Luonnos 12.9.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukon ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

esityksen pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia ja valmisteverotuslakia.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa muutettaisiin siten, että liikennepolttonesteiden kuten moottoribensiinin, dieselöljyn ja niitä korvaavien biopolttoaineiden valmisteveroa korotettaisiin. Liikennepolttoaineiden energiasisältöveroa korotettaisiin 0,00167 euroa megajoulelta ja hiilidioksidiveron laskentaperusteita päivitettäisiin vastaamaan vuoden 2019 alusta työkone- ja lämmityspolttoaineiden veromuutosten yhteydessä käyttöönotettuja uusia elinkaaripäästöarvoja. Moottoribensiinin vero nousisi 5,27 senttiä litralta ja dieselöljyn 5,89 senttiä litralta. Muutos lisäisi liikennepolttoaineista saatavia vuotuisia verotuloja 250 miljoonalla eurolla.

Valmisteverotuslakiin tehtäisiin teknisluonteinen muutos. Sillä pantaisiin täytäntöön EU:n lainsäädännön muutos, jolla Campione d’Italian sekä Luganojärven Italialle kuuluvat vesialueet on siirretty unionin tulli- ja valmisteveroalueeseen.

Esitys liittyy valtion vuoden 2020 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.8.2020 ja valmisteverotuslain muutos 1.1.2020.

Sisällys

[esityksen pääasiallinen sisältö 1](#_Toc19201140)

[Sisällys 2](#_Toc19201141)

[Perustelut 3](#_Toc19201142)

[1 Asian tausta ja valmistelu 3](#_Toc19201143)

[1.1 Tausta 3](#_Toc19201144)

[1.2 Valmistelu 4](#_Toc19201145)

[2 Nykytila ja sen arviointi 4](#_Toc19201146)

[2.1 Lainsäädäntö 4](#_Toc19201147)

[2.2 Nykytilan arviointi 8](#_Toc19201148)

[3 Tavoitteet 11](#_Toc19201149)

[4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset 11](#_Toc19201150)

[4.1 Pääasialliset vaikutukset 12](#_Toc19201151)

[5 Muut toteuttamisvaihtoehdot 14](#_Toc19201152)

[6 Lausuntopalaute 15](#_Toc19201153)

[7 Säännöskohtaiset perustelut 15](#_Toc19201154)

[8 Voimaantulo 15](#_Toc19201155)

[9 Suhde muihin esityksiin 15](#_Toc19201156)

[Lakiehdotukset 16](#_Toc19201157)

[1. Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukon muuttamisesta 16](#_Toc19201158)

[Liite 16](#_Toc19201159)

[2. Laki valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta 18](#_Toc19201160)

[Rinnakkaistekstit 19](#_Toc19201161)

[1. Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukon muuttamisesta 19](#_Toc19201162)

[2. Laki valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta 22](#_Toc19201163)

Perustelut

* 1. Asian tausta ja valmistelu
     1. Tausta

Pääministeri Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelmassa on useita energiaverotuksen päästöohjauksen tehostamista ja energiaverojen korotuksia koskevia kirjauksia.

Hallitusohjelman mukaan valmistellaan hallituksen ilmastotavoitetta palvelemaan kestävän verotuksen tiekartta, jonka ensimmäinen vaihe valmistuu vuoden 2020 kehysriiheen mennessä. Kokonaisuuteen kuuluvat energiaverotuksen uudistus, liikenteen verotuksen uudistus hallituskautta pidemmällä aikavälillä, kiertotalouden edistäminen sekä päästöihin perustuvan kulutusverotuksen selvittäminen. Konkreettisemmin energiaverotuksen uudistuksista todetaan, että lisätään energiantuotannon päästöohjausta poistamalla teollisuuden energiaveron palautusjärjestelmä ja alentamalla veroluokan II sähkövero kohti EU:n sallimaa minimitasoa kustannusneutraalisti siirtymäkauden kuluessa ja että alennetaan verotukea yhdistetyssä sähkön ja lämmön tuotannossa sekä korotetaan lämmityspolttoaineiden verotasoa siten, että verotulot kasvavat yhteensä 100 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana.

Kaivostoiminnan energiaverotuksen osalta hallitusohjelmassa todetaan, että kaivokset siirretään sähköveroluokkaan I ja poistetaan ne energiaveroleikkurin piiristä. Ohjelman mukaan energiaverotuksen kokonaisuudistuksen osana arvioidaan turpeen verotukseen tarvittavat muutokset, jotta turpeeseen liittyvä tavoite, jonka mukaan turpeen energiakäyttö vähintään puolitetaan vuonna 2030, toteutuu. Lisäksi on pidettävä huolta siitä, ettei ainespuuta ohjaudu polttoon. Hallitusohjelmassa energiaverotuksen muutoksilla tavoitellaan verotuottojen lisäämisen lisäksi entistä voimakkaampaa päästöjen vähentämistä.

Yhtenä osana liikenteen verotusta koskevia kirjauksia hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolttoaineiden verotusta korotetaan 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana.

Tässä esityksessä ehdotettavilla polttoaineverojen korotuksilla toteutettaisiin hallitusohjelmassa mainittu liikennepolttoaineiden veronkorotus.

Valmisteverotuslain (182/2010) muutoksella pannaan täytäntöön neuvoston direktiivi (EU) 2019/475. Direktiivi on annettu direktiivien 2006/112/EY, jäljempänä *arvonlisäverodirektiivi*, ja direktiivi 2008/118/EY, jäljempänä *valmisteverodirektiivi,* muuttamisesta Italian kunnan Campione d’Italian sekä Luganojärven Italialle kuuluvien vesialueiden sisällyttämiseksi unionin tullialueeseen ja valmisteverodirektiivin alueelliseen soveltamisalaan. Tästä johtuen valmisteverodirektiivin kolmannen alueen määritelmää koskevan 5 artiklan 3 kohdan f ja g alakohta kumottiin. Kyseiset alueet jätettiin arvonlisäverodirektiivin alueellisen soveltamisalan ulkopuolelle.

* + 1. Valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esityksestä on saatu lausunto…..

Valmisteverotuslain muutosta koskeva neuvoston direktiivi (EU) 2019/475, asiasta tehty U-kirjelmä (U 36/2018 vp, <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_36+2018.aspx>) ja siihen annetut lausunnot ovat saatavilla Valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM099:00/2019>.

* 1. Nykytila ja sen arviointi
     1. Lainsäädäntö

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.

Nykyisin energiasisältöveron määrä on 0,01631 euroa megajoulelta ja hiilidioksidivero 62 euroa hiilidioksidiekvivalenttitonnilta, joka esimerkiksi moottoribensiinille tarkoittaa hiilidioksidiverona 0,0051 euroa megajoulelta.  Polttoaineverolain liitteen verotaulukossa verojen määrä on selvyyden vuoksi muunnettu verotettavaan yksikköön polttoainekohtaisesti. Liikennepolttoaineista fossiilisen bensiinin energiasisältövero on 52,19 ja hiilidioksidivero 17,38 senttiä litralta.

Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla 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 summalla 0,0072 euroa megajoulelta, joka tarkoittaa perinteiselle fossiiliselle dieselöljylitralle 25,95 sentin suuruista veronalennusta veroperusteen edellyttämään tasoon. Verotaulukossa ilmoitettu fossiilisen dieselöljyn energiasisältövero on 32,77 senttiä litralta ja hiilidioksidivero 19,90 senttiä litralta. Koska dieselöljyn energiasisältövero (0,00911 euroa megajoulelta) on matalampi kuin veron ympäristöperusteet edellyttäisivät (0,01631 euroa megajoulelta) eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla täydennetään polttoaineverotusta ja yhtenäistetään bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella sekä varmistetaan valtiontukisääntelyn edellyttämä vaatimus neutraalista energiaverotuksesta. Käyttövoimaveroa kannetaan dieselkäyttöisten henkilöautojen lisäksi henkilöautoista, joiden käyttövoimana on jokin muu bensiiniä lievemmillä kriteereillä verotettu käyttövoima, jotta myös niiden osalta täytettäisiin energiaverojärjestelmän luonteen mukainen ja valtiontukisääntelyn edellyttämä liikenteen käyttövoimien objektiivinen ja neutraali verotus.

Koska myös bioperäisten bensiini- ja diesellaatujen energiasisältövero määräytyy niiden lämpöarvon perusteella, niiden litraperusteinen energiasisältövero on vastaavia fossiilisia polttoaineita matalampi.

Lähipäästöiltään perinteisiä fossiilisia polttoaineita parempien polttoainelaatujen energiasisältöverosta myönnetään alennus, joka vastaa Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) vuonna 2010 arvioimaa päästöhyödyn laskennallista arvoa. Parafiiniselle dieselpolttoainelitralle myönnetään energiasisältöverosta viiden sentin alennus. Päästöhyödyn arvon laskennassa painotettiin EURO II luokan busseissa saavutettavia laskennallisia päästöhyötyjä soveltaen puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämisestä annetun Euroopan parlamentin direktiivin (2009/33/EY) mukaisia korotettuja haitta-arvoja typpi- ja pienhiukkaspäästöille.

Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperuste on hiilidioksiditonnin arvo 62 euroa sekä jokaiselle fossiiliselle tuotteelle ominainen hiilidioksidipäästökerroin. Sekä fossiilisten että bioperäisten polttoaineiden hiilidioksidivero on energiasisältöveron tavoin suhteutettu polttoaineen lämpöarvoon, jolloin bioperäisten polttoaineiden litrakohtainen vero on fossiilisia alempi.

Kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden hiilidioksidiveroa alennetaan suhteessa vastaavan fossiilisen polttoaineen verotasoon, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaarenaikaista hiilidioksidipäästön vähenemää verrattuna vastaaviin fossiilisiin polttoaineisiin. Biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen arvioinnissa on käytetty hyväksi EU:n kestävyyskriteerilainsäädännössä noudatettuja lähtökohtia. Kestävyyskriteereistä säädetään 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*. Direktiivissä annetaan oletusarvoja siitä, millaisia elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästövähenemiä biopolttoaineilla voidaan saavuttaa suhteessa fossiilisten polttoaineiden elinkaarenaikaisiin kasvihuonekaasupäästön vähenemiin. RES-direktiivin lähtökohta on, että direktiivin mukaisilla kestävillä biopolttoaineilla on saavutettava aluksi 35 ja myöhemmin vähintään 50 prosentin suuruinen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemä vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Mainitun direktiivin 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut, jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta tuotetut biopolttoaineet, jäljempänä *tuplalaskettavat biopolttoaineet*, käsitellään siinä käytännössä lähes kasvihuonekaasuneutraaleina polttoaineina.

Kestävyyskriteerit täyttävien, niin sanottujen ensimmäisen sukupolven biopolttoaineiden, kuten maatalousperäisen etanolin ja biodieselin, hiilidioksidivero on puolitettu. Tuplalaskettavat, niin sanotut toisen sukupolven biopolttoaineet on vapautettu hiilidioksidiverosta, koska niiden voidaan katsoa olevan hiilidioksiditaseeltaan lähes neutraaleja polttoaineita ja koska niiden raaka-aineet ovat ruuantuotantoon soveltumattomia.

Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperustetta täsmennettiin vuonna 2012 polttoaineverolain muuttamisesta annetulla lailla 256/2012 siten, että biopolttoaineiden lisäksi fossiilisen moottoribensiinin ja dieselöljyn hiilidioksidipäästössä otetaan huomioon polttoaineen elinkaarenaikainen keskimääräinen kasvihuonepäästö Euroopan unionin (EU) komission vaatimusten mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoitti fossiilisten moottoribensiini- ja diesellaatujen hiilidioksidipäästökertoimen korottamista noin 20 prosentilla. Muutoksella ei ollut vaikutusta litrakohtaisiin kansallisiin verotasoihin samanaikaisesti tehdyn hiilidioksiditonnille annetun arvon alentamisen takia. Muutoksella yhdenmukaistettiin fossiilisten ja bioperäisten liikennepolttoaineiden veroperusteet verotukseen liittyvien valtiontukiongelmien välttämiseksi.

Valtaosa Suomen markkinoilla olevista polttoaineista on useiden eri komponenttien seos, jonka 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-lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä.

Sekä fossiilisista että bioperäisistä liikennepolttoaineista kannetaan valmisteverotuksen yhteydessä huoltovarmuusmaksua, joka tuloutetaan valtion talousarvion ulkopuoliseen rahastoon.

Suomessa liikenteen biopolttoaineiden käytön edistäminen perustuu polttoaineen jakelijoita koskevaan sitovaan velvoitteeseen toimittaa vuosittain liikennepolttoaineeksi laissa säädetty osuus biopolttoaineita. Biopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta säädetään biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007). Polttoaineiden verotuksen tarkoituksena ei ole edistää biopolttoaineiden käyttöä, vaan verottaa kaikkia polttoaineita mahdollisimman objektiivisesti ja neutraalisti niiden energiasisällön, hiilidioksidipäästön ja lähipäästöjen perusteella. Verotus tukee ympäristön kannalta parhaimpien fossiilisten ja bioperäisten polttoaineiden käyttöä.

EU:n lainsäädäntö

**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 ja rasvat, on verotettava samojen perusteiden mukaan kuin esimerkiksi fossiilinen moottoribensiini, dieselöljy tai kevyt polttoöljy. 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.

**Valtiontukimääräykset**

Vaikka energiaverodirektiivi mahdollistaa erilaisia veronalennuksia, tulevat tukitoimet 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 noudattamista, jolloin toimenpiteen 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 lähipäästöön 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.

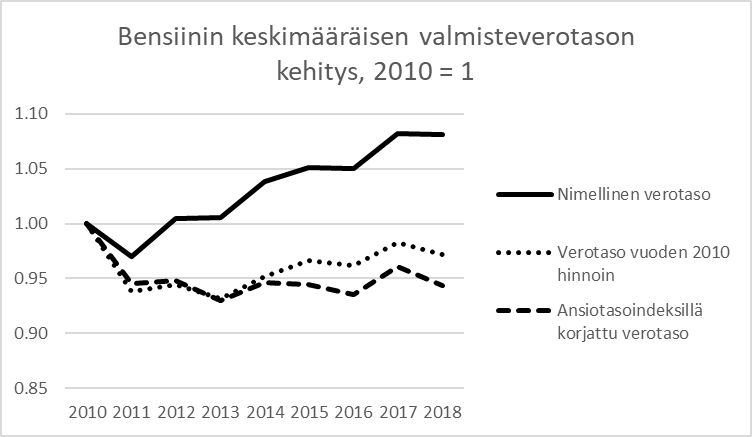
Eräs valtiontukisääntelyn ja sen soveltamisen lähtökohta on, että toimenpidettä, joka on säädetty pakolliseksi, ei voi tukea esimerkiksi veronalennuksin tai muilla taloudellisilla tukitoimilla. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että biopolttoaineiden käytön edistäminen on kiellettyä verotuin, jos yrityksille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

* + 1. Nykytilan arviointi

**Veronkorotukset**

Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017. Fossiilisen bensiinin valmisteverotaso on noussut näiden korotusten myötä yhteensä 7,55 senttiä litralta 70,25 senttiin litralta ja perinteisen fossiilisen dieselin valmisteverotaso on noussut 8,72 senttiä litralta 53,02 senttiin litralta. Polttoaineiden keskimääräiset valmisteverotasot ovat nousseet kuitenkin tätä vähemmän, sillä niitä ovat alentaneet kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden ja parafiinisen dieselöljyn osuuden huomattava kasvu polttoaineiden veropohjassa vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen. Tämä kehitys on näkynyt erityisesti dieselin keskimääräisessä nimellisessä verotasossa, joka on noussut energiaverouudistuksen jälkeisestä tasosta vain alle kolme senttiä litralta.

Liikennepolttoaineiden nimellisten valmisteverotasojen noususta huolimatta myöskään bensiinin reaalinen valmisteverotaso ei ole noussut 2010-luvulla, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien käytettävissä olevat tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoa enemmän. Vuonna 2018 bensiinin valmisteverotaso oli kuluttajahintaindeksillä deflatoituna noin kolme prosenttia alhaisempi ja ansiotasoindeksillä deflatoituna noin viisi prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2010.



**Polttoaineiden kulutus ja verotuotot**

Liikennepolttoaineiden kulutuksesta bensiinin osuus on noin kolmasosa ja dieselin noin kaksi kolmasosaa. Dieselin kulutuksesta noin puolet kulutetaan kuorma-autoissa, vajaa kolmannes henkilöautoissa, reilu kymmenesosa pakettiautoissa ja vajaa kymmenosa linja-autoissa. Kuluneella vuosikymmenellä bensiinin kulutus on laskenut keskimäärin noin kaksi prosenttia vuodessa. Dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden kulutus on samassa ajassa puolestaan kasvanut keskimäärin noin prosentin vuodessa. Vuodesta 2018 vuoteen 2023 bensiinin kulutuksen ennustetaan laskevan nykylainsäädännöllä keskimäärin noin 2,3 prosenttia vuodessa. Dieselin kulutuksen arvioidaan laskevan samalla ajanjaksolla keskimäärin noin 0,2 prosenttia vuodessa.

Vuonna 2018 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä vajaa 2,7 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli noin 1,3 miljardia ja dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,4 miljardia. Polttoaineverotukseen liittyvän henkilöautojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2018 oli noin 0,3 miljardia. Liikenteen polttoaineiden valmisteverojen ja henkilöautojen käyttövoimaveron nimelliset verotuotot ovat nousseet vuodesta 2010 vuoteen 2018 yhteensä noin 250 miljoonaa euroa. Näiden verotuottojen suhde bruttokansantuotteeseen on kuitenkin laskenut vuoden 2010 noin 1,5 prosentista vuoden 2018 noin 1,3 prosenttiin.

Nykylainsäädännöllä liikennepolttoaineista ja käyttövoimaverosta kannettavien nimellisten verotuottojen ennustetaan laskevan yhteensä noin 200 miljoonaa euroa vuoteen 2023 mennessä. Liikennepolttoaineiden veropohjien ennustetun supistumisen lisäksi verotuottojen laskua selittää kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden osuuden kasvu veropohjassa. Biopolttoaineiden osuuden kasvun arvioidaan alentavan verotuottoja noin 70 miljoonalla. Verotuottojen suhde bruttokansantuotteeseen arvioidaan laskevan vajaa 0,3 prosenttiyksikköä, joka vuoden 2018 tasolla vastaa noin 600 miljoonaa euroa.

**Polttoaineiden hinta**

Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan bensiinin kuluttajahinta on ollut alkuvuonna 2019 keskimäärin noin 1,52 euroa litralta, joka on noin 14 senttiä matalampi kuin vuonna 2012 ja 24 senttiä korkeampi kuin vuonna 2016. Dieselin kuluttajahinta on ollut alkuvuonna 2019 noin 1,41 euroa litralta, joka on noin 14 senttiä matalampi kuin vuonna 2012 ja 15 senttiä korkeampi kuin vuonna 2016. Polttoaineiden kuluttajahintojen vaihteluun on vaikuttanut erityisesti raakaöljyn voimakas hinnanvaihtelu. Alkuvuonna 2019 öljyn hinta on ollut noin 65 dollaria barrelilta, kun se vuonna 2012 oli noin 110 dollaria ja vuonna 2016 noin 45 dollaria barrelilta. Ennusteiden mukaan raakaöljyn barrelihinta on jäämässä lähivuosien aikana noin 60 dollariin.

Raakaöljyn hinnan muutosten ja polttoaineveron korotusten lisäksi polttoaineen kuluttajahintoihin ovat vaikuttaneet euron heikkeneminen suhteessa dollariin, muutokset polttoaineverotasoissa sekä biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kiristyminen.

Vuonna 2018 valmistuneessa valtioneuvoston tutkimus- ja selvitystoiminnan hankkeessa ”Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030” arvioitiin, että biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta pääasiallisesti täytetään vetykäsitellyllä kasviöljyllä, jonka verottoman markkinahinnan arvioitiin olevan vuonna 2020 noin 700 euroa tonnilta fossiilista dieseliä kalliimpaa. Polttoainelitraa kohden tämä tarkoittaisi noin 50 sentin suuruista eroa verottomissa hinnoissa. Vaikka kulutukseen luovutettu vetykäsitelty kasviöljy on jatkossakin oikeutettu veromallin mukaiseen täyteen hiilidioksidiveron alennukseen, jakeluvelvoitetta pääasiassa täyttävän vetykäsitellyn kasviöljyn valmisteverollinen hinta tulee edelleen olemaan yli 30 senttiä litralta vastaavaa fossiilista dieseliä kalliimpaa vuonna 2020. Kyseisellä hintaerolla biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kiristymisen voidaan arvioida nostaneen polttoaineiden kuluttajahintoja kuluneella vuosikymmenellä noin kolme senttiä litralta.

**Liikenteen verotuksen rakenne**

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 nykyään verotuksessa. Kuluneen vuosikymmenen aikana on tapahtunut kehitystä sekä ajoneuvojen teknologioissa että sääntelyssä, mikä asettaa tarpeita nykyisen lähipäästöalennuksen päivittämiselle vastaamaan nykyistä tilaa ja siten myös valtiontukisääntelyn vaatimuksia. Tämä muutostarve koskee muun muassa parafiinisen dieselöljyn veronalennusta, jolle ei ole enää ajoneuvoteknologian kehittymisen myötä esittää vastaavia perusteita. Tällä esityksellä ei kuitenkaan ehdoteta muutoksia lähipäästöalennukseen.

RES-direktiivi on uudistunut ja sen täytäntöönpano on saatettava loppuun vuoden 2021 puoliväliin mennessä. Myös komission valtiontukisääntely uudistuu tämän hetkisen tiedon mukaan vuoden 2023 alusta. Näistä EU-sääntelyn muutoksista saattaa aiheutua myöhemmin heijastusvaikutuksia myös erityisesti biopolttoaineiden energiaverotuksen yksityiskohtiin.

* 1. Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on pääministeri Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelman mukaisesti korottaa liikennepolttoaineiden valmisteveroja 250 miljoonalla eurolla.

Veronkorotuksella tavoitellaan verotuottojen kasvua sekä liikenteen polttoaineverotuksen ympäristöohjauksen tason säilymistä.

* 1. Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että liikennepolttoaineiden energiasisältöveroa korotettaisiin 0,01631 eurosta 0,01798 euroon megajoulelta. Kohdistamalla veronkorotus energiasisältöveroon varmistettaisiin, että veronkorotuksen ohjausvaikutus ja vaikutus verotuloihin säilyisi biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvun myötä. Veronkorotuksen kohdistaminen energiasisältöveroon on perusteltua myös veromalliin liittyvien EU-oikeudellisten rajoitteiden ja vähimmäisverovaatimusten takia. Energiasisältöveron korotus edistää energian säästöä ja energiatehokkuutta myös biopolttoaineiden osalta ja kannustaa siten osaltaan uusiutuvien luonnonvarojen tehokkaaseen käyttöön. Lisäksi ehdotetaan, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperusteita päivitettäisiin vastaamaan vuoden 2019 alusta työkone- ja lämmityspolttoaineiden veromuutosten yhteydessä käyttöönotettuja uusia elinkaaripäästöarvoja, jotka ovat hieman alempia kuin veroperusteiden laskennassa aikaisemmin käytetyt arvot.

Liikennepolttoaineiden korotus ehdotetaan saatettavaksi voimaan 1.8.2020.

Esityksessä ehdotetaan, että valmisteverotuslain 5 §:n 2 kohdan kolmannen alueen määritelmästä poistettaisiin Campione d’Italia ja Luganojärven Italialle kuuluvat vesialueet, koska alueet kuuluvat nykyisin unionin tulli- ja valmisteveroalueeseen. Lisäksi lain 5 §:n 5 kohtaan tehtäisiin teknisluonteinen muutos.

* + 1. Pääasialliset vaikutukset

**Taloudelliset vaikutukset**

Liikennepolttoaineiden veron korottaminen lisäisi valtion tuloja vuositasolla noin 250 miljoonaa euroa. Vuoden 2020 budjettitalouden mukaisten verotulojen arvioidaan kasvavan noin 83 miljoonalla, mitä selittää veronkorotusten voimaantulo vasta elokuussa 2020 ja valmisteverojen tilitysten ajoittuminen.

Vuodelta 2021 liikennepolttoaineista arvioidaan kertyvän noin 2,5 miljardia euroa valmisteverotuottoa. Liikennepolttoaineiden verotuotto kasvaisi esityksen seurauksena noin kymmenen prosenttia. Ennusteessa on oletettu, että biopolttoaineiden osuus on jatkossa yhtä suuri kuin biopolttoaineiden jakeluvelvoite edellyttää.

Ehdotetuilla veromuutoksilla ei olisi merkittävää vaikutusta valtion muihin välillisiin verotuloihin, sillä kuluttajien odotetaan vähentävän kokonaiskulutusta veronkorotuksen verran.

Veronkorotus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 5,1 senttiä litralta, eli noin 7,7 prosenttia ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 5,6 senttiä litralta, eli keskimäärin noin 12,7 prosenttia. Dieselöljyn 25,95 senttiä litralta suuruisesta verotuesta johtuen dieselöljyn prosentuaalinen veronkorotus on moottoribensiiniä suurempi. Sataprosenttisena myytävän parafiinisen tuplalaskettavan biodieselin verotus ei kiristyisi, sillä siitä kannettaisiin edelleen veroa 33 senttiä litralta, koska veromallin mukainen taso alittaisi edelleen EU:n vähimmäisverotason 1,02 sentillä litralla.

Korotukset nostaisivat moottoribensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden hintaa arvonlisäveron vaikutus huomioon ottaen noin 6,3 senttiä litralta. Tyypillisen E95-moottoribensiinin hinta nousisi arviolta noin neljä prosenttia. Dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden arvonlisäverollinen hinta nousisi noin 6,9 senttiä litralta. Dieselin hintaa korotus nostaisi noin viisi prosenttia. Sataprosenttisen tuplalaskettavan parafiinisen biodieselin hinta ei nousisi.

Esityksen seurauksena kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset nousisivat keskimääräisellä dieselpolttoaineseoksella 2 130 eurolla, jos polttoaineen keskikulutus olisi 38 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite 100 000 kilometriä. Bensiinikäyttöisen henkilöauton keskimääräiset vuotuiset polttoainekustannukset nousisivat arvonlisäveron vaikutus mukaan lukien noin 69 eurolla ja dieselauton 66 eurolla, jos molempien ajosuorite olisi 17 000 kilometriä vuodessa ja bensiinikäyttöisen henkilöauton kulutus olisi 6,4 litraa ja dieselkäyttöisen 5,6 litraa 100 kilometrillä.

Ehdotettujen energiaverojen korotusten suoran inflaatiovaikutuksen arvioidaan olevan yhteensä 0,18 prosenttia eli kuluttajahintaindeksin muutoksen ennustetaan olevan veronkorotuksen takia 0,18 prosenttiyksikköä suurempi kuin ilman korotusta.

**Yritysvaikutukset**

Liikennepolttoaineiden 250 miljoonan euron veronkorotuksesta noin 90 miljoonaa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, jonka kautta se jakautuisi laajemmin yhteiskunnan eri toimijoille. Ehdotetut korotukset lisäisivät maaliikennepalveluiden kokonaiskustannuksia mekaanisesti noin prosentilla. Tehdasteollisuuden mekaaninen kustannuslisäys välillisesti maaliikennepalveluiden kautta olisi arviolta noin 0,03 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja noin 0,4 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden toimintaylijäämään. Todelliset kustannusvaikutukset voisivat olla kuitenkin mekaanisia kustannusvaikutuksia pienempiä, sillä veronkorotus todennäköisesti jossain määrin hidastaisi teollisuuden käyttämien välituotteiden hintojen ja palkkojen kasvua.

**Ympäristövaikutukset**

Ehdotetuilla muutoksilla olisi myönteinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronkorotusten arvioidaan vähentävän bensiinikäyttöisten henkilöautojen polttoaineen kulutusta noin 1,1 prosenttia ja dieselkäyttöisten henkilöautojen kulutusta noin 1,4 prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronkorotuksia ei tehdä. Liikennesektorin päästöjen arvioidaan siten vähentyvän noin 0,7 prosentilla. Arviot perustuvat oletukseen veronkorotuksen täydellisestä läpimenosta hintoihin sekä bensiinin 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.

Veronkorotuksen pidemmän aikavälin vaikutusarviointiin polttoaineiden kysyntään ja siten liikennesektorin hiilidioksidipäästöihin liittyy merkittävästi suurempaa epävarmuutta. Pidemmän aikavälin vaikutusten voidaan kuitenkin olettaa olevan lyhyen aikavälin vaikutuksia suurempia, sillä pidemmällä aikavälillä kuluttajilla ja yrityksillä on enemmän mahdollisuuksia sopeutua veromuutoksiin. Jos esimerkiksi sähköautoista on tulossa kilpailukykyinen vaihtoehto laajalle käyttäjäjoukolle, veronkorotuksen vaikutus polttoaineiden kysyntään voi olla merkittävää.

**Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Ehdotetut verotasomuutokset eivät vaikuttaisi viranomaistoimintaan kertaluonteisten tietojärjestelmäkustannusten lisäksi.

**Vaikutukset kansalaisten asemaan**

Ehdotettujen muutosten vaikutusta on arvioitu Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen avulla. Ehdotettujen veronkorotusten suorien vaikutusten arvioidaan olevan hyvin lievästi regressiivisiä, eli ne vaikuttavat suhteutettuna käytettävissä oleviin tuloihin hieman enemmän pienituloisten kotitalouksien asemaan. Suhteutettuna käytettävissä oleviin tuloihin veronkorotukset ovat keskimäärin noin 0,13 prosenttia, alimmassa tulokymmenyksessä 0,11 prosenttia ja ylimmässä 0,08 prosenttia. Suorien vaikutusten lisäksi veronkorotukset voivat vaikuttaa kotitalouksiin epäsuorasti muun muassa maaliikennepalveluiden hintojen nousu kautta. Tämän vaikutuksen arvioidaan kuitenkin olevan vähäinen.

* 1. Muut toteuttamisvaihtoehdot

**Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Polttoaineiden valmistevero muodostuu energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta, mistä johtuen veronkorotus voitaisiin toteuttaa eri tavoin näitä komponentteja eri tavoin painottaen. Liikennepolttoaineiden veronkorotus ehdotetaan toteutettavaksi energiasisältöveron korotuksella.

Energiasisältöveron painottamisen eräänä etuna olisi verotuottojen vakaampi kehitys pidemmällä aikavälillä.

Vaihtoehtona olisi kohdistaa korotus kokonaan tai osittain hiilidioksidiveroon. Korotuksen painottamisella hiilidioksidiveroon ei kuitenkaan arvioida juurikaan saavutettavan suurempia ympäristöhyötyjä, sillä biopolttoaineiden korkeista markkinahinnoista johtuen biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen ja sen laiminlyömiseen liittyvän seuraamusmaksun katsotaan määrittävän biopolttoaineiden osuuden liikennepolttoaineissa. Biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta arvioidaan täytettävän viimekädessä vetykäsitellyllä kasviöljyllä, jonka markkinahintojen arvioidaan olevan huomattavasti fossiilista dieselöljyä korkeampia. Vaikka korotus kohdistettaisiin täysimääräisesti hiilidioksidiveroon, olisi vetykäsitellyn kasviöljyn valmisteverollinen tuottajahinta edelleen selvästi fossiilista dieselöljyä korkeampi. Polttoaineiden jakelijoiden ei olisi siten taloudellisesti kannattavaa jakaa biopolttoaineita enempää kuin jakeluvelvoite velvoittaisi.

Lyhyellä aikavälillä veronkorotuksen painotuksella energiasisältöveron ja hiilidioksidiveron välillä ei arvioida olevan käytännössä vaikutusta bensiinin ja dieselin kuluttajahintoihin huolimatta siitä, että myytävän dieselseoksen bio-osuus on korkeampi kuin bensiinissä. Arvio perustuu siihen, että jakeluvelvoitetta täytetään viimekädessä samalla biopolttoaineella, jolloin polttoaineiden jakelijoille biopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta aiheutuva marginaalikustannus fossiilisen bensiinin ja dieselin jakamisesta on yhtä suuri.

Pidemmällä aikavälillä biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kiristyminen nostaa biopolttoaineiden osuutta veropohjassa ja siten alentaa hiilidioksidiverosta kertyviä verotuottoja. Jos veronkorotus painotettaisiin hiilidioksidiveroon, biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kiristyminen 2020-luvulla laskisi veronkorotuksen pitkän aikavälin vaikutusta polttoaineverotuottoihin.

Toisin kuin veronkorotuksen kohdistaminen energiasisältöveroon, hiilidioksidiveroon kohdistaminen ei myöskään hyödyttäisi korkeaseoksia biodieselpolttoaineita, sillä EU-oikeudellisten rajoitteiden ja vähimmäisverovaatimusten takia niistä olisi edelleenkin kannettava veroa 33 senttiä litralta.

* 1. Lausuntopalaute
  2. Säännöskohtaiset perustelut

**Valmisteverotuslaki**

**5 §.** *Maantieteelliset määritelmät*. Pykälän 2 kohdassa luetellaan valmisteverotuslaissa tarkoitetut kolmannet alueet. Kohdasta poistettaisiin Campione d’Italia ja Luganojärven Italialle kuuluvat vesialueet. Lisäksi pykälän 5 kohdan viittaussäännöstä Euroopan unionin perussopimuksiin päivitettäisiin.

* 1. Voimaantulo

Ehdotetaan, että nestemäisten polttoaineiden valmisteverolain muutos tulee voimaan 1.8.2020 ja valmisteverotuslain muutos 1.1.2020.

* 1. Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2020 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Edellä esitetyn perustella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukon muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) liite, sellaisena kuin se on laissa 1225/2018, seuraavasti:

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

—————

Liite

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **VEROTAULUKKO** | | | | | |
| **Tuote** | **Tuote-** | **Energiasisältövero** | **Hiilidioksidi-vero** | **Huolto-** | **Yhteensä** |
| **ryhmä** | **varmuus-** |
|  | **maksu** |
| Moottoribensiini snt/l | 10 | 57,54 | 17,30 | 0,68 | 75,52 |
| Pienmoottoribensiini snt/l | 11 | 37,54 | 17,30 | 0,68 | 55,52 |
| Bioetanoli snt/l | 20 | 37,76 | 11,35 | 0,68 | 49,79 |
| Bioetanoli R snt/l | 21 | 37,76 | 5,68 | 0,68 | 44,12 |
| Bioetanoli T snt/l | 22 | 37,76 | 0,00 | 0,68 | 38,44 |
| MTBE snt/l | 23 | 46,75 | 14,06 | 0,68 | 61,49 |
| MTBE R snt/l | 24 | 46,75 | 12,51 | 0,68 | 59,94 |
| MTBE T snt/l | 25 | 46,75 | 10,96 | 0,68 | 58,39 |
| TAME snt/l | 26 | 50,34 | 15,14 | 0,68 | 66,16 |
| TAME R snt/l | 27 | 50,34 | 13,78 | 0,68 | 64,80 |
| TAME T snt/l | 28 | 50,34 | 12,41 | 0,68 | 63,43 |
| ETBE snt/l | 29 | 48,55 | 14,60 | 0,68 | 63,83 |
| ETBE R snt/l | 30 | 48,55 | 11,90 | 0,68 | 61,13 |
| ETBE T snt/l | 31 | 48,55 | 9,20 | 0,68 | 58,43 |
| TAEE snt/l | 32 | 52,14 | 15,68 | 0,68 | 68,50 |
| TAEE R snt/l | 33 | 52,14 | 13,41 | 0,68 | 66,23 |
| TAEE T snt/l | 34 | 52,14 | 11,13 | 0,68 | 63,95 |
| Biobensiini snt/l | 38 | 57,54 | 17,30 | 0,68 | 75,52 |
| Biobensiini R snt/l | 39 | 57,54 | 8,65 | 0,68 | 66,87 |
| Biobensiini T snt/l | 40 | 57,54 | 0,00 | 0,68 | 58,22 |
| Etanolidiesel snt/l | 47 | 18,70 | 11,58 | 0,35 | 30,63 |
| Etanolidiesel snt/l R | 48 | 18,70 | 6,36 | 0,35 | 25,41 |
| Etanolidiesel snt/l T | 49 | 18,70 | 1,14 | 0,35 | 20,19 |
| Dieselöljy snt/l | 50 | 38,78 | 19,78 | 0,35 | 58,91 |
| Dieselöljy para snt/l | 51 | 31,62 | 18,68 | 0,35 | 50,65 |
| Biodieselöljy snt/l | 52 | 35,55 | 18,13 | 0,35 | 54,03 |
| Biodieselöljy R snt/l | 53 | 35,55 | 9,06 | 0,35 | 44,96 |
| Biodieselöljy T snt/l | 54 | 35,55 | 0,00 | 0,35 | 35,90 |
| Biodieselöljy P snt/l | 55 | 31,62 | 18,68 | 0,35 | 50,65 |
| Biodieselöljy P R snt/l | 56 | 31,62 | 9,34 | 0,35 | 41,31 |
| Biodieselöljy P T snt/l | 57 | 31,62 | 0,00 | 0,35 | 31,97 |
| 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 | 61,49 | 18,79 | 0,35 | 80,63 |
| Lentobensiini snt/l | 91 | 55,74 | 16,76 | 0,68 | 73,18 |
| Metanoli snt/l | 100 | 28,77 | 8,65 | 0,68 | 38,10 |
| Metanoli R snt/l | 101 | 28,77 | 4,33 | 0,68 | 33,78 |
| Metanoli T snt/l | 102 | 28,77 | 0,00 | 0,68 | 29,45 |
| 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 |

2.

Laki

valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* valmisteverotuslain (182/2010) 5 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 495/2014, seuraavasti:

5§

Maantieteelliset määritelmät.

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *unionilla ja unionin alueella* Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueita;

2) *kolmannella alueella* Kanariansaaria, Ahvenanmaan maakuntaa, Kanaalisaaria, Helgolandin saarta, Büsingenin aluetta, Ceutaa, Melillaa, Livignoa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa ja 355 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja Ranskan alueita;

3) *jäsenvaltiolla ja jäsenvaltion alueella* unionin jäsenvaltion aluetta, johon sovelletaan unionin lainsäädäntöä, lukuun ottamatta kolmansia alueita;

4) *Suomella* unionin lainsäädännön mukaista Suomen aluetta mukaan lukien Ahvenanmaan maakunta;

5) *kolmannella maalla* valtiota tai aluetta, johon ei sovelleta Euroopan unionista tehtyä sopimusta eikä Europan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta, ei kuitenkaan Monacon ruhtinaskuntaa, San Marinoa, Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvia Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueita eikä Mansaarta; valmisteveron alaisten tuotteiden siirtoja, joiden lähtö- tai määräpaikka on:

a) Monacon ruhtinaskunta, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Ranska;

b) San Marino, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Italia;

c) Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvat Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueet, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Kypros;

d) Mansaari, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Yhdistynyt kuningaskunta;

e) Jungholz ja Mittelberg (Kleines Walsertal), on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Saksa.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

———

Tämä laki tulee päivänä kuuta 20

—————

Helsingissä x päivänä lokakuuta 2019

Pääministeri

Antti Rinne

Valtiovarainministeri Mika Lintilä

Rinnakkaistekstit

1.

Laki

Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukon muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* nestemäistenpolttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) liite, sellaisena kuin se on laissa 1225/2018, seuraavasti:

|  |  |
| --- | --- |
| *Voimassa oleva laki* |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **VEROTAULUKKO** | | | | | |
| **Tuote** | **Tuoteryhmä** | **Energiasisältövero** | **Hiilidioksidivero** | **Huoltovarmuusmaksu** | **Yhteensä** |
| Moottoribensiini snt/l | 10 | 52,19 | 17,38 | 0,68 | 70,25 |
| Pienmoottoribensiini snt/l | 11 | 32,19 | 17,38 | 0,68 | 50,25 |
| Bioetanoli snt/l | 20 | 34,25 | 11,40 | 0,68 | 46,33 |
| Bioetanoli R snt/l | 21 | 34,25 | 5,70 | 0,68 | 40,63 |
| Bioetanoli T snt/l | 22 | 34,25 | 0,00 | 0,68 | 34,93 |
| MTBE snt/l | 23 | 42,41 | 14,12 | 0,68 | 57,21 |
| MTBE R snt/l | 24 | 42,41 | 12,56 | 0,68 | 55,65 |
| MTBE T snt/l | 25 | 42,41 | 11,01 | 0,68 | 54,10 |
| TAME snt/l | 26 | 45,67 | 15,20 | 0,68 | 61,55 |
| TAME R snt/l | 27 | 45,67 | 13,84 | 0,68 | 60,19 |
| TAME T snt/l | 28 | 45,67 | 12,47 | 0,68 | 58,82 |
| ETBE snt/l | 29 | 44,04 | 14,66 | 0,68 | 59,38 |
| ETBE R snt/l | 30 | 44,04 | 11,95 | 0,68 | 56,67 |
| ETBE T snt/l | 31 | 44,04 | 9,24 | 0,68 | 53,96 |
| TAEE snt/l | 32 | 47,30 | 15,75 | 0,68 | 63,73 |
| TAEE R snt/l | 33 | 47,30 | 13,46 | 0,68 | 61,44 |
| TAEE T snt/l | 34 | 47,30 | 11,18 | 0,68 | 59,16 |
| Biobensiini snt/l | 38 | 52,19 | 17,38 | 0,68 | 70,25 |
| Biobensiini R snt/l | 39 | 52,19 | 8,69 | 0,68 | 61,56 |
| Biobensiini T snt/l | 40 | 52,19 | 0,00 | 0,68 | 52,87 |
| Etanolidiesel snt/l | 47 | 15,18 | 11,65 | 0,35 | 27,18 |
| Etanolidiesel R snt/l | 48 | 15,18 | 6,40 | 0,35 | 21,93 |
| Etanolidiesel T snt/l | 49 | 15,18 | 1,15 | 0,35 | 16,68 |
| Dieselöljy snt/l | 50 | 32,77 | 19,90 | 0,35 | 53,02 |
| Dieselöljy para snt/l | 51 | 25,95 | 18,79 | 0,35 | 45,09 |
| Biodieselöljy snt/l | 52 | 30,04 | 18,24 | 0,35 | 48,63 |
| Biodieselöljy R snt/l | 53 | 30,04 | 9,12 | 0,35 | 39,51 |
| Biodieselöljy T snt/l | 54 | 30,04 | 0,00 | 0,35 | 30,39 |
| Biodieselöljy P snt/l | 55 | 25,95 | 18,79 | 0,35 | 45,09 |
| Biodieselöljy P R snt/l | 56 | 25,95 | 9,40 | 0,35 | 35,70 |
| Biodieselöljy P T snt/l | 57 | 25,95 | 0,00 | 0,35 | 26,30 |
| 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 | 56,76 | 19,24 | 0,35 | 76,35 |
| Lentobensiini snt/l | 91 | 51,70 | 17,21 | 0,68 | 69,59 |
| Metanoli snt/l | 100 | 26,10 | 8,69 | 0,68 | 35,47 |
| Metanoli R snt/l | 101 | 26,10 | 4,34 | 0,68 | 31,12 |
| Metanoli T snt/l | 102 | 26,10 | 0,00 | 0,68 | 26,78 |
| 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** | | | | | |
| **Tuote** | **Tuote-** | **Energiasisältövero** | **Hiilidioksidi-vero** | **Huolto-** | **Yhteensä** |
| **ryhmä** | **varmuus-** |
|  | **maksu** |
| Moottoribensiini snt/l | 10 | *57,54* | *17,30* | 0,68 | *75,52* |
| Pienmoottoribensiini snt/l | 11 | *37,54* | *17,30* | 0,68 | 55,52 |
| Bioetanoli snt/l | 20 | *37,76* | *11,35* | 0,68 | *49,79* |
| Bioetanoli R snt/l | 21 | *37,76* | *5,68* | 0,68 | *44,12* |
| Bioetanoli T snt/l | 22 | *37,76* | 0,00 | 0,68 | *38,44* |
| MTBE snt/l | 23 | *46,75* | *14,06* | 0,68 | *61,49* |
| MTBE R snt/l | 24 | *46,75* | *12,51* | 0,68 | *59,94* |
| MTBE T snt/l | 25 | *46,75* | *10,96* | 0,68 | *58,39* |
| TAME snt/l | 26 | *50,34* | *15,14* | 0,68 | *66,16* |
| TAME R snt/l | 27 | *50,34* | *13,78* | 0,68 | *64,80* |
| TAME T snt/l | 28 | *50,34* | *12,41* | 0,68 | *63,43* |
| ETBE snt/l | 29 | *48,55* | *14,60* | 0,68 | *63,83* |
| ETBE R snt/l | 30 | *48,55* | *11,90* | 0,68 | *61,13* |
| ETBE T snt/l | 31 | *48,55* | *9,20* | 0,68 | *58,43* |
| TAEE snt/l | 32 | *52,14* | *15,68* | 0,68 | *68,50* |
| TAEE R snt/l | 33 | *52,14* | *13,41* | 0,68 | *66,23* |
| TAEE T snt/l | 34 | *52,14* | *11,13* | 0,68 | *63,95* |
| Biobensiini snt/l | 38 | *57,54* | *17,30* | 0,68 | *75,52* |
| Biobensiini R snt/l | 39 | *57,54* | *8,65* | 0,68 | *66,87* |
| Biobensiini T snt/l | 40 | *57,54* | 0,00 | 0,68 | *58,22* |
| Etanolidiesel snt/l | 47 | *18,70* | *11,58* | 0,35 | *30,63* |
| Etanolidiesel snt/l R | 48 | *18,70* | *6,36* | 0,35 | *25,41* |
| Etanolidiesel snt/l T | 49 | *18,70* | *1,14* | 0,35 | *20,19* |
| Dieselöljy snt/l | 50 | *38,78* | *19,78* | 0,35 | *58,91* |
| Dieselöljy para snt/l | 51 | *31,62* | *18,68* | 0,35 | *50,65* |
| Biodieselöljy snt/l | 52 | *35,55* | *18,13* | 0,35 | *54,03* |
| Biodieselöljy R snt/l | 53 | *35,55* | *9,06* | 0,35 | *44,96* |
| Biodieselöljy T snt/l | 54 | *35,55* | 0,00 | 0,35 | *35,90* |
| Biodieselöljy P snt/l | 55 | *31,62* | *18,68* | 0,35 | *50,65* |
| Biodieselöljy P R snt/l | 56 | *31,62* | *9,34* | 0,35 | *41,31* |
| Biodieselöljy P T snt/l | 57 | *31,62* | 0,00 | 0,35 | *31,97* |
| 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 | *61,49* | *18,79* | 0,35 | *80,63* |
| Lentobensiini snt/l | 91 | *55,74* | *16,76* | 0,68 | *73,18* |
| Metanoli snt/l | 100 | *28,77* | *8,65* | 0,68 | *38,10* |
| Metanoli R snt/l | 101 | *28,77* | *4,33* | 0,68 | *33,78* |
| Metanoli T snt/l | 102 | *28,77* | 0,00 | 0,68 | *29,45* |
| 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 |

2.

Laki

valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* valmisteverotuslain (182/2010) 5 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 495/2014, seuraavasti:

|  |  |
| --- | --- |
| *Voimassa oleva laki* | *Ehdotus* |
| 5 §  Maantieteelliset määritelmät  Tässä laissa tarkoitetaan:  1) *unionilla ja unionin alueella* Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueita;  2) *kolmannella alueella* Kanariansaaria, Ahvenanmaan maakuntaa, Kanaalisaaria, Helgolandin saarta, Büsingenin aluetta, Ceutaa, Melillaa, Livignoa, *Campione d’Italiaa, Luganojärven Italialle kuuluvia vesialueita* ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa ja 355 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja Ranskan alueita;  3) *jäsenvaltiolla ja jäsenvaltion alueella* unionin jäsenvaltion aluetta, johon sovelletaan unionin lainsäädäntöä, lukuun ottamatta kolmansia alueita;  4) *Suomella* unionin lainsäädännön mukaista Suomen aluetta mukaan lukien Ahvenanmaan maakunta;  5) *kolmannella maalla* valtiota tai aluetta, johon ei sovelleta Euroopan unionin perustamissopimuksia, ei kuitenkaan Monacon ruhtinaskuntaa, San Marinoa, Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvia Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueita eikä Mansaarta; valmisteveron alaisten tuotteiden siirtoja, joiden lähtö- tai määräpaikka on:  a) Monacon ruhtinaskunta, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Ranska;  b) San Marino, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Italia;  c) Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvat Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueet, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Kypros;  d) Mansaari, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Yhdistynyt kuningaskunta;  e) Jungholz ja Mittelberg (Kleines Walsertal), on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Saksa.  — — — — — — — — — — — — — — | 5§  Maantieteelliset määritelmät.  Tässä laissa tarkoitetaan:  1) *unionilla ja unionin alueella* Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueita;  2) *kolmannella alueella* Kanariansaaria, Ahvenanmaan maakuntaa, Kanaalisaaria, Helgolandin saarta, Büsingenin aluetta, Ceutaa, Melillaa, Livignoa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa ja 355 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja Ranskan alueita;  3) *jäsenvaltiolla ja jäsenvaltion alueella* unionin jäsenvaltion aluetta, johon sovelletaan unionin lainsäädäntöä, lukuun ottamatta kolmansia alueita;  4) *Suomella* unionin lainsäädännön mukaista Suomen aluetta mukaan lukien Ahvenanmaan maakunta;  5) *kolmannella maalla* valtiota tai aluetta, johon ei sovelleta Euroopan unioni*sta* *tehtyä sopimusta eikä* Europan unionin *toiminnasta tehtyä sopimusta*, ei kuitenkaan Monacon ruhtinaskuntaa, San Marinoa, Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvia Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueita eikä Mansaarta; valmisteveron alaisten tuotteiden siirtoja, joiden lähtö- tai määräpaikka on:  a) Monacon ruhtinaskunta, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Ranska;  b) San Marino, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Italia;  c) Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvat Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueet, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Kypros;  d) Mansaari, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Yhdistynyt kuningaskunta;  e) Jungholz ja Mittelberg (Kleines Walsertal), on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Saksa.  — — — — — — — — — — — — — — |
|  | ———  *Tämä laki tulee päivänä kuuta 20*  ——— |