

NEOT:n asiantuntijalausunto liikenteen verotusta selvittävälle työryhmälle

North European Oil Trade (NEOT) kiittää mahdollisuudesta esittää näkemys tulevaisuuden liikenteen verotuksesta polttoaineen jakelijan näkökulmasta. Näkemyksemme mukaan liikenteen verotuksen tulisi tulevaisuudessa ohjata kuluttajien ja toimialan toimijoiden valintoja entistä enemmän tukemaan hallituksen asettaman liikenteen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2035 mennessä. Sen vuoksi ehdotamme nykyiseen autoveroon, ajoneuvoveroon, polttoaineiden valmisteveroon, arvonlisäveroihin ja vakuutusmaksuveroon pohjautuvaan liikenteen verorakenteeseen alla kuvattuja muutoksia.

Polttoaineiden valmistevero

Kaikille käyttövoimille sama perusosa

Nestemäisten polttoaineiden valmistevero koostuu energiasisältöverosta, hiilidioksidiverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Energiasisältöveroa on dieselin osalta alennettu vientiteollisuuden ja hyötyliikenteen tukemiseksi. Teknologia- ja kilpailuneutraaliuden sekä riittävän liikenteen verosaannon takaamiseksi tulevaisuudessakin NEOT ehdottaa **polttoaineiden valmisteveron ulottamista kaikkiin liikenteen käyttövoimiin**, mukaan lukien esim. tällä hetkellä liikennekäytössä verottomat sähkö ja biokaasu. Liikenteessä kulutetun sähkön mittaamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista esimerkiksi autojen sisäisiä sähkönkulutusmittareita seuraamalla tai jollakin uudenaikaisella älyseurannalla. Nykyisenkaltainen, vain tiettyjä käyttövoimia koskeva verotuskäytäntö on kestävämpi kilpailun ja teknologianeutraaliuden sekä liikenteen verotulojen näkökulmasta. Näkemyksemme mukaan tulevaisuudessa liikenteen käyttövoimien verorakenteen tulisi koostua energiaperusteisesta perusosasta, joka olisi sama kaikille käyttövoimille, sekä ohjaavista komponenteista, jotka ohjaisivat käyttövoimien käyttöä kohti ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevia ja terveyden kannalta parempia vaihtoehtoja. Energiapohjaisen veron perusosan kohdistaminen kaikkiin käyttövoimiin **tukisi vähemmän kuluttavia ja energiatehokkaampia käyttövoimia**, kuten sähköistä liikennettä ja uusia ajoneuvoteknologioita.

Dieselin alemman verokannan poistaminen

NEOT ehdottaa **dieselin alemman verokannan poistamista**. Alemman verokannan poistaminen yhdistettynä polttoaineiden valmisteveron ulottamiseen kaikkiin liikenteen käyttövoimiin mahdollistaisi ajoneuvoveron käyttövoimaveron poistamisen ja kaikkien liikenteen käyttövoimien tasaveroisen verotuksen päästöjen perusteella (ks. kohta ajoneuvovero). Tarvittaessa vientiteollisuutta ja hyötyliikennettä voitaisiin tukea muilla keinoilla, kuten veronpalautuksella.

Ohjaavat komponentit – hiilidioksidi- ja lähipäästöt

Polttoaineiden päästövaikutus koostuu hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös terveydelle haitallisista lähipäästöistä, ja tällä hetkellä ainoastaan hiilidioksidipäästöt otetaan huomioon polttoaineiden verotuksessa. Lähipäästöjen alhainen taso Suomessa on aiemmin varmistettu parafiinisen dieselin veroedulla, jota on esitetty poistettavaksi. Sen vuoksi, NEOT ehdottaa **uuden alhaisempiin lähipäästöihin ohjaavan verokomponentin lisäämistä polttoaineiden valmisteveroon**. Uudella ohjaavalla verokomponentilla polttoaineita verotettaisiin nimensä mukaisesti niiden aiheuttaman

terveydelle ja ympäristölle haitallisten lähipäästöjen määrän perusteella. Kyseessä olisi siis haittaverokomponentti. Lähipäästöverolla voitaisiin varmistaa, että esitettäväksi poistuvasta parafiinisen dieselin verotuesta aiheutuva positiivinen vaikutus lähipäästöjen vähentymiseen säilyisi jatkossakin, sillä se ohjaisi toimialan toimijoita jatkossakin käyttämään parafiinista dieselpolttoainetta, sekä fossiilista että uusiutuvaa, lähipäästöiltään korkeamman parafiinittoman dieselin sijaan. Lähipäästöverokomponentin tulisi koskea sekä fossiilista että uusiutuvaa parafiinista polttoainetta, sillä kuten parafiinisen dieselin veroedulla, myös lähipäästökomponentilla olisi tarkoitus ohjata lähipäästöjen vähentämistä eikä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Lähipäästöille altistumisella on todettu olevan yhteys terveyteen ja ennen aikaisten kuolemantapausten todennäköisyyteen, minkä vuoksi pidämme tärkeänä lähipäästöiltään parempien käyttövoimien tukemista verotuksella myös tulevaisuudessa. Mm. hiljattain julkaistussa Harvardin yliopiston tutkimuksessa¹ on todettu yhteys lähipäästöille altistumisen ja COVID-19-viruksesta johtuvien kuolemien todennäköisyyden välillä. Tutkimuksen yhteenvedossa on korostettu tämänhetkisten päästöjä koskevien lainsäädäntömekanismien säilyttämisen tärkeyttä myös COVID-19-viruksen jälkeen.

Hiilidioksidiverokomponentti perustuu tällä hetkellä polttoaineen elinkaarenaikaiseen keskimääräiseen kasvihuonekaasupäästöön. Hiilidioksidiverotasot on asetettu fossiilisille polttoaineille, jätteistä ja tähteistä valmistetuille kestäville biopolttoaineille ja muille kestäville biopolttoaineille. **Hiilidioksidiverokomponentin tulisi tulevaisuudessa määräytyä biopolttoaineille todellisten kasvihuonekaasupäästöjen perusteella.** Näin vero todella ohjaisi vähäpäästöisten biopolttoaineiden kulutukseen luovuttamiseen. Todelliset kasvihuonekaasupäästöt tiedetään, sillä polttoaineen toimittajat raportoivat jokaisen biopolttoaine-erän kasvihuonekaasupäästöt vuosittain Energiavirastolle.

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/>

TULEVAISUUDEN POLTTOAINEVERO - perusosa ja ohjaavat komponentit

Lähipäästökomponentti polttoaineveroon

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

Sama energiaveron perusosa käyttöön kaikille käyttäjämalleille

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

CO₂-komponentissa huomioidaan todelliset elinkaarenaikaiset päästöt

- CO₂-komponentin suuruus määrittyy polttoaineen todellisten elinkaarenaikaisten päästöjen perusteella.
- Tämä mahdollistaisi tulevaisuudessa myös päästövähennyskeinovalikoiman laajentamisen muihin kuin uusiutuviin polttoaineisiin

Huoltovarmuusmaksut

Lähipäästökomponentti

CO₂-komponentti

Energiaveron perusosa

Tietty summa /MJ



KÄYTTÖVOIMAKOHTAISET
OHJAAVAT TEKIJÄT
Ohjaavat käyttöä vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin

SAMA KAIKILLE
KÄYTTÖVOIMILLE

Ajoneuvovero

Tämänhetkinen ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövaimaverosta. Perusvero määräytyy ensisijaisesti CO₂-päästöjen mukaisesti. Käyttövaimvero on asetettu kompensoimaan dieselpolttoaineen verotukea, ja sitä maksetaan muista kuin bensiinikäyttöisistä autoista. Käyttövaimveroa maksetaan dieselkäyttöisten autojen lisäksi myös muilla käyttövaimoilla kuin bensiinillä käyivistä ajoneuvoista, kuten sähkö- ja kaasuautoista.

Käyttövaimvero tulisi poistaa dieselin verotuen poistamisen myötä. **Ajoneuvoveron tulisi koostua pelkästään perusverosta, joka koskisi kaikkia liikenteen ajoneuvoja.** Näin ajoneuvovero ohjaisi vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan teknologianeutraalisti, koska ajoneuvossa käytetty energiamuotoa verotettaisiin perustuen sen päästöihin. Käyttövaimverosta aiemmin saatua verotuloa voitaisiin mahdollisesti korvata edellisessä kohdassa (Polttoaineiden valmistevero) ehdotetulla polttoaineverotuksen ulottamisella kaikkiin käyttövaimoihin.

Autovero

Autovero perustuu pääsääntöisesti auton valmistajan ilmoittamiin CO₂-päästöihin. NEOT ehdottaa, että autoveron muodostamiseen otettaisiin mukaan **elinkaarimalli**, jolloin **autoveron tasoon vaikuttaisi ajoneuvon käytön päästöjen lisäksi myös ajoneuvon valmistamisesta ja liikenteestä poistamisesta syntyvät päästöt.** Elinkaarimallilla ohjattaisiin esimerkiksi sähköautojen akkujen valmistusta ja hävittämistä kestävämpään suuntaan.

NEOT:n ehdottamalla uudella veromallilla uusien polttoaineiden ja ajoneuvojen käyttöönotto markkinoille on helppoa. Erillisten käyttövoimaveron tai polttoaineen valmisteveron verotukien käyttöönotto ei olisi tarpeellista, sillä ehdotettu veromalli kohtelee automaattisesti ajoneuvoja ja polttoaineita niiden päästövaikutusten mukaisesti.

Ajoneuvojen ja polttoaineiden päästöjen laskiessa liikenteestä saatava fiskaalinen tulo voidaan varmistaa riittävän korkealla polttoaineen valmisteveron energiaperusteisellä perusosalla sekä ajoneuvoveron perusosalla. Ehdotamme mallin pikaista käyttöönottoa, jotta sen hyödyt saataisiin mahdollisimman nopeasti käyttöön.

Kunnioittaen,

North European Oil Trade Oy (NEOT)

Petri Appel
Toimitusjohtaja