Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liite.

Lain liitteen verotaulukkoa muutettaisiin siten, että parafiinisen dieselöljyn vähitellen perusteettomaksi muuttuneesta laatuperusteisesta veronalennuksesta luovuttaisiin vaiheittain. Muutos kohdistuisi energiasisältöveroon, josta ei enää myönnettäisi mainitulle polttoainelaadulle 5 sentin suuruista alennusta litraa kohden. Kyseinen alennus poistettaisiin niin fossiiliselta kuin uusiutuvalta parafiiniseltä dieselöljyltä, koska parafiinisen polttoaineen raaka-aineen fossiilisuudella tai uusiutuvuudella ei ole vaikutusta arvioitaessa laatuperusteisen veronalennuksen tarpeellisuutta. Muutos lisäisi liikennepolttoaineista saatavia vuotuisia verotuloja 115 miljoonalla eurolla sen jälkeen, kun alennus on poistettu.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan etanolidieselin vastaavanlaisen laatuperusteisen veronalennuksen poistamista. Veronalennuksen määrä on 4 senttiä litralta, millä ei ole käytännössä merkitystä polttoaineen hintaan eikä verotuottoihin, sillä kaikki etanolidiesel on nykyisin verotettu energiaverodirektiivin mukaisella dieselöljyn vähimmäisverotasolla 33 senttiä litralta. Myös kestävien etanolidiesellaatujen uusi verotaso jäisi energiaverodirektiivissä säädetyn velvoittavan vähimmäistason alle. Tämä muutos toteutettaisiin kerralla.

Esitys liittyy valtion vuoden 2021 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021. Veronalennuksen ensimmäinen vaihe toteutettaisiin 1.1.2021, jolloin parafiinisen dieselöljyn veronalennus pienenisi 4 senttiin litralta ja etanolidieselin verotuki poistettaisiin kokonaan. Uusista verotasoista säädettäisiin 1.1.2021 lähtien sovellettavassa liitteen verotaulukossa A. Parafiinisen dieselöljyn verotuki pienenisi 2 senttiin 1.1.2022, josta lukien sovellettaisiin verotaulukkoa B. Loput tuesta poistettaisiin 1.1.2023, josta lukien sovellettaisiin liitteen verotaulukkoa C.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
PERUSTELUT....3
1 Asian tausta ja valmistelu....3
1.1 Tausta....3
1.2 Valmistelu....3
2 Nykytila ja sen arviointi....3
2.1 Kansallinen lainsäädäntö....3
2.2 EU:n lainsäädäntö....7
2.2.1 Energiaverodirektiivi....7
2.2.2 Valtiontukimääräykset....8
2.3 Nykytilan arviointi....9
2.3.1 Lähipäästöalennus....9
2.3.2 Dieselin veronkorotukset ja hinnan kehitys....10
2.3.3 Polttoaineiden kulutus ja verotuotot....12
3 Tavoitteet....12
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset....13
4.1 Keskeiset ehdotukset....13
4.2 Pääasialliset vaikutukset....13
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset....13
4.2.2 Vaikutukset polttoaineiden hintoihin....13
4.2.3 Yritysvaikutukset....15
4.2.4 Ympäristövaikutukset....15
4.2.5 Vaikutukset viranomaisten toimintaan....16
4.2.6 Vaikutukset kansalaisten asemaan....16
5 Lausuntopalaute....16
6 Voimaantulo....17
7 Suhde talousarvioesitykseen....17
LAKIEHDOTUS....18
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta....18
LIITE....19
LIITE....28
RINNAKKAISTEKSTI....28
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta....28

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelmassa on useita energiaverotuksen päästöohjauksen tehostamista ja energiaverojen korotuksia koskevia kirjauksia. Hallitusohjelman mukaan valmistellaan hallituksen ilmastotavoitetta palvelemaan kestävän verotuksen tiekartta, jonka ensimmäisen vaiheen oli tarkoitus valmistua vuoden 2020 kehysriiheen mennessä. Kokonaisuuteen kuuluvat muun muassa energiaverotuksen uudistus ja liikenteen verotuksen uudistus hallituskautta pidemmällä aikavälillä. Yhtenä osana liikenteen verotusta koskevia kirjauksia hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolttoaineiden verotusta korotetaan 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana.

Hallitusohjelman mukaan ohjelmassa sovitut päätösperäiset menolisäykset rahoitetaan lisäämällä verotuloja 730 miljoonalla eurolla ja kohdentamalla budjettitalouden tuloja ja menoja uudelleen 200 miljoonaa sisältäen 100 miljoonaa yritystuista. Yritystukien vähentämistä selvittäneen työryhmän ehdotuksen perusteella hallitus päätti talousarvio- ja kehysneuvottelujen yhteydessä 17.9.2019, että ensimmäisessä vaiheessa yritystukien leikkaus toteutetaan alentamalla parafiinisen dieselöljyn veronalennusta 120 miljoonalla eurolla kohdistaen tuen leikkaus mahdollisuuksien mukaan fossiiliseen parafiiniseen dieselöljyyn.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta annetulla lailla (1554/2019) toteutetaan liikennepolttoaineiden veronkorotus 250 miljoonalla eurolla. Veronkorotus on tullut voimaan 1.8.2020. Korotuksen toteutustavassa eli sen painotuksessa energiasisältö- ja hiilidioksidiveroon otetaan huomioon päätös parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamisesta siten, että korotus painottuu hiilidioksidiveroon.

Nyt esillä olevassa hallituksen esityksessä ehdotetaan toteutettavaksi varsinainen parafiinisen dieselöljyn verotuen poisto. Samassa yhteydessä ehdotetaan poistettavaksi etanolidieselin vastaava lähipäästöalennus. Esitykseen ei sisälly muita muutoksia polttoaineiden verotukseen.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa vm.fi/hankkeet tunnuksella VM002:00/2020.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Kansallinen lainsäädäntö

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia (1472/1994), jäljempänä *polttoaineverolaki,* muutettiin energiaverouudistuksen yhteydessä lailla 1399/2010 vuoden 2011 alusta siten, että polttoaineiden litrapohjainen valmistevero muutettiin polttoaineen energiasisältöön eli lämpöarvoon perustuvaksi energiasisältöveroksi sekä poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön perustuvaksi hiilidioksidiveroksi.

Energiasisältöveron määrä oli 0,01631 euroa megajoulelta ja hiilidioksidivero 62 euroa hiilidioksidiekvivalenttitonnilta 31.7.2020 asti. Polttoaineverolain muutoslailla (1554/2019), joka tuli

voimaan 1.8.2020, energiasisältöveron määrä nousi 0,01681 euroon megajoulelta ja hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena oleva hiilidioksiditonnin arvo 77 euroon. Koska tällä esityksellä ehdotetaan muutettavaksi 1.8.2020 voimaantullutta polttoaineverolain liitteen verotaulukkoa, esityksessä käytettävät luvut, arviot ja vaikutukset perustuvat mainitun verotaulukon mukaisiin verotasoihin. Esimerkiksi dieselöljylle 1.8.2020 mukainen verotaso tarkoittaa hiilidioksidiverona noin 0,0068 euroa megajoulelta. Polttoaineverolain liitteen verotaulukossa verojen määrä on selvyyden vuoksi muunnettu verotettavaan yksikköön polttoainekohtaisesti. Liikennepolttoaineista fossiilisen dieselöljyn energiasisältövero on 34,57 ja hiilidioksidivero 24,56 senttiä litralta.

Ympäristöperusteisen veromallin mukaisesti lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla energiayksikköä kohti sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero. Pääosin hyötyliikenteen kuluttaman fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn energiasisältöveron taso ei kuitenkaan ole yhtä korkea kuin pääosin henkilöautoliikenteessä käytettävän moottoribensiinin ja sitä korvaavien bioperäisten polttoaineiden. Dieselöljyn lievemmällä verotuksella on haluttu alentaa muun muassa kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen kustannuksia. Tämä on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisällölle annettua veroa alennetaan kiinteällä määrällä noin 0,0072 euroa megajoulelta, joka tarkoittaa perinteiselle fossiiliselle dieselöljylitralle 25,95 sentin suuruista veronalennusta veroperusteen edellyttämään tasoon. Verotaulukossa ilmoitettu fossiilisen dieselöljyn energiasisältövero on siten 60,52 sentin sijasta 34,57 senttiä litralta. Koska dieselöljyn energiasisältövero on matalampi kuin veron ympäristöperusteet edellyttäisivät eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla täydennetään polttoaineverotusta ja yhtenäistetään bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille sekä varmistetaan valtiontukisääntelyn edellyttämä vaatimus eri polttoaineiden neutraalista verotuksesta.

Koska myös bioperäisten bensiini- ja diesellaatujen energiasisältövero määräytyy niiden lämpöarvon perusteella, niiden energiasisältövero on megajouleista litroiksi muutettuna usein vastaavia fossiilisia polttoaineita matalampi.

Ympäristöperusteisen energiaverouudistuksen eräänä lähtökohtana oli parantaa polttoaineiden verotuksessa ympäristöohjaavuutta hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös terveydelle haitallisten lähipäästöjen osalta, jos sille on objektiivisia perusteita. Laatuporrastus toteutettiin porrastamalla polttoaineen energiasisältöveroa. Lähipäästöiltään perinteisiä aromaattisia yhdisteitä sisältäviä polttoaineita parempien polttoainelaatujen energiasisältöverosta myönnetään alennus parafiiniselle dieselöljylle ja etanolidieselille.

Lähipäästöalennus koskee parafiinistä dieselöljyä, jonka on osoitettu vähentävän lähipäästöjä tavanomaisiin diesellaatuihin verrattuna. Parafiininen dieselöljy määriteltiin polttoaineverolain 2 §:n 13 kohdassa CEN-esistandardin CWA 15940/2009 perusteella. Esistandardi on vahvistettu myöhemmin varsinaiseksi standardiksi SFS-EN 15940:2016. Sen mukaan fossiilista tai uusiutuvista raaka-aineista valmistettu parafiininen dieselöljy on ympäristön kannalta korkealuokkainen puhtaasti palava polttoaine, joka ei käytännössä sisällä rikkiä eikä aromaattisia yhdisteitä. Polttoaineverolain muuttamisesta annetulla lailla 181/2016 määritelmää päivitettiin siten, että se kattaa aikaisempaa laajemmin lähipäästöjä vähentävät parafiiniset polttoaineet. Polttoaineverolain liitteen verotaulukossa lähipäästöalennukseen oikeutetut parafiiniset polttoainelaadut on merkitty tunnuksella P.

Parafiinisen dieselöljyn veronalennuksen suuruus perustuu Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:n, jäljempänä *VTT*, vuonna 2010 tekemään selvitykseen laskennallisesta ympäristöhyödystä, joka parafiinisellä dieselöljyllä olisi mahdollista saavuttaa, kun sovelletaan päästöjen arvottamiseen puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2009/33/EY), jäljempänä *puhtaiden ajoneuvojen edistämisdirektiivi*, mukaisia haitta-arvoja. VTT:n tutkimusten pohjalta parafiinisen dieselin todettiin keskimäärin vähentävän typenoksidipäästöjä (NOx) noin 10 prosenttia ja hiukkaspäästöjä (PM) noin 30 prosenttia.

Selvityksessä arvioitiin sitä, mikä laskennallinen hyöty parafiinisen dieselöljyn käytöstä voitaisiin saavuttaa kaupunkiseudulla 2010-luvun alussa käytössä olleella linja-autokannalla. Puhtaiden ajoneuvojen edistämisdirektiivin mukainen laskennallinen päästöhaitta, kun päästöjen haitta-arvot on kerrottu kertoimella 2, mitkä ovat direktiivin sallimat maksimiarvot, oli päästöarvoiltaan Euro III -luokan busseissa NOx – päästöjen osalta 0,075 euroa kilometrillä ja PM-päästöjen osalta 0,036 euroa kilometrillä, eli yhteensä 0,11 euroa kilometrillä. Euro II -luokan busseissa laskennalliseksi ympäristöhaitaksi arvioitiin puolestaan 0,15 euroa kilometrillä. VTT:n selvityksen mukaan korotettujen haitta-arvojen käyttäminen oli perusteltua tarkasteltaessa vaikutuksia taajama-alueilla. Parafiinisellä dieselillä saavutettaviksi laskennallisiksi hyödyiksi saatiin Euro II -luokan busseille 4,5 senttiä kulutettua polttoainelitraa kohden ja Euro III -luokan busseille 3,9 senttiä litraa kohden. Edellä mainitun VTT:n selvityksen pohjalta parafiinisen dieselöljyn alennukseksi asetettiin selvityksen suosituksen mukaisesti 5 senttiä litralta. Laskennallinen ympäristöhyöty ulotettiin siten koskemaan kaikkea dieselöljyn kulutusta riippumatta siitä, missä ajoneuvossa ja millä alueella sitä kulutettiin.

VTT:n uudempien tutkimusten mukaan uusien dieselajoneuvojen lähipäästöt ovat vähentyneet huomattavasti vanhojen autojen päästöistä uudenaikaisten pakokaasupuhdistusmenetelmien ansiosta. Vuoden 2011 energiaverouudistuksessa käytetyillä korotetuilla haitta-arvoilla Euro VI -moottorilla varustetuissa dieselajoneuvoissa laskennallinen ympäristöhaitta on käytännössä olematon, tasolla 0,01 euroa kilometrillä, eikä käytetyllä polttoaineella ole enää juuri merkitystä päästöjen kannalta. Näkemys siitä, että lähipäästöetu tulee ajoneuvokannan kehityksen myötä myöhemmin poistaa, sisältyi jo vuoden 2011 energiaverouudistuksen perusteena olevaan selvitykseen.

Lisäksi lähipäästöalennus koskee etanolidieseliä. Lähtökohtaisesti bensiini ja sitä korvaavat bioperäiset alkoholit eivät sovi puristussytytteisen dieselmoottorin polttoaineeksi. Vastaavasti kipinäsytytteisessä bensiinimoottorissa ei voi käyttää dieselöljyä tai sitä korvaavia biopolttoaineita. Kuorma-autoihin ja busseihin on kuitenkin mahdollista rakentaa dieselmoottoreita, jotka voivat käyttää lisäaineistettuja alkoholeja polttoaineena. Etanolidiesel on lisäaineistettu etanolista ja sitä voidaan käyttää vain erityisrakenteisessa raskaan liikenteen dieselmoottorissa. Etanolidieseliä ei voi kuitenkaan sekoittaa dieselöljyyn tai moottoribensiiniin, vaan se on käytettävä polttoaineena sellaisenaan sitä varten muunnelluissa moottoreissa. Etanolidieselillä pyritään laajentamaan biopolttoainevaihtoehtoja raskaaseen liikenteeseen, joka on vaikeammin sähköistettävissä kuin henkilöautokalusto. Lisäksi etanolidieselin käytöstä aiheutuvat lähipäästöhaitat ovat tavanomaista dieselpolttoainetta vähäisemmät. Alhaisemmat lähipäästöt, kuten esimerkiksi hiukkaspäästöt, otetaan huomioon etanolidieselin energiasisältöveron alennuksena samoilla perusteilla laskettuna kuin parafiinisellä dieselpolttoaineella. Tämä tarkoittaa etanolidieselille noin 4 sentin veronalennusta litralta, jolloin etanolidieselin energiasisältövero on noin 16 senttiä litralta. Etanolidieselin käyttö on vähäistä.

Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperuste on hiilidioksiditonnin arvo 77 euroa sekä jokaiselle fossiiliselle tuotteelle ominainen elinkaarenaikaisiin päästöihin perustuva hiilidioksidipäästökerroin. Sekä fossiilisten että bioperäisten polttoaineiden hiilidioksidivero on

energiasisältöveron tavoin suhteutettu polttoaineen lämpöarvoon, jolloin energiasisältöveron lisäksi myös bioperäisten polttoaineiden litrakohtainen hiilidioksidivero on usein fossiilisia alempi.

Kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden hiilidioksidiveroa alennetaan suhteessa vastaavan fossiilisen tai ei-kestävän biopolttoaineen verotasoon, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaarenaikaista hiilidioksidipäästön vähenemää verrattuna vastaaviin fossiilisiin polttoaineisiin. Biopolttoaineiden verotuksessa on hyödynnetty uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY, jäljempänä *RES-direktiivi*, noudatettuja lähtökohtia ja oletusarvoja. Sitä, millaisia kasvihuonekaasupäästövähenemiä biopolttoaineilla voidaan saavuttaa suhteessa fossiilisten polttoaineiden elinkaarenaikaisiin kasvihuonekaasupäästöihin, on hyödynnetty hiilidioksidiveron määrittelyssä. Kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden, kuten maatalousperäisen etanolin ja biodieselin, hiilidioksidivero on puolitettu ja jätteistä, tähteistä, lignoselluloosasta ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistetut biopolttoaineet, jäljempänä *T-luokka*, on vapautettu kokonaan hiilidioksidiverosta, koska niiden voidaan katsoa olevan lähes kasvihuonekaasuneutraaleja polttoaineita koko polttoaineketjun yli tarkasteltuna ja koska niiden raaka-aineet ovat ruuantuotantoon soveltumattomia. RES-direktiivistä tulevat myös esimerkiksi raaka-aineen kestävyyteen liittyvät vaatimukset, joiden on täytyttävä, jotta tuotteita voidaan verottaa veromallin mukaisesti.

Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperustetta täsmennettiin vuonna 2012 ja lämmityspolttoaineiden laskentaperustetta vuonna 2019 siten, että biopolttoaineiden lisäksi fossiilisten polttoaineiden hiilidioksidipäästössä otetaan huomioon polttoaineen elinkaarenaikainen keskimääräinen kasvihuonekaasupäästö Euroopan unionin komission vaatimusten mukaisesti. Muutoksilla yhdenmukaistettiin fossiilisten ja bioperäisten polttoaineiden veroperusteet verotukseen liittyvien valtiontukiongelmien välttämiseksi. Niiden liikennepolttoaineiden ja -energialähteiden osalta, joihin ei sovelleta täysimääräisesti ympäristöperusteista energiaverotusta, yhdenmukaistaminen toteutetaan energiaverotuksen ja käyttövoimaveron yhdistelmällä.

Valtaosa Suomen markkinoilla olevista polttoaineista on useiden eri komponenttien seoksia, joiden kustakin komponentista kannetaan veroa verotaulukon mukaisesti. Markkinoilla on myös korkeaseoksisia biopolttoaineita, jotka on valmistettu pelkästään uusiutuvista raaka-aineista. Jokaisesta markkinoille saatettavasta polttoainelitrasta on kuitenkin kannettava veroa vähintään EU:n lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä. Siten jos markkinoille saatettavan yksittäisen polttoainekomponentin tai useamman polttoainekomponentin muodostaman polttoaineseoksen verotaulukon mukaisesti laskettu vero jää EU:n edellyttämän vähimmäistason alapuolelle, on polttoaineesta kannettava veroa vähimmäistason mukainen määrä. Esimerkiksi korkeaseoksisena (100 prosenttisena) biopolttoaineena myytävän parafiinisen T-luokan uusiutuvan biodieselöljyn vero on verotaulukon tuoteryhmän 57 mukaan 28 senttiä litralta polttoaineista suoritettava huoltovarmuusmaksu mukaan lukien. Siitä on kuitenkin suoritettava veroa 33 senttiä litralta, mikä on energiaverodirektiivissä säädetty vähimmäisverotaso kaikille diesellaatuisille polttoaineille. Vastaavasti tuoteryhmään 49 kuuluvasta T-luokan etanolidieselistä on suoritettava veroa verotaulukossa mainitun 18 sentin sijasta 33 senttiä litralta.

Suomessa liikenteen biopolttoaineiden käytön edistäminen perustuu polttoaineen jakelijoita koskevaan sitovaan velvoitteeseen toimittaa vuosittain liikennepolttoaineeksi laissa säädetty osuus biopolttoaineita. Toisin sanoen öljy-yhtiöiden on myytävä biopolttoaineita tietty asteittain kasvava prosenttiosuus liikennepolttoaineista, mikä velvoite Suomessa merkittäviltä osin täytetään vetykäsitellyllä uusiutuvalla dieselpolttoaineella (HVO), joka on käytettävissä dieselautoi-

hin korkeinakin pitoisuuksina toisin kuin tyypillisesti peltopohjaisista materiaaleista esteröimällä valmistettu biodiesel (FAME) tai bensiini-autoihin soveltuva etanoli. Biopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta säädetään biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007). Lain mukaan biopolttoaineiden osuuden tulee olla 18,0 prosenttia vuonna 2021, josta se nousee puolentoista prosenttiyksikön portain 30,0 prosenttiin vuonna 2029. Jakeluvelvoitelainsäädännössä tapahtuu myös eräitä muita muutoksia. Kokonaisuutena jakeluvelvoitteessa tapahtuvien muutosten johdosta biopolttoaineiden määrän arvioidaan olevan selvästi suurempi vuonna 2021 kuin 2020, johtuen muun muassa siitä, että biopolttoaineiden jakeluvelvoitteessa luovutaan kaksoislaskennasta. Tästä aiheutuu lisäkustannuksia alan toimijoille. Polttoaineiden verotuksen tarkoituksena ei ole puolestaan edistää biopolttoaineiden käyttöä, vaan verottaa kaikkia polttoaineita mahdollisimman objektiivisesti ja neutraalisti niiden energiasisällön, elinkaarenaikaisen hiilidioksidipäästön ja lähipäästöjen perusteella ja siten osaltaan varmistaa verojärjestelmän ja jakeluvelvoitteen EU-oikeudellinen yhteensopivuus. Verotus tukee neutraalisti ympäristön kannalta parhaimpien fossiilisten ja bioperäisten polttoaineiden käyttöä.

Ympäristöperusteisen energiaverouudistuksen tultua myös dieselöljyn osalta kokonaisuudessaan voimaan vuoden 2012 alusta oli parafiinisen dieselöljyn laatuperusteisen veronalennuksen piirissä olevien polttoaineiden osuus aluksi vähäinen, mutta tällä hetkellä veronalennuksen piirissä on jo lähes neljä viidesosaa kaikesta verotetusta fossiilisesta dieselöljystä ja sitä korvaavista biopolttoaineista. Veronalennuksen piirissä olevien parafiinisten tuotteiden osuus dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden yhteismäärästä on kehittynyt vuodesta 2012 lähtien seuraavasti.

Taulukko 1. Parafiinisten tuotteiden osuus dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden yhteismäärästä

2012	8 %
2013	20 %
2014	35 %
2015	50 %
2016	60 %
2017	70 %
2018	75 %
2019	77 %

Vuonna 2019 yli 84 prosenttia näistä parafiinisen dieselöljyn laatuperusteisen veronalennuksen piirissä olevista polttoaineista oli fossiilista dieselöljyä.

2.2 EU:n lainsäädäntö

2.2.1 Energiaverodirektiivi

Polttoaineiden ja sähkön verotus on yhdenmukaistettu energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetussa neuvoston direktiivissä 2003/96/EY, jäljempänä *energiaverodirektiivi*. Energiaverodirektiivissä tarkoitettuja energiatuotteita ovat muun muassa moottoribensiini, dieselöljy, biopolttonesteet, kevyt ja raskas polttoöljy, maakaasu, nestekaasu, kivihiili ja sähkö.

Energiaverodirektiivin mukaan kulutukseen luovutettavista energiatuotteista on kannettava vähimmäisvero, jonka jäsenvaltio voi halutessaan ylittää. Energiaverodirektiivissä säädetään myös verotuksen rakenteesta, minkä lisäksi direktiivin mukaan on mahdollista myöntää veronalennus esimerkiksi polttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla olevat muut tuotteet. Alennuksen myöntämisen edellytyksenä on, että alennukseen oikeutetun tuotteen laatua tai käyttöä valvotaan niin, että veroviranomainen voi varmistua veronalennuksen edellytysten täyttymisestä.

Energiaverodirektiivin mukaan myös erilaiset bioperäiset polttoaineet, kuten alkoholit, rasvat ja biokaasu, on verotettava samojen perusteiden mukaan kuin esimerkiksi fossiilinen moottoribensiini, dieselöljy tai kevyt polttoöljy. Esimerkiksi dieselöljylle ja sitä korvaaville tuotteille vähimmäisverotasoksi on säädetty 33 senttiä litralta. Direktiivin mukaan on mahdollista tietyin edellytyksin myöntää verottomuus tai veronalennus bioperäisille polttoaineille. Veronalennus voi koskea vain sitä osaa polttoaineesta tai polttoaineseoksesta, joka on kokonaan bioperäistä. Jos kysymyksessä on polttoaineseos, joka muodostuu biokomponentista ja fossiilisesta polttoaineesta, fossiilisen polttoaineen osuudesta on suoritettava normaali bensiinin tai dieselöljyn vero.

2.2.2 Valtiontukimääräykset

Vaikka energiaverodirektiivi mahdollistaa erilaisia veronalennuksia, tulevat ne arvioitaviksi EU:n valtiontukea ja verosyrjintää koskevien määräysten perusteella.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräykset rajoittavat valtiontukien käyttöä talouspolitiikan välineenä. Sopimuksen 107 artiklan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannon alaa, ei sovellu yhteismarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Esimerkiksi suora tuki, veron porrastaminen tai verovapauden myöntäminen jollekin tuotteelle täyttää yleensä valtiontuen tunnusmerkistön ja edellyttää siten komission ennakkohyväksyntää. Toisena vaihtoehtona on ryhmäpoikkeusasetuksien määräyksien noudattaminen, jolloin tukitoimenpiteen käyttöönotto ei vaadi komission ennakkohyväksyntää, mutta valtiontukena toimi on komission jälkivalvonnan piirissä.

Siitä periaatteesta, että veron porrastamista pidetään komission hyväksyntää edellyttävänä valtiontukena, EU:n valtiontukisääntely ja sen tulkinta tunnistavat verotusta koskevan poikkeuksen. Sen mukaan verotuksellista toimenpidettä ei pidetä valtiontukena, jos se on verojärjestelmän luonteen ja rakenteen mukainen ja jos sitä sovelletaan johdonmukaisesti esimerkiksi kaikkiin energiatuotteisiin. Esimerkkinä tällaisesta toimenpiteestä voidaan pitää veron porrastamista tuotteen haitallisen ominaisuuden perusteella. Muita vähemmän haittaa aiheuttava tuote voidaan verottaa muita lievemmin ilman, että asia tulisi arvioitavaksi valtiontukena. Veron perusteen tulee kuitenkin olla objektiivinen ja sitä tulee soveltaa yhdenmukaisesti kaikkiin kilpaileviin tuotteisiin. Suomessa käytössä oleva polttoaineen energiasisältöön sekä hiilidioksidi- ja lähipäästöihin rakentuva energiaverojärjestelmä perustuu edellä mainittuun periaatteeseen eikä siihen siten katsota sisältyvän valtiontukea. Liikennepolttoaineiden osalta energiaverojärjestelmää täydentää käyttövoimavero, jota kannetaan ympäristöperusteista veromallia lievemmin verotettuja tuotteita käyttäviltä ajoneuvoilta ja joka siten osaltaan varmistaa verojärjestelmän EU-lainsäädännön mukaisuuden.

Eräs valtiontukisääntelyn ja sen soveltamisen lähtökohta on, että toimenpidettä, joka on säädetty pakolliseksi, ei voi tukea esimerkiksi veronalennuksin tai muilla taloudellisilla tukitoimilla. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että biopolttoaineiden käytön edistäminen on kiellettyä vero-

tuin, jos yrityksille on säädetty sitova velvoite toimittaa markkinoille tietty osuus biopolttoaineita. Se, ettei energiaverojärjestelmään sisälly valtiontukena pidettävää verotukea biopolttoaineille, mahdollistaa Suomessa biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen ja polttoaineiden energiasisällön ja hiilidioksidipäästön huomioivan verotuksen.

2.3 Nykytilan arviointi

2.3.1 Lähipäästöalennus

Polttoaineverotuksen polttoaineen energiasisältöön, hiilidioksidi- ja lähipäästöihin perustuvaa yleistä rakennetta, jota henkilöautojen osalta täydentää käyttövoimavero, voidaan pitää edelleen toimivana. Liikennepolttoaineiden verotuksen painopistettä on siirretty vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen hiilidioksidiveroon ja lisäksi polttoaineiden elinkaaripäästöt huomioidaan verotuksessa. Kuluneen vuosikymmenen aikana on tapahtunut kehitystä sekä ajoneuvojen teknologioissa että lähipäästöjen sääntelyssä, mikä asettaa tarpeita nykyisen lähipäästöalennuksen päivittämiselle vastaamaan nykyistä tilaa ja siten myös valtiontukisääntelyn vaatimuksia. Tämä muutostarve koskee parafiinisen dieselöljyn ja etanolidieselin veronalennusta, joille ei ole enää ajoneuvoteknologian kehittymisen myötä perusteita.

Parafiinisen dieselöljyn laatuporrastusta on arvioitu vuoden 2019 aikana useissa eri yhteyksissä kuten Yritystukien vähentämistyöryhmän raportissa (Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, Yritykset, 2019:55), valtiovarainministeriön verotukiraportoinnin ohjausryhmässä (Muutokset energiaverotuksen verotukiin 19.8.2019) ja Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:n muistiossa (Liikennepolttoaineiden laatuporrastus – arvio ajantasaisuudesta, 2.10.2019). Kaikissa niissä todetaan, ettei nykyisen kaltaiselle parafiinisen dieselöljyn verotuelle ole enää perustetta ottaen huomioon ajoneuvokalustossa tapahtunut päästöjen puhdistusteknologioiden kehitys (Euro-päästöluokat) ja ajoneuvoluokittainen ajosuoritteiden jakauma taajamissa (katusuorite) ja niiden ulkopuolella. Näiden arvioiden mukaan laatuporrastus on perusteeton tai vähintään merkittävästi ylikompensoiva.

VTT:n muistion mukaan uusien dieselajoneuvojen lähipäästöt ovat vähentyneet huomattavasti. Lähipäästöalennus määritettiin vuonna 2010 Euro II ja Euro III -standardien mukaisten raskaiden ajoneuvojen mukaan, mutta näiden ajoneuvojen käyttöikä on päättynyt tai päättymässä esimerkiksi pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä. Vuodesta 2014 lähtien uudet bussit ja muut raskaat ajoneuvot ovat olleet Euro VI -standardin mukaisia, joiden keskimääräinen lähipäästövähennys Euro III -luokkaan verrattuna on noin 90 prosenttia. VTT:n muistiossa on tarkasteltu sitä, mikä parafiinisen dieselöljyn laskennallinen päästöhyöty olisi nykyisellä bussikalustolla, eli jos parafiinisen dieselöljyn laskennallinen päästöhyöty laskettaisiin samalla tavalla kuin silloin, kun nykyinen alennus määritettiin. Helsingin seudun bussiliikenteen suoritteesta 55 prosenttia ajetaan tällä hetkellä sellaisilla ajoneuvoilla (Euro VI -luokka), joissa polttoaineen parafiinisuudella ei ole merkitystä lähipäästöjen kannalta ja hieman yli 40 prosenttia suoritteesta sellaisilla ajoneuvoilla (Euro V ja EEV -luokat), joissa parafiinisella dieselöljyllä saavutettava laskennallinen ympäristöhyöty voisi olla enimmillään 0,02 euroa litralta.

Nämä arviot koskevat parafiinisella dieselöljyllä saavutettavaa laskennallista ympäristöhyötyä kaupunkialueilla bussien ja muiden raskaiden ajoneuvojen käytössä. Muistiossa todetaan, että henkilöautojen osalta ei voida tehdä yksiselitteistä johtopäätöstä siitä, että parafiininen diesel alentaisi päästöjä. Muistiossa myös huomautetaan, että alennuksen tasoa määritettäessä on huomioitava haitan riippuvuus paikasta, sillä haitta on suurimmillaan kaupunkien keskustoissa. Tämän laskennan lopputulos on, että noin 10 prosenttia dieselpolttoaineen kokonaismäärästä käytetään sellaisissa ajoneuvoissa ja paikoissa, joissa parafiinisella dieselöljyllä on ylipäänsä saavutettavissa lähipäästöhyötyä.

Valtiovarainministeriön verotukilaskentaa kuvaavassa muistiossa on laskettu parafiiniselle dieselöljylle lähipäästövähennysten kannalta perusteltavissa oleva alennus, kun otetaan huomioon eri euroluokkien osuus dieselöljyn kulutuksesta ja se, mikä osuus kunkin ajoneuvoluokan suoritteesta on kaduilla ajettua suoritetta, jonka voidaan ajatella kuvaavan tiheän asutuksen läheisyydessä tapahtuvaa dieselöljyn kulutusta. Käyttämällä samoja haitta-arvoja kuin VTT:n selvityksissä, keskimääräinen laskennallinen parafiinisen dieselöljyn kulutuksesta saatava hyöty olisi litraa kohden noin 0,4 senttiä, kun lähtökohtana on vuonna 2020 käytössä oleva ajoneuvokanta. Laskennallinen hyöty alenisi nollaan lähivuosina.

Lisäksi voidaan olettaa, että nykyinen tuki on ylikompensoiva myös fossiilisen parafiinisen dieselöljyn tuotantokustannuksiin suhteutettuna, sillä sen käyttö on lisääntynyt merkittävästi verrattuna peruslaatuiseen fossiiliseen dieselöljyyn. Vuonna 2019 lähes kolme neljäsosaa kaikesta verotetusta fossiilisesta dieselöljystä oli parafiinista, kun tuen ensimmäisenä vuotena 2012 osuus oli noin 3 prosenttia.

Lähipäästöalennuksen poistaminen on otettu huomioon 1.8.2020 voimaan tulleessa liikennepolttoaineiden veronkorotuksessa, joka on kohdistettu sekä energiasisältöveroon että hiilidioksidiveroon siten, että yhdessä nyt esitettävän parafiinisen dieselöljyn tuen poiston kanssa 100-prosenttisen parafiinisen biodieselin kansallinen verotaso nousee energiaverodirektiivin mukaiselle vähimmäistasolle 33 senttiä litralta. Siten siitä ei tarvitse enää suorittaa ylimääräisenä verona kansallisen verotason ja energiaverodirektiivin mukaisen vähimmäistason välistä erotusta. Tämän takia tässä esityksessä ehdotettava muutos ei nosta 100-prosenttisen parafiinisen biodieselin verotasoa.

2.3.2 Dieselin veronkorotukset ja hinnan kehitys

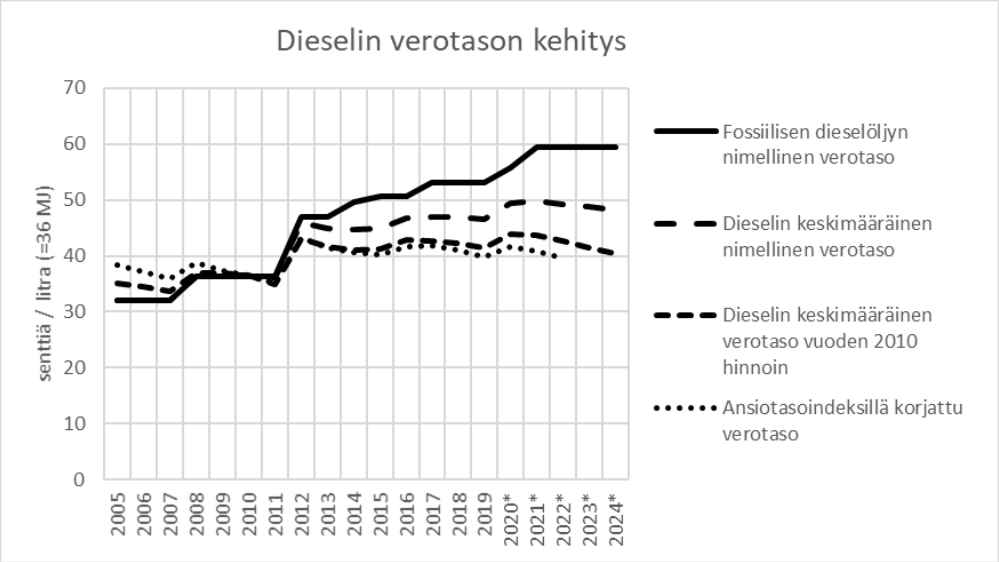
Dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden keskimääräinen verotaso aleni vuoden 2011 veromuutosten yhteydessä (HE 147/2010), kun useille tankattavan polttoaineseoksen komponenteille määriteltiin niiden energiasisältöä ja hiilidioksidipäästöä vastaava verotaso sen sijaan, että kaikkia verotettaisiin korkeammalla fossiilisen dieselin litraperusteisella verotasolla ja parafiinisille tuotteille säädettiin veronalennus. Samassa yhteydessä dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden verotukea pienennettiin 25,95 senttiin litralta korottamalla verotasoja 7,9 sentillä litralta, mikä kuitenkin kompensoitiin henkilöautojen osalta keskimäärin täysimääräisesti alentamalla käyttövoimaveroa. Nämä muutokset tulivat voimaan vuonna 2012.

Myös kuorma-autojen käyttövoimaveroa alennettiin 40 prosentilla, minkä lisäksi ala hyötyi muun elinkeinoelämän tapaan työnantajien kela-maksun poistamisesta, jota esityksellä suoraan kompensoitiin. Kela-maksusta luopumisen arvioitiin merkitsevän vuositasolla nettomääräisesti noin 830 miljoonan euron heikennystä valtion rahoitustasapainoon. Luopumisesta hyötyivät kaikki yritykset, mutta maksuun sisältyneen porrastuksen seurauksena toimialatasolla suurimmat hyötyjät olivat teollisuus, tukku- ja vähittäiskauppa, kuljetus, varastointi ja tietoliikenne sekä kiinteistö-, vuokraus-, tutkimus- ja liike-elämänpalvelut. Luopumispäätöksen yhteydessä tulomenetyksiä päätettiin korvata lisäämällä energiaverotuottoja nettomääräisesti vuositasolla 750 miljoonalla eurolla. Korotusten kohdentamisessa pyrittiin ottamaan huomioon kela-maksun poiston kohdistuminen eri päätoimialoille siinä määrin kuin se energiaverojärjestelmän summaarinen luonne huomioon ottaen oli mahdollista. Dieseliin ja käyttövoimaveroon kohdistuneet veromuutokset olivat osa tätä kokonaisuutta.

Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017, minkä lisäksi verotasot nousivat 1.8.2020. Dieselöljyn korotus on bensiiniä suurempi, koska sen energiasisältö ja elinkaaren aikaiset hiili-

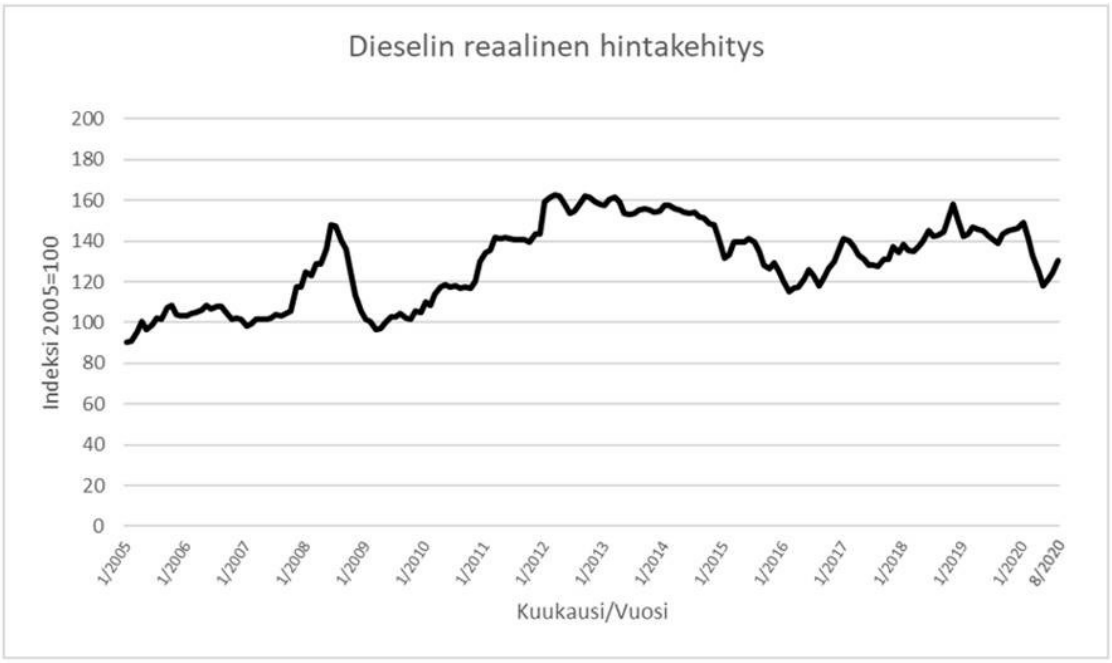
dioksidipäästöt litraa kohti ovat bensiiniä suuremmat ja siten myös litrakohtainen verotaso ennen siitä tehtävää 25,95 sentin alennusta on korkeampi. Tätä alennusta korvaava ja siten bensiinin ja dieselöljyn erilaista verokohtelua keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella tasaava käyttövoimavero onkin huomioitava, kun dieselin verokohtelua ja sen kehitystä tarkastellaan.

Muiden polttonesteiden tavoin dieselöljyä myydään seoksina, joissa on fossiilisen osuuden lisäksi tai sijasta sitä lievemmin verotettuja bioperäisiä komponentteja. Lisäksi parafiinisten komponenttien veroa on alennettu. Kuvasta 1 nähdään, että johtuen kevyemmin verotettujen polttoaineiden osuuden kasvusta, dieselin keskimääräinen verotaso ei ole vuoden 2012 jälkeen nimellisestikään merkittävästi muuttunut lukuun ottamatta pientä kasvua vuoden 2020 elokuusta alkaen. Jos huomioidaan yleisen hintatason muutos, dieselin keskimääräinen verotaso on ollut veronkorotuksista huolimatta viime vuosina vuoden 2012 tasoa alempi. Kun näiden lisäksi huomioidaan, ettei käyttövoimaveron tasoon ole tehty mitään tarkistuksia vuoden 2012 jälkeen, voidaan todeta, että sekä dieselkäyttöisten henkilö- että kuorma-autojen verotus on kokonaisuutena myös tällä hetkellä reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012. Ero myöskään tätä aiempaan ei ole merkittävä, sillä vuonna 2012 tapahtunut litraperusteisen veron korotus kompensoitiin 7,9 sentin osalta henkilöautojen käyttäjille käyttövoimaveroa alentaen keskimäärin täysimääräisesti, kun taas kuorma-autoihin kohdistui käyttövoimaveron alennus sekä työnantajien kelamaksun poisto, jota muutoksessa korvattiin.



Kuva 1. Dieselin verotason kehitys. Lähde: VM, Tilastokeskus

On tärkeä huomata, että vaikka dieselin verotus ei ole keskimäärin kiristynyt, vaikuttaa polttoaineen hinnan kehitykseen myös raaka-aineiden hinnan kehitys ja seosten koostumus, joihin puolestaan vaikuttaa muiden syiden ohella sääntely, erityisesti jakeluvelvoite, sillä biopolttoaineiden raaka-aineiden hinnat ovat fossiilisia korkeampia. Kuvasta 2 nähdään, että elokuussa 2020 dieselin hinta polttoainepumpulla on edelleen reaalisesti alemmalla tasolla kuin se on pääasiassa ollut viimeisen 10 vuoden aikana.



Kuva 2. Dieselin reaalinen hintakehitys. Lähde: Tilastokeskus

2.3.3 Polttoaineiden kulutus ja verotuotot

Liikennepolttoaineiden kulutuksesta bensiinin osuus on energiasisällössä mitattuna noin kolmasosa ja dieselin noin kaksi kolmasosaa. Dieselin kulutuksesta noin puolet kulutetaan kuormaautoissa, vajaa kolmannes henkilöautoissa, reilu kymmenesosa pakettiautoissa ja vajaa kymmenosa linja-autoissa. Viimeisen viiden vuoden aikana bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden kulutus on laskenut keskimäärin vajaan kaksi prosenttia vuodessa. Fossiilisen dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden kokonaiskulutus on samassa ajassa puolestaan kasvanut keskimäärin puolitoista prosenttia vuodessa.

Vuonna 2019 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä 2,65 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli vajaa 1,3 miljardia euroa ja dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus vajaa 1,4 miljardia euroa. Polttoaineverotukseen liittyvän henkilöautojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2019 oli noin 0,32 miljardia euroa.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelman mukaisesti toteuttaa yritystukien leikkaus tavalla, josta päätettiin hallituksen talousarvio- ja kehysneuvotteluissa 17.9.2019. Sen mukaan ensimmäisessä vaiheessa yritystukien leikkaus toteutetaan alentamalla parafiinisen dieselöljyn veronalennusta 120 miljoonalla eurolla kohdistaen tuen leikkaus mahdollisuuksien mukaan fossiiliseen parafiiniseen dieselöljyyn.

Verotuottojen lisäyksen ohella esityksellä tavoitellaan sen varmistamista, että polttoaineverotus säilyy EU-oikeuden mukaisena.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että parafiinisen dieselöljyn viiden sentin litralta suuruisesta lähipäästötuesta luovutaan. Vertailtaessa verotaulukon eri dieselöljylaatujen energiasisältöveroja huomataan, että ne vaihtelevat eri diesellaatujen välillä. Tämä joutuu siitä, että niiden litrakohtaiset energiasisällöt ovat erilaiset, vaikka energiasisältöveron laskentaperusteet ovat yhtenevät. Esimerkiksi sekä fossiilisen että uusiutuvan parafiinisen dieselöljyn tilavuuskohtaiset lämpöarvot ovat peruslaatuista dieselöljyä alemmat.

Samassa yhteydessä ehdotetaan luovuttavaksi myös etanolidieselin neljän sentin litralta suuruisesta tuesta.

Dieselöljyn 25,95 sentin suuruiseen energiasisältöverosta myönnettävään verotukeen verrattuna bensiiniin ei ehdoteta muutosta, vaan se säilyy kaikkien dieselöljylaatujen osalta ennallaan.

Veronalennuksen poistamisen jälkeen T-luokan parafiinisen biodieselöljyn verotaulukon mukainen kokonaisvero olisi sama kuin energiaverodirektiivin mukainen veron vähimmäismäärä. Kestävistä raaka-aineista tuotetun etanolidieselin verotaso jäisi tuen poiston jälkeenkin EU:n dieselöljyn vähimmäisverotason alapuolelle.

Parafiinisen dieselöljyn osalta verotuen poistaminen ehdotetaan toteutettavaksi kolmessa vaiheessa vuosien 2021, 2022 ja 2023 alusta. Etanolidieselin tuki ehdotetaan poistettavaksi kerralla vuoden 2021 alusta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Parafiinisen dieselöljyn verotuen poisto lisäisi valtion tuloja vuositasolla noin 115 miljoonaa euroa sen jälkeen, kun tuki on kokonaan poistettu. Tuen poistamisen ensimmäisessä vaiheessa vuonna 2021 valtion budjettitalouden mukaisten verotulojen arvioidaan kasvavan noin 21 miljoonalla eurolla mitä selittää osittain valmisteverojen tilitysten ajoittuminen.

Vuonna 2023 liikennepolttoaineista arvioidaan kertyvän noin 2,7 miljardia euroa valmisteverotuottoa. Liikennepolttoaineiden verotuotto kasvaisi esityksen seurauksena noin 4 prosenttia. Ennusteessa on oletettu, että biopolttoaineiden osuus on jatkossa yhtä suuri kuin biopolttoaineiden jakeluvelvoite edellyttää. Koska vetykäsitelty biodiesel on luonnostaan parafiinistä, huomattavan osan Suomen biopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta arvioidaan edelleenkin täyttyvän sillä. Fossiilisen parafiinisen dieselöljyn käytön arvioidaan loppuvan lähes kokonaan sen korvautuessa peruslaatuisella dieselöljyllä.

Ehdotetuilla muutoksilla ei olisi merkittävää vaikutusta valtion muihin välillisiin verotuloihin, sillä hintavaikutusten odotetaan vähentävän muuta kulutusta vastaavasti.

4.2.2 Vaikutukset polttoaineiden hintoihin

Arvioitaessa tarkemmin parafiinisen dieselöljyn ja etanolidieselin verotukien poistamisen hintavaikutuksia voidaan tarkastella neljää eri tapausta seuraavasti. Arviot koskevat tilannetta, jossa verotuki on kokonaan poistunut.

A. Markkinoille saatettava sataprosenttinen parafiininen biodiesel ja etanolidiesel

Sataprosenttisena myytävän parafiinisen T-luokan biodieselöljyn verotus ei kiristyisi, sillä siitä kannettaisiin muutoksen jälkeen veroa 33 senttiä litralta, joka olisi EU:n vähimmäisverotason mukainen. Etanolidieselin vero nousisi 4 senttiä litralta, mutta se ei vaikuttaisi siitä käytännössä suoritettavaan veroon, koska uudellakin verotasolla kestävien etanolidiesellaatujen vero jäisi EU:n vähimmäisverotason alle. Siten myöskään kyseisten tuotteiden hinnan ei arvioida nousevan verotukien poistamisen takia.

Lisäksi on syytä huomata, että kaikkien T-luokan biodieselöljyjen hiilidioksidiveron 100 prosentin alennus säilyisi nykyisellään. Alennuksen suuruus on noin 23 senttiä litralta. Tämä on varsinainen biopolttoaineiden veroetu, joka seuraa Suomen ympäristöperusteisesta veromallista, jossa huomioidaan polttoaineen elinkaarenaikaiset hiilidioksidipäästöt. Parafiinisen dieselöljyn tuen poistaminen ei vaikuta Suomessa kulutettujen biopolttoaineiden määrään, joka määräytyy jakeluvelvoitteen perusteella. Korkeat jakeluvelvoitteen noudattamatta jättämisen seuraamusmaksut varmistavat käytännössä, että öljy-yhtiöt täyttävät velvoitteen. Jakeluvelvoitteen yhteydessä ei voida käyttää varsinaisia verotukia biopolttoaineiden edistämiskeinona.

B. Fossiilinen parafiininen dieselöljy korvautuu fossiilisella dieselöljyllä

Siihen, kuinka paljon tuen poistaminen nostaisi fossiilisen parafiinisen dieselöljyn hintaa, liittyy merkittäviä epävarmuuksia. Fossiilisen parafiinisen dieselin laatuporrastuksen poistamisen vaikutus fossiilisen dieselin hintoihin riippuu fossiilisen parafiinisen dieselin ja peruslaatuisen fossiilisen dieselin tuotantokustannusten eroista sekä siitä, missä määrin parafiinisen dieselin laatuporrastus on mahdollistanut sitä tuottaneille yrityksille korkeamman katteen. Fossiilisen parafiinisen dieselöljyn sijasta öljy-yhtiöt todennäköisesti saattavat markkinoille jatkossa peruslaatuista dieselöljyä, jonka veroa ei ehdoteta muutettavaksi ja joka on verottomalta hinnaltaan oletettavasti parafiinistä edullisempaa. Laatuporrastuksen poistamisen hintavaikutusta on siten haasteellista arvioida. Edellä mainituista syistä hintavaikutuksen oletetaan kuitenkin jäävän poistettavaksi ehdotettua verotukea pienemmäksi.

Vuonna 2019 yli 84 prosenttia tämän esityksen kohteena olevista parafiinisen dieselöljyn laatuperusteisen veronalennuksen piirissä olevasta polttoainemäärästä oli fossiilista parafiinistä dieselöljyä ja 16 prosenttia parafiinistä biodieselöljyä.

C. Fossiilinen dieselöljy

Vuonna 2019 noin 22 prosenttia dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden kokonaismäärästä oli peruslaatuista fossiilista dieselöljyä, jonka verotukseen ehdotetulla muutoksella ei ole vaikutusta.

D. Markkinoille saatettava seospolttoaine, jossa on esimerkiksi 80 prosenttia fossiilista dieselöljyä ja 20 prosenttia parafiinistä biodieselpolttoainetta

Koska vetykäsitelty uusiutuva diesel (HVO) on luonnostaan parafiinistä, ehdotettu muutos vaikuttaisi suoraan sen verotasoon ja vaikuttaisi arvioiden mukaan myös sen hintaan polttoaineseoksessa. Lopullista hintavaikutusta on jakeluvelvoitteesta ja muista tuotteiden hinnoitteluun liittyvistä tekijöistä johtuen vaikea luotettavasti arvioida. Kyse on öljy-yhtiöiden hinnoittelupolitiikasta myös eri tuotteiden välillä.

Seoksessa myytävän parafiinisen biodieselöljyn (HVO) vero nousisi laskennassa viisi senttiä litralta, mutta sen hintavaikutus lopputuotteeseen riippuisi siitä, kuinka paljon polttoaineseoksessa on parafiinistä biodieselöljyä. Polttoaineseoksen bio-osuuden ollessa esimerkiksi 20 prosenttia koko seoksen valmistevero nousisi parafiinisen biodieselöljyn osalta reilulla sentillä ja arvonlisäverollinen hinta noin 1,2 sentillä litralta. Fossiilisen osuuden (80 prosenttia) hintaan vaikuttaisivat kohtien B ja C mukaiset tekijät.

E. Keskimääräiset vaikutukset polttoainekustannuksiin

Parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamisen vaikutukset dieselöljyn pumppuhintoihin sisältävät epävarmuuksia, joista suurimmat liittyvät siihen, kuinka nykyisin käytettävä fossiilinen parafiininen dieselöljy korvautuu peruslaatuisella fossiilisella dieselöljyllä ja ennen kaikkea siitä, miten näiden tuotantokustannukset eroavat toisistaan ja miten eri polttoainelaadut tullaan hinnoittelemaan. On oletettavaa, että parafiinisen tuotteen veroton hinta on korkeampi kuin peruslaatuisen. Toisaalta, koska parafiinisen tuotteen verotettu määrä on lisääntynyt viime vuosina merkittävästi ja tällä hetkellä noin kolme neljäsosaa fossiilisesta dieselöljystä on parafiinistä, on niin ikään oletettavaa, että nykyinen tuki on ylikompensoiva, ja ero verottomissa hinnoissa on tuen määrää pienempi. On korostettava, että tuen poistamisen vaikutusta polttoainelaatujen hintoihin on vaikea arvioida. Jos kuitenkin oletettaisiin, että fossiilisten tuotteiden verottomien hintojen ero olisi noin puolet tuen määrästä ja muiden tuotteiden osalta hintavaikutukset olisivat kuten edellä on arvioitu, nousisi dieselin arvonlisäveron sisältävä pumppuhinta keskimäärin 3 sentillä litralta, kun tuki on kokonaan poistettu. Vuoden 2021 alusta tehtävän muutoksen hintavaikutus jäisi selvästi alle yhteen senttiin litralta.

4.2.3 Yritysvaikutukset

Parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamisesta merkittävä osa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, jonka kautta se jakautuisi laajemmin yhteiskunnan eri toimijoille. Osa kustannusrasituksesta kohdistuu öljy-yhtiöille. Arviointia vaikeuttaa epävarmuus lopullisista lopputuotteen hintavaikutuksista, jotka riippuvat edellä kuvattuun tapaan suurelta osin siitä, kuinka öljy-yhtiöt korvaavat fossiilisen parafiinisen dieselöljyn peruslaatuisella fossiilisella dieselöljyllä ja kuinka näiden tuotantokustannukset eroavat toisistaan. Esimerkiksi yhden sentin korotus dieselin arvonlisäverottomassa hinnassa tarkoittaisi, että täysperävaunuyhdistelmän kustannukset nousisivat noin 600 eurolla vuodessa, kun keskikulutus olisi 48 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite 125 000 kilometriä, mikä vastaa täysperävaunuyhdistelmän ajosuoritetta ja polttoaineen kulutusta Tilastokeskuksen kuorma-autoliikenteen kustannusindeksissä. Vastaavasti keskiraskaan kuorma-auton kustannukset nousisivat noin 154 eurolla vuodessa keskimääräisellä kulutuksella 28 litraa 100 kilometrillä ja 55 000 kilometrin ajosuoritteella. Yhden sentin korotus dieselin arvonlisäverottomassa hinnassa kasvattaisi kuljetuskustannuksia kalustosta riippuen mekaanisesti laskettuna 0,1—0,27 prosentilla ja tehdasteollisuuden kokonaiskustannuksia keskimäärin noin 0,007 prosentilla.

4.2.4 Ympäristövaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla olisi lievästi myönteinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

Parafiinisen dieselöljyn tuen poisto kasvattaa jonkin verran dieselpolttoaineiden hintoja, jolloin niiden kulutus ja liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät. Lyhyellä aikavälillä ehdotetun tuen poiston arvioidaan vähentävän dieselkäyttöisten henkilöautojen kulutusta noin 0,2—0,9 pro-

senttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronkorotuksia ei tehdä. Arviot perustuvat lyhyen aikavälin kysynnän hintajouston arvoon -0,27 (Levin ym. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Hyötyliikenteen polttoaineen kysynnän on oletettu olevan lyhyellä aikavälillä täysin joustamatonta. Dieselpolttoaineiden kokonaiskulutuksen arvioidaan siten vähenevän 0,1—0,3 prosenttia.

Parafiinisen verotuen kohdistuessa pääosin fossiiliseen polttoaineeseen sen poistamista voidaan pitää perusteltuna hallitusohjelman tavoitteiden, kuten päästöjen ja öljyn käytön vähentämisen, kannalta.

Terveydelle haitallisten lähipäästöjen osalta ehdotetun muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi ottaen huomioon ajoneuvojen puhdistustekniikassa tapahtunut kehitys ja ajosuoritteen jakautuminen taajamien ja niiden ulkopuolisten alueiden välillä.

Suomessa kulutettavien biopolttoaineiden määrään veromuutoksella ei arvioida olevan vaikutusta, koska biopolttoaineiden kulutus määräytyy jakeluvelvoitteen perusteella.

4.2.5 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetut verotasomuutokset eivät vaikuttaisi viranomaistoimintaan kertaluonteisten tietojärjestelmäkustannusten lisäksi. Verotaulukossa säilyisivät edelleen myös parafiiniset diesellaadut, vaikka niiden verotuesta luovuttaisiin. Tämä on tarpeen, koska parafiinisiä polttoainelaatuja on muutoksen jälkeenkin markkinoilla ja niiden oikea verotus on myös tässä tilanteessa mahdollistettava. Tämä edellyttää sitä, että eri laadut säilytetään verotaulukossa, koska fossiilisella dieselöljyllä, fossiilisella parafiinisellä dieselöljyllä, biodieselillä ja parafiinisellä biodieselöljyllä on erilainen energiasisältö, joka vaikuttaa kunkin tuotteen verotasoon.

4.2.6 Vaikutukset kansalaisten asemaan

Polttoaineveron korotusten suorien vaikutusten on arvoitu olevan hyvin lievästi regressiivisiä. Polttoaineiden kulutukseen käytettävä rahamäärä suhteessa käytettävissä oleviin tuloihin eroaa vain vähän eri tuloluokkien kesken. Ehdotetun verotuen poiston vaikutuksen kotitalouksien käytettävissä oleviin tuloihin voidaan myös arvioida olevan pieni sen takia, että valtaosa dieselöljystä kulutetaan hyötyliikenteessä kotitalouksien osuuden ollessa vain noin viidennes. Suorien vaikutusten lisäksi veronkorotukset voivat vaikuttaa kotitalouksien tulonjakoon epäsuorasti muun muassa maaliikennepalveluiden hintojen nousun kautta. Tämän vaikutuksen arvioidaan kuitenkin olevan vähäinen.

5 Lausuntopalaute

Lausunnolla olleeseen esitysluonnokseen saadussa palautteessa kolmasosalla lausunnonantajista ei ollut siihen huomautettava ja toimenpidettä pidettiin perusteltuna. Muut lausunnonantajat eli lähinnä elinkeinoelämän edustajat katsoivat, että esityksellä on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia elinkeinoelämän ja kotitalouksien kustannuksiin ja tästä syystä toimenpiteestä tulisi luopua erityisesti huomioon ottaen koronakriisin aiheuttama taloudellinen epävarmuus. Useat tahot katsoivat, että polttoaineen laatuperusteiselle porrastukselle olisi edelleen perusteita ja siirtymäkautta tuen poistamiselle tulisi vähintäänkin jatkaa kahdella-kolmella vuodella. Joissakin lausunnoissa esitettiin tuen jatkamista uusiutuvista raaka-aineista valmistetulle parafiiniselle dieselille. Myös tuen poistamisen toteuttamisen kompensointia polttoaineveron yleisellä alennuksella ehdotettiin joissakin lausunnoissa.

Esitykseen on lisätty tietoa dieselin verotuksen ja hinnan viimeaikaisesta kehityksestä. Muilta osin esitykseen ei ole tehty muutoksia lausuntojen johdosta.

6 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2021. Parafiinisen dieselöljyn verotuki poistettaisiin vaiheittain, jotta öljy-yhtiöt ehtisivät ottaa muutoksen huomioon. Parafiinisen dieselöljyn tuki poistettaisiin kolmessa vaiheessa siten, että tuki alenisi 1 sentin litralta vuoden 2021 alusta, 2 senttiä vuoden 2022 alusta ja loput 2 senttiä litralta vuoden 2023 alusta. Tuen poistamisen porrastaminen on perusteltua sopeutumisajan varaamiseksi toimijoille sekä siksi, että jakeluvelvoitteessa 2021 tapahtuvista muutoksista johtuen biopolttoaineiden osuus kasvaa selvästi vuonna 2021, mikä arvioiden mukaan lisää dieselpolttoaineiden kustannuksia. Porrastaminen osaltaan lieventäisi samanaikaisen jakeluvelvoitemuutoksen vaikutuksia. Etanolidieselin tuki ehdotetaan poistettavaksi kerralla vuoden 2021 alusta, koska se ei nosta käytännössä kestävän etanolidieselin verorasitusta ja siten sen hintaa.

7 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy valtion vuoden 2021 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Koska ehdotetut muutokset lisäisivät valtion polttoaineverotuottoja myös myöhempinä vuosina, niiden vaikutus otettaisiin huomioon myös valtion vuosien 2022 ja 2023 talousarvioesityksiä laadittaessa.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) liite, sellaisena kuin se on laissa 1554/2019, seuraavasti:

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

_____

Helsingissä 5.10.2020

Pääministeri

Sanna Marin

Valtiovarainministeri Matti Vanhanen

Liite

VEROTAULUKKO A

Sovelletaan ajalla 1.1.—31.12.2021

Tuote	**Tuote-ryhmä**	**Energiasi-sältövero**	**Hiilidiok-sidivero**	**Huoltovar-muusmaksu**	**Yh-teensä**
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90

TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	28,65	23,20	0,35	52,20
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	28,65	23,20	0,35	52,20
Biodieselöljy P R snt/l	56	28,65	11,60	0,35	40,60
Biodieselöljy P T snt/l	57	28,65	0,00	0,35	29,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88

Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

VEROTAULUKKO B

Sovelletaan ajalla 1.1.—31.12.2022

Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasi-sältövero	Hiilidiok-sidivero	Huoltovar-muusmaksu	Yh-teensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08

TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	30,65	23,20	0,35	54,20
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	30,65	23,20	0,35	54,20
Biodieselöljy P R snt/l	56	30,65	11,60	0,35	42,60
Biodieselöljy P T snt/l	57	30,65	0,00	0,35	31,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43

Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

VEROTAULUKKO C

Sovelletaan 1.1.2023 lukien

Tuote	**Tuote-ryhmä**	**Energiasi-sältövero**	**Hiilidiok-sidivero**	**Huoltovar-muusmaksu**	**Yh-teensä**
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25

Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	23,20	0,35	56,20
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	23,20	0,35	56,20
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	11,60	0,35	44,60
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98

Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

Liite
Rinnakkaisteksti

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) liite, sellaisena kuin se on laissa 1554/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

VEROTAULUKKO

Tuote	**Tuote-ryhmä**	**Energiasi-sältövero**	**Hiilidioksi-divero**	**Huoltovar-muusmaksu**	**Yh-teensä**
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoriben-siini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86

TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	16,23	14,38	0,35	30,96
Etanolidiesel R snt/l	48	16,23	7,90	0,35	24,48
Etanolidiesel T snt/l	49	16,23	1,42	0,35	18,00
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30

Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselöljy P R snt/l	56	27,65	11,60	0,35	39,60
Biodieselöljy P T snt/l	57	27,65	0,00	0,35	28,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58

Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

Ehdotus

VEROTAULUKKO *A*

Sovelletaan ajalla 1.1.—31.12.2021

Tuote	**Tuote-ryhmä**	**Energiasi-sältövero**	**Hiilidiok-sidivero**	**Huoltovar-muusmaksu**	**Yh-teensä**
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90

TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	*20,23*	14,38	0,35	*34,96*
Etanolidiesel R snt/l	48	*20,23*	7,90	0,35	*28,48*
Etanolidiesel T snt/l	49	*20,23*	1,42	0,35	*22,00*
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	*28,65*	23,20	0,35	*52,20*
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	*28,65*	23,20	0,35	*52,20*
Biodieselöljy P R snt/l	56	*28,65*	11,60	0,35	*40,60*
Biodieselöljy P T snt/l	57	*28,65*	0,00	0,35	*29,00*
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88

Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

VEROTAULUKKO *B*

Sovelletaan ajalla 1.1.—31.12.2022

Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasi-sältövero	Hiilidiok-sidivero	Huoltovar-muusmaksu	Yh-teensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08

TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	*20,23*	14,38	0,35	*34,96*
Etanolidiesel R snt/l	48	*20,23*	7,90	0,35	*28,48*
Etanolidiesel T snt/l	49	*20,23*	1,42	0,35	*22,00*
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	*30,65*	23,20	0,35	*54,20*
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	*30,65*	23,20	0,35	*54,20*
Biodieselöljy P R snt/l	56	*30,65*	11,60	0,35	*42,60*
Biodieselöljy P T snt/l	57	*30,65*	0,00	0,35	*31,00*
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43

Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

VEROTAULUKKO *C*

Sovelletaan 1.1.2023 lukien

Tuote	**Tuote-ryhmä**	**Energiasi-sältövero**	**Hiilidiok-sidivero**	**Huoltovar-muusmaksu**	**Yh-teensä**
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25

Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	*20,23*	14,38	0,35	*34,96*
Etanolidiesel R snt/l	48	*20,23*	7,90	0,35	*28,48*
Etanolidiesel T snt/l	49	*20,23*	1,42	0,35	*22,00*
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	*32,65*	23,20	0,35	*56,20*
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	*32,65*	23,20	0,35	*56,20*
Biodieselöljy P R snt/l	56	*32,65*	11,60	0,35	*44,60*
Biodieselöljy P T snt/l	57	*32,65*	0,00	0,35	*33,00*
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98

Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92