

Asia: VN/682/2020

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

North European Oil Trade (NEOT) kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta. Luonnoksessa esitetään parafiinisen dieselöljyn ja etanolidieselin laatuperusteisesta veronalennuksesta luopumista. Veronalennus poistettaisiin etanolidieseliltä kokonaan 1.1.2021, ja parafiiniselta dieselöljyltä portaittain niin, että se poistuisi kokonaan 1.1.2023 mennessä.

Hallituksen esityksessä fossiilisen parafiinisen dieselin käytön arvioidaan loppuvan lähes kokonaan veron laatuporrastuksen poistamisen myötä. NEOT yhtyy hallituksen esityksen arvioon, sillä fossiilisen parafiinisen dieselin markkinahinnan ollessa korkeampi peruslaatuiseen dieseliin verrattuna, ei sen jakeleminen ilman veronalennusta ole polttoaineentoimittajille taloudellisesti järkevää.

Liikenteestä aiheutuvien lähipäästöjen hillitseminen erittäin tärkeää myös jatkossa:

Parafiinisen dieselin laatuporrastus on alun perin otettu käyttöön lähipäästöjen hillitsemiseksi ja puhtaamman ilmanlaadun varmistamiseksi, erityisesti kaupungeissa. NEOT haluaa painottaa lähipäästöjen kasvusta aiheutuvien terveysvaikutusten vakavuutta, mikäli parafiininen diesel korvataan peruslaatuksella dieselillä. Lähipäästöille altistumisella on todettu olevan yhteys terveyteen ja ennenaikaisten kuolemantapausten todennäköisyyteen, minkä vuoksi pidämme tärkeänä lähipäästöiltään parempien käyttövoimien tukemista verotuksella myös tulevaisuudessa. Mm. hiljattain julkaistussa Harvardin yliopiston tutkimuksessa (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-highercovid-19-death-rates/) on todettu yhteys lähipäästöille altistumisen ja koronaviruksesta johtuvien kuolemien todennäköisyyden välillä. Tutkimuksen yhteenvedossa on korostettu tämänhetkisten päästöjä koskevien lainsäädäntömekanismien säilyttämisen tärkeyttä myös koronaviruksen jälkeen. Hallituksen esityksessä esitetään juuri päinvastaista toimenpidettä.

Autokanta ei ole vielä uusiutunut – laatuporrastusta tulisi viivästyttää:

VTT Oy:n muistiossa (Liikennepolttoaineiden laatuporrastus – arvio ajantasaisuudesta, 2.10.2019), johon hallituksen esityksessäkin viitataan, arvioidaan liikenteen lähipäästöjen muodostumista autokannan ja ajoneuvojen katusuoritteiden jakautuman avulla. Arvion mukaan 10 % dieselpolttoaineesta käytetään sellaisissa kohteissa, joissa parafiinisella dieselillä on saavutettavissa merkittäviä lähipäästöhyötyjä. Etenkin taajamissa ja sisätiloissa toimivien työkonien osalta parafiinisella dieselillä on merkitystä, sillä kalusto on autokalustoa vanhempaa. Vaikka kasvava osa Suomen ajoneuvoista on Euro 5/VI luokkaan kuuluvia, hyvin suuri osa liikenteen ajoneuvoista kuitenkin kuuluu vielä näitä vanhempiin luokkiin. VTT:n muistion arvion mukaan vanhempia kuin Euro 5/IV luokkaan kuuluvia ajoneuvoja löytyy vielä vuonna 2020 62 % kuorma-autoista ja linja-autoista, 50 % pakettiautoista ja 32 % dieselkäyttöisistä henkilöautoista. Ei siis voida sanoa, että nykyinen autokanta ei enää aiheuttaisi haitallisia lähipäästöjä.

VTT:n muistiossa todetaan, että parafiinisen dieselpolttoaineen käyttöä ei ole mahdollista kohdistaa tietyn ikäisiin, taajamakäytössä oleviin ajoneuvoihin. Tämän vuoksi parafiinisen polttoaineen käyttöä kaikissa ajoneuvoissa tulisi jatkaa, vaikka sillä saavutettaisiinkin lähipäästöhyötyjä vain joissakin taajamakohteissa.

VTT suosittelee laatuporrastuksen poistamista portaittain vuoteen 2025 mennessä, sillä perusteella, että yhä pienempi osa ajoneuvoista on vanhempia kuin Euro 5/IV luokkaan kuuluvia. NEOT ei yhdy ajatukseen niin kauan kuin vanhempaa autokantaa on selkeästi käytössä, ja se aiheuttaa lähipäästöjä. Mikäli laatuporrastuksesta kuitenkin luovutaan, olisi ehdottoman tärkeää odottaa riittävän pitkään, jotta autokanta ehtii todellisuudessa uusiutua ja viivästyttää laatuporrastuksen poistamista vähintään VTT:n suosittelemaan vuoteen 2025 asti hallituksen esityksessä esitetyn vuoden 2023 sijaan.

Lähipäästöt tulisi ottaa huomioon verotuksessa tulevaisuudessakin:

Hallituksen esityksen yhtenä tavoitteena on toteuttaa yritystukien leikkausta. Mikäli parafiinisen dieselin veron laatuporrastuksesta luovutaan, ehdotamme, että polttoaineiden valmisteveroon lisättäisiin 5 snt/l lähipäästöverokomponentti. Lähipäästövero toimisi haittaverona hiilidioksidiveron tapaan, ja se ohjaisi lähipäästöiltään alhaisempien polttoaineiden käyttöön. Lähipäästövero lisättäisiin uudeksi komponentiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteveroon, jolloin se lisäisi myös liikenteen fiskaalista tuloa.

Kunnioittaen,

North European Oil Trade Oy (NEOT)

Petri Appel

Toimitusjohtaja

Siirala Aino

North European Oil Trade Oy