

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 10/2007 vp

Hallituksen esitys laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettujen lakien muuttamisesta sekä laiksi yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 21 päivänä syyskuuta 2007 lähettäessään hallituksen esityksen laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettujen lakien muuttamisesta sekä laiksi yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta (HE 61/2007 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- liikenneneuvos Lassi Hilska, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- erikoistutkija Juhani Laurikko, VTT

- professori Harri Kallberg, Tampereen teknillinen yliopisto
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto
- toiminnanjohtaja Eero Yrjö-Koskinen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry.

Lisäksi valiokunta on saanut seuraavien tahojen kirjalliset lausunnot:

- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund
- Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund
- Etelä-Pohjanmaan Ilmailukerho r.y.
- Suomen Biodieselyhdistys ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden

valmisteverosta annettua lakia siten, että energiatuotteista ja sähköstä kannettavaa valmisteveroa korotetaan keskimäärin 9,8 prosenttia. Ve-

ronkorotuksen painopiste on päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden käyttämissä polttoaineissa. Lisäksi ehdotetaan annettavaksi laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta.

Lämmityksessä ja työkoneiden polttoaineena käytettäväksi tarkoitettulle biopolttoöljylle ehdotetaan valmisteverottomuutta. Biopolttoöljyn pientuottajille ehdotetaan yksinkertaistettua valmisteveromenettelyä.

Harrasteilmailun ja huviveneilyn polttoaineet sekä jäteöljy ehdotetaan verollisiksi polttoaineiksi. Huviveneilyssä käytetyn polttoaineen käyttökieltoa, sanktioita ja valvontaa koskevat

säännökset sisältyvät lakiin yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta.

Energiaverotukseen liittyviä veronpalautusmenettelyjä ehdotetaan täsmennettäväksi ja yksinkertaistettaviksi. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin tehtäisiin lisäksi eräitä teknisluonteisia täsmennyksiä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2008 alusta.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Esityksen tavoitteet ympäristöperusteiset

Valiokunta toteaa, että hallituksen esitykseen sisältyvien polttoaineiden ja sähkön valmisteverojen korottaminen perustuu hallitusohjelmaan, jossa sitoudutaan energia- ja ympäristöverotuksen kehittämiseen päästöjen vähentämiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi. Energiaverojen korotuksen tarkoituksena on esityksen mukaan ilmastonmuutoksen hillitseminen, energian säästön tehostaminen ja energiatehokkuuden parantaminen. Liikennepolttonesteiden veronkorotuksilla lisätään ja tehostetaan ajoneuvon käyttöön perustuvaa verotusta.

Valiokunta katsoo, että toimenpiteet verotuksen ympäristöohjaavuuden lisäämiseksi ovat välttämättömiä, jotta Suomi voi täyttää velvoitteensa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja uusiutuvan energian lisäämiseksi siten kuin EU edellyttää. Eurooppa-neuvoston maaliskuussa hyväksymä ilmasto- ja energiapaketti linjaa EU:n yhteisen politiikan ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. EU sitoutui vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä ja 30 prosentilla, mikäli muut suuret talousalueet sitoutuvat omalta osaltaan tehokkaaseen ilmastopolitiikkaan. Energiatehokkuutta pyritään nostamaan samoin 20 pro-

sentilla vuoteen 2020. Uusiutuvan energian osuus on määrä nostaa nykyisestä alle 7 prosentista 20 prosenttiin. Nämä ja jatkossa yhä kiristyvät tavoitteet edellyttävät rakenteellista muutosta fossiilienergian korvaamiseksi uusiutuvala energialla, siirtymistä matalahiiliseen talouteen.

Valiokunta korostaa, että hallituksen esityksen tavoitteet ovat selkeästi ympäristöperusteiset. Ne tekniset, muut kuin ympäristöperusteiset täsmennykset, jotka esitykseen sisältyvät, ovat kokonaisuuden kannalta vähämerkityksellisiä. Hallituksen esityksellä pyritään oikeansuuntaisesti siirtämään verotuksen painopistettä kuluksen suuntaan. Esitys kuitenkin kohdistuu yksinomaan polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja eräiden muiden verolakien muuttamiseen, eikä sillä siten pyritäkään kokonaisvaltaiseen ympäristöohjaavuuden lisäämiseen. Myös esityksen perustelujen rakenne on enemmänkin verotekninen kuin ympäristötavoitteiden substanssista lähtevä. Ympäristövaikutusten arviointiosakin jää kevyeksi, sillä siinä vain oletetaan, että veromuutoksella voidaan ehkäistä liikenne- ja energiasektorin hiilidioksidipäästöjen kasvua.

Valiokunta keskittyy tarkastelussaan erityisesti esityksen liikennepolttoaineita koskevaan osaan. Koska valiokunnalla ei ole ollut mahdollisuutta keskittyä lausunnossaan esityksen säh-

köveroa koskevaan osaan, valtiovarainvaliokunnan tulisi kiinnittää vastaavasti huomiota sähköveron aluetaloudellisiin ja muihin vaikutuksiin. Liikenne on yksi suurimmista kasvihuonekaasulähteistä, ja sen osuus kasvihuonekaasupäästöistä kasvaa edelleen. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2005 noin 12 Mt, mikä oli 70 prosenttia liikennesektorin kokonaispäästöistä (17 Mt) ja noin 17 % kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Henkilö- ja pakettiautojen osuus tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä oli yli 8 Mt ja kuorma-autojen hieman alle 3 Mt.

EU:n tasolla liikenteen kokonaispäästöt kasvoivat vuosien 1990 ja 2004 välillä 32 % vastaten vuonna 2004 jo 28 %:a EU:n hiilipäästöistä. EU:n autokanta kasvoi lähes 40 prosentilla vuodesta 1990 vuoteen 2004, Suomen 21 %. Tieliikenteen osuus on 60 % EU:n öljynkulutuksesta. Henkilö- ja pakettiautot tuottavat noin 19 % EU:n hiilidioksidipäästöistä. Huomattavaa on, että koko EU:n tasolla energiasektorin päästöjen kasvu vuonna 2004 johtui tieliikenteestä, kun taas kotitalouksien ja palvelujen sekä sähkö- ja lämmön tuotannon hiilidioksidipäästöt vähenivät.

Valiokunta toteaa, että liikennepolttoaineiden verotus on tähän saakka ollut luonteeltaan valtiontalouden ylläpitoa palvelevaa fiskaalista verotusta ja tieliikenteen verojen osuus valtion tuloista onkin merkittävä, noin 10 % valtion tuloista. Tieliikenteen verot ovat tehokkaita rahan-keruun välineitä, joiden hallinnolliset kustannukset ovat alhaiset. Verojen määräytymisperusteissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Hallituksen esitys edustaa nyt ensimmäisiä askelia ympäristönäkökohtien huomioon ottamiseen siten, että jatkossa verotuksessa ympäristö-ohjaavuudesta tulee yksi peruslähtökohta.

Hallituksen esitys ajoneuvoveron muuttamiseksi hiilidioksidipäästöperusteiseksi on tulossa pian eduskunnan käsittelyyn. Tarkoituksena on keventää vähän hiilidioksidia päästävien autojen verotusta, kun taas suuripäästöisten autojen verotusta, kun taas suuripäästöisten autojen verotus kiristyy. Esitysten samanaikainen käsittely olisi mahdollistanut esitysten muodostaman kokonaisuuden tarkastelun. Esitysten ajoittuessa näin valiokunta joutuu ottamaan kantaa näi-

hin esityksiin sitten, kun ne on annettu. Valiokunta kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota esitysten antamisen ajallisista eroista johtuvaan ympäristöohjaavuuden kokonaistarkastelun vaikeuteen.

Yksityiskohtaiset perustelut

Liikennepolttoaineiden verotus

Dieselöljyn veroa ehdotetaan nostettavaksi 4,46 senttiä litralta ja bensiiniveroa 3,94 senttiä litralta. Liikenteen polttoaineiden veroja esitetään korotettavaksi senttimääräisesti lähes yhtä paljon siksi, että bensiinin ja dieselöljyn veroero on kasvanut 27 senttiin litralta aikaisempina vuosina tehtyjen veromuutosten perusteella. Esityksen tarkoituksena on rajoittaa liikennesuoritteita ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Esitys on komission esityksen perustelujen mukainen dieselöljyn ja moottoribensiinin vähimmäisverotusojen yhdenmukaistamisesta, jonka mukaan bensiinin ja dieselöljyn veroerolle ei ole polttoaineiden hiilidioksidi- tai muista päästöistä johtuvaa ympäristöperustetta.

Hallituksen esityksen yleisperustelujen mukaan (s. 20/I) ehdotetun energiaverojen korotuksen arvioidaan kohdistuvan jossain määrin voimakkaammin henkilöihin tai kotitalouksiin, jotka asuvat omakotitalossa ja käyttävät henkilöautoa liikkumiseen, vuositasolla noin 90 euroa. Lisäksi todetaan, että kuljetus- ja logistiikka-alan mukaan energiaverojen korotus on monissa tapauksissa siirrettävissä kuljetus- ja logistiikkapalvelujen ostajille ja loppukuluttajille, joten ne eivät siten täysimääräisesti rasita alaa.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ehdotetun korotuksen vaikutukset liikennepolttonesteiden kysyntään jäänevät vähäisiksi. Dieselöljyn hinnan korotus on hieman yli 5 %, ja siihen perustuvaksi kysynnän vähenemiseksi hintavakaissa oloissa on arvioitu noin 0,5 %. Bensiinin osalta korotus on hieman yli 3 % ja odotettavissa oleva kysynnän väheneminen noin 1 %. Koska öljytuotteiden hinnat ovat vaihdelleet voimakkaasti ja jo ovat korkealla tasolla, ei kuitenkaan näinkään suuria kysynnän muutoksia liene odotettavissa.

Valiokunta kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota siihen, että veronkorotuksen kohdentaminen suurempana dieselöljyyn kuin bensiiniin johtaa kuitenkin välttämättä henkilöautoliikennettä suurempaan taloudelliseen rasitukseen linja-autoliikenteessä ja tavaraliikenteessä. Esityksen tavoite liikennesuoritteiden määrän rajoittamisesta soveltuu pääasiassa henkilöautoliikenteeseen, jossa veronkorotus voi teoriassa ohjata tarpeettomien ajojen vähentämiseen. Tavaraliikenteen puolella logistiikkahyödyt on jo pyritty maksimoimaan, joten ajosuoritteiden määrän vähentäminen ole ole helppo vaihtoehto. Päinvastoin, linja-autoliikenteessä pyrkimys palvelujen parantamiseen merkitsee reittien lisäämistä ja ajosuoritteiden kasvua. Veronkorotus lisää siten osaltaan painetta joukkoliikenteen lippujen hintojen korottamiseen ja joukkoliikennereittien vähentämiseen. Jatkossa onkin tarpeen tarkastella muita keinoja sääntelyn muuttamiseksi ympäristöohjaavammaksi. Muita keinoja ovat esimerkiksi ympäristöystävällisemmän kaluston käyttöönoton edistäminen ja yleensä joukkoliikenteen käyttöä edistävät toimenpiteet.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että esityksen alueellisia vaikutuksia ei ole arvioitu. Vaikka kysynnän väheneminen olisi vähäistäkin, se voi perustua vain vaihtoehtoisten liikkumismuotojen suosimiseen henkilöautoilun sijaan. Alueilla, joilla ei ole toimivaa joukkoliikennettä, ei vaihtoehtoa kuitenkaan ole vaan korotus siirtyy täysimääräisenä kuluttajille. Myös vaikutukset eri tulonsaajaryhmiin olisi tarpeen selvittää. Kansainvälinen vertailu keinoista sääntelyn ympäristöohjaavuuden lisäämiseksi ja toisaalta myös alueellisten erojen tasoittamiseksi Norjan tapaan olisi ollut mielenkiintoinen.

Valiokunta huomauttaa, että hallituksen esityksen perusteluissa olisi ollut perusteltua tarkastella myös bensiinin ja dieselöljyn eroa ympäristönäkökulmasta, koska esityksen tavoitteet ovat selkeästi ympäristöperusteiset siten kuin edellä on todettu. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan bensiini- ja dieselmoottoristen autojen ympäristöhaittojen vertailu on haasteellista, koska niiden päästöprofiilit ovat hyvin erilaiset. Näin edut ja haitat eivät ole yhteismitallisia,

vaan joudutaan arvottamaan keskenään kasvi-huonekaasuvaikutusta, vaikutusta ympäristön happamoitumiseen ja kaupunki-ilman laatuun sekä pienhiukkaspäästöjen terveyshaittoja.

Pelkästään polttoaineiden teknisen tarkastelun perusteella ei ole perusteita verottaa dieselöljyä selvästi lievemmin kuin bensiiniä. Merkittävin ero bensiini- ja dieselkaluston välillä perustuukin dieselmoottorin parempaan hyötysuhteeseen. Dieselmoottorisen auton polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt ovat noin 20 % pienemmät kuin vastaavan kokoisen ja painoisen bensiinikäyttöisen auton. Dieselmoottorin pakokaasuissa on kuitenkin enemmän typen oksideja ja hiukkasia, joskin uusien hiukkassuodattimen avulla hiukkasten osuus vastaa bensiinimoottorisen auton hiukkaspäästöjä. Dieselöljyn bensiiniä keveämpää verotusta voidaan siten uusien autojen osalta pitää ympäristöperusteilla lyhyellä tähtäimellä perusteltuna. Todellisia ympäristön kannalta hyviä liikennepolttoainevaihtoehtoja tarjoavat kuitenkin vasta toisen sukupolven biopolttoaineet, biokaasu yms.

Valiokunta korostaa, että vaikka veronkorotus on suhteellisen pieni ja ero bensiinin ja dieselöljyn välillä vähäinen, muutoksella on kuitenkin tätä suurempi signaalivaikutus kansalaisten valintoihin. Esityksen taustalla olevia ympäristöperusteita ja myös ympäristöperusteiden arvottamiseen liittyviä hankaluuksia olisi tullut kuvata hallituksen esityksen perusteluissa. Jos edellä kuvatuin ympäristöperustein päädytään siihen, että toimenpiteet voidaan tehokkaimmin kohdistaa ajoneuvoveron tarkistamiseen ympäristöohjaavaksi, olisi sekin kokonaisuuden kannalta arvokasta tietoa ja helpottaisi esityksen arviointia.

Valiokunta kiinnittää huomiota vielä perusveron ja lisäveron ongelmiin ympäristönäkökulmasta. Liikennepolttoaineiden valmisteverot jakautuvat perusveroon ja lisäveroon, joista perusveron peruste on fiskaalinen, kun taas lisävero perustuu hiilisisältöön. Esityksen mukaan myös biopolttoaineen osuudesta esitetään perittäväksi täysi valmistevero. Ympäristöohjauksen näkökulmasta tämä on epäjohtomukaista.

Valiokunta pitääkin hyvänä hallituksen ilmoitusta käynnistää selvitys polttoaineverojen porrastamisesta hiilidioksidi- ja muihin päästöihin perustuviksi. Selvitys kattaa myös liikennekäyttöön soveltuvat biopolttoaineet, esimerkiksi toisen sukupolven biodieselin, ja sen on määrä valmistua vuoden 2008 aikana.

Biopolttoaineiden käytön edistäminen

Esityksen tarkoituksena on myös biopolttoaineiden käytön lisääminen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Tieliikenteen osalta tämä on jo toteutettu jakelijoita koskevalla velvoitteella toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäisosuus biopolttoaineita. Vähimmäisosuus kasvaa vuosittain siten, että se on vuonna 2008 vähintään kaksi prosenttia liikennepolttoaineiden jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä. Vuonna 2009 osuus on vähintään neljä prosenttia ja vuonna 2010 ja sen jälkeen vuosittain vähintään 5,75 prosenttia.

Koska lämmitykseen ja työkonetyöhön tarkoitettua biopolttoöljyn osalta ei ole vastaavaa jakeluvetoa, ehdotetaan tätä vapautettavaksi verosta kokonaan. Valiokunta pitää tätä kannatettavana. Biopolttoöljyn verottomuus koskee sekä maataloilla tapahtuvaa biopolttoöljyn tuotantoa että öljy-yhtiöiden toimittamaa biopolttoöljyä. Verottomuutta ei ole rajattu mihinkään tiettyyn biopolttoaineeseen, vaan kaikki bioperäiset polttoöljyt ovat verottomuuden piirissä. Ehdotuksen 2 §:n 11 kohdan mukaan biopolttoöljyllä tarkoitetaan lämmityksessä sekä kiinteästi asennetuissa dieselmootoreissa ja dieselmootorilla varustetuissa työkoneissa käytettäväksi soveltuvaa polttoainetta, joka on valmistettu biomassasta. Biomassalla tarkoitetaan maataloudesta, kasvi- ja eläinainetta mukaan lukien, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa. Valiokunta kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota siihen, tuleeko kalatalous mainita pykälässä erikseen, sillä markkinoilla on kalanper-

kauksesta syntyvästä sivutuotteesta valmistettua biopolttoöljyä.

Biopolttoöljyn käytöllä saavutettaisiin josain määrin hiilidioksidipäästöjen vähenemistä. Esityksessä todetaan, että tähän kuitenkin vaikuttaa merkittävästi biopolttoaineen elinkaaren aikainen hiilidioksiditase, mikä vaihtelee huomattavasti bioraaka-aineen ja sen tuotantoketjun perusteella. Valiokunta pitää kuitenkin hyvänä, että erityisesti maataloilla biopolttoöljyllä voidaan joka tapauksessa korvata mineraaliöljyn käyttöä.

Valiokunta toteaa, että biopolttoaineita pidetään yleensä ilmastoystävällisinä ja energiatehokkaina vaihtoehtoina fossiilisille polttoaineille. Periaatteessa kasvipohjainen biopolttoaine vapauttaa vain sen verran hiilidioksidia kuin tuo kasvi on kasvuaikanaan sitonut ilmakehästä. Kasvihuonekaasupäästöjä kuitenkin lisäävät muut tekijät, kuten öljypohjaisten maatalouskemikaalien käyttö viljelyssä, luonnontilaisten alueiden raivaaminen ja maaperään sitoutuneen hiilidioksidin vapautuminen sekä raaka-aineiden kuljetus ja jalostus.

Mikään ei myöskään takaa, että käytettävät biopolttoaineet yleisellä tasolla olisivat kotimaisia, koska energiaverodirektiivi edellyttää, että veronalennusta on sovellettava yhtäläisin perustein tuontituotteisiin. Tästä johtuen on jatkossa pyrittävä erityisesti arvioimaan käytettävien biopolttoaineiden koko elinkaaren hiilitasetta ja muita päästöjä. EU:ssa on parhaillaan käynnissä työ biopolttoaineiden kestävyyskriteerien kehittämiseksi ja käyttöön ottamiseksi. Kestävyyskriteerien aikaansaaminen on tärkeää, sillä biopolttoaineiden käytön edistäminen johtaa ainakin alkuvaiheessa, ennen kuin ns. toisen sukupolven biopolttoaineet saadaan käyttöön, tropiikissa tuotettavien biopolttoaineiden käytön voimakkaaseen lisääntymiseen. Edullisimmat vaihtoehdot polttoaineet ovat tällä hetkellä palmuöljystä valmistettava biodiesel lähinnä Indonesiasta ja Malesiasta sekä sokeriruokopohjainen etanoli Brasiliasta.

Eri tutkimusten mukaan biopolttoaineet vähentävät pääsääntöisesti ilmastoon kohdistuvaa kuormitusta. Ne eivät kuitenkaan ole automaati-

tisesti ilmastoon kannalta kestäviä vaihtoehtoja, vaan jokainen on arvioitava tapauskohtaisesti. Palmuöljyn ja sokeriruokopohjaisen etanolin hiilitaseeseen vaikuttaa keskeisesti sen tuotanto- paikka. Hiilitase voi olla positiivinen silloin, kun tuotanto sijoittuu ruohomaille. Sen sijaan, kun tuotanto leviää koskemattomiin sademetsiin, maankäytön muuttumisen myötä menetetään arvokasta biodiversiteettiä ja hiilitase kääntyy negatiiviseksi. Pahimmillaan palmuöljytuotanto vauhdittaa sademetsien maailmanlaajuisia häviämistä, mikä aiheuttaa jopa 20 % maailman hiilidioksidipäästöistä.

Valiokunta korostaa, että vasta toisen sukupolven biopolttoaineilla päästään suurimpiin päästövähennyksiin. Kestävimpiä vaihtoehtoja biopolttoaineiden raaka-aineeksi ovat erilaiset jätteet ja sivutuotteet, kuten yhdyskuntajätteet, ruoantuotannon jäteöljyt, maanviljelystä hyödyntämättä jäävä biomassa ja metsäteollisuuden tuottamat hakkuutähteet.

Palo- ja pelastuslentotoiminnan jatkuminen turvattava

Hallituksen esityksessä ehdotetaan harrasteilmailun polttoaineiden säätämistä verollisiksi polttoaineiksi. Suomen lupa poiketa energiaveridirektiivin lentopolttoaineiden vähimmäistasosta on päättynyt, ja komissio on ilmoittanut, ettei se tule antamaan ehdotusta poikkeuksien jatkamiseksi. Sääntelyä on siten pakko tarkistaa. Valiokunta toteaa, että harrasteilmailun hiilidioksid- ja muilla päästöillä ei ole kovin suurta merkitystä verrattuna muun liikenteen aiheuttamiin päästöihin, joten kysymys on lähinnä periaatteesta. Ympäristönäkökulmasta verotomuudelle ei ole perusteita.

Huvi-ilmailun lentobensiini ehdotetaan siis säädettäväksi verolliseksi polttoaineeksi. Hinta nousee ehdotuksen mukaan 43 senttiä litralta. Kaupallisesta ilmailusta maksetut verot maksetaan ehdotuksen mukaan takaisin jälkikäteen. Kun lentobensiinin osuus lentotunnin hinnassa on 60—70 %, on korotus huomattava. Valiokunnan näkemyksen mukaan palo- ja pelastuslentotoiminta tulee käsitteellisesti rajata huvi-ilmailun ulkopuolelle. Ammattilentäjät eivät lennä

metsäpalovalvontalentoja, vaan lennot hoidetaan harrastajien toimesta eikä niistä makseta palkkaa. Koska palo- ja pelastuslennoilla on selkeä tavoite ja tarkoitus, ei niitä voida rinnastaa huvi-ilmailuun.

Ilmastohaaste ja tulevat sääntelytarpeet

Hallituksen esityksellä aloitetaan siirtymä kohti verotuksen painopisteen muuttamista käytön ja kulutuksen suuntaan. Valiokunta peräänkuuluttaa jatkossa kokonaisvaltaisempaa otetta erityisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen hillitsemiseksi. Verotus on pääasiassa fiskaalista ja summaarista luonteeltaan, mutta ilmastohaasteeseen vastaaminen tuo selkeästi tarpeen sisällyttää verotukseen ympäristöohjaava elementti. Myös aluepoliittisia ja sosiaalisia tukijärjestelmiä jouduttaneen suunnittelemaan verotuksen rinnalle, jos verotuksella yksinään ei summaarisen luonteensa vuoksi päästä haluttuun ohjausvaikutukseen. Tarvetta on siten monipuoliselle ohjauskeinojen joukolle.

Selväksi on myös tullut, että vielä nykyisillä polttonesteiden hinnoilla polttoaineen hinnan ja ajamisen määrän välinen jousto on alhainen. Siksi liikenteen ympäristöohjaus yksinomaan polttoaineveron korotuksella on tehotonta. Ilmastohaasteeseen vastaaminen edellyttää polttoaineiden kokonaiskulutuksen vähentämistä, mikä edellyttää sekä suoritteiden vähentämistä että autojen ominaiskulutuksen pienentämistä. Polttoaineverotuksella ja erilaisilla maksuilla voidaan haluttaessa antaa tehokkaita kulutusta alentavia hintasignaaleja. Tarvetta on esimerkiksi vapaan autoedun tyyppisten, ajosuoritteiden lisäämiseen kannustavien mekanismien uudelleenarviointiin. Energiansäästön ja päästöjen vähentämisen haasteisiin voidaan myös vastata sopimus pohjaisella kehitystyöllä.

Valiokunta korostaa, että ollakseen tehokasta ohjauksen tulisi olla kokonaisuutena sellaista, että ihmisillä on vaihtoehtoja auton käytölle. Jos auton käyttämisestä tehdään tulevaisuudessa olennaisesti nykyistä kalliimpaa, tulee sille olla vaihtoehto eli lähinnä joukkoliikennettä on kehitettävä samanaikaisesti. Joukkoliikenteen parantamisen tulee tapahtua samaan aikaan kuin uu-

det maksut tai veronkorotukset otetaan käyttöön, sillä tasa-arvo- ja oikeudenmukaisuuskysymykset ovat sääntelyn hyväksyttävyyden kannalta keskeisiä. Myös vero- ja maksutulojen käyttökohde on niiden hyväksyttävyyden kannalta tärkeä tekijä. Kansalaiset haluavat vastinetta rahoilleen. Minkä tahansa maksujärjestelmän kannatusta nostaa etukäteen tietojen ohjaamisesta tiettyyn kohteeseen, esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämiseen. Jatkoselvityksissä tuleekin kiinnittää huomiota erityisesti verotulojen käyttöön, mahdollisten alueellisten ja tietyypikohtaisten porrastusten vaikutuksiin sekä yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointiin erityisesti energiaverotulojen käytössä.

Valiokunta myös painottaa toisen sukupolven biopolttoaineiden mahdollisuuksia. Ensimmäisen sukupolven biopolttoaineisiin liittyy vielä suuria ongelmia, ja niiden käyttö voi olla hiilita-

seen kannalta jopa haitallista. Sen sijaan toisen sukupolven biodieselin käyttöönotto vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä paljon tehokkaammin kuin polttoaineiden hinnan roima korottaminen, tietullit tai joukkoliikenteen lippuhintojen alentaminen¹.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

¹ Tällainen tulos on saatu esimerkiksi Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:n selvityksessä. Jos kaikki dieselkäyttöiset ajoneuvot käyttäisivät polttoaineenaan toisen sukupolven biodieseliä, pääkaupunkiseudun liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenisivät noin 30 prosenttia. Biodieselin vaikutusten osalta arvion on tehnyt tekniikan tohtori Nils-Olof Nylund TransEnergy Consultingista.

Helsingissä 23 päivänä lokakuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Susanna Huovinen /sd	Petteri Orpo /kok (osittain)
vpj.	Pentti Tiusanen /vas	Sanna Perkiö /kok
jäs.	Christina Gestrin /r	Tanja Saarela /kesk
	Rakel Hiltunen /sd	Janne Seurujärvi /kesk
	Timo Kaunisto /kesk	Tarja Tallqvist /kd
	Timo Korhonen /kesk	Pauliina Viitamies /sd
	Merja Kuusisto /sd	Henna Virkkunen /kok
	Tapani Mäkinen /kok (osittain)	vjäs. Janina Andersson /vihr.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.