



LAUSUNTO KUULEMISPYYNTÖÖN 2.4.2020 LIIKENTEEN VEROTUKSESTA

St1 kiittää mahdollisuudesta esittää näkemys liikenteen verotuksen uudistamisesta. Keskitymme lausunnossamme veromallin rakenteeseen ottamatta kantaa kerättävän kokonaisveron määrään. Toteamme kuitenkin, että Suomi on liikenteellisesti syrjässä vientimarkkinoista, ja että kokonaisverotason pitäisi mahdollistaa Suomen teollisuuden kilpailukyky ja kansalaisten tasa-arvoinen mahdollisuus vapaaseen liikkuvuuteen.

Työryhmän tulee toimeksiantonsa mukaisesti veromallia suunnitellessa huomioida päästöohjauksen lisäksi myös liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaaminen pitkällä aikajänteellä. Lisäksi lausuntopyynnössä mainitaan verokertymiin vaikuttavina seikkoina käyttövoimien muutos, automatisaatioon liittyvä teknologinen murros sekä liikkumispalveluiden yleistymisen. Koska niiden aikataulua, mittakaavaa ja kokonaisvaikutusta liikenteen verotuloihin on mahdoton ennustaa, tulisi uuden veromallin olla rakenteellisesti teknologianeutraali, jossa vuotuista kokonaisverokertymää voidaan suhteellisen yksinkertaisella tavalla säätää yksittäisten komponenttien verotasojen muutoksilla, ilman rakenteellisia muutoksia.

Nykyinen energiatehokkuuteen ja päästöjen vähentämiseen ohjaavat veromalli niin energian kuin ajoneuvojenkin osalta on hyvä lähtökohta. Tämä ei kuitenkaan kata kaikkia käyttövoimia, ja siihen on tehty poikkeuksia, minkä seurauksena järjestelmä on osittain epäselvä, ja sen ohjausvaikutus alentunut. Nykyisen mallin veropohjaa laajentamalla, sitä edelleen kehittämällä ja poikkeuksista luopumalla olisi mahdollista saavuttaa uudelle veromallille asetetut tavoitteet.

Mahdolliset muut yhteiskunnalliset tavoitteet tulisi ratkaista alla ehdotetun verojärjestelmän ulkopuolisina täsmäratkaisuin. Liian moni, mahdollisesti ristiriitainen, tavoite voi vesittää järjestelmän toimivuuden ylipäätään.

Liikenteessä käytettävän energian ja sen päästöjen verotus

Nestemäisten polttoaineiden valmistevero koostuu tällä hetkellä energiasäلتöverosta, hiilidioksidiverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Liikenteessä käytettävää sähköä tai kaasua ei sen sijaan veroteta lainkaan tai verotaso on erittäin matala, sekä dieselin energiavero on alennettu vienti- ja hyötyliikenteen tukemiseksi. St1 ehdottaa **polttoaineiden valmisteverotuksen rakenteen ulottamista kaikkiin liikenteen käyttövoimiin**, myös liikennesähköön ja -kaasuun. Mallissa täytyisi teknisesti ratkaista kuinka verot saataisiin kohdistettua ja kerättyä muualla kuin yleisillä sähköjakeluasemilla suoritetuista latauksista. Älykkäiden mittaus- ja tiedonsiirtoratkaisujen avulla se olisi ilman yksityisyydensuojaan liittyviä ongelmia ratkaistavissa kohtuullisella kustannuksella, verrattuna esimerkiksi muutama vuosi sitten kaavailtuun satelliittipaikannuksella suoritettavan ajoneuvojen massaseurantaan pohjautuvaan kilometriveroon verrattuna.

Kaiken liikenteessä käytettävän energian verotuksen, riippumatta sen olomuodosta, tulisi koostua energiasäلتöverosta, hiilidioksidiverosta, lähipäästöverosta sekä huoltovarmuusmaksusta.

TULEVAISUUDEN POLTTOAINEVERO - perusosa ja ohjaavat komponentit

Lähipäästökompontti polttoaineeseen

- Kannustaa lähipäästöiltään parempilaatuisen dieselin markkinoille tuomiseen, mikäli parafiinisen dieselin veroetu poistuu

Sama energiaveron perusosa käyttöön kaikille käyttövoimille

- Parantaa kilpailu- ja teknologianeutraaliutta
- Nykyiset poikkeukset, esim. biokaasun verottomuus, ovat teknologia- ja kilpailuneutraaliuden näkökulmasta kestämättömiä
- Perusosa tulisi asettaa tasolle, joka tyydyttää fiskaalisen tarpeen
- Korvaa nykyiset käyttövoimaverot

CO₂-komponentissa huomioidaan todelliset elinkaarenaikaiset päästöt

- CO₂-komponentin suuruus määrittyy polttoaineen todellisten elinkaarenaikaisten päästöjen perusteella.

Huoltovarmuusmaksut

Lähipäästökompontti

CO₂-komponentti

Energiaveron perusosa

Tietty summa /MJ



KÄYTTÖVOIMAKOHTAISET
OHJAAVAT TEKIJÄT
Ohjaavat käyttöä
vähäpäästöisempiin
vaihtoehtoihin

SAMA KAIKILLE
KÄYTTÖVOIMILLE

- Energiasisältöveron** päättehtävä olisi teknologia- ja kilpailuneutraalisti turvata fiskaalinen pohja. Se toteutettaisiin asettamalla kaikille polttoaineille ja sähkölle tarvittavan suuruinen energiapohjainen verotaso (euroa per megajoule), kuten nestemäisillä polttoaineilla on nykymallissa. Verot kerättäisiin poikkeuksitta kaikilta liikenteen energiamuodoilta. Ajosuorituksen lisäksi, sen ohjausvaikutus kohdistuisi suoraan ajoneuvon energiatehokkuuteen, mistä energiatehokkaat ajoneuvot ylipäättään ja sähköautot erityisesti hyötyisivät. Samalla käyttövoimaverot voitaisiin poistaa tarpeettomana, mikä mahdollistaisi aidon ohjausvaikutuksen ja ajoneuvojen tasapuolisen verotuksen käyttövoimasta riippumatta. Tarvittaessa vientiteollisuutta ja hyötyliikennettä voitaisiin tukea muilla keinoilla kuin nykymallin mukaisella dieselin alemmalla valmisteverolla.
- Hiilidioksidiveron** päättehtävä olisi ohjata mahdollisimman alhaisiin elinkaarenaikaisiin kasvihuonekaasupäästöihin (esim. CO₂- ja metaanipäästöjen osalta). Siinä huomioitaisiin käytön (Tank-to-Wheel) lisäksi myös valmistuksen, hävikin, logistiikan ja jakelun päästöt (Well-to-Tank). Tämä koskisi niin fossiilisia kuin uusiutuviakin energiatuotteita sen olomuodosta riippumatta. Elinkaaren aikaiset päästöt tulisi sisällyttää malliin, jotta välttyttäisiin tukemasta ns. näennäispäästövähennyksiä tapauksissa, joissa koko arvoketjun päästöt ovat merkittäviä suhteessa käytössä saavutettuihin vähennyksiin, tai joissa osa elinkaaren aikaisista päästöistä tapahtuu Suomen rajojen ulkopuolella.
- Lähipäästöveron** tehtävä on hinnoitella määritellyt terveydelle haitalliset lähipäästöt, ja siten ohjata esimerkiksi puhtaampien polttoaineiden tai polttoainelaatujen käyttöön. Lähipäästöjen alhaisempi taso esimerkiksi vanhemmassa diesel-autokannassa on Suomessa nykyisin varmistettu parafiinisen dieselin veroedulla, joka on linjattu poistettavaksi. Sen seurauksena fossiilisen parafiinisen dieselin käytöstä tullaan luopumaan, mikä tulee nostamaan haitallisia lähipäästöjä. Asia olisi kuitenkin ratkaistavissa asettamalla nykyisen edun suuruinen haittaverot (fossiilille ja uusiutuvalle) ei-parafiiniselle dieselille, jonka avulla parafiinisen dieselin käyttöä voitaisiin jatkaa ilman negatiivista fiskaalista vaikutusta. Samalla periaatteella voitaisiin asettaa myös muille terveydelle haitallisille lähipäästöille haittaverot, silloin kuin niille on olemassa parempia korvaavia vaihtoehtoja. Lähipäästöille altistumisella on tutkitusti yhteys terveyteen ja ennen aikaisten kuolemantapausten todennäköisyyteen. Esimerkiksi hiljattain julkaistussa Harvardin yliopiston tutkimuksessa¹ on todettu yhteys lähipäästöille altistumisen ja koronaviruksesta johtuvien

¹ A national study on long-term exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States, Harvard T.H. Chan School of Public Health, 2020.

<https://www.hsph.harvard.edu/news/hsph-in-the-news/air-pollution-linked-with-higher-covid-19-death-rates/>

kuolemien todennäköisyyden välillä. Tutkimuksen yhteenvedossa on korostettu tämänhetkisten päästöjä koskevien lainsäädäntömekanismien säilyttämisen tärkeyttä myös koronapandemian jälkeen.

4. **Huoltovarmuusmaksun** tehtävä olisi nimensä mukaisesti rahoittaa tarvittava huoltovarmuuden taso nykyisen kaltaisesti. Se tulisi asettaa kaikille tuotteille yhtenäisen periaatteen mukaisesti.

Ajoneuvon verotus

Ajoneuvoa verotetaan tällä hetkellä kertaluonteisesti hankinnan yhteydessä yleiseen vähittäismyyntihintaan ja ajoneuvon valmistajan ilmoittamiin ominaishiilidioksidipäästöihin perustuen (Autovero) sekä vuosittain sen käytön aikana (Ajoneuvovero). Ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövoimaverosta. Perusvero määräytyy ensisijaisesti CO₂-päästöjen pohjalta. Käyttövoimaveron on asetettu kompensoimaan esimerkiksi dieselpolttoaineen verotukea. Käyttövoimaveron maksetaan dieselkäyttöisten autojen lisäksi myös muilla käyttövoimilla kuin bensiinillä käyvästä ajoneuvoista, kuten sähkö- ja kaasuautoista.

1. **Ajoneuvoveron tulisi teknologianeutraalisti koostua pelkästään perusverosta kohdellen kaikkia käyttövoimia tasapuolisesti.** Tällöin ajoneuvovero ohjaisi nykyistä selkeämmin vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan teknologianeutraalisti, CO₂:n pysyessä tärkeimpänä ohjaavana tekijänä. Käyttövoimaverosta aiemmin saatu verotulo korvautuisi täysmääräisesti kaikki käyttövoimat kattavalla energiaverolla.
2. **Autoveron pohjaksi esitämme, pelkän CO₂-ohjaavuuden lisäksi, ajoneuvon elinkaaren aikaisten päästöjen (ns. cradle-to-grave) sisällyttämisen.** Malli huomioisi siis myös ajoneuvon valmistamisesta ja liikenteestä poistamisesta syntyvät päästöt. Ratkaisulla varmistettaisiin, että kaikkien teknologioiden kokonaisilmastovaikutukset huomioitaisiin yhtenäisellä kriteeristöllä, ja että vero-ohjauksella voitaisiin saavuttaa ilmaston kannalta optimitulos.

Edellä kuvattu kilpailu- ja teknologianeutraali liikenteen veromalliin soveltuu kaikkiin käyttövoimiin, takaa fiskaalisen perustan ja mahdollistaa päästöperusteisen vero-ohjauksen samanaikaisesti. Käyttövoimien murrosjakso tulee olemaan pitkäkestoinen, jonka kesto ja lopputulosta on mahdotonta ennustaa. Esittämämme malli toimisi nykyistä paremmin murrosjakson eri vaiheissa, ja sopeutuisi eri lopputulemiin. Mitä pikemmin malliin siirryttäisiin sitä nopeammin sen tarjoamat hyödyt saataisiin käyttöön.

Kunnioittaen,

St1 Nordic Oy

Mika Aho
yhteiskuntasuhdejohtaja