

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin arvoa alennettaisiin 77 eurosta 62 euroon. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 3,9 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 3,8 senttiä litralta.

Esitetyllä muutoksella toteutettaisiin liikennepolttoaineiden valmisteveron alennus, jolla kompensoitaisiin uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen tason asteittaisesta noususta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu.

Ehdotettu muutos laskisi energiaverojen tuottoa noin 168 miljoonaa euroa vuoden 2024 tasolla.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

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.....	4
2.1 Lainsäädäntö	4
2.2 Nykytilan arviointi	6
3 Tavoitteet	10
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	10
4.1 Ehdotukset.....	10
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	11
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	14
6 Lausuntopalaute	15
7 Voimaantulo	15
8 Suhde muihin esityksiin.....	15
LAKIEHDOTUS	17
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta ..	17
LIITE	18
LIITE	20
RINNAKKAISTEKSTI.....	20
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta ..	20

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjauksen mukaan kotitalouksien osto-voimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta.

Hallitusohjelman mukaan liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Hallitusohjelman mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta muutetaan siten, että jakeluelvoite pysyy nykyisessä 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta nostetaan voimassa olevaa lakia maltillisemmin asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Niin sanottujen kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin.

Lisäksi hallitusohjelman mukaan jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksun tasoa porrastetaan tuleville vuosille sovitun jakeluelvoitteen nousun osalta. Hallitus huomioi ja kompensoi jakeluelvoitepäätöksen vaikutukset pumppuhintoihin. Vuosien 2025–2027 aikana jakeluelvoitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi jakeluelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liittämällä liikennesähkö jakeluelvoitteeseen ja laskemalla polttoaineiden verotusta, mahdollisuuksien mukaan painottaen uusiutuvan jakeen veron keventämistä.

Tällä hallituksen esityksellä toteutettaisiin etupainotteisesti hallitusohjelmassa mainittu vuosien 2025–2027 jakeluelvoitteen noston kompensoitio polttoaineverotusta alentamalla.

Hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen mukainen polttoaineverotuksen hiilidioksidiverokomponentin keventäminen 100 miljoonalla eurolla toteutettaisiin syksyllä 2025 annettavalla hallituksen esityksellä.

1.2 Valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esitys oli lausuntokierroksella 30.8.–13.9.2023. Esityksen kiireellisyyden vuoksi jouduttiin poikkeamaan säädösvalmistelun kuulemista ja lausuntoajan pituutta koskevista ohjeista. Lausuntoa pyydettiin esityksen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, elinkeinoelä-mältä ja muilta sidosryhmiltä, yhteensä 32 taholta. Lausuntopyyntö julkaistiin myös valtiovarainministeriön julkisella verkkosivulla.

Lausuntopyyntö, lausuntotiivistelmä ja saadut lausunnot ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella VM092:00/2023.

Lausuntokierroksen jälkeen esitystä muutettiin siten, että liikennepolttoaineiden veronalennus ehdotetaan toteutettavaksi energiasisältöverokomponentin alennuksen sijasta alentamalla hiilidioksidiverokomponenttia. Lisäksi vaikutusarvioita on täsmennetty.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Lainsäädäntö

Polttoaineverolaki

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994), jäljempänä *polttoaineverolaki*, mukaan liikennepolttoaineiden litrapohjainen valmistevero koostuu polttoaineen energiasältöön eli lämpöarvoon perustuvasta energiasältöverosta ja polttoaineen elinkaaripäästöön perustuvasta hiilidioksidiverosta. Energiasältöveron määrä on 0,01681 euroa megajoulelta ja hiilidioksidiveron määrä on 77 euroa hiilidioksiditonnilta. Polttoaineverolain liitteen verotaulukossa verojen määrä on selvyuden vuoksi muunnettu verotettavaan yksikköön polttoainekohtaisesti. Esimerkiksi fossiilisen bensiinin energiasältövero on 53,79 ja hiilidioksidivero 21,49 senttiä litralta.

Lähtökohtaisesti kaikilla fossiililla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotason sidottu energiasältövero. Pääosin hyötyliikenteen kuluttaman fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn energiasältöveron 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 energiasällölle annettua veroa on alennettu noin 0,0072085 eurolla megajoulelta, joka tarkoittaa esimerkiksi fossiiliselle dieselöljylle litraa kohti 25,95 sentin suuruista veronalennusta veroperusteen edellyttämään tasoon. Verotaulukossa ilmoitettuna fossiilisen dieselöljyn energiasältövero on 34,57 senttiä litralta ja hiilidioksidivero 24,56 senttiä litralta. Koska dieselöljyn energiasältövero on matalampi kuin veron ympäristöperusteet edellyttäisivät eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella sekä varmistetaan EU:n valtioneuvoston päätöksessä edellytetty vaatimus neutraalista energiaverotuksesta.

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

Kestävyysskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden hiilidioksidiveroa on alennettu suhteessa vastaavan fossiilisen polttoaineen verotason, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaarenaikaista hiilidioksidipäästön vähenemää verrattuna vastaaviin fossiilisiin polttoaineisiin. Uusiutuvien polttoaineiden kestävyyskriteereistä ja kestävyuden osoittamisesta säädetään kansallisesti biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa (393/2013), jäljempänä *kestävyysslaki*. Kestävyyslain määritelmät polttoaineiden kestävyydelle perustuvat uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001 asetettuihin kestävyyskriteereihin. Direktiivissä annetaan oletusarvoja siitä, millaisia elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästövähennyksiä uusiutuvilla polttoaineilla voidaan saavuttaa suhteessa fossiilisten polttoaineiden elinkaaren aikaisiin kasvihuonekaasupäästöihin.

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

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. Siten jos markkinoille saatettavan yksittäisen polttoainekomponentin tai useamman polttoainekomponentin muodostaman polttoaineseoksen verotaulukon mukaisesti laskettu vero jää EU:n edellyttämän vähimmäistason alapuolelle, polttoaineesta on kannettava veroa vähimmäistason mukainen määrä. Esimerkiksi korkeaseoksena (100 prosenttina) biopolttoaineena myytävän parafiinisen T-luokan eli jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosa-aineksesta tai lignoselluloosasta valmistetun biodieselin vero on verotaulukon tuoteryhmän 57 mukaan 33,00 senttiä litralta, joka on energiaverodirektiivissä säädetty vähimmäisverotaso kaikille diesellaatuisille polttoaineille.

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, kivihiihi ja sähkö. Euroopan komissio on heinäkuussa 2021 antanut ehdotuksen neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu) KOM (2021) 563 lopullinen¹. Ehdotusta sekä sen sisältöä käsitellään asiaa koskevassa valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle (U 56/2021 vp)². Direktiiviuudistusta koskevat neuvottelut ovat edelleen kesken.

Energiaverodirektiivin mukaan 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 tai polttoaineille, joita käytetään erikseen säädettyissä erityistarkoituksissa, kuten teollisuudessa tai maataloudessa. 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.

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

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1b01af2a-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF

² https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot/Valtiopaivaasia/Sivut/U_56+2021.aspx

Jakeluelvoitelaki

Uusiutuvien polttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007), jäljempänä *jakeluelvoitelaki*, mukaan jakeluelvoitteen tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden, kuten biopolttoaineiden, käyttöä moottoribensiiniin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Jakeluelvoitelain mukaan uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuus polttoainejakelijan kulutukseen luovuttamien liikennepolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä tulee olla vähintään 13,5 prosenttia vuonna 2023, 28 prosenttia vuonna 2024, 29 prosenttia vuosina 2025 ja 2026 sekä 30 prosenttia vuonna 2027, josta se nousee asteittain 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Kehittyneille uusiutuville polttoaineille on säädetty asteittain nouseva lisävelvoite.

Uusiutuvien polttoaineiden korkeammista kustannuksista johtuen bensiinin ja dieselin pumppuhinta nousee velvoitetason noustessa. Hallitusohjelman mukaan liikennepolttoaineiden pumppuhintojen nousun hillitsemiseksi uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta muutetaan siten, että jakeluelvoite säilyy nykyisessä 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta nostetaan asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin. Lisäksi hallitusohjelman mukaan jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksun tasoa porrastetaan tuleville vuosille sovitun jakeluelvoitteen nousun osalta. Hallitusohjelmaneuvoittelussa linjatun mukaisesti seuraamusmaksutasot olisivat yleisvelvoitteen osalta 13,5 prosenttiin asti neljä senttiä megajoulelta, 13,5 prosentin ja 18 prosentin välillä 2,5 senttiä megajoulelta ja 18 prosentin ylittävältä osalta 1,75 senttiä megajoulelta. Lisävelvoitteen taso olisi kahteen prosenttiin asti kolme senttiä megajoulelta ja kahden prosentin ylittävältä osalta 2,4 senttiä megajoulelta.

2.2 Nykytilan arviointi

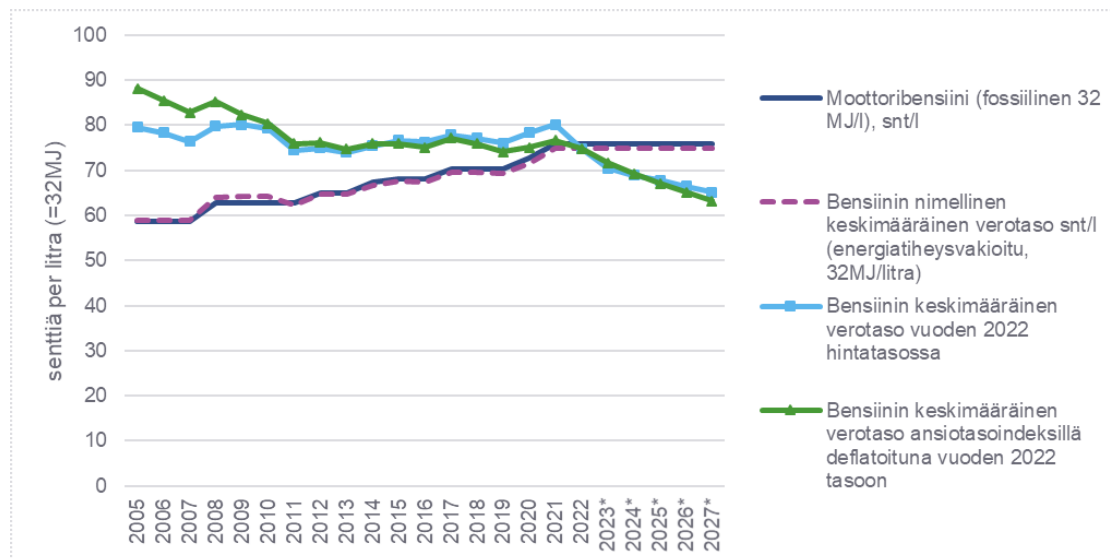
Liikenteen polttoaineiden verotasojen kehitys

Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015, 2017 ja elokuussa 2020. Fossiilisen bensiinin valmisteverotaso on noussut näiden korotusten myötä yhteensä 10,92 senttiä litralta 75,96 senttiin litralta ja perinteisen fossiilisen dieselöljyn valmisteverotaso on noussut 12,53 senttiä litralta 59,48 senttiin litralta. Tämän lisäksi parafiinisen dieselin verotuki poistettiin asteittain vuosien 2021–2023 aikana, mikä nosti parafiinisen dieselin verotaso viisi senttiä litralta ja dieselin keskimääräistä verotaso noin neljä senttiä litralta.

Polttoaineiden keskimääräiset valmisteverotasot ovat nousseet kuitenkin tätä vähemmän, sillä niitä ovat alentaneet kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden osuuden kasvu polttoaineiden veropohjassa vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen. Tämä kehitys on näkynyt erityisesti dieselöljyn keskimääräisessä nimellisessä verotuksessa, joka on noussut energiaverouudistuksen jälkeisestä tasosta noin 7,7 senttiä litralta.

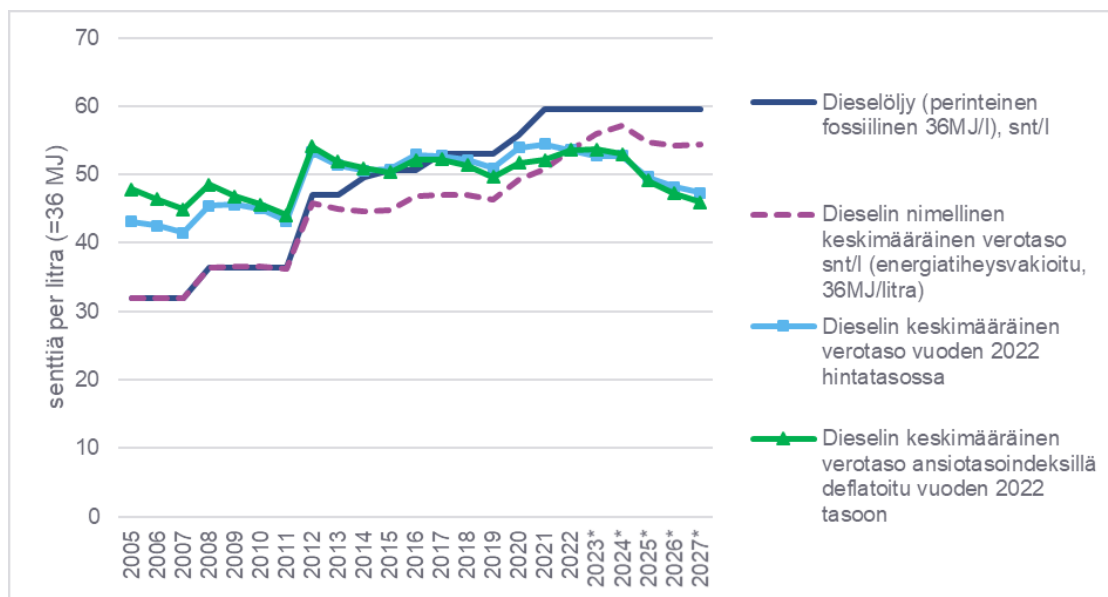
Kuten kuvasta 1 näkyy, liikennepolttoaineiden nimellisten valmisteverotasojen noususta huolimatta bensiinin reaalin valmisteverotaso ei ole noussut 2010-luvulla, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotaso enemmän. Vuonna 2022 bensiinin reaalin valmisteverotaso oli vuoden 2022 hinnoin noin viisi senttiä litralta mata-

lampi ja ansiotasoindeksillä deflatoituna noin kuusi senttiä matalampi kuin vuonna 2010. Nykylain mukaan bensiinin verotaso laskisi vuoteen 2027 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 10–12 senttiä litralta.



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

Kuvassa 2 on esitetty dieselin verotason kehitys. Dieselin keskimääräinen verotaso on yleinen hinta- tai ansiotasokehitys huomioiden suunnilleen vuoden 2012 tasolla. Kun lisäksi huomiodaan, ettei käyttövoimaveron tasoon ole tehty mitään tarkistuksia vuoden 2012 jälkeen, voidaan todeta, että sekä dieselkäyttöisten henkilö- että kuorma-autojen verotus on kokonaisuutena tällä hetkellä reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012. Ero myöskään tätä aiempaan ei ole merkittävä, sillä vuonna 2012 toteutunut energiaverouudistukseen liittynyt litraperusteisen veron korotus kompensoitiin 7,9 sentin osalta henkilöautojen käyttäjille käyttövoimaveroa alentaen, kun taas kuorma-autoihin kohdistui sekä käyttövoimaveron alennus että työnantajien kela-maksun poisto. Nykylain mukaan dieselin verotaso laskisi vuoteen 2027 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 6–8 senttiä litralta.

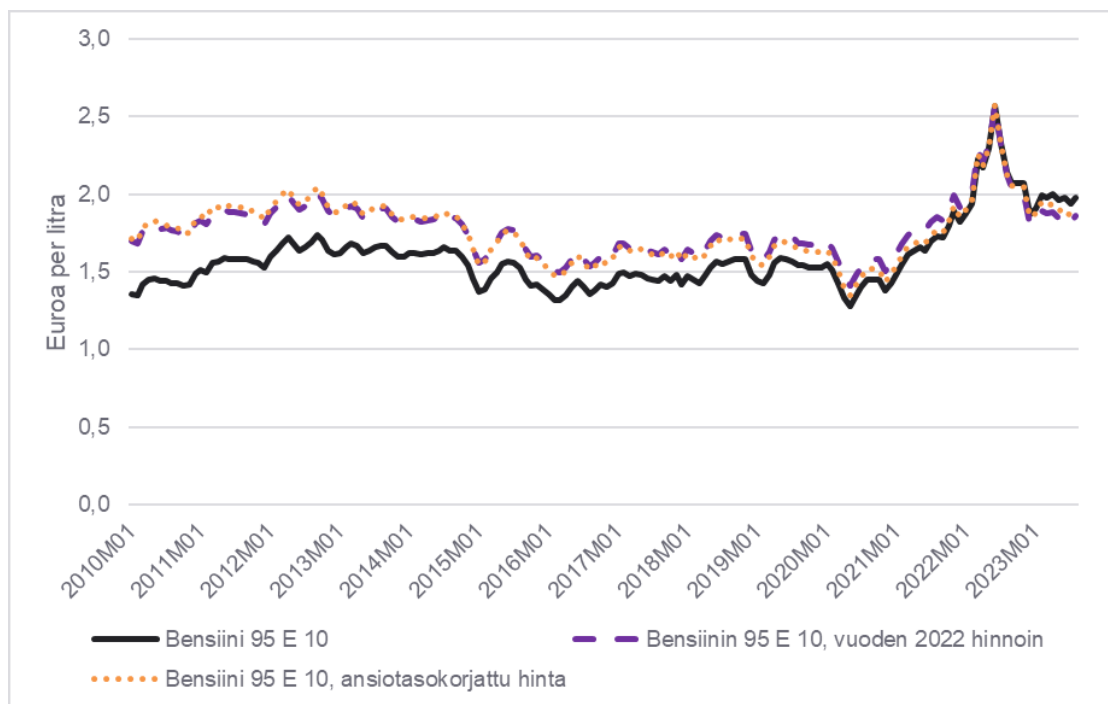


Kuva 2. Dieselin verotason kehitys. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Polttoaineiden hinnat

Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan bensiinin kuluttajahinta oli elokuussa 2023 keskimäärin 1,98 euroa litralta, joka on noin 0,16 euroa matalampi kuin vuosi sitten ja 0,45 euroa korkeampi kuin vuonna 2019. Dieselöljyn kuluttajahinta oli elokuussa 2023 noin 1,94 euroa litralta, joka on 0,15 euroa matalampi kuin vuosi sitten ja 0,45 euroa korkeampi kuin vuonna 2019. Kuten kuvasta 3 näkyy, vuosien 2010–2015 keskiarvoon verrattuna bensiinin hinta oli elokuussa nimellisesti 0,45 euroa korkeammalla, mutta vain noin viisi senttiä vuosien 2010–2015 keskiarvotasoa korkeammalla, kun hintaa tarkastellaan kuluttajahintaindeksillä tai ansiotasoindeksillä korjattuna. Vuoden 2022 aikana polttoaineiden hinnat nousivat erityisesti raakaöljyn hinnan ja jalostusmarginaalien noustessa Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena. Raakaöljyn hinta sekä bensiinin ja dieselöljyn jalostusmarginaalit ovat laskeneet vuoden 2022 huippulukemista, mutta ovat edelleen vuoden 2019 tasoa selvästi korkeammat.

Polttoaineiden nimellisiin kuluttajahintoihin on viime vuosina vaikuttanut valmisteveromuutosten sekä raakaöljyn hinnan ja jalostusmarginaalien lisäksi muutokset uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteissa sekä uusiutuvien polttoaineiden hintakehitys fossiilisiin polttoaineisiin nähden.



Kuva 3. Bensiinin kuluttajahinta nimellisesti sekä kuluttajahintaindeksillä ja ansiotasoindeksillä deflatoituna vuoden 2022 tasoon. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Polttoaineiden kulutus ja verotuotot

Liikennepolttoaineiden kulutuksesta bensiinin osuus on noin kolmasosa ja dieselin noin kaksi kolmasosaa. Dieselöljyn kulutuksesta arviolta reilu puolet kulutetaan kuorma-autoissa, noin neljännes henkilöautoissa, reilu kymmenesosa pakettiautoissa ja vajaa kymmenesosa linja-autoissa. Bensiinin ja dieselöljyn kulutus on yhteensä laskenut vuodesta 2019 vuoteen 2022 noin kahdeksan prosenttia. Vuodesta 2022 vuoteen 2027 bensiinin ja dieselöljyn kulutuksen ennustetaan laskevan nykyolinsäädännöllä keskimäärin noin kolme prosenttia vuodessa.

Vuonna 2022 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä noin 2,7 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli noin 1,2 miljardia euroa ja dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,5 miljardia euroa. Polttoaineverotukseen liittyvän henkilöautojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2022 oli noin 0,3 miljardia euroa. Lisäksi tieliikenteessä käytettävästä maa- ja biokaasusta arvioidaan kertyneen noin kolme miljoonaa euroa ja tieliikenteestä käytettävästä sähköstä noin yhdeksän miljoonaa euroa. Liikenteen polttoaineiden valmisteverojen ja henkilöautojen käyttövoimaveron nimelliset verotuotot ovat nousseet vuodesta 2015 vuoteen 2022 yhteensä noin 0,2 miljardia euroa. Näiden verotuottojen suhde bruttokansantuotteeseen on kuitenkin laskenut vuoden 2015 noin 1,35 prosentista vuoden 2022 noin 1,13 prosenttiin.

