

9.11.2023

Neste Oyj:n kirjallinen lausunto Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Asia: VN/23866/2023 Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta
https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_36+2023.aspx

Neste Oyj lausuu Valtiovarainvaliokunnan verojaoston tiedoksi seuraavaa:

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia. Alkuperäisestä lausunnolla olleesta esitysluonnoksesta poiketen eduskuntakäsittelyyn tulleessa hallituksen esityksessä alennetaan hiilidioksidiverokomponenttia energiasisältökomponentin sijaan. Tämä muutos on tehty lausuntokierroksen jälkeen siitä huolimatta, lausunnot puolsivat energiasisältöveroon tehtäviä muutoksia CO₂-verokomponentin sijaan, jotta ilmasto-ohjausvaikutus ei heikkenisi. Ainoastaan yhdessä lausunnossa ehdotettiin nyt HE:ssä olevaa mallia CO₂-verokomponentin laskemisesta.

Lisäksi esitys avaa myös pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman linjausta porrastaa jakeluvelvoitteen täyttämättä jättämisen seuraamusmaksun tasoja, vaikka hallitus ei tässä esityksessä esitä muutoksia jakeluvelvoitelakiin.

1. Polttoaineiden veronalennus tulee kohdistaa energiasisältökomponenttiin, ei CO₂-veroon

Hallituksen esityksessä on lausuntokierroksen jälkeen tehty iso periaatteellinen muutos siihen, mihin polttoaineiden veronalennus kohdistuu. Alun perin alennus kohdistui energiasisältöveroon ja hallitusohjelman mukainen hiilidioksidiverokomponentin alennus tehtäisiin vuonna 2025. Nyt käsittelyssä olevassa esityksessä on veronalennus muutettu kohdistumaan CO₂-veroon, mikä vähentää ilmasto-ohjausta ja lisää fossiilisten polttoaineiden kilpailukykyä, mikä nykyisessä geopolitiisessa ympäristössä voi olla riski hintahäiriöille. Fossiilisia polttoaineita tulisikin korvata mahdollisimman paljon uusiutuvilla ja muilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla ja lainsäädännön sekä verotuksen tulisi tukea pitkäjänteisesti tätä siirtymää.

Asian tekee erikoiseksi se, että valtaosa lausujista kannatti alkuperäistä energiasisältöveroon kohdistuvaa alennusta. Muutos CO₂-veron alentamiseksi vähentää ilmasto-ohjausta ja voi entisestään lisätä päästövelkaa, jota jo jakeluvelvoitteen alentamisesta syntyy. Näin ollen liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteet uhkaavat jäädä saavuttamatta, mistä puolestaan seuraa sanktioita (ks. tarkemmin alempana). **Neste esittääkin, että palattaisiin lausunnolla olleeseen tapaan alentaa polttoaineiden verotusta eli kohdistaa se energiasisältöveron osuuteen. Lisäksi (tai ainakin vaihtoehtoisesti) vuodelle 2025 suunniteltu CO₂-veron alennus tulisi muuttaa energiasisältöveron alennukseksi.**

9.11.2023

2. Jakeluvelvoitelain seuraamusmaksuja ei tule alentaa liikaa

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

Tässä yhteydessä on syytä todeta, että vastuullinen yritys noudattaa aina lainsäädäntöä. Siksi tuntuu erikoiselta, että jakeluvelvollisia 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 2026 jakeluvelvoitteen 18 prosentin ylittävältä osalta yleisvelvoitteen täyttämättä jättämisen seuraamusmaksu alennetaan peräti 56,25 prosentilla (4 snt/MJ -> 1,75 snt/MJ) nykyiseen verrattuna. On ilmeinen riski, 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 voisivat ottaa 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 päästövähennysvelvoitteet karkaisivat entistä kauemmaksi eli päästövelka kasvaisi entisestään.

3. Suomen taakanjakosektorin tavoitteet aidosti vaarassa

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

9.11.2023

taakanjakosektorin päästöjä nopeammassa tahdissa, myös liikenteessä. Maankäytön ja metsätalouden hiilinieluistakaan 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 (ns. päästövelan lyhentämisohjelma).

Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa päästövähennämäpolkua. Taakanjakoasetuksen mukaan veloitteen noudattamista tarkastellaan viisivuotiskaksissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-23 jakeluveloitteen alentamisen myötä menetettyjä päästövähennyksiä ei kiritä takaisin, on ilmeinen riski, että liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteita ei saavuteta.

Saksa on jo joutunut ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa. Saksan toiminta toimii ennakkotapauksena ja pakottaa epäsuorasti muut EU-maat noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan asetettuja ilmastovelvoitteita, eli ostamaan päästöoikeuksia 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. Päästöoikeuksien 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 valitulla päästövähennyspolullaan. Suomi saa RRF-avustuksia yhteensä enintään 2,6 miljardia euroa.

4. Porvoon transformaatio: Nesteellä on potentiaalia olla globaali edelläkävijä toimialan muutoksessa

Neste kehittää strategiansa mukaisesti proaktiivisesti liiketoimintaansa ja on käynnistänyt strategisen selvityksen Porvoon jalostamonsa siirtymästä raakaöljyn jalostamisesta muihin raaka-aineisiin ja maailmanlaajuisesti johtavaksi uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen tuotantopaikaksi. Nesteen tavoitteena on saavuttaa koko yhtiön tasolla hiilineutraali tuotanto vuoteen 2035 mennessä.

Tavoiteltu transformaatio johtaisi raakaöljyn jalostamisen päättymiseen Porvoossa 2030-luvun puolivälin paikkeilla. Muuttamalla jalostusyksiköitä uuteen käyttöön Neste tavoittelee merkittävää kasvua uusiutuvien ja kiertotaloustuotteiden tuotannossaan Porvoossa pitkän aikavälin kapasiteettipotentiaalin ollessa 2 - 4 miljoonaa tonnia vuodessa. Nämä muutokset tekisivät Nesteestä maailmanlaajuisen edelläkävijän fossiilisten polttoaineiden toimialan muutoksessa.

9.11.2023

Suunnitellun laajuinen transformaatio tulisi vaatimaan merkittäviä investointeja seuraavan kymmenen vuoden aikana. Erilliset investointipäätökset tehtäisiin suunnittelun edetessä ja niiden toteutuminen vaatii ennakoitavaa ja poukkoilematonta lainsäädäntöympäristöä.

Kunnioittavasti,

Mikael Ohlström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj