinoiden toimivuuden ja ympäristötavoitteen kannalta.

Valtioneuvosto ei pidä ehdotettuja uusia poikkeusmahdollisuuksia direktiivin uudistamistavoitteiden mukaisina. Poikkeuksilta olisi lähtökohtaisesti edellytettävä vähimmäisverotasojen noudattamista ja siirtymäaikojen tulisi olla merkittävästi ehdotettuja lyhyempiä ottaen erityisesti huomioon, että direktiivin voimaantulo lykkääntyy vuoteen 2028 tai mahdollisesti myöhempään ajankohtaan.

Valtioneuvosto kannattaa uudistuksen jatkotyötä siten, että uudistuksen keskeisiä ympäristö-, sisämarkkina- ja verotuottotavoitteita voitaisiin edistää tehokkaammin.

Valtioneuvosto tukee ehdotusta verotuksessa sovellettavien energiatuotteiden lämpöarvojen määrittämisestä direktiivin liitteessä, koska se lisäisi tältä osin verotuksen yhdenmukaista soveltamista jäsenvaltioissa. Valtioneuvosto katsoo kuitenkin, että liitteen ja kansallisen verolainsäädännön välistä suhdetta tulisi täsmentää ja liitteen yksityiskohtaisuuden tasoa tulisi tältä osin määritellä tarkoituksenmukaisemmaksi.

Ympäristöluokkiin perustuvan veromallin tosiasiallisen toteuttamisen osalta, valtioneuvosto tukee ensisijaisena vaihtoehtona komponentteihin perustuvaa verotusta neutraalin verokohtelun varmistamiseksi. Valtioneuvosto voisi toissijaisena vaihtoehtona tarkastella puhtaasti ympäristöluokkiin perustuvan veromallin sijaan muitakin vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi pelkästään energiasisältöön perustuvaa vähimmäisveromallia. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan tällöin voitaisiin kuitenkin säilyttää kansallisesti myös elinkaari- päästöihin perustuva hiilidioksidiveron porrastus.

Valtioneuvosto tuo esille, että uudistuksen sisältö on kehittynyt useissa Suomelle keskeisissä kysymyksissä myönteiseen suuntaan. Näitä ovat sähkön ja energiatuotteiden yksityisen ja yrityskäytön verotuksellisen erottelun samoin kuin moottoribensiinin ja dieselöljyn verotasojen eriyttämisen jatkaminen, sähkön ja kehittyneiden biopolttoaineiden verotason kytköksen poistaminen sekä puupolttoaineiden ja turpeen ehdotettu verotuskohtelu.

Valtioneuvosto pitää perusteltuna energiatuotteiden horisontaalisesti yhdenmukaisesta verotuksesta luopumista, mikä mahdollistaisi vähimmäistason ylittäviä, erisuuruisia verotasoja esimerkiksi moottoribensiinille ja dieselöljylle. Samaa lähestymistapaa voitaisiin soveltaa myös lämmitys- ja työkonepolttoaineiden verotukseen. Samoin valtioneuvosto kannattaa kytköksen poistamista sähkön ja kehittyneiden polttoaineiden verotasojen välillä.

Valtioneuvosto pitää perusteltuna mahdollisuutta eriyttää energiatuotteiden ja sähkön verotasot yritys- ja yksityiskäytön välillä.

Valtioneuvosto katsoo, että voimassa olevan direktiivin mukaisesti ammattidieselin veron eriyttäminen ja raideliikenteen sähkön verottomuus voisivat olla mahdollisia ainakin määräaikaikaisina.

Valtioneuvosto kannattaa puupolttoaineen jättämistä energiaverodirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

Valtioneuvosto kannattaa vedyn energiasisältöön perustuvaan verotusta. Verotasojen porrastaminen vedyn ympäristöominaisuuksien mukaisesti olisi niin ikään perusteltua.

Valtioneuvosto kannattaa ensisijaisesti turpeen sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan. Horisontaalirankingin poistaminen mahdollistaisi esimerkiksi turpeen verottamisen muita fossiilisia lämmityspolttoaineita lievemmin direktiivin vähimmäisverotasojen yläpuolella. Toissijaisesti valtioneuvosto voi myös hyväksyä turpeen verotuksen jättämisen energia-verodirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle nykytilaa vastaavasti tai siirtymäajan kuten muillekin verottomuuksien poistolle on ehdotettu.

Lähtökohtaisesti valtioneuvosto pitää voimassa olevan energiaverodirektiivin sääntelyä hiilivetyjen verotuksesta toimivana. Valtioneuvosto voi kuitenkin hyväksyä ehdotetun hiilivetyjä sisältävien tuotteiden verotuksen, koska ehdotuksen ei arvioida aiheuttavan käytännössä kuin mahdollisesti vähäisiä muutoksia kansalliseen verotukseen.

Valtioneuvosto voi hyväksyä sähkön ja biokaasun pientuotannolle ehdotetut määritelmät, sillä on tärkeää saada uusiutuvan pientuotannolle säännökset pientuotantoon kannustamiseksi ja hallinnollisen taakan vähentämiseksi.

Valtioneuvosto katsoo, että huomioiden EU:n lisääntyneen päästöohjauksen sekä meri- ja lentoliikenteen kansainvälisen luonteen verovapauden säilyttäminen EU:ssa olisi perusteltua. Toisaalta valtioneuvosto kuitenkin huomioi, että lentoliikenteen ja merenkulun polttoaineiden verottamiselle ympäristön ja muiden liikennemuotojen neutraalin kohtelun kannalta voisi olla sinänsä perusteita. Valtioneuvosto katsoo, että energiaverodirektiivillä tulisi edistää sähkön hyödyntämistä meri- ja lentoliikenteen energialähteenä niin aluksissa kuin maasähkön muodossa. Valtioneuvosto katsoo, että mahdollisesta meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden poistosta tulisi sopia ensisijaisesti maailmanlaajuisesti. Valtioneuvosto katsoo, että direktiivin tulisi edistää jäsenvaltioiden, kuten reunavaltioiden ja saarivaltioiden, joille meri- ja lentoliikennenyhteydet ovat erityisen tärkeitä, yhdenvertaista kohtelua. Valtioneuvosto katsoo, että verovapauden soveltamisen rajaukset lento- ja meriliikenteessä tulisi määritellä siten, että ne edistäisivät mahdollisuuksien mukaan hallinnollisen taakan vähentämistä ja tasapuolista toimintaympäristöä. Valtioneuvosto voi hyväksyä myös nykyisen kaltaisen rajauksen, jossa verollisuus koskisi huvi-ilmailua.

Valtioneuvosto pitää erityisen tärkeänä direktiivin kaksivaiheisen voimaantulon osalta riittävää lainsäädännön muutosten valmistelu-aikaa.

Valtioneuvosto arvioi energiaverodirektiivin uudistamisen kokonaisuutta käsittelyn edetessä Suomen kokonaisuuteen huomioon ottaen.

Pääasiallinen sisältö

Komission direktiiviehdotuksen pääasiallinen sisältö on kuvattu yksityiskohtaisesti valtioneuvoston kirjelmässä U 56/2021 vp. Seuraavassa kuvataan käsittelyn aikana saatuja lisätietoja, erityisesti liittyen tässä jatkokirjelmässä täsmennettyihin Suomen kantoihin. Lisäksi annetaan lisätietoja neuvottelutilanteesta sekä neuvottelukysymyksistä, joiden arvioidaan olevan keskeisimpiä.

Direktiiviehdotusta on käsitelty neuvostossa artikla- ja teemakohtaisilla tarkasteluilla sekä koko direktiiviehdotusta koskevilla kompromissiehdotuksilla kohta kolmen ja puolen vuoden ajan järjestämällä lähes 30 välillisen verotuksen työryhmän kokousta.

Direktiiviehdotuksesta on keskusteltu talous- ja rahoitusasioiden neuvostossa 6.12.2022 ja useissa korkean tason verotuksen työryhmän kokouksissa. Suomi on aktiivisesti tehnyt tekstiehdotuksia neuvottelujen eri vaiheissa, minkä lisäksi puheenjohtajien ja komission kanssa on käyty kahdenkeskisiä keskusteluja energiaverodirektiivin uudistamisen kannalta keskeisten tavoitteiden edistämisestä.

Kevätkaudella 2024 (Belgia) järjestettiin kolme neuvoston työryhmän kokousta. Nykyinen puheenjohtaja (Unkari) on järjestänyt tänä vuonna kolme välillisen verotuksen työryhmän kokousta direktiiviehdotuksesta, viimeksi 23.10.2024. Asiassa ei saavutettu merkittävää edistymistä, sillä jäsenvaltioiden näkemykset olivat edelleen hyvin ristiriitaisia. Puheenjohtaja ei aio enää järjestää aiheesta neuvoston työryhmäkokousta, vaan seuraava on tulevan puheenjohtajan (Puola) kaudella.

Muistiossa tarkoitettu kompromissiehdotus pohjautuu välillisen verotuksen työryhmässä käytyihin keskusteluihin ja asiakirjassa WK 13953/2024 esitettyyn.

Komission direktiiviehdotuksen keskeiset tavoitteet ja keinot

Direktiiviehdotuksella tavoitellaan ympäristöohjauksen tehostamista, sisämarkkinoiden toimivuuden parantamista ja verotuottojen turvaamista. Ehdotuksessa komissio totesi, ettei voimassa oleva direktiivi ole enää linjassa EU:n politiikkojen kanssa, kun muun muassa ilmasto- ja energiapolitiikka ovat muuttuneet merkittävästi 20 vuoden aikana, eikä direktiivi takaa enää sisämarkkinoiden toimivuutta.

Keskeisimpiä keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi olivat muun muassa veron perustuminen polttoaineen määrän lisäksi sen energiasisältöön ja ympäristöluokkiin (kehittynyt, kestävä ja ei-kestävä polttoaine). Veropohjaa olisi laajennettu uusiin, tällä hetkellä yhdenmukaistetun energiaverotuksen ulkopuolella oleviin energiatuotteisiin kuten isoissa laitoksissa käytettyyn puupolttoaineeseen ja turpeeseen sekä vetyyn. Vähimmäisverotasoja olisi korotettu maltillisesti joiltain osin ja ne olisi sidottu indeksiin samalla kun erilaisia veropoikkeuksia karsittaisiin. Merkittävä uudistus olisi myös kaupallisen lento- ja meriliikenteen polttoaineiden verovapaudesta luopuminen.

Suomen energiaverotasot olivat jo vuonna 2003 pääasiassa selvästi direktiivin vähimmäistasoja korkeampia, ja tätä seuranneen 20 vuoden aikana energiaverotasoja on nimellisesti korotettu Suomessa huomattavasti direktiivin vähimmäisverotasojen pysyessä ennallaan, mikä on johtanut siihen, että näiden ero on kasvanut merkittävästi. Samaan aikaan moni EU:n jäsenvaltio verottaa energiaa direktiivin vähimmäistasoilla. Komissio ei kuitenkaan ehdottanut merkittäviä korotuksia voimassa olevan, vuonna 2003 hyväksytyn direktiivin vähimmäisverotasiin, ja joiltain osin ne jopa laskivat eivätkä erityisesti reaalisesti yllä aina edes vuoden 2003 tasolle, vaan ehdotuksen pääsisältö oli yhdenmukaistetun energiaverorakenteen muuttaminen ja joidenkin veropoikkeusten poistaminen.

Työryhmätason neuvottelujen edetessä on Suomen kannalta joissakin tärkeissä asioissa saavutettu edistystä, ja direktiivin tekninen rakenne on selkeytynyt. Esimerkiksi sähkön ja energian osalta sallitaan yksityisen ja yrityskäytön verotuksellinen erottelu, mahdollistetaan moottoribensiinin ja dieselöljyn verotasojen eriyttäminen eikä sähkön verotaso ei olisi enää kytketty kehittyneisiin biopolttoaineisiin.

Direktiivin keskeisten tavoitteiden edistyminen - ympäristöohjaavuuden lisääminen, sisämarkkinoiden toimivuuden parantaminen ja verotuottojen turvaaminen – edistämisen näkökulmasta ehdotukseen on käsitellyn aikana kuitenkin sisällytetty pääasiassa vääränsuuntaisia muutoksia kuten uusia veropoikkeuksia ja siirtymäaikoja jo varsin maltilliseen alkuperäiseen komission esitykseen nähden.

Määräperusteisesta verosta energiasisältöveroon

Komission direktiiviehdotuksen mukaan energiaverotus perustuisi tuotteiden energiasisältöön, mikä määräytyisi verotettavien tuotteiden tunnetun, alemman lämpöarvon perusteella pääsääntöisesti sen mukaan mitä Euroopan parlamentin ja neuvoston energiatehokkuusdirektiivissä 2012/27/EU ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (uudelleenlaadittu) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2018/2001/EU, jäljempänä *RED*, säädetään. Verotusta varten verotasot voisi lämpöarvoja käyttäen muuttaa muuhun verotusyksikköön.

Sähkön verotuksen peruste säilyisi peruspiirteiltään nykyisellään eli sähkön tuotannon polttoaineet olisivat verottomia ja vero kannettaisiin lopputuotteesta eli sähköstä. Edelleen ympäristösyistä olisi mahdollista verottaa sähköntuotannon polttoaineita. Uutta olisi se, että sähkön ja kehittyneiden biopolttoaineiden verotasot olisi kytketty toisiinsa.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa lämpöarvot, joita jäsenvaltioiden olisi pakko käyttää verotuksessaan, olisi määritelty direktiivin energiatuotteiden lämpöarvoja määrittävässä liitteessä II. Lämpöarvoja sovelletaan käytännössä jo nyt Suomen energiaverotuksessa, jossa verotasot perustuvat energiasisällölle ja elinkaaren aikaisille hiilidioksidipäästöille määriteltyihin hintoihin ja jossa verotasot on lämpöarvoja käyttäen muutettu eri verotusyksiköihin. Osittain epäselvää on, tuleeko kaikille lämpöarvolitteessä mainituille tuotteille määritellä kansallisessa verolainsäädännössä oma verotaso vai onko yksinkertaisempi luokittelu mahdollinen tai onko mahdollista poiketa liitteen II arvoista muista syistä.

Veroluokan määrittäminen tuotteen ympäristöominaisuuksien perusteella

Komission direktiiviehdotus perustui voimassa olevan direktiivin tavoin sähkön ja energiatuotteiden velvoittaviin vähimmäisverotasoihin. Komission direktiiviehdotuksessa tuotteet luokitellaan niiden ympäristöominaisuuksien mukaan veroluokkiin. Korkeimpaan veroluokkaan 1 kuuluisivat perinteiset fossiiliset polttoaineet kuten moottoribensiini, dieselöljy, kivihiili ja turve sekä ei-kestävät uusiutuvat polttoaineet. Seuraavaan luokkaan 2 kuuluisivat kestävät biopolttoaineet ja vähähiiliset polttoaineet, joiden vähimmäisvero olisi puolet korkeimman veroluokan vähimmäisverotasosta. Lievimpään veroluokkaan 3 kuuluisivat sähkö sekä kehittyneet biopolttoaineet, bionesteet ja biokaasu sekä uusiutuvat ei-biologista alkuperää olevat tuotteet. Tätä luokittelua kutsutaan *vertikaalirankingiksi*.

Kullekin veroluokalle asetettaisiin omat veron vähimmäistasot, jotka jäsenvaltiot voisivat ylittää ja jotka olisivat korkeammat liikennekäytössä kuin työkone- ja lämmityskäytössä. Lisäksi sähkölle asetettaisiin oma vähimmäisverotasonsa, joka olisi kytketty kehittyneiden biopolttoaineiden verotasoon. Vähimmäisverotasojen velvoittavuuden lisäksi jäsenvaltion olisi kansallisia verotasoja asettaessaan noudatettava veroluokkakäytäntöä.

Alkuperäisen komission direktiiviehdotuksen mukaan jäsenvaltiot olisivat velvollisia verottamaan samaan tarkoitukseen käytettävät ja samaan veroluokkaan kuuluvat tuotteet yhdenmukaisesti. Kyseessä olisi niin sanottu *horisontaaliranking*. Ehdotus edellyttäisi esimerkiksi fossiilisen moottoribensiinin ja dieselöljyn verotusta yhdenmukaisin veropestein energiasisältöä kohti eikä siten mahdollistaisi Suomen energiaverotuksessa sovellettua dieselöljyn bensiiniä alemmaa verokantaa. Lisäksi kehittyneistä raaka-aineista

tuotettu biobensiini ja biodiesel olisi verotettava keskenään samalla verotasolla, mutta alemmalla verotasolla kuin kestävästä raaka-aineista valmistettu biobensiini ja biodiesel.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa on ehdotettu horisontaalirankingin poistamista eli saman veroluokan tuotteita ei tarvitsisi verottaa kansallisesti energiasisällön mukaan yhdenmukaisesti. Siten esimerkiksi fossiilista dieselöljyä voitaisiin verottaa lievemmin kuin fossiilista bensiiniä, kunhan direktiiviehdotuksen mukaista fossiilisten liikennepolttoaineiden vähimmäistasoa noudatetaan. Tämän lisäksi puheenjohtajan kompromissiesitykseen on muutoksena komission ehdotukseen sisällytetty voimassa olevan energiadirektiivin mukaisesti mahdollisuus niin sanotun ammattidieselin alennukseen 15 vuoden ajan. Vastaavasti lämmityspolttoaineista esimerkiksi kivihiiltä ja maakaasua ei tarvitsisi verottaa energiasisällön mukaan yhdenmukaisesti, kunhan vähimmäistasoa noudatetaan. Lisäksi puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa on ehdotettu, että sähkön vero voitaisiin asettaa komission direktiiviehdotusta vapaammin vähimmäisverotason yläpuolella ilman kytkentää kehittyneiden biopolttoaineiden kansalliseen verotasoon, mitä muutosta on neuvotteluissa laajalti kannatettu.

Komission direktiiviehdotuksen lähtökohtana olevan neutraalin verokohtelun varmistamiseksi energiatuote, joka koostuu useammasta veron piirissä olevasta komponentista, verotettaisiin yksittäisten komponenttiansa mukaisesti riippumatta siitä, mihin tullinimikkeeseen tuote kokonaisuudessaan kuuluu. Tämä vastaisi pääpiirteissään Suomessa sovellettavaa energiaveromallia.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksen mukaan jäsenvaltio voisi kuitenkin verottaa tuotteen myös sen pääkomponentin perusteella tai perustuen komponenttien keskiarvoon. Myös koko tuotteen verottaminen kireimmin verotetun komponentin mukaan olisi mahdollista. Puheenjohtajan kompromissiehdotusta on perusteltu hallinnollisilla hankaluuksilla tietää tuotteen koostumus huolimatta siitä, että työryhmäkäsittelyssä Suomi on esitellyt komponenttiverotukseen perustuvan energiaveromallin toimivuutta jo nykyisin.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksella käytännössä poistettaisiin komission direktiiviehdotuksen keskeisin lähtökohta eli energiatuotteen verottaminen sen komponenttien ympäristöominaisuuksien (vertikaaliranking) ja lämpöarvon mukaisesti. Energiatuotteen pääkomponenttiin perustuva vero johtaisi tilanteeseen, jossa esimerkiksi 51 prosenttia kehittyntä biokomponenttia ja 49 prosenttia fossiilista komponenttia sisältävä liikennepolttoaine (diesel) verotettaisiin kokonaisuudessaan kehittyneenä biopolttoaineena, jolloin sen vähimmäisverotaso olisi 0,5 senttiä litralta. Jos taas biokomponentin ja fossiilisen komponentin osuudet olisivat päinvastaiset, tuotteesta olisi kannettava veroa vähintään 38,7 senttiä litralta. Tämä ei ole sisämarkkinoiden toimivuuden kannalta tavoiteltava tilanne eikä myöskään ympäristötavoitteen mukainen ratkaisu. Lisäksi ehdotus on vaikeasti perusteltavissa EU-säätelyn yhdenmukaistamistavoitteen kannalta, koska jo voimassa olevan energiaverodirektiivin mukaan mahdolliset veronalennukset voidaan kohdistaa vain polttoaineen bio-osuuteen.

Myös komponenttien osuuksien historialliseen keskiarvoon perustuva verotus tai koko tuotteen verottaminen kireimmin verotettavan komponentin mukaan olisi sisämarkkinoiden toimivuuden ja avoimuuden sekä yhdenmukaistamistavoitteen kannalta ongelmallinen. *Puheenjohtajan kompromissiehdotukset* voisivat asettaa tuontipolttoaineet ja niiden toimittajat käytännössä huonompaan asemaan kuin kotimaiset toimijat. Tuotteiden verokohtelu voisi olla jäsenvaltiokohtaisten ratkaisujen takia vaikeasti hahmotettavaa ja ennustettavaa tuontipolttoaineiden kanssa toimiville. Biopolttoaineiden vienti on Suomelle taloudellisesti merkittävää ja muun muassa tästä syystä on tärkeää, että energiaverotuksessa sovellettavat veron määräytymisperusteet ovat yhdenmukaiset, avoimet ja ennustettavat kaikissa jäsenvaltioissa. Lisäksi komission energiaverouudistuksen keskeisimpiä tavoitteita on ympäristöluokitukseen porrastukseen (vertikaaliranking) perustuvan verojärjestelmän käyttöönotto.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa ehdotetut vaihtoehdot vesittäisivät käytännössä edellä mainitut tavoitteet. Vaarana on myös se, että komponenttiverotusta toteutaville jäsenvaltioille kohdistuisi käytännössä enemmän monimutkaiseen energiaverodirektiivin sidottua sääntelyä kuin vain esimerkiksi pääkomponenttiin perustuvaa verotusta soveltavaan jäsenvaltioon.

Jos komponenttiverotus ei *kompromissiehdotuksessa* sallittujen vaihtoehtojen väljyyden takia käytännössä toteudu, ratkaisuna tulisi harkita ympäristöluokkiin perustuvasta veroporrastuksesta (vertikaaliranking) luopumista direktiivissä. Ympäristöluokat perustuvat lähtökohtaisesti polttoaineiden elinkaaripäästöjen eroihin. Päästöihin perustuva energia-verotus menettää merkitystään, koska päästökaupan laajeneminen muun muassa liikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen toteuttaa hiilidioksidiohjauksen. Näin ollen yhdenmukaistettu energiaverotus voisi perustua esimerkiksi pelkästään tuotteen energiasisältöön myös vähimmäisverokantojen osalta.

Veropohjan laajentaminen kilpaileviin energiatuotteisiin

Alkuperäisessä komission direktiiviehdotuksessa yhdenmukaistetun verotuksen soveltamisalan piiriin olisivat tulleet kiinteät puupolttoaineet (polttopuu, CN-koodi 4401 ja puuhiili, CN-koodi 4402), joita käytetään yli viiden megawatin tehoisissa laitoksissa. Yhdenmukaistettu energiaverotus laajenisi myös tupeeseen ja vetyyn. Komission direktiiviehdotukseen sisältyi 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 hiilivetyä.

Neuvotteluiden aikana erityisesti polttopuun verotus on jakanut jäsenvaltioiden käsityksiä voimakkaasti. Turpeen ja vedyn verotus ei ole erityisesti noussut esille keskusteluissa. Puheenjohtajan viimeisimmässä *kompromissiehdotuksessa* puupolttoaineet on jätetty kokonaan yhdenmukaistetun verotuksen ulkopuolelle, mikä kuitenkin mahdollistaa tarvittaessa niiden verottamisen kansallisesti.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa turve ja vety olisivat edelleen veronalaisia tuotteita, mutta muutoksena komission direktiiviehdotukseen turve olisi verollista vain, jos sitä käytettäisiin vähintään kokonaislämpöteholtaan yli 7,5 megawatin tehoisissa laitoksissa. Tehoraja perustuu uusiutuvan energian direktiivissä (2018/2001) käytettyyn tehorajaan Uusia verotuksen piiriin ehdotettuja tuotteita koskisivat samat veron määräytymis- ja verottomuusperusteet kuin muitakin energiatuotteita. Siten turve olisi verotettava vähimmäisverotasoltaan korkeimman ympäristöveroluokan mukaisesti fossiilisena polttoaineena lämmöntuotannossa ja sen käyttö olisi verotonta sähköntuotannossa. Koska kompromissiehdotuksessa on ehdotettu horisontaalirankingin poistamista ja koska ehdotetut vähimmäisverotasot ovat fossiilisillakin polttoaineilla hyvin matalia, turvetta voitaisiin lähtökohtaisesti verottaa kansallisesti muita fossiilisia polttoaineita lievemmin esimerkiksi siihen nykyisin kansallisesti sovelletulla verotasolla 5,7 euroa megawattitunnilta (kompromissiehdotuksessa vähimmäistaso on 3,3 euroa megawattitunnilta). Tällä hetkellä turpeen käytön verottomuus Suomessa perustuu käyttömäärään eikä laitoksen tehorajaan. Tämän takia turpeen käytön verottomuusmääritelmä ei voisi säilyä täysin ennallaan. Alennettujen verokantojen ja verottomuuksien toteuttamiseen kansallisessa verojärjestelmässä liittyy kuitenkin jatkuvasti kehittyvästä valtiontukilainsäädännöstä johtuvia epävarmuuksia.

Vedyn verotus riippuisi siitä, mihin ympäristöluokkaan se kuuluisi. Esimerkiksi vähähiilinen vety kuuluisi ympäristöluokkaan 2 ja jos sitä pidettäisiin uusiutuvana ei-biologista alkuperää olevana tuotteena, sen verotaso olisi lievin eli ympäristöluokan 3 mukainen.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa lämmityspolttoaineiden korvaavuusperiaatetta ehdotetaan muutettavaksi siten, että hiilivetyjä sisältävät tuotteet verotettaisiin lämmityspolttoaineina. Lisäksi *puheenjohtajan kompromissiehdotuksen* mukaan direktiiviä ei sovellettaisi vaaralliseen tai yhdyskuntajätteeseen. Sähköntuotannossa ne olisivat energiaverotuksen pääsäännön mukaisesti verottomia ja lämmöntuotannossa niihin sovellettaisiin normaaleja verorakenteita. Ehdotuksen ei arvioida aiheuttavan käytännössä muutoksia verotukseen.

Puheenjohtajan kompromissiehdotukseen hiilivetyjä sisältävien tuotteiden verotukseen sisältyy joitakin soveltamisalaan ja tekniseen toteuttamiseen liittyviä avoimia kysymyksiä.

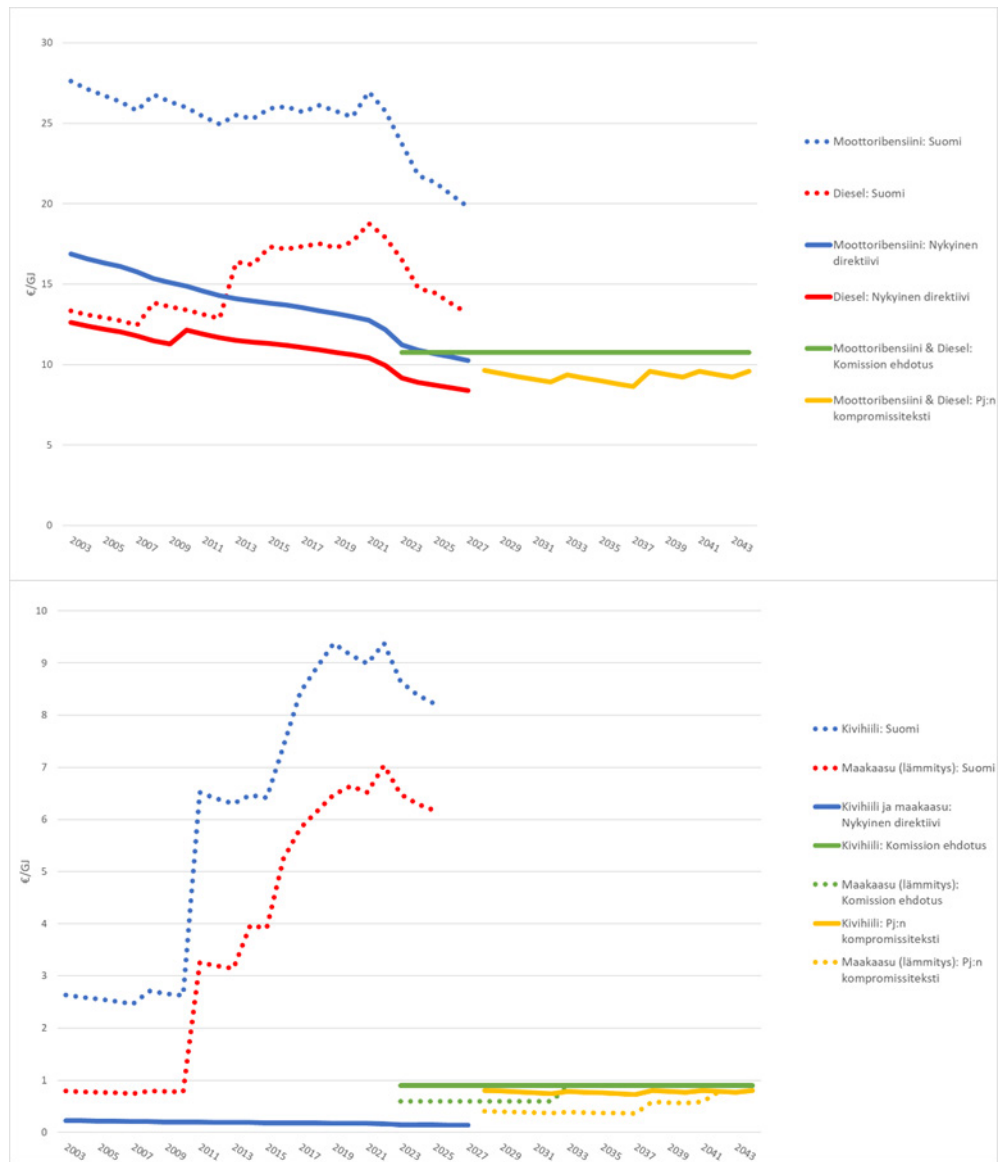
Vähimmäisverotasot ja niiden tarkistaminen vuosittain

Komissio direktiiviehdotuksessa vähimmäisverotasoja ehdotettiin nimellisesti pääasiassa korotettaviksi. Komissio perusteli direktiiviehdotusta sillä, että taustalla olevat ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet ovat muuttuneet radikaalisti eikä direktiivi ole enää EU:n nykyisten politiikkojen mukainen. Komissio myös totesi, että energiaverodirektiivillä ei enää varmisteta sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Korotus oli kuitenkin vaatimaton, sillä reaalisesti uudet vähimmäisverotasot olisivat usein alemmat kuin mitä ne ovat voimassa olevassa energiaverodirektiivissä, kun se hyväksyttiin vuonna 2003. Edes tuon tason saavuttaminen olisi vaatinut vähimmäistasojen 1,5-kertaistamista. Esimerkiksi ehdotettu bensiinin vähimmäisverotaso oli kuitenkin reaalisesti noin kolmanneksen matalampi kuin vuonna 2003. Lämmityspolttoaineiden vähimmäisverotasot puolestaan oli asetettu matalalle jo vuonna 2003 osan energiatuotteista tultua ensimmäistä kertaa verotuksen piiriin eikä niihin nyt ehdotettu merkittävää korotusta. Komission direktiiviehdotuksen mukaan vähimmäisverotasoja tarkistettaisiin vuosittain EU-tasoisien kuluttajahintaindeksin (pl. energia ja prosessoimaton ruoka) perusteella tavoitteena säilyttää tästä eteenpäin vähimmäistasojen reaalin arvo.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa vähimmäistasoja lasketaan joiltain osin edelleen ja niiden soveltamiseen mahdollistetaan lisää poikkeuksia. Sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että verotaulukkoon säädettäisiin suoraan sovellettavat verotasot vuosille 2028, 2033 ja 2038. Tasot on määritelty käyttäen vuosien 2011–2021 kuluttajahintaindeksin (pois lukien energia ja prosessoimaton ruoka) muutoksia¹. Indeksitarkistuksia tehtäisiin tämän jälkeen kolmen vuoden välein alkaen vuodesta 2038. Lisäksi indeksitarkistuksille ehdotetaan kattoa, joka olisi 10 prosenttia kolmen vuoden aikana. Toteutuessaan myös tämä johtaa vähimmäisverotasojen laskuun reaalisesti.

Alla olevissa kuvissa on esitetty bensiinin, dieselin sekä lämmityspolttoaineista maakaasun ja kivihiilen vähimmäisverotasojen sekä Suomen verotasojen reaalin kehitys sekä ehdotukset käyttäen ehdotuksen mukaista kuluttajahintaindeksiä, josta on poistettu energia ja prosessoimaton ruoka.

¹ Hintojen nousu vuosina 2011–2021 oli poikkeuksellisen vähäistä.



Lisäksi ylipäätään ympäristöperusteiseen veroluokkaan kuuluvalla fossiilisella maa- ja nestekaasulle samoin kuin ruoka- ja rehuperäisille biopolttoaineille ja bionesteille on ehdotettu omia verotaulukoita, joiden perusteella niihin sovellettaisiin matalampia verotasoja vuosina 2028–2042 eli ensimmäisen 15 vuoden ajan.

Puheenjohtajan kompromissiehdotukseen sisältyy myös ns. hätäjarrumekanismi, joka mahdollistaa verotasojen laskemisen vähimmäisverotasojen alle kuudeksi kuukaudeksi silloin, kun energiatuotteiden tai sähkön hinta nousee kolmen kuukauden aikana yli 40 prosenttia edellisen 12 kuukauden keskiarvon yläpuolelle. Tämän lisäksi sekä komission että puheenjohtajan ehdotuksiin sisältyi jäsenmaan mahdollisuus pyytää komissiolta esitystä neuvostolle, jossa sallittaisiin sen soveltaa muita verottomuuksia ja veronalennuksia kuin mitä direktiivi mahdollistaa. Näitä esityksiä on viime vuosina tullut neuvoston käsiteltäväksi vuosittain ja ne on toistaiseksi hyväksytty yksimielisesti.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksen verotasot (keskeisimmät)

	Suomi	Energiaverodirektiivi			
	nykylainsäädäntö 2024	nykyinen	Ehdotus 2028	Ehdotus 2033	Ehdotus 2038
Fossiilinen bensiini, snt/l	71,77	35,9	34,40	36,86	39,30
Fossiilinen diesel, snt/l	54,70	33,0	38,70	41,47	44,21
Biodiesel, kestävä, snt/l	41,10	33,0	18,29	19,62	20,91
Biodiesel, kehittynyt *, snt/l	33,00	33,0	0,51	0,54	0,58
Kerosiini, huvi-ilmailu	81,17	33,0	36,55	39,17	41,75
Kerosiini, kaupallinen lentoliikenne	0	0	0	0	0
Kevyt polttoöljy snt/l	27,58	2,1	3,24	3,49	3,71
Maakaasu, €/MWh	23,35	1,08/0,54	3,24	3,49	3,71
Biokaasu, kehittynyt, €/MWh	0,00	1,08/0,54	0,54	0,58	0,61
Kivihiili, €/MWh	31,87	1,08/0,54	3,24	3,49	3,71
Turve, €/MWh	5,70	0	3,24	3,49	3,71
Kiinteä biomassa (CN 4401 ja 4402), €/MWh	0	0	0	0	0
Sähkö, €/MWh	22,53/0,63	1/0,5	0,54	0,58	0,61

*energiaverodirektiivissä kehittyvät polttoaineet koskevat myös RED III-direktiivin liitteen 9B raaka-aineista tehtyjä uusiutuvia polttoaineita

Sähkön ja biokaasun pientuotannon verotus

Komission direktiiviehdotukseen ei sisältynyt ehdotusta sähkön ja biokaasun pientuotannon verotuksesta.

Puheenjohtajan kompromissiehdotukseen on lisätty sähkön ja biokaasun pientuotannon määritelmät niiden mahdolliseksi vapauttamiseksi verosta sekä hallinnollisen taakan vähentämiseksi. Sähkön pientuotannon vuosituotantorajaksi ehdotetaan 850 000 kWh sähköä vuodessa, joka vastaa noin 100 kW nimellistehoisessa voimalaitoksessa vuodessa tuotettua sähkön määrää. Toisena vaihtoehtona rajaukseksi kompromissiehdotuksessa ehdotetaan voimalaitoksen 500 kW nimellistehoa. Ehdotus vastaa rakenteeltaan ja osittain raja-arvoiltaan Suomessa sovellettua sähkön pientuotannon verotukea Biokaasun osalta on ehdotettu tehorajoiltaan vastaavanlaista sääntelyä.

Poikkeuksien karsiminen ja verokantojen yhdistäminen

Komission direktiiviehdotuksen mukaan energiaverotuksessa ei voisi enää tehdä eroa kaupallisessa ja ei-kaupallisessa käyttötarkoituksessa käytettyjen lämmityspolttoaineiden tai sähkön välillä. Siten Suomen nykyinen sähkön vero, joka on porrastettu näiden välillä kahteen veroluokkaan kuitenkin niin, että kaupallisen käyttötarkoituksen osalta soveltamista on rajattu, ei olisi enää mahdollista. Tietyin edellytyksin energiasäästötoimenpiteiden yritystoiminnan energiaverokantoja voisi alentaa kuitenkin edelleen vähimmäistasoja noudattaen. Myös maa-, metsä- ja vesitaloudessa käytettävien lämmitys- ja työkonepolttoaineiden ja sähkön veroa voisi alentaa aina vähimmäisverotasoon saakka. Komission direktiiviehdotukseen ei enää sisältynyt mahdollisuutta soveltaa tietyssä ammatiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa, joten kaikki dieselöljy olisi verotettava samalla tavalla. Kotitalouksien ja hyväntekeväisyysjärjestöjen lämmityspolttoaineiden ja sähkön verotuet olisi tullut poistaa vaiheittain 10 vuoden kuluessa. Haavoittuvassa asemassa olevat kotitalouksien käyttämät energiatuotteet ja sähkö olivat komission ehdotuksen mukaan mahdollista vapauttaa korkeintaan 10 vuodeksi direktiivin voimaantulosta. Tällaiseksi olisi katsottu kotitalous, jonka tulot ovat alle 60 prosenttia kansallisesta käytettävissä olevien tulojen mediaanista.

Puheenjohtajan kompromissiehdotukseen on lisätty mahdollisuus lämmityspolttoaineiden ja sähkön yritys- ja yksityiskäytön eriyttämiseen. Sähkön verotus ei myöskään olisi enää kytketty kehittyneiden polttoaineiden verotasoon. Muutoksia on laajalti kannatettu neuvotteluissa ja ne vastaavat U-kirjeessä ja sen eduskuntakäsittelyssä ilmaistuja Suomen tavoitteita.

Puheenjohtajan kompromissiehdotukseen on lisätty useita poikkeusmahdollisuuksia verrattuna alkuperäiseen komission direktiiviehdotukseen. Tällaisia ovat esimerkiksi veron alentaminen kulutusmäärän perusteella, mahdollisuus vapauttaa verosta maataloudessa käytetyt energiatuotteet ja sähkö, polttoaineiden laatuportastus myös muun kuin ehdotuksen elinkaaripäästöihin perustuvan ympäristöluokituksen mukaan sekä tieliikenneajoneuvojen kuluttaman polttoaineiden verottaminen eräissä tapauksissa työkonepolttoaineiden verotasolla. Lisäksi raideliikenteen verottomuudelle on ehdotettu määräaikaista jatkoa.

Edellä mainittujen lisäksi *puheenjohtajan kompromissiehdotuksen* mukaan niiden maiden, joiden bruttokansantuotteen ketjutetut volyymit asukasta kohden ovat alle 60 prosenttia EU27 keskiarvosta, on mahdollista vapauttaa kotitalouksien kuluttamat energiatuotteet, sähkö sekä yhteistuotannolla tuotettu energia kokonaan verosta 20 vuodeksi. Vuonna 2023 nämä maat olisivat Slovakia, Viro, Liettua, Kroatia, Puola, Unkari, Latvia, Romania ja Bulgaria ja vapautusmahdollisuus kattaisi 20 prosenttia EU:n asukkaista.

Lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden verotus

Komission direktiiviehdotuksen mukaan EU:n sisäisen kaupallisen lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden pakollisesta verovapaudesta luovuttaisiin eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta.

Komission ehdotuksen antamisen jälkeen EU:ssa on sovittu meri- ja lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevista asetuksista, meriliikenteen liittämistä yleisen päästökaupan piiriin ja lentoliikennettä päästökaupassa koskevista tiukennuksista, mikä on tehostanut näiden sektoreiden päästöohjausta merkittävästi. Päästökaupan odotetaan edelleen tiukentuvan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Meri- ja lentoliikenteen kestävien polttoaineiden saatavuuteen ja hintakehitykseen liittyy edelleen merkittävää epävarmuutta.

Komission ehdotuksen antamisen jälkeen myös Suomen riippuvuus meriliikenteestä on lisääntynyt Venäjän hyökättyä Ukraina helmikuussa 2022.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa lentopolttoaineiden verotuksen lähtökohtana olisi voimassa olevan energiaverodirektiivin mukaisesti kaupallisen lentoliikenteen polttoaineiden pakollinen verottomuus, jota sovellettaisiin myös ilma-alusten lataussähköön. Huvilentoliikenteen käyttämän polttoaineen verollisuus säilyisi nykyisellään. Verolliseen lentoliikenteeseen sovellettaisiin kansallisia liikennepolttoaineiden verotasoja.

Kompromissiehdotuksessa myös vesiliikenteen polttoaineiden verotuksen lähtökohtana olisi voimassa olevan energiaverodirektiivin mukaisesti kaupallisen vesiliikenteen polttoaineiden pakollinen verottomuus, jota sovellettaisiin myös vesialusten lataussähköön. Yksityisessä huviveneilyssä polttoaineet olisivat verollisia kuten nytkin ja niihin sovellettaisiin kansallisia liikennepolttoaineiden verotasoja.

Voimassa olevan energiaverodirektiivin mukaan jäsenvaltio voi halutessaan verottaa myös kaupallisen sisävesiliikenteen polttoaineet huviveneilyn lisäksi. *Kompromissiehdotuksessa* tämä säilyisi nykyisellään.

Lisäksi komissio arvioisi viimeistään 31.12.2034 mahdollisuutta muuttaa direktiiviä siten, että siihen sisällytetään ilmailussa ja vesiliikenteessä polttoaineena käytettävien energiatuotteiden ja sähkökäyttöisten ilma- ja vesialusten lataamiseen suoraan käytettävän sähkön verotus. Arviossa otettaisiin huomioon se, että meri- ja lentoliikenteen päästöohjaus ja kustannukset lisääntyvät niihin kohdistuvan päästökaupan ja biopolttoainelvelvoitteiden takia. Tältä pohjalta komissio tekisi tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen.

Voimaantulo

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksen mukaan kansallisen lainsäädännön tulisi olla voimassa kaksi vuotta ennen kuin sitä ryhdytään soveltamaan. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että lainsäädännön muuttamiselle varattu aika jäisi lyhyeksi. Tämä on ongelmallista Suomen kaltaisessa maassa, jossa veroista on säädettävä lailla ja jossa myös täytäntöönpanoon liittyvistä seikoista varsin pitkälle säädetään lainsäädännössä eikä alemman tasoilla säädöksillä tai hallinnon ohjeistuksella.

