

14.5.2020

Valtiovarainministeriölle

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä

ella.luikku@vm.fi**Asia:** kuulemispyyntöne 2.4.2020 liikenteen verotuksesta**Neste Oyj:n näkemyksiä liikenteen verotuksen kehittämiseen****Tausta:**

Valtiovarainministeriö asetti 1.9.2019 - 1.3.2021 väliselle toimikaudelle työryhmän selvittämään liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Työryhmän tehtävänä on arvioida liikenteen nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen ja veronluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia. Työryhmä antaa suosituksia tarvittavista verotoimista päästöohjauksen tehostamiseksi ja veropohjan turvaamiseksi.

Kuulemispyynnössä pyydettiin kiinnittämään esimerkiksi seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?
2. Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO₂ -päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?
3. Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennysten toteutuminen?

Työryhmä on varannut Neste Oyj:lle mahdollisuuden esittää kirjallisesti näkemyksiä liikenteen verotuksesta.

Neste Oyj esittää kantanaan seuraavaa**Yleistä**

Neste kannattaa liikenteen verotukseen sisältyvän CO₂-päästöohjauksen kehittämistä edelleen. Tasapainoisen mutta tehokkaan mallin laatiminen ei ole helppoa, varsinkaan käsillä olevan pandemian heikentäessä näkyvyyttä useimpiin muuttujiin. Rakennamme kantamme siihen, että hallitusohjelman suunta ja ja vauhti ilmasto-ohjauksessa tulee säilymään.

Neste Corporation	Postal Address	Visiting Address	Telephone/Fax	Business ID	F11852302-9
Common Functions	POB 95	Keilaranta 21	+358 10 458 11	Domicile	Espoo
neste.com	FI-00095 NESTE	Espoo			
	FINLAND				

14.5.2020

Polttonesteiden verotuksesta

Suomen polttonesteiden valmisteveromalli on päästöohjaavuudessaan moderni. Vero koostuu energiasisältöverosta ja hiilidioksidiverosta. Lisäksi verossa on parafiiniselle dieselpolttoaineelle laatukannustinelementti, jonka asteittaista poistoa on tosin ehdotettu. Veron osana kerätään myös huoltovarmuusmaksu, joka ohjataan huoltovarmuustarkoituksiin.

Veromalli kohtelee polttoaineita tasapuolisesti, mahdollistaen myös uusien polttoaineiden lisäämiseen verotaulukkoon. Veromalli ei myöskään sisällä valtion tukea. Verorakenteita edelleen kehitettäessä olisi käyttövoimien osalta syytä noudattaa "liikenteessä liikenteen verot"-periaatetta. Tästä periaatteesta veromallissa poikkeavat tällä hetkellä seuraavat käyttövoimat:

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

Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden määriä sääntelee nk. jakeluelvoitelaki (446/2007). Jakeluelvoite perustuu EU:n uusiutuvan energian direktiiviin, mutta Suomen jakeluelvoite on ollut alusta alkaen direktiivin määräämää minimiä kunnianhimoisempi. Direktiivi myös määrittelee kestävyyskriteerit biopolttoaineille. Nämä kriteerit on otettu Suomen polttoaineveromallin CO₂-veron lähtökohdaksi.

Veron **hiilidioksidikomponentti mahdollistaa päästöohjaavuuden voimakkuuden säädön veromallin perusteita muuttamatta**. Laskennallinen CO₂-päästötonnin hinta on veromallissa nykyisin 62 €/t, ja elokuun 2020 tasokorotuksen jälkeen 77 €/tCO₂. CO₂-veroa korotettaessa veron nousu kohdistuu täysimääräisesti fossiilisiin polttoaineisiin, puolitettuna kestäviin uusiutuviin polttoaineisiin ja ei lainkaan jäte-, tahde- tai lignoselluloosapohjaisiin uusiutuviin polttoaineisiin. Tähänastisissa tasokorotuksissa on ollut käytäntönä nostaa sekä energiasisältöveroa että hiilidioksidiveroa vaihtelevissa suhteissa.

Verotuksen voimakkaan ohjausvaikutuksen huomioonottaen tulisi selvittää, voitaisiinko **liikenteen päästövähennemää nopeuttaa vähähiilisten polttoaineiden valmisteverottomuudella**. Ruotsissa on käytössä malli, jossa puhtaat ja korkeasekoitteiset uusiutuvat polttoaineet ovat kokonaan vapaita valmisteverosta silloin kun ne myydään jakeluelvoitteen ulkopuolella (=lisäksi). Näitä ovat mm. E85 bensiini, B100 diesel ja HVO100 (kuten Neste MY uusiutuva diesel). Valmisteverovapautus sisältää myös vapauden EU-minimiverosta. Ruotsi on saanut malliinsa EU:n valtioneuvoston. Tämän verokannusteen markkinavaikutuksia on arvioitu tuoreessa selvityksessä¹. 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%²).

Veromalli mahdollistaa myös uusien polttonesteiden lisäämisen verotaulukkoon. Tätä mahdollisuutta tulisi myös käyttää viiveettömästi. Neste rakentaa kyvykkyyttä käyttäen muovijätettä jalostamon oheissyöttönä. Tämä mahdollistaa jalostamotuotteiden valmistuksen raakaöljyä säästämällä ja muovien kierrätysastetta parantaen. Syntyvät polttonesteet ovat elinkaari- ja ympäristöystävällisiä, jolloin ne istuisivat veromalliin alhaisemmalla

¹ Utvärdering av skattelättnader för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. ER 2019:21. Statens Energimyndighet <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc?ResourceId=149095>

² [Eurostat Shares](#)

14.5.2020

CO2-verolla. (kuten biopolttoaineet nykytaulukossa). Vastaisuudessa markkinoille odotetaan myös synteettisiä power-to-x polttoaineita, joiden verokohtelu tulee päättää.

Veromalliin tehtävät muutokset eivät saisi lisätä pysyvästi verovelvollisten hallinnollista taakkaa. Nykyinen nestemäisten polttoaineiden veromalli on verovelvollisten prosessien ja tietojärjestelmien näkökulmasta vaativa, kun veron määrään vaikuttavat sekä tuotteen koostumus että biopolttoaineisiin liitettävät kestävyysominaisuudet. Toimijat ovat integroineet polttoaineverotuksen osaksi prosessejaan ja toiminnanohjausjärjestelmiään, mutta mallin haastavuus aiheuttaa jälkikäteistä korjaustarvetta. Valmisteverotusmenettelyn muutosta koskevassa hallituksen esityksessä HE 54/2020 on ehdotettu polttoaineverotietojen jälkikäteiseen korjaamiseen liittyviä heikennyksiä, jotka monimutkaistavat verotietojen korjaamista nykyiseen verrattuna ja lisäävät verovelvollisten hallinnollista taakkaa. Energiaverotuksen muutoksissa veromallista tulisi pyrkiä tekemään mahdollisimman yksinkertainen, jotta se ei yhdessä verotusmenettelyä koskevan muutoksen kanssa lisää toimijoiden hallinnollista taakkaa tarpeettomasti.

Ehdotukset:

- Polttonesteiden valmisteveromallin säilyttäminen on järkevää ja mahdollistaa päästöohjauksen jyrkentämisen. **Tällöin korotus tulisi kohdistaa hiilidioksidikomponenttiin.**
- Kaikkien **liikenteessä käytettävien käyttövoimien valmisteveron tulisi määräytyä samalla mallilla.** Nyt maakaasu ja sähkö maksavat vähemmän veroa, ja biokaasu on toistaiseksi kokonaan veroton.
- Uusien polttoainelaatujen lisääminen verotaulukkoon tulisi olla joustavaa. Tällaisesta esimerkkinä on Nesteen lähitulevaisuudessa markkinoille tuotava **jätemuovia raaka-aineena käytävä polttoaine, jonka vähähiilisyys tulisi huomioida CO2-verossa.** Tulevaisuudessa myös power-to-x tyyppiset polttoaineet on syytä ottaa omiksi nimikkeikseen.
- Suomessa tulisi tutkia, voisiko päästövähennyksiä vauhdittaa Ruotsin mallin mukaisella uusiutuvien polttoaineiden **valmisteverottomuudella silloin kun polttoaine myydään lisäisenä jakeluvoitteen ulkopuolella.**

Energiaverodirektiivin uudistumisen vaikutukset

EU:n energiaverodirektiiviä vuodelta 2003 ollaan uusimassa osana komission Green Deal ohjelmaa. Nykyinen direktiivi mahdollistaa CO2-verotuksen (mutta ei siihen velvoita) ja sallii veron laatuporrastuksen, jollaista Suomessakin on käytetty.

Direktiivissä säädetään minimiveroista erälle tuotteille. Minimi on ehdoton, ja sen alittaminen edellyttää ymmärtääksemme valtioneuvoston lupaa. Minimiveron kantaminen on osaltaan heikentänyt uusiutuvien tuotteiden kilpailukykyä.

Kannustamme siihen, että Suomi direktiiviä uudistettaessa:

- ajaisi CO2-verolementin velvoittavuutta
- etsisi sellaista ratkaisua minimiveroon, joka kannustaisi toimijoita vähähiilisyyteen
- pyrkiä malliin "liikenteellä liikenteen verot".

14.5.2020

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 % pienempi kuin fossiilisen dieselin. Tällöin esimerkiksi 150 gCO₂/km tuottavan auton päästö polttoaineen elinkaaren yli olisi 15 gCO₂/km (www.nestemy.fi).

Vähähiilisyysyteen kannustamiseksi ehdotamme, että viranomaisten tulisi kehittää menettely, joka tunnustaa 100% 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.

Lisätietoja: seppo.loikkanen@neste.com

Kunnioitavasti,

Seppo Loikkanen
Head of Environmental and Energy Policy