

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

St1 kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi 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. Muutoksen myötä fossiilisen parafiinisen dieselin käyttö tulee loppumaan, koska korkeamman markkinahinnan johdosta sen jakelu ilman veroporrastusta ei enää jatkossa ole taloudellisesti mahdollista.

St1 katsoo, että terveyssyistä lähipäästöihin pohjautuva veroporrastus on tulevaisuudessakin tarpeellinen, toisin kuin hallitus esittää.

1. Parafiinisen dieselin lähipäästöhyödyt ovat jatkossakin tarpeelliset:

Yleisellä tasolla St1 kyseenalaistaa logiikan, jossa lähipäästöistä aiheutuville terveyshaitoille ja ennen aikaisille kuolemille lasketaan rahallinen arvo, tai niiden välttämistä ”euroa per litra -pohjainen ympäristöhyöty”. Ennen asiasta päättämistä olisi tärkeää huomioida viimeisin tutkimustieto lähipäästöjen kasvun aiheuttamista terveysvaikutuksista. Lähipäästöille altistumisella on tutkitusti yhteys terveyteen ja ennen aikaisten kuolemantapausten todennäköisyyteen, minkä vuoksi lähipäästöihin pohjautuva verojen laatuporrastusta ei tulisi vajanaisin perustein poistaa. Esimerkiksi 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) on todettu selkeä yhteys lähipäästöille altistumisen ja koronaviruksesta johtuvien kuolemien todennäköisyyden välillä. Tutkimuksen yhteenvedossa korostetaan tämänhetkisten päästöjä koskevien lainsäädäntömekanismien säilyttämisen tärkeyttä myös koronaviruspandemian jälkeen. Hallituksen esityksessä muutoksen terveydellisiä vaikutuksia ei ole lainkaan arvioitu.

2. Dieseliä käyttävä ajoneuvokanta on edelleen vanhaa:

Hallituksen esityksessä viitatussa VTT Oy:n muistiossa (Liikennepolttoaineiden laatuporrastus – arvio ajantasaisuudesta, 2.10.2019) arvioidaan liikenteen lähipäästöjen muodostumista autokannan ja ajoneuvojen katusuoritteiden jakautuman avulla. VTT:n muistion sisältöä ja oletuksia oli kuitenkin mahdotonta arvioida, koska hallituksen esitykseen sijoitettu linkki ei toiminut. Viittauksen mukaan 10 % dieselpolttoaineesta käytetään sellaisissa kohteissa, joissa parafiinisella dieselillä on saavutettavissa merkittäviä lähipäästöhyötyjä. Tästä herää kysymys, että minkä katsotaan olevan ”merkittävä lähipäästöhyöty”, ja millä perusteella se on määritetty. Millaisten terveyshaittojen tai kuinka monen ennenaikaisen kuoleman arvioidaan sisältyvän tähän 10% ”merkittävän lähipäästöhyödyn” osuuteen, tai toisaalta sen ulkopuolelle jäävään 90% osuuteen? Arvio vaikuttaa rohkealta, koska VTT:n itsensäkin mukaan edelleen vuonna 2020 vanhempia kuin Euro 5/IV luokkaan kuuluvia ajoneuvoja on jopa 62 % kuorma-autoista ja linja-autoista, 50 % pakettiautoista sekä 32 % dieselhenkilöautoista. Taajamissa ja sisätiloissa toimivissa työkoneissa parafiinisella dieselillä on erityisesti merkitystä, koska ne ovat tyyppillisesti autokalustoakin vanhempia. St1 kyseenalaistaakin johtopäätökseen, että nykyinen tai lähitulevaisuuden ajoneuvokanta ei enää aiheuttaisi siinä määrin ihmisten terveydelle haitallisia lähipäästöjä, että parafiinisen dieselin veroporrastuksesta tulisi luopua. Koska parafiinisen dieselpolttoaineen käyttöä ei ole mahdollista kohdistaa vain tietyn ikäisiin tai vain taajamakäytössä oleviin ajoneuvoihin, parafiinisen polttoaineen käyttöä kaikissa ajoneuvoissa tulisi jatkaa.

Mikäli laatuporrastuksesta kuitenkin luovutaan, olisi ehdottoman tärkeää odottaa riittävän pitkään, jotta autokanta ehtii todellisuudessa uusiutua ja viivästyttää laatuporrastuksen poistamista vähintään VTT:n suosittamaan vuoteen 2025 asti hallituksen esityksessä esitetyn vuoden 2023 sijaan.

3. Lähipäästöihin pohjautuva veroporrastus on tulevaisuudessakin tarpeellinen ja mahdollinen:

Mikäli parafiinisen dieselin veroedusta hallituksen esityksen mukaisesti kuitenkin luovutaan, on laatuporrastus mahdollista toteuttaa myös asettamalla ns. peruslaatuiseksi fossiiliselle dieselille (EN590) esimerkiksi 5 snt/l lähipäästöverokomponentti. Se toimisi eräänlaisena haittaverona ja mahdollistaisi lähipäästöiltään parafiinisen dieselin tuomisen markkinoille myös tulevaisuudessa, kuitenkin ilman negatiivista fiskaalista vaikutusta. Valtion olisi siis mahdollista saada kaksi karpästä yhdellä iskulla, eli ylläpitää saavutettu terveyshyöty sekä saavuttaa fiskaalinen tavoite samanaikaisesti.

Lähipäästöihin pohjautuvan veroporrastuksen tarkoitus on minimoida ihmisten terveydelle haitalliset lähipäästöt mahdollistamalla puhtaampien polttoainelaatujen hankinta ja jakelu. Porrastuksen säilyttäminen on jatkossakin paitsi tarpeellista, myös oikealla tavalla toteutettuna mahdollista.

Aho Mika
St1 Nordic Oy