Koska energiaverodirektiivin muutosten voimaantulo on lykkäytymässä aikaisintaan vuoteen 2028, mahdollisesti myöhäisempään ajankohtaan, tarve ja perusteet erilaisille siirtymäajoille ja poikkeussäännöksille heikkenevät tätäkin kautta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Direktiiviehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 113 artikla, jonka mukaan neuvosto tekee päätöksensä erityisessä lainsäädäntöjärjestyksessä yksimielisesti Euroopan parlamenttia ja talous- ja sosiaalikomiteaa kuultuaan. Komissio toteaa lisäksi, että tietyt säännökset, joilla on verotuksellinen luonne, voidaan hyväksyä myös SEUT 192 artiklan 2 kohdan mukaisesti, jos niiden tavoitteena on ympäristön säilyttäminen ja suojeleminen. Myös sen mukaan neuvosto tekee päätöksensä yksimielisesti erityisessä lainsäätämisyjärjestyksessä. Neuvosto voi kuitenkin yksimielisesti komission ehdotuksesta ja Euroopan parlamenttia, talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa kuultuaan päättää, että asiaan sovelletaan tavallista lainsäätämisyjärjestystä.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa oikeusperustana on pelkästään SEUT 113 artikla. Valtioneuvosto katsoo edelleen, että direktiivin oikeusperustana tulisi olla SEUT 113 artikla, koska kyse on ensisijaisesti artiklassa tarkoitettusta jäsenvaltioita velvoittavan välillisen verotuksen yhdenmukaistamisesta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin lausuntoa ei ole vielä annettu. Vastuuvaliokunta on talous- ja raha-asioiden valiokunta (ECON).

Kansallinen valmistelu

U-jatkokirje on valmisteltu valtiovarainministeriön johdolla yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön, ympäristöministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, maa- ja metsätalousministeriön sekä valtioneuvoston kanslian kanssa.

U-jatkokirjeluonnos käsiteltiin veroasiana EU9 -jaoston kirjallisessa menettelyssä 6.-8.11.2024.

EU-ministerivaliokunnan käsittely oli 15.11.2024.

Eduskuntakäsittely

U-kirjelmään 56/2021 vp on eduskunnan valiokunnista annettu lausunnot, MmVL 23/2021 vp, PuVL 9/2021 vp, LiVL 30/2021 vp, YmVL 31/2021 vp, VaVL 11/2021 vp, MmVL 30/2021 vp, TaVL 52/2021vp, SuVL 5/2021 vp.

E-kirjelmään 2/2022 vp on eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta antanut lausunnon LiVL 14/2022 vp.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asia ei kuulu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n nojalla maakunnalla ei ole lainsäädäntövaltaa välillisessä verotuksessa.

Ehdotuksen vaikutukset

Komission alkuperäisen ehdotuksen vaikutuksia lainsäädäntöön, sekä taloudellisia ja ympäristövaikutuksia on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä U 56/2021 vp.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksesta ei ole saatavilla vaikutusarvioita.

Yleisesti voidaan arvioida, ettei kompromissiehdotuksella saavutettaisi EU:n ilmastotavoitteiden näkökulmasta merkittäviä velvoittavia taloudellisia tai ympäristöohjausta tehostavia vaikutuksia ehdotettujen matalien vähimmäisverotasojen, poikkeusten ja pitkien siirtymäaikojen takia.

Korkean verotuksen maana, jossa erilaisia poikkeuksia on käytössä suhteellisen vähän, ehdotetuilla muutoksilla ei ole juurikaan velvoittavia taloudellisia tai ympäristöohjausta tehostavia vaikutuksia Suomessa. Vaikutukset Suomelle riippuisivat merkittävästi Suomen ja muiden EU:n jäsenvaltioiden kansallisista verotusratkaisuksista ja poikkeusten käytöstä. Tähän kokonaisuuteen vaikuttavat myös muut 55-valmiuspakettiin liittyneet toimet.

Ehdotetut ympäristöluokat ja uusiutuvien polttoaineiden fossiilisia polttoaineita merkittävästi matalammat vähimmäisverotasot voisivat johtaa siihen, että jäsenvaltiot loisivat nykyistä enemmän verokannusteita uusiutuvien polttoaineille käytölle. Tämä voisi lisätä jäsenvaltioiden välistä kilpailua uusiutuvista polttoaineista esimerkiksi nykyisten ja mahdollisten tulevien taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden toteuttamiseksi, mikä lisäisi paineita nestemäisten biopolttoaineiden kysyntään ja siten niiden hintoihin. Lisäksi verokannustimet olisivat päällekkäisiä edistämistoimia uusiutuville polttoaineille unionin laajuisten päästökauppojen ja kansallisten uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteiden kanssa. Päällekkäisten toimien kasvu vaikeuttaisi jäsenvaltioiden päästöohjauksen harmonisointia ja monimutkaistaisi päästöohjauksen kokonaistason arviointia.

Ympäristöluokkiin perustuvan veroporrastuksen hyödyllisyys Suomelle riippuisi keskeisesti muun muassa tulevasta EU:n ilmastoarkkitehtuurista sekä uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden tarjonnasta ja tuotantokustannuksista. Jos jäsenvaltioille asetettaisiin nykyiseen tapaan taakanjakosektorin velvoitteet 2030-luvulle ja Suomen velvoite edellyttäisi merkittävässä määrin uusiutuvien polttoaineiden käyttöä EU:n keskiarvoa enemmän, ympäristöveroporrastus voisi nostaessaan biopolttoaineiden kysyntää lisätä taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämisen kustannuksia Suomea suhteellisesti muita jäsenvaltioita enemmän. Ympäristöluokkien käyttöönoton vaikutusten arviointiin liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta.

Alkuperäiseen komission ehdotukseen verrattuna kompromissiehdotus vastaa useilta osin nykyistä energiaverodirektiiviä Nykydirektiivin tapaan kompromissiehdotuksessa

kaupallisen lento- ja meriliikenteen polttoaineet olisivat verottomia ja puupolttoaineet ovat direktiivin soveltamisalan ulkopuolella. Lisäksi sähkön ja energiatuotteiden yksityis- ja yrityskäyttö sekä esimerkiksi moottoribensiinin ja dieselin verotasot voidaan eriyttää toisistaan. Koska kompromissiehdotus vastaisi näiltä osin nykyistä direktiiviä, ei muutoksilla olisi vaikutuksia nykytilaan verrattuna.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Valtioneuvoston kirjelmän U 56/2021 vp käsittely on eduskunnassa yhdistetty asian E 97/2021 vp käsittelyyn.

Asiakirjat

KOM (2021) 563 lopullinen

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Leo Parkkonen, leo.parkkonen@gov.fi, puh. 040 750 8860
Veli Auvinen, veli.auvinen@gov.fi, puh. 040 041 5189
Merja Sandell, merja.sandell@gov.fi, puh. 040 736 8024

VAHVA-tunnus

EU/876/2022

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite