

Asia: VN/23866/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Valtiovarainministeriön pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa Neste Oyj esittää seuraavaa:

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia. Esitys avaa myös pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman linjausta porrastaa jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen seuraamusmaksun tasoja, vaikka hallitus ei tässä esityksessä esitä muutoksia jakeluelvoitelakiin.

Jakeluelvoitelain seuraamusmaksujen alentaminen

Jakeluelvoitteen noudattamatta jättämisestä seuraa jakeluelvoitelain mukaan seuraamusmaksu, jonka suuruus määräytyy laiminlyönnin suuruuden mukaan. Orpon hallitusohjelman mukaan jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksun tasoa ollaan porrastamassa tuleville vuosille sovitun jakeluelvoitteen nousun osalta.

Tässä yhteydessä on syytä todeta, että vastuullinen yritys noudattaa aina lainsäädäntöä. Siksi tuntuu erikoiselta, että jakeluelvollisia toimijoita epäsuorasti kannustetaan olla noudattamatta lakia ja maksamaan seuraamusmaksuja. Hallituksen esityksen mukaan seuraamusmaksujen tuotot on tarkoitus ohjata päästöjä vähentäviin "joustomekanismeihin", joiden toteutustapa ei vielä ole tiedossa. Hallituksen esitys toteaa myös, että on mahdollista, että joustomekanismi ei vaikuta

polttoaineiden hintoihin alentavasti, koska se ei välttämättä alenna polttoaineiden jakelijoiden rajakustannuksia.

Poliittisen päätöksenteon avoimuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että jakeluvelvoitelaista vastaava ministeriö (TEM) tekee perusteellisen selvityksen ja vaikutustenarvioinnin sekä seuraamusmaksujen alentamisesta että liikennesektorin ulkopuolisista joustomekanismeista. Mahdolliset uudet linjaukset seuraamusmaksujen tarkoituksenmukaisista tasoista ja joustoista tulisi tehdä vasta tämän selvitystyön jälkeen.

Hallituksen esitys linjaa, että vuonna 2027 yleisvelvoitteen täyttämättä jättämisen seuraamusmaksu alennetaan peräti 56,25 prosentilla nykyiseen verrattuna. Riski on ilmeinen, että vastuulliset yritykset ja heidän asiakkaat asetetaan epäreiluun ja eriarvoiseen asemaan, jos seuraamusmaksut tarkoituksella asetetaan liian alhaisiksi. Mediassa esitettyjen näkemysten perusteella on odotettavissa, että tietyt jakeluvelvolliset toimijat ottavat strategiakseen sakkomaksun maksamisen sen sijaan, että noudattaisivat voimassa olevaa jakeluvelvoitelakia. Tämänkaltainen tietoinen liikenteen päästöjen lisääminen olisi paitsi vastuutonta myös erittäin huono vaihtoehto koko Suomen kannalta, koska sekä liikenteen että taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet karkaisivat entistä kauemmaksi.

Suomen taakanjakosektorin tavoitteet aidosti vaarassa

Ehdotetuilla veromuutoksilla olisi negatiivinen vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Kun myös muu liikenteen päästöohjaus heikkenee esimerkiksi jakeluvelvoitetta alentamalla, riski taakanjakosektorin päästokiintiön ylityksestä jaksolla 2021-2030 kasvaa. Veronkevennys antaa myös väärän signaalin liikenteen päästövähennystavoitteiden suhteen. Fossiilisista polttoaineista on päästävä eroon.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Vuonna 2022 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat yhteensä noin 9,8 miljoonaa CO2 tonnia. Tämä oli taakanjakosektorin päästöistä noin 37 prosenttia ja kokonaispäästöistä noin 21 prosenttia.

EU:n 55-valmiuspaketin myötä Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto, työkoneet ja rakennusten erillislämmitys) päästövähennysvelvoite nousi 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (oli ennen 39 %). Tiukentuvien tavoitteiden saavuttamiseksi Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin päästöjä nopeammassa tahdissa, myös liikenteessä. Maankäytön ja metsätalouden hiilinielustakaan Suomi ei saa sitä joustoapua, mitä aiemmin mm. edellisen hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa KAISUssa on suunniteltu. KAISUssa oli myös laskettu sen varaan, että edellisen hallituksen esityksen mukaisesti biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostettaisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 10 prosentin sijaan 30 prosenttia. Nämäkin asiat on otettava huomioon vuoteen 2030 asti ulottuvia

päästövähennyslaskelmia tehdessä ja konkreettisista päästöjä vähentävistä toimenpiteistä päätettäessä.

Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa päästövähennemäpolkua. Taakanjakoasetuksen mukaan veloitteen noudattamista tarkastellaan viisivuotisjaksoissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-23 menetettyjä päästövähennyksiä ei kompensoida vuosina 2024-25, on ilmeinen riski, että liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteita ei saavuteta.

Saksa on jo joutunut ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta EU:n jäsenmailta saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa. Saksan toiminta toimii ennakkotapauksena ja pakottaa epäsuorasti muut EU-maat noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan asetettuja ilmastotavoitteita, eli ostamaan päästövähennyskrediittejä muilta EU-jäseniltä, jos omat tavoitteet jäävät saavuttamatta. Taakanjakoasetuksen mukaan tulee vielä 8 %:n lisävelvoite seuraavalle vuodelle, jos tavoitteeseen ei pääse (eli kerrotaan päästötavoite 1,08:lla).

Suomen valtion ei ole viisasta ostaa päästövähennysyksiköitä markkinoilta, eli maksaa toisten maiden päästövähennyskeinoja, vaan luoda niilläkin varoilla investointeja ja työpaikkoja kotimaahan. Päästövähennysyksiköiden lähivuosien määrästä ja hinnasta markkinoilla ei tällä hetkellä ole mitään takeita - puhumattakaan vuodesta 2032, jolloin kauden 2026-2030 päästövähennystavoite tulee täsmäyttää.

Lisäksi huomionarvoista on, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) kautta saadun rahoituksen ehtona on nimenomaisesti, että Suomi pysyy edellisen hallituksen linjaamalla päästövähennyspolulla. Suomi saa RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa.

Hellström Mattias
Neste Oyj