

20.10.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle**Asia: HE 146/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa esittää Neste Oyj seuraavaa.

Neste Oyj kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta. Keskitymme liikenteen verotukseen liittyviin aiheisiin.

1. Yleistä

Liikenteestä kerättyjen verotulojen osuus valtion budjetista on merkittävä. Tiukentuvien ilmastotavoitteiden maailmassa liikenteen verotuksen rakenteen tulee kannustaa vähäpäästöisyyteen. Tällainen kannustus on nykyisellään rakennettu auto¹-, ajoneuvo- ja polttoaineveroon.

Neste kannattaa liikenteen verotukseen sisältyvän CO₂-päästöohjaavuuden kehittämistä edelleen.

2. Parafiinisen dieselin verotuen vaiheittainen poistaminen

Budjettiehdotukseen on laskettu mukaan parafiinisen dieselin verotuen poiston ensimmäinen vaihe, jonka arvioidaan lisäävän verotuloja 21 miljoonaa euroa vuonna 2021. Asiasta annettu erillinen hallituksen esitys 144/2020 vp on parhaillaan käsittelyssä.

Parafiinisen dieselöljyn laatu- ja ympäristöperusteisen veronalennuksen (laatukannusteen) tavoite on terveydelle haitallisten lähipäästöjen vähentäminen dieselpakokaasuissa, käyttäen tavanomaista dieselöljyä puhtaammin palavaa parafiinista tuotetta. Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, että parafiinisen tuotteen myyntiosuus on viime vuosina ollut yli 70 % kaikesta dieselmyynnistä. Tämä osoittaa selkeästi vero-ohjauksen tehokkuuden. Suomessa tällä hetkellä markkinoilla oleva dieselöljy on arviomme mukaan puhtainta maailmassa.

Laatukannusteen poistoa perustellaan sillä, että uusien dieselautojen lähipäästöt ovat erittäin pienet, eikä polttoaineen laadulla enää niissä saavuteta aiempaa päästöhyötyä. Näin laatukannusteesta tulee nykyisellä laskentamenetelmällä ylikompensoiva autokannan uusiutuessa. Tämä pitää paikkansa erityisesti puhuttaessa ajoneuvojen uusimmista päästöluokista (Euro 6d-temp 2018 alkaen ja raskaalla kalustolla Euro VI vuodesta 2014 alkaen). Tässä mielessä laatukannusteen poisto jollain aikataululla näyttää perustellulta.

¹ Auto- ja ajoneuvoveron päästöohjaus perustuu pakoputkipäästön (tank-to-wheel) mittaukseen vakiopolttoaineilla, eikä ota siten huomioon autossa todellisuudessa käytetyn polttoaineen ja siihen ladatun sähkön hiilisisältöä.

20.10.2020

Suomen autokanta kuitenkin uusiutuu hitaasti, mikä tarkoittaa sitä, että liikenteessä on vielä pitkään aiempien päästoluokkien ajoneuvoja, jotka hyötyvät puhtaammasta polttoaineesta. Käytettynä maahantuotujen autojen osuuden lisääntyminen edelleen hidastanee uusimpien päästoluokkien yleistymistä. Alkuvuonna 2020 uusien autojen rekisteröinnit laskivat yli 20 prosentilla (traficom.fi). Käytettyjen autojen tuonti on kasvanut vuosittain ollen vuonna 2019 noin 50 000 henkilö- ja pakettiautoa. Käytettynä maahantuoduista 46 % oli dieselaita ([Autoalan Tiedotuskeskus](#)). Hallituksen esityksessä on kuitenkin varsin huolellisesti arvioitu tilanteen kehitystä, ja esitetyt laskelmat ajoneuvokannan ja suoritteiden kehitymisestä ovat perusteellisia ja uskottavia.

Lakiesityksen laskelmat ja vaikutusarviot on tehty ennen Covid-19-pandemian aikaa. Olemme ehdottaneet että ministeriö arvioisi, johtaako pandemian vaikutusten huomioon ottaminen toisenlaiseen lopputulokseen, kuten laatukannusteen poistoaikataulun pidentämiseen.

Arviomme mukaan laatukannusteen aleneminen tulee vaikuttamaan parafiinisen tuotteen osuutta vähentävästi. Viimeistään kannusteen poistuessa arvioimme dieselöljyn palaavan peruslaatuun, poikkeuksena biopolttoaineiden jakeluvaikeutta täyttävä, luonnostaan parafiininen uusiutuva dieselöljy.

Polttoaineen valmistuksen suunnittelu on pitkäjänteistä toimintaa, jossa veronäkymän selkeys on oleellinen tekijä. Koska veromuutoksella on vaikutuksia siihen, millaista dieselöljyä kulloinkin myyntiin valmistetaan (parafiinista vai ei-parafiinista), pidämme tarkoituksenmukaisena sitä, että lakiluonnos säätää laatukannusteen koko poistoaikataulusta ja sen portaista samassa säädöksessä.

3. Polttonesteiden verotuksesta

Suomen polttonesteiden valmisteveromalli on päästöohjaavuudessaan moderni. Vero koostuu energiasäältäverosta ja hiilidioksidiverosta. Lisäksi verossa on parafiiniselle dieselpolttoaineelle laatukannustinelementti, ks. yllä. Veron osana kerätään myös huoltovarmuusmaksu, joka ohjataan huoltovarmuustarkoituksiin.

Veromalli kohtelee polttoaineita tasapuolisesti, mahdollistaen myös uusien polttoaineiden lisäämiseen verotaulukkoon. Mallissa on kuitenkin joitain poikkeamia, joita on syytä tarkastella kriittisesti, kuten:

- liikenteessä käytettyä sähköä verotetaan sähkön verotasolla
- liikenteessä käytettävää maakaasua verotetaan liikennepolttoaineita alhaisemmalla lämmityspolttoaineiden verotasolla
- liikenteessä käytettävä biokaasu on valmisteverotonta.

Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden määriä sääntelee niin kutsuttu jakeluvaikeuslaki (446/2007). Jakeluvaikeus perustuu EU:n uusiutuvan energian direktiiviin, ja Suomen jakeluvaikeus on ollut alusta alkaen direktiivin asettamaa minimiä kunnianhimoisempi. Direktiivi myös määrittelee kestävyyskriteerit biopolttoaineille. Nämä kriteerit on otettu Suomen polttoaineveromallin CO₂-komponentin lähtökohdaksi.

Veron **hiilidioksidikomponentti mahdollistaa päästöohjaavuuden voimakkuuden säädön veromallin perusteita muuttamatta**. Laskennallinen CO₂-päästötonnin hinta on veromallissa elokuun 2020 tasokorotuksen jälkeen 77 €/tCO₂. CO₂-veroa korotettaessa veron nousu kohdistuu täysimääräisesti fossiilisiin polttoaineisiin, puolitettyinä uusiutuviin

20.10.2020

polttoaineisiin ja ei lainkaan jäte-, tähde- tai lignoselluloosapohjaisiin uusiutuviin polttoaineisiin. Tähänastisissa tasokorotuksissa on ollut käytäntönä nostaa sekä energiasisältöveroä että hiilidioksidiveroa vaihtelevissa suhteissa. Ilmastotavoitteet huomioon ottaen kannattamme korotusten kohdistamista nimenomaan hiilidioksidiveroon.

4. Muuta

4.1. Ruotsin verovapausmallin soveltaminen Suomessa tulee selvittää

Jotta liikenteen ilmastopäästöt saataisiin nykyvauhtia nopeammin alas, on syytä selvittää vähähiilisten polttoaineiden valmisteverottomuuden vaikutukset.

Ruotsissa on käytössä malli, jossa puhtaat ja korkeasekoitteiset uusiutuvat polttoaineet ovat kokonaan vapaita valmisteverosta silloin, kun ne myydään jakeluvelvoitteen ulkopuolella (=lisäksi). Näitä ovat mm. E85 bensiini, B100 diesel ja HVO100 (kuten Neste MY uusiutuva diesel). Valmisteverovapaus sisältää myös vapauden EU-minimiverosta. Ruotsi on saanut malliinsa EU:n valtioneuvoston. Valtioneuvoston on juuri jatkettu vuoden 2021 loppuun. Tämän verokannusteen markkinavaikutuksia on arvioitu tuoreessa selvityksessä². Pitkälti tämän kannusteen myötä Ruotsi on EU-alueen selkeästi johtava maa uusiutuvien polttoaineiden osuudessa liikenteessä (RED-direktiivin mukainen uusiutuvan energian määrä liikenteessä vuonna 2018: Ruotsi 29,7%, Suomi 15%).³

EU:n energiaverodirektiivin uudistaminen on käynnistynyt komissiossa EU:n Green Dealin myötä. Suomi ja Ruotsi voisivat ajaa ylläolevaa kannustinmallia osaksi direktiiviä.

4.2. Uusien polttoaineiden lisääminen verotaulukkoon

Veromalli mahdollistaa myös uusien polttonesteiden lisäämisen verotaulukkoon. Tätä mahdollisuutta tulisi myös käyttää viiveettömästi. Neste rakentaa kyvykkyyttä käyttä **muovijätettä** jalostamon oheissyöttönä. Tämä mahdollistaa jalostamotuotteiden valmistuksen raakaöljyä säästän ja muovien kierrätysastetta parantaen. Syntyvät polttonesteet ovat elinkaari päästöiltään vähähiilisempiä, jolloin ne istuisivat veromalliin alhaisemmalla CO₂-verolla (kuten biopolttoaineet nykytaulukossa). Tulevaisuudessa myös **synteettiset power-to-x polttoaineet** on syytä ottaa omiksi nimikkeikseen.

4.3. Päästöohjauksen vahvistaminen muussa liikenteen verotuksessa

Autoveron ja ajoneuvoveron päästöporrastus suosii vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Ajoneuvon päästöarvo otetaan tyyppihyväksynnän mukaisesta mittaustuloksesta muotoa xx gCO₂/km. Tämä mittaus tehdään referenssipolttoaineella (benssiini, diesel tai kaasu). Todellista käytön aikaista polttoainetta ei oteta huomioon. Kuluttajamarkkinoilla on kuitenkin vakiotuotteiden lisäksi lisääntyvässä määrin saatavilla kokonaan uusiutuvista raaka-aineista valmistettuja tuotteita, kuten Neste MY uusiutuva diesel ja biokaasu. Esimerkiksi Neste MY uusiutuvan dieselin kasvihuonekaasupäästö on jopa 90 prosenttia pienempi kuin fossiilisen dieselin. Tällöin

² Utvärdering av skattelättnader för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. ER 2019:21. Statens Energimyndighet <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc?ResourceId=149095>

³ [Eurostat Shares](#)

20.10.2020

esimerkiksi 150 gCO₂/km tuottavan auton päästö polttoaineen elinkaaren yli olisi 15 gCO₂/km (www.nestemy.fi).

Vähähiilisyysyteen kannustamiseksi ehdotamme, että toimijoiden yhteistyönä tulisi kehittää menettely, joka **tunnustaa 100-prosenttisesti uusiutuvaa polttoainetta käyttävän ajoneuvon vähäpäästöiseksi, oli vero tai ohjauskeino mikä tahansa**. Tämä edellyttäisi ajoneuvon käyttäjän sitoutumista uusiutuvan polttoaineen käyttöön jollain valvottavissa olevalla tavalla. Kun näin on, voisi vähäpäästöisyystiedon linkittää esim. rekisterinumeroon. Tällainen linkitys on yksiselitteinen, ja sama tieto olisi käytettävissä myös muissa kannusteissa, kuten työsuhdeautojen verokohtelussa, pysäköintimaksujen porrastuksessa, vähäpäästöisten ajoneuvojen kaistojen käytössä jne. Vastaavasti, mikäli Suomeen kaavaillaan päästöporrastettuja tiemaksuja, olisi tämä toimintatapa sellaisenaan käyttökelpoinen. Menettely myös soveltuisi kaikenikäisille ajoneuvoille tarjoten mahdollisuuden myös niille, joilla ei ole tarvetta tai mahdollisuutta uuden ajoneuvon hankintaan.

5. Yhteenveto:

- Polttonesteiden valmisteveromallin säilyttäminen on järkevää ja mahdollistaa päästöohjauksen jyrkentämisen. **Tällöin korotus tulisi kohdistaa hiilidioksidikomponenttiin**. Valmisteveromallin poikkeamat tulisi tarkastella kriittisesti.
- Suomessa tulisi selvittää, voisiko päästövähennyksiä vauhdittaa Ruotsin mallin mukaisella uusiutuvien polttoaineiden **valmisteverottomuudella silloin, kun polttoaine myydään lisäisenä jakeluvaihtoehdon ulkopuolella**.
- Uusien polttoainelaatujen lisääminen verotaulukkoon tulisi olla joustavaa. Tällaisesta esimerkkinä on Nesteen tutkimassa mahdollisuus valmistaa polttoainetta **jätemuovia raaka-aineena käyttäen**. Tulevaisuudessa myös **power-to-x** tyyppiset polttoaineet on syytä ottaa omiksi nimikkeikseen. Näiden tuotteiden **vähähiilisyys tulisi huomioida CO₂-verossa**.
- **Vähäpäästöisen polttoaineen käyttöön sitoutunut ajoneuvo tulisi voida katsoa vähäpäästöiseksi eri ohjauskeinoissa**. Linkitys rekisterinumeroon tarjoaisi siihen yksiselitteisen tietopohjan.

Kunnioitavasti,

Seppo Loikkanen
Yhteiskuntasuhdepäällikkö