Nykyisellä valmisteverolainsäädännöllä sekä nykyisellä jakeluvetoilainsäädännöllä liikennepolttoaineista kannettavien nimellisten verotuottojen ja käyttövoimaverotuoton ennustetaan

laskevan yhteensä noin 450 miljoonaa euroa vuodesta 2022 vuoteen 2027 mennessä. Liikenne- polttoaineiden veropohjien ennustetun supistumisen lisäksi verotuottojen laskua selittää kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden osuuden kasvu veropohjassa. Nykyisellä jakeluelvoitelainsäädännöllä biopolttoaineiden osuuden kasvun arvioidaan alentavan vuotuisia valmisteverotuottoja nykyisillä verotasoilla noin 150 miljoonalla eurolla. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman muutokset velvoite- ja seuraamusmaksutaseihin nostaisivat valmisteverotuottoja arviolta noin 70–150 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasossa. Liikenne- polttoaineiden ja käyttövoimaverotuottojen suhteen bruttokansantuotteeseen arvioidaan laskevan nykytilanteeseen nähden noin 0,3 prosenttiyksikköä, joka vuoden 2027 ennustetun bruttokansantuotteen tasolla vastaa noin 1,1 miljardia euroa.

3 Tavoitteet

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjaus, jonka mukaan hallitus huomioi ja kompensoi jakeluelvoitepäätöksen vaikutukset pumppuhintoihin.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Ehdotukset

Esityksellä toteutettaisiin liikenne- polttoaineiden valmisteveron alennus, jolla kompensoitaisiin hallitusohjelman mukaisesta jakeluelvoitteen velvoitetasojen vuosien 2024–2027 nousu-urasta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu vuosina 2024–2027.

Jakeluelvoitteen vuosien 2025–2027 velvoitetasojen nousun vaikutuksen pumppuhintoihin arvioidaan riippuvan keskeisesti vetykäsitellyn kasviöljyn ja fossiilisen dieselöljyn välisestä verottomasta hintaerosta, lisävelvoitetta täyttävien kehittyneiden uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden hintaerosta muihin uusiutuviin nestemäisiin polttoaineisiin ja seuraamusmaksutaseista. Hintaeron tulevaan kehitykseen liittyy suurta epävarmuutta, mutta hallitusohjelmaneuvoittelussa linjatut energiasisältöperustaiset seuraamusmaksutaset rajaisivat vaikutuksia pumppuhintoihin. Hallitusohjelmaneuvoittelussa sovitulla seuraamusmaksutaseiden porrastuksella hallitusohjelman mukaiset jakeluelvoitetasojen nousut vuosina 2025–2027 nostaisivat polttoaineiden arvonlisäverollisia pumppuhintoja vuoteen 2027 mennessä arviolta noin 9,3 senttiä litralta ja vuosien 2024–2027 keskimääräinen pumppuhinta nousisi noin 5,1 senttiä, kun litrahinnat lasketaan suhteutettuna fossiilisen dieselöljyn energiasisältöön. Bensiinin keskimääräiselle sekoitteelle tämä tarkoittaisi hinnannousuna noin 4,4 senttiä litralta ja dieselöljyn keskimääräiselle sekoitteelle noin 4,9 senttiä litralta, koska sekoitteiden keskimääräinen energiasisältö on fossiilista dieseliä matalampi. Tässä arviossa ei ole huomioitu hallitusohjelmassa mainittujen muiden hintakompensaatiokeinojen eli liikennesähkön ja joustomekanismin jakeluelvoitteen liittämisen mahdollisia vaikutuksia polttoaineiden hintoihin, sillä näiden toimien tarkka toteutustapa ei ole vielä tiedossa. On mahdollista, että nämä muut toimet eivät vaikuta polttoaineiden hintoihin alentavasti, koska ne eivät välttämättä alenna polttoaineiden jakelijoiden rajakustannuksia.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi polttoaineverolain liitteen verotaulukkoa siten, että liikenne- polttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonniin arvoa alennettaisiin 77 eurosta 62 euroon. Uusista verotasoista säädettäisiin liitteen verotaulukossa 1. Liitteen verotaulukko 2 ei muuttuisi.

Poliittisen linjauksen mukaisesti veronalennus toteutettaisiin etupainotteisesti vuoden 2024 alusta ja se olisi pysyvä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Liikennepolttoaineiden veronalennus vähentäisi valtion valmisteverotuloja vuoden 2024 tasolla noin 168 miljoonaa euroa. Vuoden 2024 budjettitalouden mukaisten valmisteverotulojen arvioidaan laskevan noin 140 miljoonalla eurolla, mitä selittää valmisteverojen tilitysten ajoittuminen. Vuoden 2027 tasolla veronalennus vähentäisi valtion valmisteverotuloja noin 137 miljoonaa euroa polttoaineiden kulutuksen pienentymisen sekä lievemmin verotettujen uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvun seurauksena.

Vuodelta 2024 liikennepolttoaineista arvioidaan kertyvän noin 2,7 miljardia euroa valmisteverotuottoa. Liikennepolttoaineiden verotuotto laskisi esityksen seurauksena noin kuusi prosenttia.

Ehdotetut veromuutokset laskisivat indeksisidonnaisia tulonsiirtomenoja vuodesta 2025 lähtien arviolta noin 25 miljoonalla eurolla. Vaikutuksen muihin julkisen talouden verojen ja veroluonteisten maksujen tuottoihin arvioidaan olevan kokonaisuutena vähäinen. Ehdotettujen veromuutosten julkista taloutta heikentävän vaikutuksen arvioidaan olevan vuonna 2025 arviolta noin 124 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi ehdotetulla veronalennuksella voisi olla valtiontaloutta heikentävä vaikutus taakanjakosektorin velvoitteiden saavuttamisen kautta, koska muutos lisäisi taakanjakosektorin päästöjä. Tätä vaikutusta on arvioitu jäljempänä kohdassa ympäristövaikutukset.

Keskimäärin vuosina 2024–2027 veronalennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille 3,9 senttiä litralta, eli noin 5,4 prosenttia ja dieselöljylle ja sitä korvaaville polttoaineille 3,8 senttiä litralta, eli noin 7,2 prosenttia. Dieselöljyn 25,95 senttiä litralta suuruisesta verotuosta johtuen dieselöljyn prosentuaalinen veronalennus on moottoribensiiniä suurempi. Keskimääräinen veronalennus on laskettu olettaen, että uusiutuvien polttoaineiden osuus tieliikenteen polttoaineista olisi keskimäärin 15,6 prosenttia vuosina 2024–2027. Tämä perustuu oletukseen, että hallitusohjelmaneuvoittelussa sovitut seuraamusmaksutasot rajaisivat uusiutuvien polttoaineiden osuuden 18 prosenttiin vuosina 2026 ja 2027 sekä oletukseen, että uusiutuvien polttoaineiden osuus vuonna 2024 olisi 13,5 prosentin sijasta 10 prosenttia johtuen ennustetusta uusiutuvien polttoaineiden jakeluvälvoitteen ylitäytöstä vuonna 2023.

Veronalennukset laskisivat moottoribensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden hintaa arvonlisäveron vaikutus huomioon ottaen noin 4,4 senttiä litralta keskimäärin vuosina 2024–2027. Tyypillisen E95-moottoribensiinin hinta laskisi arviolta noin kaksi prosenttia. Dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden arvonlisäverollinen hinta laskisi noin 4,9 senttiä litralta keskimäärin vuosina 2024–2027 eli noin kolme prosenttia. Veronalennuksen hintavaikutuksen arvioinnissa on oletettu uusiutuvien polttoaineiden jakeluvälvoitteesta johtuen, että hiilidioksidiveron alennus vaikuttaa energiasisältöön suhteutettuna yhtä voimakkaasti bensiinin ja dieselin hintaan.

Esityksen seurauksena kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset laskisivat keskimääräisellä dieselpolttoaineseoksella 2 400 eurolla, jos polttoaineen keskikulutus olisi 48 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite 100 000 kilometriä. Bensiinikäyttöisen henkilöauton keskimääräiset vuotuiset polttoainekustannukset laskisivat arvonlisäveron vaikutus mukaan lukien noin 48 eurolla ja dieselauton 47 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 alennusten suoran inflaatiovaikutuksen arvioidaan olevan yhteensä -0,07 prosenttia eli kuluttajahintaindeksin muutoksen ennustetaan olevan veronalennuksen takia 0,07 prosenttiyksikköä matalampi kuin ilman alennusta.

Yritysvaikutukset

Liikennepolttoaineiden veronalennuksesta noin kolmasosa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, jonka kautta se jakautuisi laajemmin yhteiskunnan eri toimijoille. Tehdasteollisuuden mekaaninen kustannusalenema välillisesti maaliikennepalveluiden kautta olisi arviolta noin 20 miljoonaa euroa, joka olisi arviolta 0,01 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja noin 0,2 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden toimintaylijäämään. Todelliset kustannusvaikutukset voisivat olla kuitenkin mekaanisia kustannusvaikutuksia pienempiä, sillä veronalennus voisi jossain määrin nostaa teollisuuden käyttämien välituotteiden hintojen ja palkkojen kasvua.

Ympäristövaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla olisi negatiivinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronalennusten arvioidaan nostavan bensiinikäyttöisten henkilöautojen käyttämän polttoaineen määrää noin 0,6 prosenttia ja dieselikäyttöisten henkilöautojen kuluttaman polttoaineen määrää noin 0,7 prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronalennuksia ei tehdä. Hyötyliikenteen polttoaineiden kulutuksen arvioidaan nousevan noin 0,2 prosenttia. Liikennepolttoaineiden kulutuksen arvioidaan siten nousevan lyhyellä aikavälillä yhteensä noin 0,4 prosenttia. 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 hintajouston on oletettu olevan lyhyellä aikavälillä -0,07.

Veronalennuksen 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 muun muassa käyttövoimavälinoilla. Jos esimerkiksi polttoaineiden kysynnän pitkän aikavälin hintajousto olisi välillä 0,4–1,5, veronalennus lisäisi polttoaineiden kysyntää pitkällä aikavälillä noin 1–4 prosenttia.

Sen lisäksi, että ehdotettu veromuutos vähentäisi kannusteita polttoaineiden kulutuksen vähentämiselle, ehdotettu veronalennus laskisi lievästi jakeluvelvoitteesta, sen seuraamusmaksuista sekä hiilidioksidiverosta muodostuvaa kokonaisohjauksen tasoa fossiilisista polttoaineista kohti biopolttoaineita. Taakanjakosektorilla laskettaville fossiilisten polttoaineiden polton päästöille päästöohjauksen alenema olisi noin 18 euroa hiilidioksiditonnilta, kun nykylakien mukaisista seuraamusmaksutasosta ja hiilidioksidiverosta muodostuva päästöohjauksen kokonaistaso fossiilisista polttoaineista kohti uusiutuvia polttoaineita on noin 640 euroa hiilidioksiditonnilta ja jakeluvelvoitteen yleisvelvoitteen tasolle asti ja yleisvelvoitteen ylittävältä osalta noin 93 euroa hiilidioksiditonnilta. Yhdessä hallitusohjelmaneuvoittelussa linjattujen seuraamusmaksutasojen porrastusten kanssa ehdotettu hiilidioksidiveron alennus lisäisi hieman todennäköisyyttä sille, että uusiutuvien polttoaineiden osuus liikennepolttoaineissa jäisi 13,5 prosentin ylittävältä osalta säädettyjä jakeluvelvoitetasoa matalammaksi.

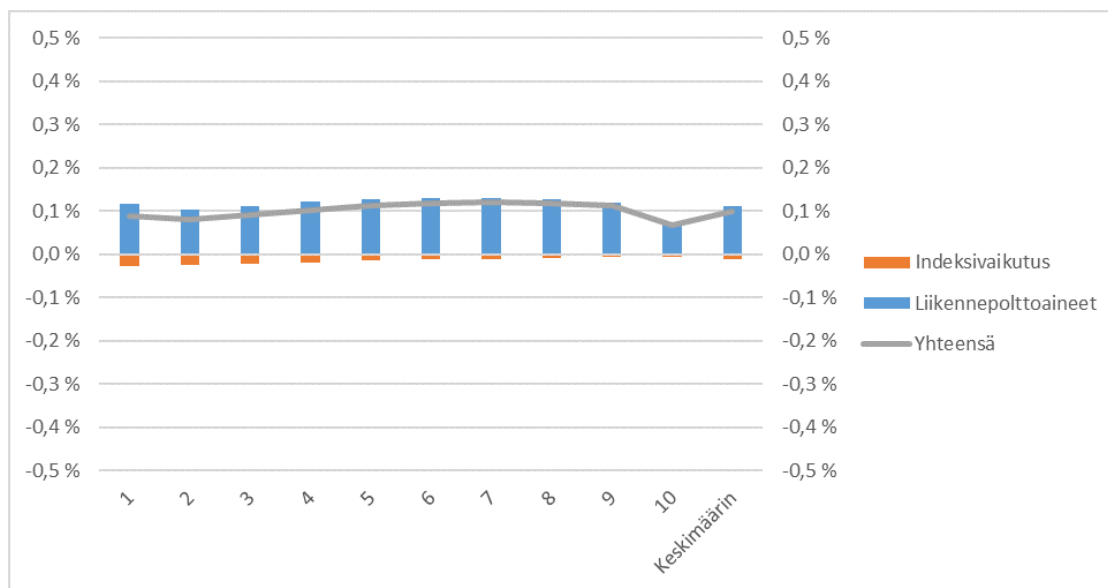
Polttoaineiden kulutuksen nousun vuoksi taakanjakosektorin laskennallisten päästöjen arvioidaan nousevan vuoden 2024 tasolla noin 0,04 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia eli noin 0,2 prosenttia. Ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä liikennepolttoaineiden valmisteveron alennuksesta aiheutuva taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta johtuen tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja. Vaikutuksen suuruus riippuisi taakanjakosektorin päästöyksikön kauppahinnasta EU:n jäsenmaiden välillä, mihin liittyy täällä hetkellä erittäin suuria epävarmuuksia. Jos päästöyksikön hinta olisi esimerkiksi välillä 30–300 euroa hiilidioksiditonnilta, taakanjakosektorin päästöjen nousu vuositasolla 0,04 miljoonalla hiilidioksiditonnilta voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja vuositasolla arviolta noin 1–12 miljoonaa euroa. Kuluvan vuosikymmenen loppua kohti vaikutus olisi suurempi, koska toimijoiden polttoaineiden kulutuksen hintajousto pidemmällä aikavälillä on suurempi kuin lyhyellä aikavälillä.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetut verotasomuutokset eivät vaikuttaisi viranomaistoimintaan kertaluonteisten tietojärjestelmäkustannusten lisäksi.

Vaikutukset kansalaisten asemaan

Ehdotettujen muutosten vaikutuksia kotitalouksille tulokymmenyksittäin on esitetty kuvassa 4. Ehdotetut muutokset kasvattaisivat kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja keskimäärin arviolta noin 0,10 prosenttia, alimmassa tulokymmenyksessä 0,09 prosenttia ja ylimmässä 0,07 prosenttia. Näiden vaikutusten lisäksi veronalennukset voivat vaikuttaa kotitalouksiin epäsuorasti muun muassa maaliikennepalveluiden hintojen laskun kautta. Tämän vaikutuksen arvioidaan kuitenkin olevan vähäinen. Tarkastelussa on huomioitu se, että veronkevennys pienentää indeksidonnaisia etuuksia, mikä pienentää käytettävissä olevien tulojen lisäystä etenkin alimmissa tulokymmenyksissä. Laskelmaan on syytä suhteuttaa suuntaa-antavasti, sillä laskelma perustuu vuoden 2016 ajoneuvokantaan ja vuoden 2016 katsastustietojen mukaisiin ajosuoritteisiin, eikä huomioi toteutunutta ja tulevaa sähköistymiskehitystä.



Kuva 4. Veronalennuksen vaikutus käytettävissä oleviin tuloihin tulokymmenyksittäin. Lähde: Tilastokeskus, VM

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Valmisteverotuksen lisäksi pumppuhintoihin voidaan vaikuttaa kansallisesti lähinnä jakeluvelvoitelainsäädäntöä muuttamalla. Ehdotettua valmisteveron alennusta vastaava vaikutus pumppuhintoihin toteutuisi, jos jakeluvelvoitetasot pysyisivät vuoden 2023 tasolla. Tämä nostaisi taakanjakosektorin päästöjä hallitusohjelmassa sovitusta jakeluvelvoitetasoista staattisesti arvioiden noin 1,2–1,8 megatonnia hiilidioksidiekvivalenttina vuoteen 2027 mennessä ilman hallitusohjelmassa esitettyjen muiden kompensatiotoimien huomioimista ja lisäksi valmisteverotuloja kumulatiivisesti vuoteen 2027 mennessä noin 110–170 miljoonaa euroa. Koska hallitusohjelmassa mainitut muut kompensatiotoimet voivat lisätä taakanjakosektorin päästöjä ilman vaikutusta polttoaineiden hintoihin, jakeluvelvoitteen jäädyttämisen päästö- ja valmisteverotulo-vaikutukset voisivat jäädä esitettyä pienemmäksi, jos näitä muita kompensatiotoimia ei toteutettaisi.

Vaihtoehtoisesti vastaava vaikutus pumppuhintoihin saataisiin aikaan rajaamalla seuraamusmaksutasoja hallitusohjelmaneuvotteluissa sovittua enemmän ja myös nykyisten suuruisten velvoitetasojen osalta. Seuraamusmaksutasojen voimakkaampi alentaminen johtaisi todennäköisesti myös taakanjakosektorin päästöjen nousuun sekä valmisteverotulojen ja seuraamusmaksutulojen kasvuun. Seuraamusmaksutasojen voimakkaampi rajaaminen voisi toisaalta parantaa taakanjakosektorin päästövähennysten kustannustehokkuutta.

Polttoaineiden valmistevero muodostuu energiasäiltö- ja hiilidioksidiverosta, mistä johtuen veronalennus voitaisiin toteuttaa komponentteja eri tavoin painottaen. Liikennepolttoaineiden veronalennus ehdotetaan toteutettavaksi hiilidioksidiveron alennuksella. Vaihtoehtona olisi kohdistaa veronalennus energiasäiltöveroon. Hiilidioksidiveron alennuksen eräänä etuna energia-

sisältöveron alennukseen nähden on verotuottojen vakaampi kehitys pidemmällä aikavälillä. Pidemmällä aikavälillä uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen kasvaessa hiilidioksidiveron alennus johtaisi energiasisältöveron alennusta korkeampiin keskimääräisiin verotasoihin ja siten pienempiin energian säästön ja energiatehokkuuden kannustimien alentumiseen sekä pienempään valmisteverotulojen alenemaan. Energiasisältöveron alennukseen verrattuna hiilidioksidiveron alennus myös pienentää fossiilisista polttoaineista uusiutuviin polttoaineisiin kohdistuvan ohjauksen kokonaistason eroa muuhun taakanjakosektorin päästöohjauksen tasoon nähden, mitä voidaan pitää taakanjakosektorin päästöohjauksen kustannustehokkuuden näkökulmasta perusteltuna. Energiasisältöveron alennus, toisin kuin hiilidioksidiveron alennus, johtaisi siihen, että EU:n vähimmäisverotason noudattamiseksi korkeaseoksisena myytävän parafiinisen biodieselin valmisteverotaso olisi korkeampi kuin fossiiliseen dieselöljyyn sekoitetun parafiinisen biodieselin.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksella 31 lausuntoa. Suurin osa lausunnonantajista vastusti esitystä. Esitystä vastustaneissa lausunnoissa korostettiin, että polttoaineveronalennus lisää liikenteen päästöjä, vaikeuttaa Suomen mahdollisuuksia saavuttaa EU:n taakanjakosektorille asetetut päästövähennämätavoitteet sekä kohdistuu sosiaalisesti epäoikeudenmukaisesti enemmän polttoainetta kuluttaviin suurituloisiin. Moni lausunnonantaja kiinnitti huomiota siihen, että reaalin polttoaineveron taso on laskenut 2010-luvulla ja tulisi ennusteiden mukaan laskemaan vuoteen 2027 mennessä ilman veronalennustakin. Useassa esitystä vastustaneissa lausunnoissa tuotiin esille tasapalautus sekä muut suorat tukitoimet tehokkaampina tapoina kompensoida kustannusten nousua siitä eniten kärsiville. Osassa launustoja huomautettiin veronalennuksen etupainotteisuudesta jakeluelvoitteen kiristymiseen ja oletettuun kustannusten nousuun nähden sekä siitä mahdollisuudesta, ettei veronalennus tule välttämättä koskaan näkyämään alempina pumppuhintoina polttoaineen hintaan vaikuttavien muiden syiden takia.

Yksi lausunnonantaja esitti, että esitetty veronalennus tulisi kohdistaa energiasisältöveron sijaan hiilidioksidiveron osuuteen, kun taas useammassakin lausunnossa katsottiin, että polttoaineverotuksen rakenne tulisi uudistaa siten, että hiilidioksidiveron osuus kokonaisverosta kasvaisi, jotta uusiutuvat polttoaineet saisivat nykyistä suuremman verotuksellisen edun. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin, että veronalennuksen ja muiden hallitusohjelmassa mainittujen muutosten vaikutuksia tulisi tarkastella kokonaisuutena, jotta myös niiden yhteisvaikutuksia pystyttäisiin paremmin arvioimaan.

Esitystä kannatettiin elinkeinoelämän ja joidenkin autoilijoita edustavien tahojen puolesta. Esitys nähtiin tervetulleena toimenpiteenä helpottamaan kuluttajien ja yritysten taloudellista tilannetta.

Lausuntokierroksen jälkeen esitystä muutettiin siten, että veronalennus kohdistuu kokonaisuudessaan polttoaineveron hiilidioksidiveron osuuteen. Esityksen vaikutusarvioita on lisäksi täsmennetty. Muilta osin esitykseen ei ole tehty muutoksia lausuntojen johdosta.

7 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2024.

8 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Esitys vähentää valtion valmisteverotuloja vuodesta 2024 lähtien.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava 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 1032/2020, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 9.10.2023

Pääministeri

Petteri Orpo

Valtiovarainministeri Riikka Purra

VEROTAULUKKO 1					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	17,30	0,68	71,77
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	17,30	0,68	51,77
Bioetanol	20	35,30	11,35	0,68	47,33
Bioetanol R snt/l	21	35,30	5,68	0,68	41,66
Bioetanol T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	14,06	0,68	58,45
MTBE R snt/l	24	43,71	12,51	0,68	56,90
MTBE T snt/l	25	43,71	10,96	0,68	55,35
TAME snt/l	26	47,07	15,14	0,68	62,89
TAME R snt/l	27	47,07	13,78	0,68	61,53
TAME T snt/l	28	47,07	12,41	0,68	60,16
ETBE snt/l	29	45,39	14,60	0,68	60,67
ETBE R snt/l	30	45,39	11,90	0,68	57,97
ETBE T snt/l	31	45,39	9,20	0,68	55,27
TAAE snt/l	32	48,75	15,68	0,68	65,11
TAAE R snt/l	33	48,75	13,41	0,68	62,84
TAAE T snt/l	34	48,75	11,13	0,68	60,56
Biobensiini snt/l	38	53,79	17,30	0,68	71,77
Biobensiini R snt/l	39	53,79	8,65	0,68	63,12
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	11,58	0,35	32,16
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	6,36	0,35	26,94
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,14	0,35	21,72
Dieselöljy snt/l	50	34,57	19,78	0,35	54,70
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	18,13	0,35	50,17
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	9,06	0,35	41,10
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	9,34	0,35	42,34
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikiton snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54

Lentopetroli snt/l	81	57,49	18,79	0,35	76,63
Lentobensiini snt/l	91	52,11	16,76	0,68	69,55
Metanoli snt/l	100	26,90	8,65	0,68	36,23
Metanoli R snt/l	101	26,90	4,33	0,68	31,91
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 2 YHDISTETTY SÄHKÖN JA LÄMMÖN TUOTANTO					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasäilö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Kevyt polttoöljy snt/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy snt/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy R snt/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biopolttoöljy T snt/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Nestekaasu snt/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu snt/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu R snt/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bionestekaasu T snt/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58

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 1032/2020, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

<i>VEROTAULUKKO 1 A</i>					
<i>Sovelletaan ajalla 1.1.—31.12.2021</i>					
<i>Tuote</i>	<i>Tuote-ryhmä</i>	<i>Energiasäلتövero</i>	<i>Hiilidioksidivero</i>	<i>Huoltovarmuusmaksu</i>	<i>Yhteensä</i>
<i>Moottoribensiini snt/l</i>	<i>10</i>	<i>53,79</i>	<i>21,49</i>	<i>0,68</i>	<i>75,96</i>
<i>Pienmoottoribensiini snt/l</i>	<i>11</i>	<i>33,79</i>	<i>21,49</i>	<i>0,68</i>	<i>55,96</i>
<i>Bioetanoli snt/l</i>	<i>20</i>	<i>35,30</i>	<i>14,10</i>	<i>0,68</i>	<i>50,08</i>
<i>Bioetanoli R snt/l</i>	<i>21</i>	<i>35,30</i>	<i>7,05</i>	<i>0,68</i>	<i>43,03</i>
<i>Bioetanoli T snt/l</i>	<i>22</i>	<i>35,30</i>	<i>0,00</i>	<i>0,68</i>	<i>35,98</i>
<i>MTBE snt/l</i>	<i>23</i>	<i>43,71</i>	<i>17,46</i>	<i>0,68</i>	<i>61,85</i>
<i>MTBE R snt/l</i>	<i>24</i>	<i>43,71</i>	<i>15,54</i>	<i>0,68</i>	<i>59,93</i>
<i>MTBE T snt/l</i>	<i>25</i>	<i>43,71</i>	<i>13,62</i>	<i>0,68</i>	<i>58,01</i>
<i>TAME snt/l</i>	<i>26</i>	<i>47,07</i>	<i>18,80</i>	<i>0,68</i>	<i>66,55</i>
<i>TAME R snt/l</i>	<i>27</i>	<i>47,07</i>	<i>17,11</i>	<i>0,68</i>	<i>64,86</i>

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

<i>Biodieselöljy T snt/l</i>	54	31,69	0,00	0,35	32,04
<i>Biodieselöljy P snt/l</i>	55	28,65	23,20	0,35	52,20
<i>Biodieselöljy P R snt/l</i>	56	28,65	11,60	0,35	40,60
<i>Biodieselöljy P T snt/l</i>	57	28,65	0,00	0,35	29,00
<i>Kevyt polttoöljy snt/l</i>	60	12,98	16,90	0,35	30,23
<i>Kevyt polttoöljy ri- kitön snt/l</i>	61	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biopolttoöljy snt/l</i>	62	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biopolttoöljy R snt/l</i>	63	10,33	8,45	0,35	19,13
<i>Biopolttoöljy T snt/l</i>	64	10,33	0,00	0,35	10,68
<i>Raskas polttoöljy snt/kg</i>	71	11,59	18,67	0,28	30,54
<i>Lentopetroli snt/l</i>	81	57,49	23,33	0,35	81,17
<i>Lentobensiini snt/l</i>	91	52,11	20,81	0,68	73,60
<i>Metanoli snt/l</i>	100	26,90	10,74	0,68	38,32
<i>Metanoli R snt/l</i>	101	26,90	5,37	0,68	32,95
<i>Metanoli T snt/l</i>	102	26,90	0,00	0,68	27,58

<i>Nestekaasu snt/kg</i>	110	13,29	18,09	0,11	31,49
<i>Bionestekaasu snt/kg</i>	111	13,29	18,09	0,11	31,49
<i>Bionestekaasu R snt/kg</i>	112	13,29	9,04	0,11	22,44
<i>Bionestekaasu T snt/kg</i>	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 1 B

Sovelletaan ajalla 1.1.—31.12.2022

<i>Tuote</i>	<i>Tuote-ryhmä</i>	<i>Energiasäätövero</i>	<i>Hilidioksi-divero</i>	<i>Huoltovarmuusmaksu</i>	<i>Yhteensä</i>
<i>Moottoribensiini snt/l</i>	10	53,79	21,49	0,68	75,96
<i>Pienmoottoribensiini snt/l</i>	11	33,79	21,49	0,68	55,96
<i>Bioetanoli snt/l</i>	20	35,30	14,10	0,68	50,08
<i>Bioetanoli R snt/l</i>	21	35,30	7,05	0,68	43,03
<i>Bioetanoli T snt/l</i>	22	35,30	0,00	0,68	35,98
<i>MTBE snt/l</i>	23	43,71	17,46	0,68	61,85
<i>MTBE R snt/l</i>	24	43,71	15,54	0,68	59,93
<i>MTBE T snt/l</i>	25	43,71	13,62	0,68	58,01
<i>TAME snt/l</i>	26	47,07	18,80	0,68	66,55

<i>TAME R snt/l</i>	27	47,07	17,11	0,68	64,86
<i>TAME T snt/l</i>	28	47,07	15,42	0,68	63,17
<i>ETBE snt/l</i>	29	45,39	18,13	0,68	64,20
<i>ETBE R snt/l</i>	30	45,39	14,78	0,68	60,85
<i>ETBE T snt/l</i>	31	45,39	11,42	0,68	57,49
<i>TAAE snt/l</i>	32	48,75	19,47	0,68	68,90
<i>TAAE R snt/l</i>	33	48,75	16,65	0,68	66,08
<i>TAAE T snt/l</i>	34	48,75	13,82	0,68	63,25
<i>Biobensiini snt/l</i>	38	53,79	21,49	0,68	75,96
<i>Biobensiini R snt/l</i>	39	53,79	10,74	0,68	65,21
<i>Biobensiini T snt/l</i>	40	53,79	0,00	0,68	54,47
<i>Etanolidiesel snt/l</i>	47	20,23	14,38	0,35	34,96
<i>Etanolidiesel R snt/l</i>	48	20,23	7,90	0,35	28,48
<i>Etanolidiesel T snt/l</i>	49	20,23	1,42	0,35	22,00
<i>Dieselöljy snt/l</i>	50	34,57	24,56	0,35	59,48
<i>Dieselöljy para snt/l</i>	51	30,65	23,20	0,35	54,20
<i>Biodieselöljy snt/l</i>	52	31,69	22,51	0,35	54,55
<i>Biodieselöljy R snt/l</i>	53	31,69	11,26	0,35	43,30

<i>Biodieselöljy T snt/l</i>	54	31,69	0,00	0,35	32,04
<i>Biodieselöljy P snt/l</i>	55	30,65	23,20	0,35	54,20
<i>Biodieselöljy P R snt/l</i>	56	30,65	11,60	0,35	42,60
<i>Biodieselöljy P T snt/l</i>	57	30,65	0,00	0,35	31,00
<i>Kevyt polttoöljy snt/l</i>	60	12,98	16,90	0,35	30,23
<i>Kevyt polttoöljy ri- kitön snt/l</i>	61	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biopolttoöljy snt/l</i>	62	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biopolttoöljy R snt/l</i>	63	10,33	8,45	0,35	19,13
<i>Biopolttoöljy T snt/l</i>	64	10,33	0,00	0,35	10,68
<i>Raskas polttoöljy snt/kg</i>	71	11,59	18,67	0,28	30,54
<i>Lentopetroli snt/l</i>	81	57,49	23,33	0,35	81,17
<i>Lentobensiini snt/l</i>	91	52,11	20,81	0,68	73,60
<i>Metanoli snt/l</i>	100	26,90	10,74	0,68	38,32
<i>Metanoli R snt/l</i>	101	26,90	5,37	0,68	32,95
<i>Metanoli T snt/l</i>	102	26,90	0,00	0,68	27,58

<i>Nestekaasu snt/kg</i>	<i>110</i>	<i>13,29</i>	<i>18,09</i>	<i>0,11</i>	<i>31,49</i>
<i>Bionestekaasu snt/kg</i>	<i>111</i>	<i>13,29</i>	<i>18,09</i>	<i>0,11</i>	<i>31,49</i>
<i>Bionestekaasu R snt/kg</i>	<i>112</i>	<i>13,29</i>	<i>9,04</i>	<i>0,11</i>	<i>22,44</i>
<i>Bionestekaasu T snt/kg</i>	<i>113</i>	<i>13,29</i>	<i>0,00</i>	<i>0,11</i>	<i>13,40</i>

VEROTAULUKKO 1 C					
<i>Sovelletaan 1.1.2023 lukien</i>					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiäsältövero	Hilidioksidivero	Huoltovarmuusmaksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanol i snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanol i R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanol i 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
TAE E snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAE E R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAE E 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	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikiton snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
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	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 2 YHDISTETTY SÄHKÖN JA LÄMMÖN TUOTANTO					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasäلتövero	Hiilidioksidivero	Huoltovarmuusmaksu	Yhteensä
Kevyt polttoöljy snt/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy snt/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy R snt/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biopolttoöljy T snt/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Nestekaasu snt/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67

Bionestekaasu snt/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu R snt/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bionestekaasu T snt/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58

Ehdotus

VEROTAULUKKO 1					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö- vero	Hiilidioksidi- vero	Huolto- varmuus- maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	17,30	0,68	71,77
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	17,30	0,68	51,77
Bioetanoli snt/l	20	35,30	11,35	0,68	47,33
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	5,68	0,68	41,66
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	14,06	0,68	58,45
MTBE R snt/l	24	43,71	12,51	0,68	56,90
MTBE T snt/l	25	43,71	10,96	0,68	55,35
TAME snt/l	26	47,07	15,14	0,68	62,89
TAME R snt/l	27	47,07	13,78	0,68	61,53
TAME T snt/l	28	47,07	12,41	0,68	60,16
ETBE snt/l	29	45,39	14,60	0,68	60,67
ETBE R snt/l	30	45,39	11,90	0,68	57,97
ETBE T snt/l	31	45,39	9,20	0,68	55,27
TAAE snt/l	32	48,75	15,68	0,68	65,11
TAAE R snt/l	33	48,75	13,41	0,68	62,84
TAAE T snt/l	34	48,75	11,13	0,68	60,56
Biobensiini snt/l	38	53,79	17,30	0,68	71,77
Biobensiini R snt/l	39	53,79	8,65	0,68	63,12
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	11,58	0,35	32,16
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	6,36	0,35	26,94
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,14	0,35	21,72

Dieselöljy snt/l	50	34,57	19,78	0,35	54,70
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	18,13	0,35	50,17
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	9,06	0,35	41,10
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	9,34	0,35	42,34
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Lentopetroli snt/l	81	57,49	18,79	0,35	76,63
Lentobensiini snt/l	91	52,11	16,76	0,68	69,55
Metanoli snt/l	100	26,90	8,65	0,68	36,23
Metanoli R snt/l	101	26,90	4,33	0,68	31,91
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 2 YHDISTETTY SÄHKÖN JA LÄMMÖN TUOTANTO					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Kevyt polttoöljy snt/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy snt/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy R snt/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biopolttoöljy T snt/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Nestekaasu snt/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu snt/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu R snt/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bionestekaasu T snt/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58