26. helmikuuta 2024
Kirjallinen asiantuntijalausunto
BIOS-tutkimusyksikkö

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta
Verojaosto

Asiat:
KAA 1/2023 vp Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta
https://www.eduskunta.fi/pdf/KAA+1/2023
KAA 2/2023 vp Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki
https://www.eduskunta.fi/pdf/KAA+2/2023
KAA 5/2023 vp Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!
https://www.eduskunta.fi/pdf/KAA+5/2023

Lausunnon pääsanomat:

- Kansalaisaloitteissa esitettyjä toimia ei pidä toteuttaa, sillä ne johtaisivat liikenteen päästövähennysten hidastumiseen tai jopa päästöjen kasvuun.
- Polttoaineverojen alentaminen vaikuttaa kaikkeen polttoaineen käyttöön, eikä kohdistu vain korkeasta hinnasta erityisesti kärsiviin talouksiin. Polttoaineen hinnan alentaminen vaikuttaisi nykyistä materiaalista yhteiskuntarakennetta ja energiataloutta tukevasti, jarruttaen kestävyyssiirtymää.
- Fossiilisista polttoaineista luopumisen kielteiset vaikutukset kansalaisten talouteen, liikkumiseen ja alueelliseen tasa-arvoon tulee hoitaa oikeudenmukaisen siirtymän toimin, mukaan lukien kohdennetut tuet, jotka edistävät rakennemuutosta kohti vähähiilistä yhteiskuntaa.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua eduskunnan talousvaliokunnan verojaostolle polttoaineiden valmisteveroa, käyttövoimaveroa ja jakeluvelvotteita koskevista kansalaisaloitteista (KAA 1/2023, 2/2023, 5/2023).

YK:n hallitustenvälisen ilmastopaneelin raportit kertovat, että ilmakehän hiilidioksidipitoisuus on yhä kasvanut. Raportit korostavat, että Pariisin sopimuksen tavoitteen saavuttaminen – johon Suomi muiden mukana on sitoutunut – vaatii koko ajan nopeampia ja syvällisempiä toimia.

Suomi ei ole onnistunut kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämisessä. Ongelma koskee myös tieliikennettä. Vaikka taakanjakosektorin päästöt ovatkin vuoden 2007 jälkeen tasaisesti vähentyneet, vauhti ei ole ollut tarpeeksi nopea.

Päästövähennyksille Suomessa asetettu tavoite on puolittaa liikenteen päästöt vuoden 2005 päästömääriin verrattuna vuoteen 2030 mennessä. Taakanjakosektorin päästötavoitteen merkitystä korostaa edelleen tieto, että maankäyttösektorin (LULUCF) nielumenetyksistä on koitumassa lisätoimien tarve taakanjakosektorille ja/tai lisäkustannuksia valtiolle. Merkitystä korostaa myös hallituksen toteuttama polttoaineiden jakeluvelvoitteen alentaminen, joka johtanee liikenteen päästöjen kasvuun.

Kansalaisaloitteista laajin, KAA 5/2023, esittää polttoaineiden valmisteveron poistamista vuoden ajaksi ja sen jälkeen sen pysyvää alentamista 50 prosentilla. Perusteena esitetään kansalaisten ja talouden hyvinvointi, ja autolla liikkumista vaativat asumisolosuhteet.

KAA 1/2023 esittää polttoaineiden kustannustason jatkuvaa tarkastelua ja valmisteveron dynaamista alentamista niin, että jakeluvelvoite ja mahdollinen tieliikenteen päästökauppa eivät nosta polttoaineiden hintoja. Perusteena on, että päästövähennystoimien kustannukset eivät saa päätyä kuluttajien maksettaviksi.

KAA 2/2023 on aloitteista kattavuudeltaan suppein, esittäen dieselpolttoainetta käyttävien ajoneuvojen käyttövoimaveron poistoa ja dieselin verotukien muuttamista biopolttoaineiden jakeluvelvoitetueksi. Aloitteen mukaan tuki nousisi dynaamisesti niin, että dieselin hinta ei nouse bensiinin hintaa korkeammaksi. Perusteena on dieselin käytön kustannusten pitäminen bensiinin kustannuksia alempana, myös siksi, että diesel-moottorissa voidaan käyttää kokonaan biopohjaisia polttoaineita.

Aloitteissa esitetty huoli kansalaisten ja yritysten taloudesta ja alueellisesta tasa-arvosta on tärkeä ja pitää ottaa huomioon kaikessa ilmasto- ja energiapolitiikassa. On kuitenkin heti huomattava, että polttoaineverojen alentaminen (KAA 1/2023 ja 5/2023) vaikuttaa kaikkeen polttoaineen käyttöön, eikä kohdistu nimenomaan vain polttoaineen korkeasta hinnasta erityisesti kärsiviin talouksiin. Polttoaineen hinnan alentaminen hyvin todennäköisesti vaikuttaisi nykyistä materiaalista

yhteiskuntarakennetta ja energiataloutta tukevasti, siten jarruttaen kestävyyssiirtymää.

Veronalennuksen ongelmallisuutta ilmastotavoitteiden näkökulmasta korostaa erikseen, että reaalisesti polttoaineverotus ei ole viime vuosina kiristynyt. Verotuksen alentaminen merkitsisi uutta, tavoitteille vastakkaista suuntaa. Jotta tieliikenteen ilmastotavoitteet saavutettaisiin, olisi polttoaineiden verotusta kiristettävä merkittävästi riittävän ohjausvaikutuksen saamiseksi. Mitä enemmän polttoaineiden hintaohjaukseen luotetaan liikenteen päästövähennysten tavoittelussa, sitä suuremmaksi veronkorotusten tarve muodostuu.

On myös mahdollista, että esitetty veron lasku ei vaikuta juuri lainkaan kuluttajahintoihin, joiden alentamisella aloitteita ensisijaisesti perustellaan. On mahdollista, että hyödyn hinnan alenemisesta saavat jopa täysimääräisesti polttoaineiden tuottajat sekä jakelijat kasvattamalla katteitaan.

Lisäksi on erikseen todettava, että KAA 1/2023 ja KAA 5/2023 perustelut ovat yksiselitteisesti “saastuttaja maksaa” -periaatteen vastaisia. Periaatetta on toki tarkasteltava kokonaisuuden osana, jotta siitä voidaan poiketa oikeudenmukaisuuden ja tasa-arvon toteutumiseksi. Kuten yllä todettu, aloitteet eivät kuitenkaan sisällä tällaista tarkastelua, eivätkä oikeudenmukaisen siirtymän toimien kohdistamista.

Aloitetta KAA 3/2023 koskien on huomattava, että dieselin hintaan vaikuttaa öljynjalostusprosessin luonne, jossa annetusta raakaöljymäärästä syntyy tyypillisesti bensiiniä ja dieseliä (ja muita jakeita) tietyssä prosentuaalisessa suhteessa. Toisin sanoen fossiilisen dieselin tuotantoa ei voida lisätä lisäämättä bensiinin tuotantoa, ja päinvastoin. Näin ollen bensiinin kysynnän ollessa alamaissa, voi dieselin tuotannosta syntyä puutetta, joka näkyy myös korkeampana hintana. Täten tukimekanismi, joka pitää dieselin hinnan bensiinin hintaa alempana toimisi myös täysin biopolttoainekomponentista riippumatta, toisin kuin aloitteen perusteluissa esitetään.

Edelleen KAA 3/2023 koskien, keskeinen kysymys pidemmällä aikavälillä on, onko jakeluvelvoite ja biopolttoaineen käyttö ylipäätään kestävä ratkaisu ekologisesti ja ilmastopäästöjen näkökulmasta, ja jos, missä (absoluuttisessa) mitassa. Kestävästi tuotettuja biojakeita on rajallisesti saatavissa. Myös biopolttoaineiden käytön lisääntymisen vaikutukset luontokatoon tulisi huomioida Suomen tulevaisuuden energiankäytön kokonaisuutta luotaessa.

Ylipäätään on syytä todeta, että liikennesuoritteiden kohtuullistamiselle on muitakin syitä kuin päästövähennykset. Luonnonvarojen kulutus on kansainvälisesti ja kansallisesti kestämättömällä tasolla. Liikenteen vaikutus raaka-aineiden ja maapinta-alan käyttöön on merkittävä, ja sitä on pyrittävä vähentämään.

Aloitteiden perusteluissa todettu huoli alueellisesta tasa-arvosta, liikkumisen mahdollisuuksien tasapuolisesta toteutumisesta ja riittävän taloudellisen toimeliaisuuden mahdollistavasta liikennejärjestelmästä on aiheellinen. Alueellinen tasa-arvo ja kansalaisten taloudellinen toimeentulo tulee kestävyyssiirtymässä taata

tarkemmin kohdentuvin toimin, niin yhteiskunnan infrastruktuurin kuin taloudellisen ohjauksen keinojenkin tasolla. Käytännössä liikenteen osalta nämä toimet sisältävät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kehittämistä, uusia jaetun liikkumisen muotoja, yhdyskuntarakenteen muokkaamista ja viime kädessä suoria taloudellisia tukia kansalaisille ja yrityksille, joiden liikkumistarpeita ei muuten voida tyydyttää. Tässä yhteydessä Ranskassa saadut poikkeuksellisen positiiviset kokemukset valtion sosiaalisin ehdoin tukemasta sähköautojen vuokraamisesta olisi syytä tutkia.[1]

Kunnioittavasti,

BIOS-tutkimusyksikkö
contact@bios.fi

BIOS on itsenäinen monitieteinen tutkimusyksikkö, joka tutkii ympäristö- ja resurssitekijöiden vaikutuksia suomalaiseen yhteiskuntaan – talouteen, politiikkaan, kulttuuriin – ja kehittää päättäjien ennakointikykyä. BIOS pyrkii tutkimustyöllään tukemaan ekologisen jälleenrakennuksen edellytyksiä Suomessa ja maailmassa.

[1] https://www.ecologie.gouv.fr/lancement-du-leasing-des-voitures-electriques-100-euros-mois, https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique