

EDUSKUNNAN
YMPÄRISTÖVALIOKUNTA

Helsingissä

15 päivänä lokakuuta 1991

Lausunto n:o 2

Valtiovarainvaliokunnalle

Valtiovarainvaliokunta on kirjeellään 8 päivänä lokakuuta 1991 varannut ympäristövaliokunnalle mahdollisuuden antaa lausunto hallituksen esityksestä n:o 71 laiksi polttoaineverosta annetun lain muuttamisesta.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina finanssineuvos Lasse Valtonen valtiovarainministeriöstä, suunnittelija Timo Parkkinen ympäristöministeriöstä, pääjohtaja Nils E. Silfverberg Esso Oy:stä ja pääjohtaja Rolf Hasselblatt Shell Oy:stä. Lisäksi valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon Neste Oy:ltä.

Ympäristövaliokunta käsittelee lausunnoissaan liikenteessä käytettävien polttonesteiden verotusta.

Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan moottoribensiinin veroa korotettavaksi 10 pennillä ja lyijyllisen 25 pennillä litralta. Dieselöljyn polttoaineveroa ei esitetä muutettavaksi.

Valiokunnan kannanotot

Hallituksen esityksessä ei ole otettu huomioon moottoribensiinin kehittämistä entistä vähäpäästöisemmäksi. Suomessa on valmiudet saattaa myyntiin vähäpäästöistä bensiiniä, jonka happipitoisuutta on nostettu ja bentseenipitoisuutta laskettu.

Bensiinin happipitoisuuden nostaminen vähentää ilman katalysaattoria toimivien autojen päästöjä merkittävästi: häkää 25 % ja palamattomia hiilivetyjä 13 %. Lisäksi bensiinin haihtumispäästöt vähenevät 13 — 17 %. Sekä lyijyllinen että lyijytön bensiini voidaan hapettaa.

Polttoaineiden kehittäminen ympäristöystävällisemmiksi on jatkuva tulevaisuuden kehitys-

suunta. Kehitteillä on mm. kokonaisaromaattipitoisuuden, typen oksidien, rikkipitoisuuden ja edelleen bentseenipitoisuuden alentaminen. Kehitys on kansainvälinen. Näin ollen on odotettavissa, että bensiinin veroluokitusta joudutaan tulevaisuudessa muuttamaan useaan kertaan.

Ympäristövaliokunta katsookin, että hallituksen esitystä tulee kokonaisverokertymää muuttamatta muuttaa siten, että happipitoisen moottoribensiinin verotus on muita edullisempaa. Veroporrastuksen rajat ovat helposti määriteltävissä happipitoisuuden prosenttimäärällä.

Edullisempi verotuskohtelu on edellytys ympäristöystävällisen kehityksen turvaamiseksi. Uudentyyppisten polttoaineiden tuottaminen vaatii aina investointeja, joiden toteuttamiseksi on edellisen kehitysvaiheen tuote saatava kau-paksi. Lyjyttömästä bensiinistä saadut kokemukset osoittavat, että halvempi hinta on ratkaiseva tekijä uuden tuotteen käyttöönotolle.

Bensiinin happipitoisuuteen perustuvan veroporrastuksen säätäminen ei valiokunnan näkemyksen mukaan muodosta kaupan teknistä estettä, sillä mikä tahansa ulkomainen öljy-yhtiö pystyy valmistamaan happipitoista bensiiniä. Sitä valmistetaankin muun muassa Yhdysvalloissa.

Puoltaessaan happipitoisen moottoribensiinin edullisempaa verotuskohtelua valiokunta edellyttää, että sen saanti turvataan koko maassa.

Edellä olevan perusteella ympäristövaliokunta esittää kunnioittaen lausuntonaan,

että hallituksen esitystä muutettaisiin siten, että happipitoista moottoribensiiniä suositaan verotuksen avulla ja

että valiokunta muutoin ottaisi mietinnössään huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Seppänen, varapuheenjohtaja Vanhanen, jäsenet Aula,

Hautala, Jääskeläinen, Karhunen, Kautto, Korkeaoja, Markkula, J. Roos, Takala, Virrankoski ja Vuorensola sekä varajäsen Astala.

Eriävä mielipide

Liiketaloudellisen tutkimuslaitoksen (LTT) mukaan sekä bensiinin että dieselöljyn kysyntä on kasvanut koko 1980-luvun. Osin tämä johtuu siitä, että varsinkin bensiinin reaalihintaa on laskenut selvästi erityisesti 1980-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Dieselöljynkin reaalihintaa kuluttajahintaindeksillä mitattuna oli vuoden 1991 alussa alempi kuin vuoden 1980 alussa.

Ilman epäpuhtautta lisäävät kaasua ja hiukkaspäästöt ovat Suomessakin suurelta osin tieliikenteen aiheuttamia. Eräänä päästöjen vähentämiskeinona onkin polttoaine/ympäristövero; veroporrastus vähäpäästöisten polttoaineiden käytön mahdollistamiseksi kansainvälisiä määräyksiä nopeammassa aikataulussa. Ohjauksena verotusta liikennekäyttämistä ja kohdistaa veron liikenteen aiheuttamiin haittoihin. Ihmisten itsensä päätettäväksi jää, mitä liikennevälinettä he käyttävät. Vähäpäästöisten vaihtoehtojen kannattavuutta tulisi mielestämme korostaa.

LTT:n tutkimuksen mukaan bensiinin hintajousto on suuri. Dieselpolttoaineella hintajoustoa ei arvioida olevan juuri lainkaan. Tutkimuksen mukaan vasta "varsin merkittävillä bensiinin hinnankorotuksilla päästäisiin jotensakin olennaisiin energiankulutuksen ja päästöjen vähennyksiin".

Toisaalta polttoaineveron tuntuvakaan korotus ei poikkeaa eurooppalaisesta linjasta. EY:n

komissiossa on alettu valmistella ns. saasteveroa, joka toteutuessaan tulee nostamaan bensiinin hintaa tuntuvasti ja vähentämään hiilivetyjen päästömäärät vuonna 2000 vuoden 1990 tasolle.

Suomessa ympäristöministeriön hiilidioksiditoimikunta on saanut valmiiksi mietintönsä, ja sen kanta on, että Suomessa on ryhdyttävä tuntuviin ja moninaisiin toimenpiteisiin hiilidioksidipitoisuuksien kasvun hillitsemiseksi. Keinojen valikoima on laaja, mutta jotta Suomessa pystyttäisiin pitämään hiilidioksidipäästöt edes tämänhetkisellä tasolla, on polttoaine- ja saasteveroa sekä muita vastaavanlaisia haittaveroja yhdistettävä tekniikan kehittämiseen.

Vuonna 1989 Ruotsissa on otettu kotimaan lentoliikenteessä käyttöön hiilidioksidivero, joka käytettyä polttoainelitraa kohti oli tuolloin SKR 0,79. Ranskassa, Alankomaissa ja Norjassa on käytössä meluvero.

Ruotsin mallin kaltaisen hiilidioksidiveron avulla ehdotamme kerättäväksi sekä kotimaan että ulkomaan lentoliikenteestä 223 miljoonaa markkaa tulevana vuonna. Tämä korvaa hallituksen esityksen matkustusverosta.

Edellä olevan perusteella katsomme,

että valiokunnan olisi tullut lausunnossaan esittää myös polttoaineverotuksen kokonaismäärän korottamista.

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 1991

Heidi Hautala

Tarja Kautto

Esko Seppänen