

Valtiovarainministeriölle, 10.8.2010

Tekniikka elämää palvelemaan ry:n lausunto energiaverotuksen uudistamista koskevasta hallituksen esityksen luonnoksesta

*Tekniikka Elämää Palvelemaan ry, PL 15, 00521 Helsinki
tep (at) kaapeli.fi, <http://tep.kaapeli.fi>*

Viite: Valtiovarainministeriön vero-osaston 1.7.2010 päivätty luonnos hallituksen esityksestä eduskunnalle energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamisesta

A) POLTTOAINEVEROTUS

Valtiovarainministeriön luonnoksessa esitetään polttoaineiden verotuksen ympäristöperusteisen laatuporrastuksen käyttöönottoa, mikä on erittäin kannatettavaa.

Luonnoksen esittämä polttoaineeron porrastus seuraavien periaatteiden mukaan on ympäristönsuojelunäkökulmasta erinomainen:

- 1) *Kaasumaisilla uusiutuvilla liikennepolttoaineilla ei ole polttoaineveroa.* Ne ovat sekä kasvihuonekaasupäästöiltään että lähipäästöiltään paljon parempia kuin mikään nestemäinen tai kiinteä polttoaine.
- 2) *Nestemäisillä jäteperäisillä ja muilla uusiutuvan energian direktiivin (2009/28/EY) artiklan 21.2 mainitsemilla nestemäisillä tuplalaskettavilla liikennebiopolttoaineilla on energiasältövero, mutta ei hiilidioksidiveroa.* Nämä ovat polttoaineita, joilla on muihin nestemäisiin polttoaineisiin verrattuna erityisen alhaiset elinkaaren kasvihuonekaasupäästöt, mutta kuitenkin korkeammat kuin kaasumaisilla uusiutuvilla polttoaineilla. Niiden lähipäästöt ovat selvästi suuremmat kuin kaasumaisilla polttoaineilla.
- 3) *Nestemäisillä uusiutuvan energian direktiivin kestävyyskriteerit täyttävillä liikennebiopolttoaineilla on sekä energiasältövero että hiilidioksidivero, mutta hiilidioksidiveroa huojennetaan 50 %:lla.* Nämä ovat energiakasviperäisiä polttoaineita, joiden tuotanto aiheuttaa erittäin paljon suuremmat ympäristövaikutukset kuin jäteperäiset polttoaineet, mutta ne on tuotettu EU:n edellyttämien tiukkojen kestävyyskriteerien mukaan.
- 4) *Nestemäisillä liikennepolttoaineilla, jotka eivät täytä uusiutuvan energian direktiivin kestävyyskriteerejä, on sama energiasältövero ja hiilidioksidivero kuin nestemäisillä fossiililla polttoaineilla.* Nämä ovat energiakasviperäisiä polttoaineita, joita ei ole tuotettu EU:n kestävyyskriteerien mukaisesti, joten niillä voi olla huomattavat negatiiviset ympäristövaikutukset. Niiden tuotantoa ja käyttöä ei ole syytä edistää.
- 5) *Fossiilisten polttoaineiden välinen veroporrastus lähipäästöjen avulla.* Tällä tarkoitetaan tavanomaisia, mm. terveysvaikutuksia aiheuttavia, ilmansaasteita. Maakaasun lähipäästöt ovat mitättömät verrattuna bensiinin ja dieselöljyn lähipäästöihin.

Energiasältövero on aivan oikein määritelty polttoaineen energiasällön pohjalta. Se on teknisesti ainut oikea tapa. Se parantaa mm. etanolin asemaa verotuksessa.

Porrastus on kuitenkin nestemäisille polttoaineille toteutettu ympäristönsuojelunäkökulmasta heikosti. Verotus määräytyy lähes kokonaan energiasisällön perusteella ja hiilidioksidikomponentin osuus on marginaalinen. Ympäristöperusteinen ohjaus ei siis toteudu.

Tekniikka Elämää Palvelemaan ehdottaa, että nestemäisten polttoaineiden valmisteverotuksen painopiste siirretään hiilidioksidiveron puolelle. Se edellyttää hiilidioksidikomponentin nelinkertaistamista esitetystä tasosta. Energiasisältövero voidaan alentaa kaikille polttoaineille luonnoksessa dieselöljylle asetetulle tasolle eli 0,0085 €/MJ. Se tarkoittaa, että bensiinille ja sitä korvaaville polttoaineille (joille luonnoksessa ehdotettiin 0,0157 €/MJ) energiasisältövero on sama kuin dieselöljylle ja sitä korvaaville polttoaineille. Koska tämän muutoksen jälkeen verotuksen ympäristöohjaus toteutuu, kotimaassa tuotettujen polttoaineiden merkitys tulee kasvamaan ja huoltovarmuusmaksua voidaan alentaa siten, että se on kaikille polttoaineille nyt dieselöljylle säädetyllä tasolla 0,35 snt/l. Sen pienuudesta johtuen ei ole tarpeen säätää sitä energiasisältöpohjaiseksi. Esimerkiksi bensiinin ja dieselöljyn sekä muutaman biopolttoaineen litrakohtainen verotus on siten seuraavan taulukon mukainen, jossa esitetään ehdotetut uudet verotasot sekä valtiovarainministeriön luonnokseen perustuvat vanhat verotasot:

Polttoaine [snt/l]	Energiasisältövero	Hiilidioksidivero	Huoltovarmuusmaksu	Yhteensä
Moottoribensiini UUSI	27,26	46,64	0,35	74,25
VANHA	50,36	11,66	0,68	62,70
Bioetanolli UUSI	17,89	30,60	0,35	48,84
VANHA	33,05	7,65	0,68	41,38
Bioetanolli R UUSI	17,89	15,30	0,35	33,54
VANHA	33,05	3,83	0,68	37,56
Bioetanolli T UUSI	17,89	0,00	0,35	18,24
VANHA	33,05	0,00	0,68	33,73
Biobensiini UUSI	27,26	46,64	0,35	74,25
VANHA	50,36	11,66	0,68	62,70
Biobensiini R UUSI	27,26	23,32	0,35	50,93
VANHA	50,36	5,83	0,68	56,87
Biobensiini T UUSI	27,26	0,00	0,35	27,61
VANHA	50,36	0,00	0,68	51,04
Dieselöljy UUSI	30,70	53,00	0,35	84,05
VANHA	30,70	13,25	0,35	44,30
Biodieselöljy UUSI	28,14	48,56	0,35	77,05
VANHA	28,14	12,14	0,35	40,63
Biodieselöljy R UUSI	28,14	24,28	0,35	52,77
VANHA	28,14	6,07	0,35	34,56
Biodieselöljy T UUSI	28,14	0,00	0,35	28,49
VANHA	28,14	0,00	0,35	28,49

Ympäristöperusteisen ohjauksen toteuttamisen lisäksi tällä muutoksella saavutetaan merkittävä valtiontaloudellinen hyöty.

Veropaketin luonnoksessa ehdotetaan lähipäästöjen huomioon ottamista alentamalla energiasisältöveroa. Nestemäisistä polttoaineista ehdotetaan huojennusta kuitenkin ainoastaan parafiinisille hiilivedyille. Se on erittäin perusteltua raakaöljypohjaisille polttoaineille. Biopolttoaineille sovellettuna se syrjii kaikkia happea sisältäviä polttoaineita, joita suurin osa biopolttoaineista on. On totta, että hapen läsnäolo polttoaineessa lisää aldehydipäästöjä (lähinnä formaldehydi metanolia ja asetaldehydi etanolia käytettäessä), mutta VOC-päästöt kokonaisuudessaan eivät lisäänty ja katalysaattorit hapettavat aldehydejä hyvin. Hapen läsnäolo polttoaineessa tehostaa palamista ja siten vähentää epätäydellisen palamisen tuloksena syntyviä

hiilimonoksidi- ja VOC-päästöjä. Aromaattisten yhdisteiden päästöjä ei synny ja ne ovat olennainen syy parafiinisten fossiilisten polttoaineiden suosimiseen tavanomaiseen bensiiniin ja dieselöljyyn verrattuna. Luonnoksen ehdotus on ilmeisesti rakennettu tukemaan Nesteen palmuöljydieseliä perinteisiä biodieseleitä eli erityisesti FAMEja mutta myös muita rasvahappojen alkyyliestereitä vastaan. Perinteisen biodieselin etuna on mahdollisuus tuottaa sitä myös hajautetusti miten pienessä kokoluokassa hyvänsä käyttäen mm. jäterasvoja. **Tekniikka Elämää Palvelemaan kannattaa luonnoksen mukaisia verohuojennuksia lähipäästöjen perusteella fossiilisille polttoaineille (pienmoottoribensiini eli alkylaattibensiini sekä paradieselöljy), mutta vastustaa verohuojennuksia parafiinisille synteettisille biodieselpolttoaineille perinteiseen biodieseliin ja muihin dieselmoottoireihin sopiviin biopolttoaineisiin verrattuna.**

Luonnoksessa puhutaan myös maakaasun lähipäästöedusta, joka onkin erittäin merkittävä paitsi verrattuna bensiiniin ja dieselöljyyn myös verrattuna raskaampiin parafiinisiin polttoaineisiin. Vaikka maakaasun verotusta luonnoksessa nostetaan, se jää alle nestemäisten fossiilisten polttoaineiden tason eli lähipäästöetu tulee käytännössä huomioon otetuksi. Luonnoksen mukaisessa biokaasun verottomuudessa hyvitetään kasviuonekaasupäästöjen vähenemä maakaasuun verrattuna. **Tekniikka Elämää Palvelemaan kannattaa luonnoksen mukaista biokaasun polttoaineverottomuutta sekä pitää lähipäästöargumentein perusteltua maakaasun verotaso kohtuullisena.**

Yksi merkittävistä esteistä uusiutuvan energian käytölle Suomessa on kevyen polttoöljyn saama verotuki yleensä ja lisäksi maatilojen saamat polttoöljyn veronpalautukset. **Tekniikka Elämää Palvelemaan ehdottaa, että kevyen polttoöljyn verotuista luovutaan ja sitä verotetaan kuten dieselöljyä. Tekniikka Elämää Palvelemaan ehdottaa myös, että maatilojen nykyinen fossiilienergian käyttöä tukeva verotukijärjestelmä puretaan ja korvataan se uusiutuvan energian tuotantoa ja käyttöä tukevalla järjestelmällä.**

Laissa nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta olevaa verotaulukkoa tulisi laajentaa ainakin seuraavilla polttoaineilla: biodieselit (rasvahappojen alkyyliesterit), kasviöljyt (PPO), butanoli, biolentopetroli ja biolentobensiini. Lisäksi laissa tulee selittää verotus niille nestemäisille polttoaineille, joita taulukossa ei ole mainittu.

B) AJONEUVOJEN VEROTUS

Näiden verojen käsittäminen fiskaalisena (s. 8) tulee lopettaa. Kyseessä on ilmastonsuojelun kannalta tärkein sektori (ja myös monien muiden päästöjen kannalta) ja verotus on tehokkain keino liikennesektorin päästöjen alentamiseen. Siksi ajoneuvojen ja niiden polttoaineiden verotus on nähtävä ympäristöverotuksena, jossa päästöjen alentaminen on ensisijainen tavoite.

Nykyisessä ns. hiilidioksidiperusteisessa auto- ja ajoneuvoverotuksessa päästöt lasketaan aina fossiilisten polttoaineiden käytön perusteella, josta syystä esim. biokaasukäyttöisten autojen päästöt tulevat maakaasun tai jopa bensiinin perusteella. Uusiutuvan energian käyttömahdollisuutta ja biopolttoaineiden hiilidioksidineutraaliutta ei millään lailla oteta huomioon, joten nämä lait eivät lainkaan ohjaa uusiutuvan energian käytön suuntaan. Päinvastoin, uusiutuvan energian käyttöön eli hiilidioksidineutraaliin käyttöön pystyvien autojen osalta sekä autovero että ajoneuvovero on monessa tapauksessa korkeampi kuin vastaavien bensiini- tai dieselautojen koska

- veroton hinta on korkeampi johtuen kaasujärjestelmästä, sähköjärjestelmästä tai muusta uusiutuvan energian käytön mahdollistava järjestelmästä (josta myös kannetaan autovero ja arvonnlisävero), ja
- näiden järjestelmien aiheuttamasta korkeammasta painosta painoperusteisessa verotuksessa.

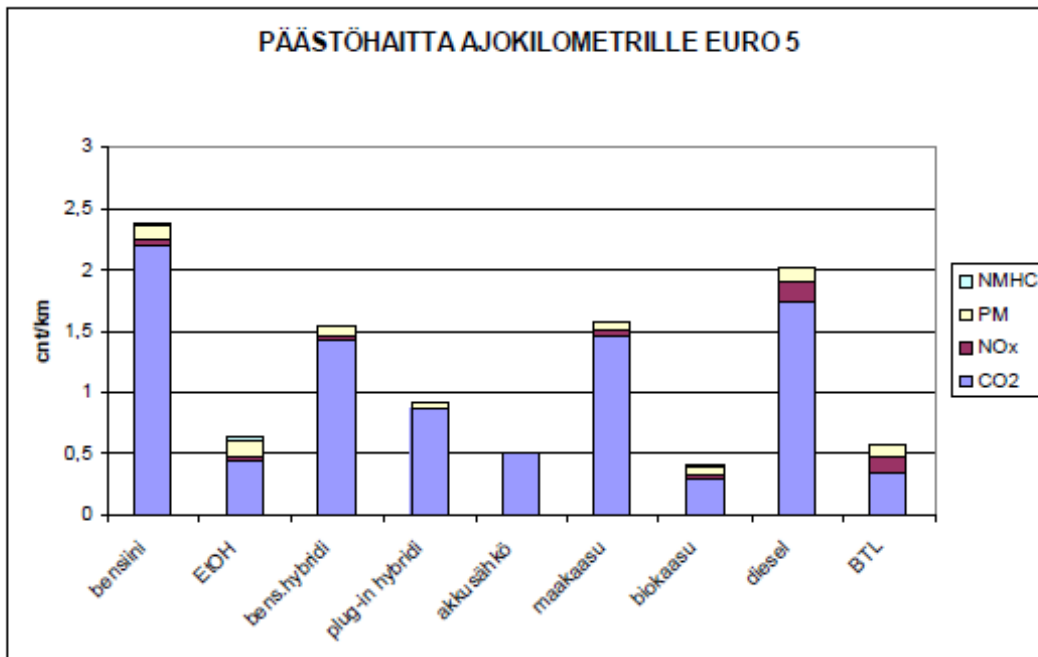
Ruotsin hallituksen raakaöljyriippumattomuusstrategian mukaan vuonna 2030 autokanta on kehittynyt sellaiseksi, että raakaöljypohjaisia polttoaineita ei autojen enää ole pakko käyttää. Tämän saavuttaminen edellyttää polttoainejoustavien autojen suosimista. Nykyinen tilanne ja valtiovarainministeriön lakiesitys sen sijaan on rakennettu estämään polttoainejoustavien autojen pääsyä markkinoille.

Valtiovarainministeriön luonnoksessa esitetään, että biokaasuautoille ja hybrideille otetaan käyttöön käyttövoimavero ja sähköautot säilyvät käyttövoimaveron alaisina, mutta bensiiniautoilta ei edelleenkään peritä käyttövoimaveroa. Eli kun bensiiniautoon lisätään kaasujärjestelmä tai sähköhybridijärjestelmä, joiden avulla päästöjä voidaan merkittävästi vähentää, auto joutuu käyttövoimaveron piiriin. Pelkästään bensiinin käyttöön pystyvien autojen suosiminen uusiutuvia energiamuotoja käyttämään pystyviä autoja vastaan on erittäin ympäristönsuojeluvastaista. **Tekniikka Elämää Palvelemaan ehdottaa, että bensiiniautoille säädetään samanlainen käyttövoimavero kuin dieselautoille ja käyttövoimaverovapaus säädetään uusiutuvien energiamuotojen käyttöön pystyville autoille.** Käyttövoimaverotuksen perustana tulee olla, että sen piiriin kuuluvat väistyvät autotekniikat eli raakaöljystä riippuvat polttoainejoustamattomat bensiini- ja diesel-monofuelautot. Koska raakaöljyriippuvuudesta tulee tietoisesti pyrkiä eroon Ruotsin tavoin, verotuksen tulee kannustaa uusiutuvan energian käyttöön pystyvien autojen käyttöönottoa. Se tarkoittaa, että käyttövoimaverovapaita olisivat uusiutuvan energian käyttöön (auton käyttöohjeissa ja takuuehdoissa määriteltynä tai konversion kautta) pystyvät autot, joihin kuuluvat kaikissa autoluokissa (M1, M2, M3, N1, N2 ja N3):

- Metaaniautot (jotka pystyvät käyttämään sekä biokaasua että maakaasua) riippumatta siitä, pystyvätkö ne käyttämään myös bensiiniä, etanolia, dieseliä ym. ja riippumatta siitä ovatko ne myös hybridejä (siis monofuel-, bifuel- ja dualfuel-autot hybriditekniikalla tai ilman)
- Sähköautot, ladattavat hybridit ja paineilma-autot (jotka pystyvät käyttämään sekä uusiutuvaa että fossiilista sähköä)
- Polttokennoautot, jotka pystyvät käyttämään sekä uusiutuvilla että fossiilisilla energialähteillä valmistettua vetyä, metaania ym.
- Vetyä käyttävät polttomootoriautot riippumatta siitä, pystyvätkö ne käyttämään myös metaania, bensiiniä ym.
- DME-autot
- FFV-bensiiniautot, jotka pystyvät käyttämään vähintään 85 t-% osuudella etanolia (E85) tai metanolia (M85), luonnollisesti myös E100- ja M100-autot
- FFV-dieselautot, jotka pystyvät käyttämään 100 % biodieseliä (B100) ja/tai 100 % kasviöljyä (PPO100)
- Spriiautot, jotka käyttävät etanolin ja veden seosta
- Metanoliautot, jotka käyttävät metanolin ja veden seosta
- Etanoli-dieselautot

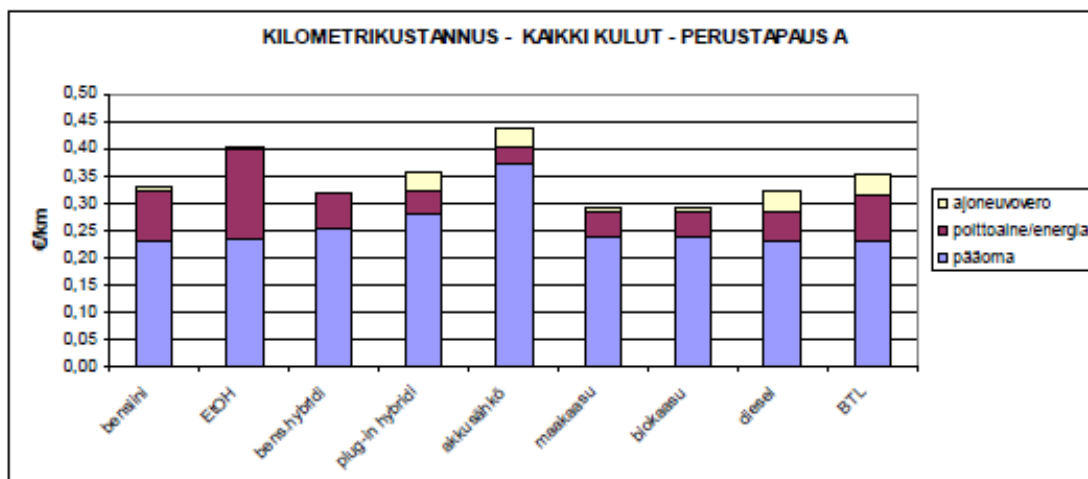
Käyttövoimaveron alaisiin bensiini- ja dieselmonofuel-autoihin kuuluvat myös tavanomaiset hybridiautot, jotka eivät pysty lataamaan sähköä verkosta. Fossiilimonofuel-hybridien käyttövoimaveroa on syytä alentaa 50 %:lla niiden noin 20 %:n energiatehokkuusparannuksen perusteella.

Edellä kuvatut valtiovarainministeriön luonnokseen tehdyt muutokset eivät ole riittävät verotuksen ympäristöohjaavuuden toteuttamiseen, vaan myös autoverolaki tulee uusia (valtiovarainministeriön luonnoksessa autoverolakia ei ehdoteta muutettavaksi). Ympäristöohjaavuus toteutuu, kun autojen käytön kustannukset heijastavat niiden käytön ympäristöhaittoja. Näitä kuvaa tämän lainsäädäntöhankeeseen pohjana käytetyssä VTT:n selvityksessä oleva kuva 5.5.



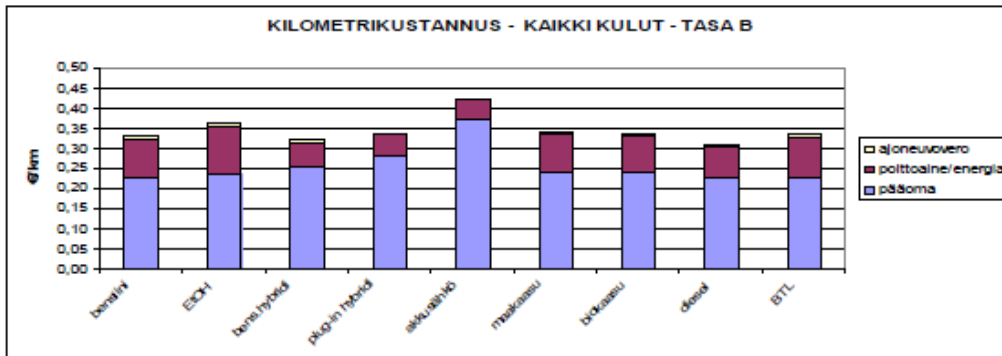
Kuva 5.5. Laskennallinen päästöhaitta kilometrille Euro 5 -tasoisilla autoilla. CO₂-haitta-arvona 100 €/tonni.

Nykyinen tilanne heijastaa päästöhaittoja varsin huonosti, mutta kuitenkin kaikkein alhaisimmat päästöhaitat aiheuttava biokaasu on nykyisin käyttökustannuksiltaan halvin, kuten VTT-selvityksen kuvasta 6.3 ilmenee.

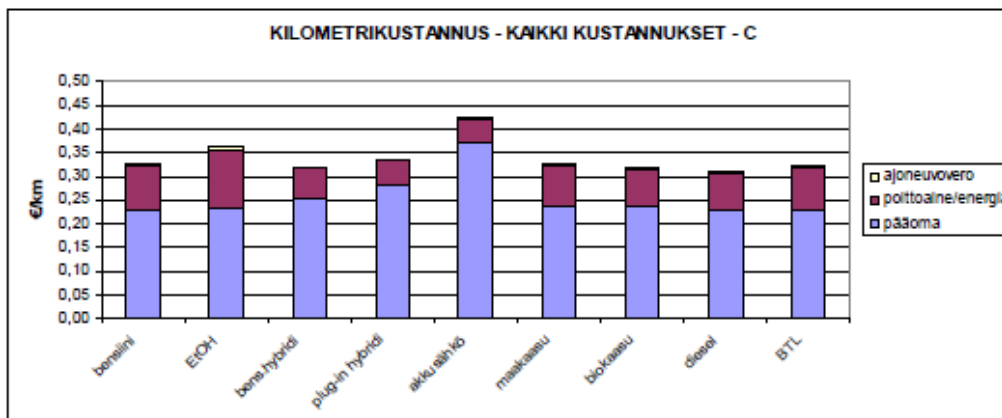


Kuva 6.3. Ajokilometrille lasketut kokonaiskustannukset (pääoma, energia ja vuotuinen ajoneuvovero). Nykytilanne A.

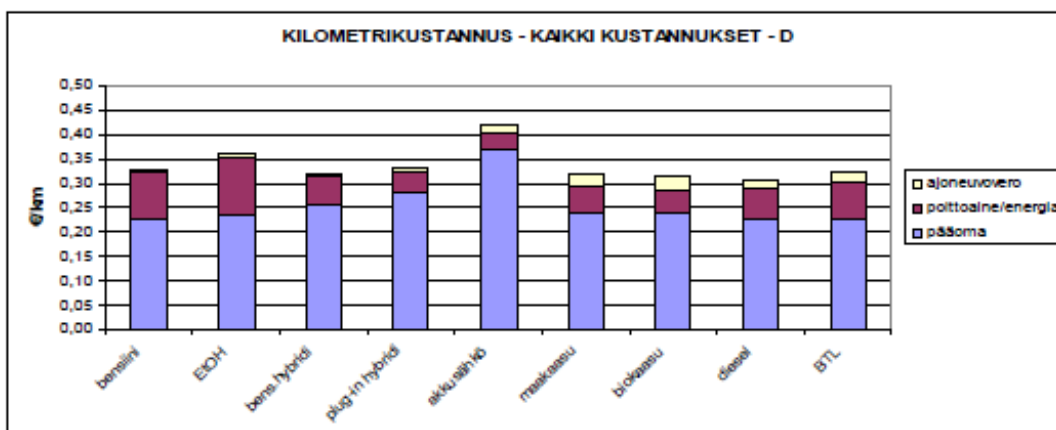
VTT teki kolme erilaista vaihtoehtoista mallia uuden lainsäädännön pohjaksi. Näiden B-, C-, ja D-mallien mukaiset käyttökustannukset ilmenevät kuvissa 6.8, 6.11 ja 6.14. Kaikissa tapauksissa ympäristöohjaavuutta heikennetään nykytilanteeseen verrattuna ja kaikissa tapauksissa fossiilinen dieselöljy saadaan järjestettyä halvimmaksi vaihtoehdoksi ja bensiinikin halvimpien joukkoon. Valtiovarainministeriön luonnos perustuu vaihtoehtoon D.



Kuva 6.8. Ajokilometrille lasketut kokonaiskustannukset (pääoma, energia ja vuotuinen ajoneuvovero). Tasamalli B.



Kuva 6.11. Ajokilometrille lasketut kokonaiskustannukset (pääoma, energia ja vuotuinen ajoneuvovero). Ympäristömalli C.



Kuva 6.14. Ajokilometrille lasketut kokonaiskustannukset (pääoma, energia ja vuotuinen ajoneuvovero). Sovitettu D-ympäristömalli.

Tekniikka Elämää Palvelemaan ehdottaa, että autoverolakia muokataan ympäristöohjauksen toteuttamiseksi mm. vähentämällä päästöjen vähennystekniikan kustannukset ja lisäpaino. Johtavana periaatteena lakimuutoksessa tulisi olla, että hyvitetään sellaisten teknologioiden käytöstä, jotka mahdollistavat uusiutuvan energian käytön ja siten kasvihuonekaasupäästöjen ja lähipäästöjen merkittävän vähentämisen. Se tarkoittaa vastaavaa muutosta kuin 1980-luvulla autoveroon tehtiin katalysaattorien käytön edistämiseksi katalysaattorivähennyksen avulla. Vähennykset tehdään seuraaville teknologioille:

- akkusähköautot 12.000 €
- ladattavat hybridit 6.000 €
- metaanijärjestelmä 3.000 € (CBG, LBG)
- FFV-järjestelmä 200 € (E85, E100, M85, M100, B100 ja PPO100)

Mikäli autossa on useampia vähennyskelpoisia järjestelmiä, vähennys tehdään kumuloituvasti. Esim. ladattava metaanihybridi 9000 €, metaani-FFV 3200 €. Painoperusteisessa verotuksessa tehdään vähennys näiden järjestelmien tuottamasta lisäpainosta.

C) SÄHKÖN SEKÄ LÄMMITYS- JA VOIMALAITOSPOLTTOAINEIDEN VEROTUS

Lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden verotuksen korotus korvaamaan kela-maksusta luopumista on kannatettavaa. Se on ekologisen verouudistuksen periaatteiden mukaista, mikäli korotus kohdistuu fossiilisiin polttoaineisiin. Lämmityspolttoaineiden verotuksen rakenteen muuttaminen samanlaiseksi kuin liikennepolttoaineiden, on kannatettavaa. Kuitenkin, kuten liikennepolttoaineidenkin osalta, **verotuksen painopiste tulee muuttaa energiasäilöverosta hiilidioksidiveroon.**

Tasojen määrittämisessä on olennaista, että kevyen polttoöljyn verotus nostetaan dieselöljyn tasolle, jotta uusiutuvien polttoaineiden käyttö mahdollistuisi erityisesti työkoneissa, mutta myös lämmityksessä. Lämmitysbiopolttoaineiden verotaso sopii hyvin määrittää luonnoksen ehdottamalla tavalla nykyisen polttoöljyn veron tasolle kuitenkin siten, että liikenne- ja työkonetyöhön sopivan lämmityspolttoaineen verotaso on sama käyttötarkoituksesta riippumatta. **Koska liikennesektori on ilmastopoliittisesti suurin ongelma, ei saa luoda kannustimia käyttää liikennepolttoaineita lämmitykseen. Lämmitys tulee pääsääntöisesti toteuttaa sellaisilla uusiutuvilla energialähteillä, jotka eivät liikenteeseen kelpaa, erityisesti aurinkolämpö ja puu.**

Tämän verojärjestelmän tulee koskea myös turvetta, joka aivan oikein tunnustetaan nyt fossiiliseksi polttoaineeksi, vaikka Vanhasen hallituksen ohjelmassa pyrittiin sen määrittämiseen luonnontieteen ja ympäristönsuojelun vastaisesti uusiutuvaksi biopolttoaineeksi. Turpeen käytön tukeminen on Kioton protokollan 2 artiklan vastaista fossiilisten polttoaineiden tukemista ja OECD on useaan otteeseen vaatinut turpeen edistämispolitiikan lopettamista Suomessa. Se ei saa tässä uudessa verolainsäädännössä jatkua. Veromalli ei kuitenkaan saa olla myöskään kivihiilen käyttöön kannustava, vaan on huolehdittava siitä, että kannustetaan uusiutuvien energialähteiden käyttöön. Luonnoksessa esitetään, että kivihiilen verotusta alennettaisiin ja maakaasun sekä biopolttoaineiden verotusta korotettaisiin. Se on selvästi ympäristönsuojelutavoitteiden vastaista. Maakaasulle esitetty veronkorotus on kuitenkin kohtuullinen ja nestemäisille lämmitysbiopolttoaineille on perusteltua käyttää samanlaista verotusjärjestelmää kuin nestemäisille liikennepolttoaineille.

Verojärjestelmään tulee lisätä uraanin polttoainevero. Sopiva taso olisi Saksan hallituksen suunnittelema ydinvoimalaitosten polttoaineriippujen vero 220 euroa/g polttoainetta. Polttoaineriippuvero tuottaisi Saksassa 2,3 miljardia euroa vuodessa.

Alennuksia päästökaupparektorille ei tule myöntää, koska päästökaupparektorin kannustimet päästöjen vähentämiseen ovat muussa tapauksessa vähäiset johtuen poliittisista syistä erittäin halvoiksi muodostuneista päästöoikeuksista. **Alennuksia suurille sähkökuluttajille ei tule myöntää myöskään alemman sähköveroluokan ja veronpalautusten kautta.** Sähköveroluokituksen tulee perustua kulutusporrastuksen (jossa verotus alenee kulutuksen lisääntyessä) sijaan ympäristövaikutuksiin eli korkeinta veroa kannetaan uusiutumattomilla energiaresursseilla tuotetusta sähköstä. Sen lisäksi voidaan käyttää kulutusporrastusta, mutta sen tulisi olla nykyiselle järjestelmälle käänteinen eli verotaso alenee kulutuksen pienentyessä.

Verojärjestelmän tulee kannustaa hajautetun sähköntuotantoteknologian käyttöön. Siksi ehdotettu **mikrovoimaloiden sähköverovapaus myös sähköä verkkoon siirrettäessä on erinomainen toimenpide.**