

Hallituksen esitys Eduskunnalle energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettu lakia siten, että polttoaineiden verotus perustuisi polttoaineen energiasisältöön ja poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön, jolloin valmisteverona kannettava vero muutettaisiin nimeltään energiasisältöveroksi ja hiilidioksidiveroksi. Huoltovarmuusmaksu säilyisi nykyisenä sekä tasoltaan että perusteeltaan. Ehdotetut muutokset edellyttävät myös ajoneuvoverosta annetun lain ja maataloudessa käytettyjen eräiden energiatuotteiden valmisteveron palautuksesta annetun lain muuttamista.

Fossiilisilta ja bioperäisiltä polttoaineilta kannettaisiin energiasisältöön suhteutettua energiasisältöveroa, mikä alentaisi erityisesti etanolin veroa. Hiilidioksidiveron laskentaperustetta nostettaisiin nykyisestä. Hiilidioksidiverossa otettaisiin huomioon biopolttoaineilla saavutettavat hiilidioksidin vähennykset suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin, mikä antaisi etua hiilidioksiditehokkaille biopolttoaineille. Biokaasu säilyisi verottomana.

Lisäksi otettaisiin käyttöön energiasisältöverosta tehtävä laatuporrastus terveydelle haitallisia lähipäästöjä vähentäville polttoaineille. Laatuporrastus koskisi liikennepolttoaineista parafiinistä dieseliä. Maa- ja biokaasun osalta lähipäästöhyöty otettaisiin huomioon henkilöautojen käyttövoimaveron tasoa alentavana tekijänä.

Myös rikittömälle kevyelle polttoöljylle esitetään laatuporrastusta. Pienmoottoribensiinin laatuporrastuksella pyritäisiin vähentämään moottorisahojen, ruohonleikkureiden ja muiden pientyökoneiden pakokaasupäästöistä aiheutuvia terveyshaittoja.

Koska kaikkia ajoneuvojen käyttämiä polttoaineita ja sähköä ei voida verottaa liikennepolttoaineiden verotasolla, toteutettaisiin energiasisältöön sekä hiilidioksidi- ja lähipäästöihin perustuva rakenneuudistus polttoaineiden verotuksella tai polttoaineverotuksen ja ajoneuvojen käyttövoimaveron yhdistelmällä. Dieselautojen sekä kaasu- ja sähkökäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaverotus muuttuisi.

Liikennepolttoaineiden polttoaineverotuksen rakennemuutos toteutettaisiin mahdollisimman tuotoneutraalisti. Bensiinin verotasoon ei esitetä muutoksia ja dieselöljylle ehdotettu veronkorotus ehdotetaan otettavaksi huomioon henkilö- ja kuorma-autojen käyttövoimaveron yleistä tasoa alentamalla.

Lämmitys- ja voimalaitospolttoaineista kevyen ja raskaan polttoöljyn, kivihiiilen ja maakaasun sekä sähkön valmisteveroja korotettaisiin verojen rakennemuutoksen yhteydessä noin 750 miljoonalla eurolla työnantajan kansaneläkemaksun poistamisesta aiheutuvien verotuottomenetysten korvaamiseksi. Päästökauppasektorilla käytettävien polttoaineiden hiilidioksidiveroa alennettaisiin 50 prosentilla päälekkäisen hiilidioksidiohjauksen vähentämiseksi. Energiaintensiivisen teollisuuden veronpalautuksen myöntämisessä sovellettaviin raja-arvoihin ei esitetä muutoksia.

Lisäksi turpeelle ehdotetaan matalaa energiaveroa, joka ei perustuisi energiasisältöön tai hiilidioksidin ominaispäästöön. Mäntyöljystä valmisteverona kannettavaa energiaveroa korotettaisiin raskasta polttoöljyä vastaavasti.

Ehdotettu verorakenteen muutos koskisi myös nykyisin verotonta biopolttoöljyä.

Maatalouden energiaveropalautuksia korotettaisiin verokorotusten hyvittämiseksi maataloudelle.

Maakaasun verotusmenettely ehdotetaan yhdenmukaistettavaksi muun valmisteverotuksen kanssa. Siitä suoritettaisiin vero luovutettaessa maakaasua kulutukseen maakaasun siirtoverkosta nykyisen maahantuontiverotuksen sijasta. Lisäksi niin sanotut mikrovoimalaitokset vapautettaisiin kokonaan sähköverovelvollisuudesta. Energiaverotukseen tehtäisiin myös eräitä teknisluonteisia täsmennyksiä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2011 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan vuoden 2011 alusta edellyttäen, että komissio myöntää ehdotetuille muutoksille tarvittavat valtiontukiluvat. Dieselöljyn veronkorotusta sovellettaisiin kuitenkin vasta vuoden 2012 alusta. Dieselautojen käyttövoimaveron alennus, samoin kuin kaasu- ja sähkökäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveron muutokset toteutuisivat vastaavasti täysimääräisinä vasta vuonna 2012.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

1.1.1 Energiaverotuksen yleinen rakenne

Kaikki energiatuotteet ja sähkö tulivat yhdenmukaistetun valmisteverojärjestelmän piiriin, kun energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annettu neuvoston direktiivi 2003/96/EY, jäljempänä *energiaverodirektiivi*, tuli voimaan vuoden 2004 alusta. Valmisteveron alaisia ovat moottoribensiini, dieselöljy, etanoli, biodiesel, kevyt ja raskas polttoöljy sekä sähkö ja sähkön- ja lämmöntuotannon polttoaineet kuten kivihiili, ruskohiili, koksi ja maakaasu, puuta ja turvetta lukuun ottamatta. Direktiivissä säädetään veron rakenteesta ja verojen vähimmäistasoista. Energiatuotteisiin sovelletaan myös valmisteveroja koskevasta yleisestä järjestelmästä ja direktiivin 92/12/ETY kumoamisesta annettua neuvoston direktiiviä 2008/118/EY, jäljempänä *valmisteverotusdirektiivi*. Siinä säädetään valmisteverotuksen yhdenmukaistetuista perusteista, menettelyistä ja valvontajärjestelmästä, joka kattaa tuotteiden valmistuksen, varastoinnin ja siirrot jäsenvaltioiden välillä. Valmisteverotusdirektiivi on Suomessa pantu täytäntöön valmisteverotuslailla (182/2010).

Suomessa energiatuotteiden verotuksesta säädetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994), jäljempänä *polttoaineverolaki*, sekä laissa sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta (1260/1996), jäljempänä *sähköverolaki*. Jaottelun perusteena on ollut muun muassa nestemäisten polttoaineiden ominaisuuksien ja jakelujärjestelmien samankaltaisuus sekä se, että vuoden 2003 loppuun saakka ainoastaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverotus oli Euroopan unionissa yhdenmukaistettu.

Suomessa energiatuotteista kannettava valmistevero jakaantuu perusveroon ja lisäveroon. Perusvero on luonteeltaan fiskaalinen ja sitä kannetaan nestemäisistä polttoaineista kuten bensiinistä, dieselöljystä ja kevyestä polttoöljystä. Lisävero määräytyy tuotteen poltosta syntyvän ominaishiilidioksidipäästön perusteella ja sen arvona on käytetty 20,41 euroa hiilidioksiditonnilta. Lisäveroa kannetaan edellä mainituista nestemäisistä polttoaineista, raskaasta polttoöljystä sekä kivihiilestä, maakaasusta ja sähköstä. Maakaasun verotaso on kuitenkin vain puolet sen laskennallisesta määrästä. Mäntyöljystä kannetaan pelkkää perusveroa, joka vastaa raskaan polttoöljyn verotaso. Mäntyöljyn verotuksen tarkoituksena on ohjata mäntyöljy energiakäytöstä jatkojalostukseen.

Suomessa sovellettavat verotaset ovat energiaverodirektiivin vähimmäisverotasojen yläpuolella. Ajoneuvojen moottoripolttoaineilla on omat verotasonsa. Tuotteiden käyttöön, jakeluun ja verovalvontaan liittyvistä syistä Suomessa on päädytty järjestelmään, jossa lämmityspolttoaineiden sekä työkoineiden ja kiinteissä moottoreissa käytetyn polttoaineen verotaso on sama. Tämä koskee käytännössä

kevyen polttoöljyn verotusta. Dieselöljyä lievemmin verotettu kevyt polttoöljy on valvonnallisista syistä värjättävä unionin säännösten mukaisesti.

Huvi-ilmailussa käytetystä lentobensiinistä ja –petrolista kannetaan valmisteveroa, jonka taso on liikennepolttoaineita matalampi. Kaupallisen lentoliikenteen polttoaineet ovat verottomia.

Sähköveroa kannetaan kaikesta sähköstä sen tuotantotapaan katsomatta, eikä sähkön lisävero siten perustu sähkön tuottamisessa käytettyjen polttoaineiden ominaishiilidioksidipäästöön. Sähkön vero on porrastettu yleiseen veroluokkaan I ja alempaan veroluokkaan II, jota sovelletaan teollisuudessa ja kasvihuoneviljelyssä kulutettuun sähköön. Sähkön tuotannossa polttoaineet ovat verottomia, kun taas lämmöntuotannon polttoaineet ovat verollisia.

Polttoaineista ja sähköstä kannetaan energiaverotuksen yhteydessä huoltovarmuusmaksua, joka tuloutetaan huoltovarmuusrahastoon. Energiaverotus kuuluu tullin tehtäviin.

Verotasot vuonna 2010 ja verokertymä vuonna 2009

	Perusvero	Lisävero	Huoltovarmuusmaksu	Verokertymä, milj. euroa
Moottoribensiini snt/l	57,24	4,78	0,68	1 435
Dieselöljy snt/l	30,67	5,38	0,35	929
Kevyt polttoöljy snt/l	2,94	5,41	0,35	174
Raskas polttoöljy snt/kg	—	6,42	0,28	40
Lentopetroli snt/l	33,32	5,38	0,35	0,2
Lentobensiini snt/l	37,54	4,78	0,68	1
Yhteensä				2 579
Sähkö snt/kWh				
— veroluokka I		0,87	0,013	341
— veroluokka II		0,25	0,013	89
Yhteensä				430
Kivihiili euroa/t		49,32	1,18	59
Maakaasu euroa/MWh		2,016	0,084	80
Mäntyöljy snt/kg	6,70			1
Yhteensä				140
Kaikki yhteensä				3 149

1.1.2 Nestemäisten polttoaineiden valmisteverotus

Valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua kannetaan nestemäisistä polttoaineista, joita ovat muun muassa moottoribensiini, dieselöljy, lentopetroli ja lentobensiini sekä kevyt ja raskas polttoöljy. Lisäksi nestemäisiksi polttoaineiksi määritellään kasvi- ja eläinrasvat, näiden rasvojen ja alkoholien seokset eli esterit sekä alkoholit moottori- ja lämmityspolttoaineina. Nestemäiseen polttoaineeseen lisättävästä apuaineesta on suoritettava valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua samojen perusteiden mukaan kuin siitä polttoaineesta, johon sitä lisätään. Valmisteveron, huoltovarmuusmaksun ja valmisteverotuksen valvontajärjestelmän alaisia ovat edellä mainittujen polttoaineiden lisäksi kaikki muutkin nestemäiset polttoaineet ja niitä korvaavat tuotteet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi moottoripolttoaineena. Lisäksi kaikki hiilivedyt turvetta lukuun ottamatta ovat veronalaisia lämmityspolttoaineina. Valmisteverottomia ovat nestekaasu sekä kaupallisessa vesi- ja lentoliikenteessä käytettävät polttoaineet.

Polttoaineverotuksen korvaavuusperiaatteen mukaan kaikki mineraaliöljyt ja muut tuotteet kuten biopolttoaineet, jotka luovutetaan käytettäväksi moottoripolttoaineena, rinnastetaan korvattavaan fossiiliseen moottoripolttoaineeseen ja verotetaan sen mukaan joko moottoribensiiniä tai dieselöljynä. Vastaavasti kaikki hiilivedyt, jotka luovutetaan käytettäväksi lämmitykseen, verotetaan vastaavan lämmityspolttoaineen mukaan joko kevyenä tai raskaana polttoöljynä.

Suomessa on käytössä ympäristöperusteinen valmisteveron alennus rikittömälle dieselöljylle ja reformuloidulle rikittömälle moottoribensiinille edellyttäen, että tuotteen rikki- ja happipitoisuus on enintään 10 milligrammaa kilogrammaa kohden. Veroporrastuksen määrä on 2,65 senttiä litralta. Moottoribensiinin veronalennuksen edellytyksenä on rikittömyyden lisäksi se, että bensiinin happipitoisuus on vähintään kaksi painoprosenttia, mutta enintään 2,7 painoprosenttia ja että bensiini täyttää höyrynpaineen osalta kesä- ja talviajalle säädetyt vaatimukset. Vähimmäishappipitoisuutta koskevalla vaatimuksella vähennetään iäkkäämpien, ei-katalysaattoriautojen häikä- ja hiilivety päästöjä. Höyrynpainevaatimuksella taas rajoitetaan haihtuvien hiilivetyjen päästöjä (VOC) ja pakokaasupäästöjä.

Kevyellä polttoöljyllä tarkoitetaan lämmityksessä, työkoneissa ja kiinteästi asennetuissa moottoreissa käytettäväksi soveltuvaa dieselöljyä ja kaasuöljyä, joka on tehtävä tunnistettavaksi lisäämällä polttoaineeseen sekä merkkiainetta että punaista väriainetta. Tunnistettavaksi tekemisen tarkoituksena on, että lievemmin verotetun polttoaineen laitonta käyttöä voidaan valvoa. Kevyttä polttoöljyä saa käyttää lämmityksessä, teollisissa prosesseissa, kiinteissä moottoreissa sekä tietyin edellytyksin traktoreissa ja erilaisissa työkoneissa. Tieliikenteessä henkilö-, kuorma- ja linja-autojen polttoaineena sekä dieselmoottoreilla varustetuissa huviveneissä on sitä vastoin käytettävä korkeammin verotettua värjäämätöntä dieselöljyä.

Polttoaineverolakia ei sovelleta kiinteisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin, sillä kyseisten tuotteiden verotuksesta säädetään sähköverolaissa.

Valmisteveron alaisten tuotteiden, kuten nestemäisten polttoaineiden, valmistaminen, jalostaminen ja varastointi verottomana on valmisteverotuslain mukaan luvanvaraista. Valmisteveron alaisiin tuotteisiin liittyvän veroriskin vuoksi yrityksen, joka valmistaa valmisteveron alaisia tuotteita tai muuten harjoittaa toimintaa väliaikaisesti valmisteverottomilla tuotteilla, on saatava toimintaansa lupa ja asetettava vakuus sekä veron suorittamista että tuotteiden siirtämistä varten. Tyypillinen nestemäisten polttoaineiden verovelvollinen on valtuutettu varastonpitäjä, jolla on oikeus valmistaa ja varastoida polttoaineita väliaikaisen verottomuuden järjestelmässä. Valmistevero tulee suoritettavaksi, kun tuote luovutetaan kulutukseen tästä järjestelmästä. Väliaikaisen verottomuuden järjestelmässä tuotteita voidaan siirtää veroja maksamatta toiselle verottoman varaston luvan haltijalle joko Suomessa tai toisessa jäsenvaltiossa. Käytännössä järjestely tarkoittaa sitä, että polttonesteistä vero suoritetaan siinä vaiheessa, kun polttoaine luovutetaan kulutukseen verottomasta varastosta eli käytännössä öljy-yhtiön tukkuvastosta huoltoasemille, teollisuudelle tai energialaitoksille. Järjestelmän etuna on se, että vero tulee suoritettavaksi vasta siinä vaiheessa, kun tuote luovutetaan kulukseen, eikä veroa siten tarvitse suorittaa etukäteen. Muiden valmisteverojen tapaan energiatuotteiden vähittäismyyjät tai kuluttajat eivät ole tekemisissä valmisteverotuksen kanssa, vaan valmisteverot sisältyvät tuotteiden hankintahintaan. Valmisteverotuslain mukaan verovelvollisia ovat myös ne, jotka ovat hankkineet polttoaineita verotta, jos tuotteita ei ole käytetty verottomaan tarkoitukseen. Lisäksi polttoaineverolaissa on eräitä valmisteverotuslakia täydentäviä, nestemäisten polttoaineiden verotukseen liittyviä erityisiä verovelvollisuussäännöksiä tilanteisiin, joissa polttoainetta luovutetaan valtion varmuusvarastosta, polttoaineisiin lisätään apuaineita tai kun korvaavia tuotteita käytetään verolliseen tarkoitukseen.

Polttoaineverolaissa on säädetty verottomiksi ja huoltovarmuusmaksuttomiksi eräitä polttoaineiden käyttökohteita tai luovutuksia. Verotonta on biopolttoöljyä, jolla tarkoitetaan lämmityksessä sekä kiinteästi asennetuissa dieselmoottoreissa ja dieselmoottorilla varustetuissa työkoneissa käytettäväksi soveltuvaa polttoainetta, joka on valmistettu biomassasta. Biomassalla tarkoitetaan maataloudesta, kasvi- ja eläinaineita mukaan lukien, kalataloudesta, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa. Myös sekoitettaessa mineraaliöljypohjaista kevyttä polttoöljyä ja biopolttoöljyä verotonta on biomassaperäinen osuus polttoaineesta. Verottomuus ei koske autojen polttoaineena käytettävää biopolttoöljyä, joka verotetaan korvaavuusperiaatteen mukaan dieselöljynä.

Polttoaineverolaissa on säädetty yksinkertaistetusta valmisteveromenettelystä, jos biopolttoöljyn valmistusmäärä on enintään 100 000 litraa kalenterivuodessa. Yksinkertaistettu menettely tarkoittaa, että

biopolttoöljyn pienvalmistajan ei tarvitse hakea valmisteverotusta varten verottoman varaston lupaa eikä asettaa vakuutta toimintaan liittyvien veroriskien varalta. Yksinkertaistettua menettelyä ei voida soveltaa, jos biopolttoaineita siirretään Suomen ja toisen jäsenvaltion tai Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan välillä. Vaikka biopolttoöljy on verotonta, pienvalmistajan on rekisteröidyttävä energiaverodirektiivin mukaisesti valvonnallisista syistä verovelvolliseksi kotipaikkansa tullipiirille tehtävällä kirjallisella ilmoituksella. Pienvalmistajaan sovelletaan verokausi-ilmoittajaan liittyviä säännöksiä. Tämä tarkoittaa muun muassa kirjanpitovelvollisuutta valmisteveronalaisten tuotteiden valmistuksesta, käytöstä ja muusta verotukseen ja sen valvontaan liittyvästä toiminnasta. Verovelvollisen on annettava veroilmoitus kalenterikuukausittain kotipaikkansa tullipiirille.

1.1.3 Sähkön, maakaasun, kivihiilen ja mäntyöljyn valmisteverotus

Sähköverolain mukaan valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua kannetaan sähköstä, kivihielestä, maakaasusta ja mäntyöljystä. Mäntyöljystä kannetaan ainoastaan perusveroa ja muista edellä mainituista tuotteista lisäveroa. Sähköverolakiin sisältyvän korvaavuusperiaatteen mukaan edellä mainittuja tuotteita korvaavista hiilivedyistä on suoritettava vastaavan polttoaineen vero. Korvaavista tuotteista kannetaan myös huoltovarmuusmaksu. Korvaavuussäännöstä ei kuitenkaan sovelleta turpeeseen, joka on energiaverodirektiivin soveltamisalan ulkopuolella ja joka ei ole enää kansallisestikaan valmisteveron alainen tuote. Myöskään biokaasu ei ole veronalainen tuote. Sähköverolakia sovelletaan siihen vain maksettaessa biokaasulla tuotetulle sähkölle sähköntuotannon tukea.

Sähköveroa kannetaan kaikesta sähköstä sen tuotantotapaan katsomatta, eikä vero siten perustu sähkön tuottamiseen käytettyjen polttoaineiden hiili- tai energiasisältöön. Sähköntuotannon polttoaineet ovat verottomia, mutta sitä vastoin käytettäessä veronalaisia polttoaineita lämmöntuotantoon on niistä suoritettava valmisteveroa. Yhdistetyssä sähkön ja lämmöntuotannossa, jäljempänä *CHP*, verotetaan vain lämmön tuottamiseen käytettyjä veronalaisia polttoaineita. Järjestelyllä halutaan edistää energiatehokasta yhdistettyä tuotantoa. Verotuksen perusteena oleva polttoainemäärä saadaan kertomalla kulutukseen luovutettu lämpö kertoimella 0,9. Kulutukseen luovutetulla lämmöllä tarkoitetaan voimalaitokselta kaukolämpö- ja prosessihöyryverkkoon ja vastaavaan hyötykäyttöön luovutettua lämpöenergiaa.

Sähkön valmistevero on porrastettu korkeampaan (I) ja alempaan (II) veroluokkaan. Teollisuudessa ja ammattimaisessa kasvihuoneviljelyssä käytetystä sähköstä suoritetaan alemman veroluokan mukainen vero. Veroluokan I veroa suoritetaan sähköstä, joka käytetään esimerkiksi yksityistaloudessa, maaja metsätaloudessa, rakentamisessa, tukku- ja vähittäiskaupassa, majoitus- ja ravitsemustoiminnassa sekä yleensäkin palvelutoiminnassa. Sähköstä suoritetaan vero siinä vaiheessa, kun se luovutetaan sähköverkosta loppukuluttajalle.

Sähköverolain 5 §:n 2 momentin mukaan nimellisteholtaan alle kahden megavoltiampeerin generaattorit ovat verotuksen ulkopuolella, jos niiden tuottamaa sähköä ei siirretä sähköverkkoon. Tällaisten lähinnä varavoimaina toimivien pienvoimalaitosten kytkeminen sähköverkkoon ei ole pääsääntöisesti taloudellisesti kannattavaa. Piensähköntuotannon verottaminen olisi myös hallinnollisesti työlästä niin veronsaajan kuin verovelvollisenkin kannalta sen vähäiseen verotuottoon suhteutettuna.

Maakaasua tuodaan Suomeen ainoastaan EU:n ulkopuolelta Venäjältä. Maakaasuputkistoa eli siirtoverkkoa on Suomessa tuhat kilometriä ulottuen Kaakkois-Suomesta pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle. Siirtoverkko koostuu varsinaisen putken lisäksi erilaisista asemista. Siirtoverkossa maakaasua kuljetetaan korkealla, vähentämättömällä paineella.

Maakaasun luovutus käyttäjille tai paikallisten jakeluyhtiöiden jakeluverkkoon tapahtuu paineenvähennys- ja mittausasemien kautta, joissa kaasun paine pudotetaan vastaanottajalle sopivaksi ja kaasun määrä yleensä mitataan. Näiltä yli sadalta asemalta on tiedonsiirtoyhteys maakaasukeskuksen valvomoon. Jakeluyhtiöt siirtävät kaasua jakeluverkkossa käyttäjille.

Maakaasun maahantuonnista, siirrosta ja tukkumyynnistä vastaa Gasum Oy. Tukkuasiakkaita ovat suuret ja keskisuuret teollisuusyritykset, kaukolämpöä ja sähköä tuottavat energiayhtiöt ja voimalaitokset sekä maakaasun paikallisjakeluyhtiöt. Paikallisjakeluyhtiöt myyvät maakaasua pienkäyttäjille yli 25 paikkakunnalla. Asiakkaina ovat pienet teollisuuslaitokset, julkiset palvelu- ja liikekiinteistöt, rivi- ja kerrostaloyhtiöt sekä pientalot. Valtaosa kaasusta menee suurkuluttajille. Pienkäyttäjien osuus maakaasun myyntivolyyymista on noin viisi prosenttia.

Maakaasua käytetään pääasiassa sähkön ja lämmöntuotannossa energiayhtiöissä ja teollisuudessa sekä teollisuuden prosessipolttoaineena. Maakaasu verotetaan muusta valmisteverotuksesta poiketen maahantuonnin yhteydessä Suomen ja Venäjän rajalla. Valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua maakaasusta on velvollinen suorittamaan maakaasun maahantuoja siitä määrästä, joka on tuotu maahan. Maakaasun verotaso on puolet siitä, mitä sen tulisi lisäveron laskentaperusteena olevan ominaishiilidioksidipäästön perusteella olla.

Sähköverolaissa säädetään maakaasun verottomuudesta. Valmisteverotonta ja huoltovarmuusmaksutonta on maakaasu, joka käytetään teollisessa tuotannossa raaka- tai apuaineena taikka välittömässä ensikäytössä tavaran valmistuksessa. Lisäksi verotonta on maakaasu, joka käytetään sähköntuotannossa tai energianlähteenä öljynjalostusprosessissa. Vaikka biokaasua syötettäisiin maakaasun siirtoverkkoon, se ei tule verotuksen piiriin, koska siirtoverkossa olevan kaasun verotus tapahtuu maahantuonnin yhteydessä. Maahantuotu kaasu luovutetaan käyttäjille valmisteveron ja huoltovarmuusmaksun sisältävään hintaan. Jos kaasua käytetään verottomaan tarkoitukseen, on käyttäjällä oikeus hakea veronpalautusta tullipiiriltä kolmen kuukauden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jona maakaasua on käytetty. Maakaasun käytöstä noin kaksi kolmasosaa on verotonta ja nykyverotasolla veron palautuksen määrä on 60-70 miljoonaa euroa vuodessa.

Teollisen tuotantotoiminnan harjoittaja on velvollinen suorittamaan lämmitykseen käyttämästään mäntyöljystä valmisteveroa raskaan polttoöljyn veroa vastaavan määrän. Verotuksen tarkoituksena on ohjata mäntyöljy energiakäytöstä jatkojalostukseen kemianteollisuuden raaka-aineeksi. Nykyisin mäntyöljystä kertyy veroa noin miljoona euroa vuodessa.

Tukijärjestelmä

Energiaverotukseen sähköveroporrastuksen lisäksi sisältyvä tukijärjestelmä muodostuu tietyistä uusiutuvalla energialla tuotetun sähkön tuotantotuista ja energiaintensiivisen teollisuuden osittaisesta veronpalautuksesta.

Sähköntuotannon tukijärjestelmä muodostuu tuulivoiman, pienvesivoiman, metsähakkeen, kierrätyspolttoaineen ja biokaasun tuista. Tuen perusmäärä on 0,42 senttiä kilowattitunnilta. Tuulivoiman ja metsähakkeen kilpailukyvyyn turvaamiseksi ja parantamiseksi niillä tuotetulla sähköllä on korotettu tuki 0,69 senttiä kilowattitunnilta. Kierrätyspolttoaineella tuotetun sähkön tuki on 0,25 senttiä kilowattitunnilta, koska kierrätyspolttoaine ei ole kokonaisuudessaan bioenergiaa. Sähköntuotannon tuensaajia oli vuonna 2008 kaikkiaan 146

Sähköntuotannon tuet vuonna 2008: miljoonaa euroa

tuulivoima	1,8
metsähake	8,1
pienvesivoima	0,8
kierrätyspolttoaine	0,8
biokaasu	0.05

Energiaintensiiviset yritykset saavat maksamistaan energiaveroista osittaisen palautuksen. Yritys voi saada veronpalautusta siltä osin kuin sen maksamien valmisteverojen määrä on enemmän kuin 3,7 prosenttia yrityksen jalostusarvosta. Tältä osin yrityksellä on oikeus saada palautuksena energiaveroa 85 prosenttia. Näin lasketusta palautuksesta maksetaan kuitenkin vain 50 000 euroa ylittävä osuus. Vuonna 2008 energiaintensiivisen teollisuuden veronpalautusta maksettiin 5,5 miljoonaa euroa vajaalle kymmenelle yritykselle.

Komissio on myöntänyt energiaverotuksen tukimuodoille määräaikaista valtiontukiluvaa.

Maatalouden energiaverojen palautus

Energiatuotteiden hintaan sisältyvää valmisteveroa palautetaan ammattimaiselle maatalouden harjoittajalle maataloudessa käytetystä kevyestä ja raskaasta polttoöljystä sekä sähköstä. Valmisteveron palauttamista koskevat säännökset sisältyvät maataloudessa käytettyjen eräiden energiatuotteiden valmis-

teveron palautuksesta annettuun lakiin (603/2006), jäljempänä *maatalouden energiaveron palautuslaki*. Maataloudessa käytetystä kevyestä polttoöljystä palautetaan valmisteveroa 5,85 senttiä litralta ja raskaasta polttoöljystä 2,75 senttiä kilogrammalta. Lisäksi I veroluokan mukaan verotetusta sähköstä palautetaan valmisteveroa 0,62 senttiä kilowattitunnilta, jolloin sähkön verorasitus jää II veroluokan tasolle. Palautukseen oikeutettuna maatalouden harjoittajana pidetään henkilöä, joka harjoittaa maataloutta ja jolle on verovuoden aikana maksettu Euroopan unionin suoria tukia, luonnonhaittakorvausta, maatalouden ympäristötukea tai kansallista tukea. Lisäksi tukeen on oikeutettu se, joka harjoittaa viljan kuivatusta.

Energiaverojen palautus on liitetty maatalouden tuloveroilmoittamiseen. Maatalouden tuloveroilmoituksen piirissä olevat hakijat jättävät hakemuksen valmisteveron palautuksesta maatalouden tuloveroilmoituksen liitteenä. Palautuksen hakijat, jotka eivät anna maatalouden tuloveroilmoitusta, käyttävät erillistä hakemuslomaketta. Hakemus on tehtävä vuosittain, ja se on jätettävä viimeistään verovuoden päättymistä seuraavan kalenterivuoden helmikuun loppuun mennessä. Yhteisön ja yhteisetuuden on jätettävä hakemus viimeistään neljän kuukauden kuluttua sen verovuoden päättymisestä, jolta palautusta haetaan. Hakemuksessa on ilmoitettava muun muassa verovuoden aikana palautukseen oikeuttava energiatuotteiden käyttö. Veroa ei palauteta, jos palautuksen määrä on alle 50 euroa. Veronpalautuksen suorittaa Verohallinto.

Kasvihuoneviljelijöille maksetaan palautusta kevyen ja raskaan polttoöljyn valmisteverosta polttoaineverolain 10 a §:n nojalla. Ne kasvihuoneviljelijät, joiden kevyen ja raskaan polttoöljyn käyttömäärä ylittää 16 000 yksikköä, hakevat valmisteveron palautusta viljelmän sijaintipaikan tulliviranomaiselta. Palautusta voi hakea joko kalenterivuodelta tai erikseen tammi-kesäkuun ja heinä-joulukuun aikana käytetystä polttoöljystä. Palautusta on haettava viimeistään kuuden kuukauden kuluessa edellä mainitun ajanjakson päättymisestä. Kasvihuoneviljelijöille maksettavat veronpalautukset ovat yhtä suuria kuin ammattimaisille maataloudenharjoittajille maksettavat veronpalautukset. Tilanteessa, jossa kasvihuoneviljelyyn käytetyn kevyen ja raskaan polttoöljyn yhteenlaskettu käyttömäärä on alle 16 000 yksikköä hakemusta kohden, valmisteveroa voidaan kuitenkin palauttaa kasvihuoneviljelijälle maatalouden energiaveron palautuslain nojalla.

Sähköverolaissa ammattimainen kasvihuoneviljely rinnastetaan teollisuuteen. Teollisuudessa käytetystä sähköstä, joka on voitu sähköä toimitettaessa erikseen mitata, suoritetaan veroa alemman II veroluokan mukaan. Samalla edellytyksellä kasvihuoneviljelmille voidaan toimittaa sähköä alemmalla veroluokan II verolla. Tämä edellyttää, että kasvihuoneviljelmälle on asennettu erillinen sähkömittari. Jos mittaria ei ole asennettu, sähkön hinnassa maksettua valmisteveroa voidaan palauttaa hakemuksesta maatalouden energiaveron palautuslain nojalla. Kasvihuoneviljelijä saa tällöin käyttämästään sähköstä valmisveron palautusta 0,62 senttiä kilowattitunnilta.

Komissio on vahvistanut 27 päivänä joulukuuta 2006 maa- ja metsätalouseläntalouden valtiontukea koskevat suuntaviivat vuosiksi 2007–2013, jäljempänä suuntaviivat. Suuntaviivoilla vahvistetaan energiaverodirektiivin mukaisiin verovapautuksiin liittyvää tukea koskevat säännöt. Komissio on vahvistanut vuonna 2007 maatalouden energiaveron palautuslain säätämisen yhteydessä, että Suomen tukitoimet ovat Euroopan unionista tehdyn sopimuksen mukaisia ja että ne täyttävät suuntaviivoissa asetetut edellytykset. Komissio on myös hyväksynyt maataloudelle maksettavien energiaveropalautusten korotukset, joita koskevat lait 920/2008 ja 919/2008 tulivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2009.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan mukaan komissiolle on annettava tieto tuen muuttamista koskevista suunnitelmista niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa. Jos komissio katsoo, että suunnitelma ei sovellu yhteismarkkinoille, jäsenvaltio ei saa toteuttaa toimia. Suuntaviivojen 16 kohdan mukaan tukijärjestelmästä voidaan myöntää tukea ainoastaan toimiin tai palveluihin, jotka on toteutettu tai vastaanotettu sen jälkeen, kun tukijärjestelmä on otettu käyttöön ja komissio on todennut sen perustamissopimuksen edellytysten mukaiseksi. Näin ollen tuen muuttamista koskevaa lakia voidaan alkaa soveltaa vasta sen jälkeen, kun komissio on myöntänyt siihen luvan. Muutettua tukea voidaan maksaa vain energiatuotteista, jotka on kulutettu komission antaman luvan jälkeen.

Maatalouden harjoittaja on saanut vuodesta 2005 lähtien hakemuksesta valmisteveron palautusta maataloudessa käyttämästään energiasta. Energiaverojen palautuksella on pyritty parantamaan maatalouden toimintaedellytyksiä tuotantokustannuksia laskemalla.

Energiaveroja on palautettu kasvihuoneviljelijöille ja ammattimaisille maatalouden harjoittajille keskimäärin noin 12 – 13 miljoonaa euroa vuosittain. Jäljempänä olevista taulukoista ilmenee energia-tuotteittain vuodelta 2008 maksetut veronpalautukset. Kasvihuoneviljelyn osalta taulukossa ilmoitetut määrät sisältävät polttoaineverolain 10 a §:n ja maatalouden energiaveron palautuslain 4 §:n nojalla maksetut määrät. Vuonna 2008 kulutetusta energiasta maksettiin palautusta yhteensä noin 39 000 haki-jalle.

Energiaveron palautukset maataloudelle ja kasvihuoneille vuodelta 2008

Laji	Energiamäärä, yksikköä	Palautettu määrä, euroa
Kevyt polttoöljy kasvihuoneviljelyssä (l)	15 260 423	570 737
Kevyt polttoöljy muussa maataloudessa (l)	269 224 757	10 095 928
Raskas polttoöljy kasvihuoneviljelyssä (kg)	37 666 892	659 171
Raskas polttoöljy muussa maataloudessa (kg)	491 531	8 602
Sähkö kasvihuoneviljelyssä ja muussa maataloudessa (kWh)	897 485 165	2 034 706

Maatalouden energiaverojen palautuksia korotettiin vuonna 2009. Korotettuja palautuksia maksetaan energiatuotteista, jotka on kulutettu maataloudessa 1 päivänä kesäkuuta 2009 tai sen jälkeen. Vuoden 2008 kulutusmäärillä ja kesäkuun 2009 alusta lukien sovelletuilla palautustasoilla laskettuna maata-loudelle palautettava laskennallinen määrä on noin 23 miljoonaa vuodessa.

1.1.4 Ajoneuvojen verotus

Autovero

Autoverolain (1482/1994) mukaan autovero on kertaluonteinen vero, jota kannetaan uusista ja käytettynä maahan tuotavista henkilö- ja pakettiautoista sekä moottoripyöristä, kun ne rekisteröidään Suomessa ensimmäisen kerran. Autoveron verotusarvo on ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo eli verollinen kuluttajahinta Suomen markkinoilla. Henkilö- ja pakettiautojen veroprosentti määräytyy valmistajan ilmoittamien, Euroopan unionin lainsäädännössä säädetyllä tavalla mitattujen auton hiilidioksidipäästöjen perusteella. Jos päästöjä ei ole mitattu tai niitä ei tiedetä, vero määräytyy ajoneuvon kokonaisuuden ja käyttövoiman perusteella. Vero on 12,2 – 48,8 prosenttia verotusarvosta. Moottoripyörien veroprosentti määräytyy moottorin iskutilavuuden mukaan. Moottoripyörien vero on 9,8 – 24,4 prosenttia verotusarvosta.

Ajoneuvovero

Ajoneuvoverosta säädetään ajoneuvoverolaissa (1281/2003). Veroa kannetaan siltä ajalta, jona ajoneuvo on liikennekäytössä. Vero on päiväkohtainen ja se määrätään etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta. Henkilöautoista ja pakettiautoista kannettava ajoneuvoveron *perusvero* on fiskaalinen. Vero, joka kohdistuu ennen maaliskuuta 2011 olevaan aikaan, on porrastettu kahteen veroluokkaan auton iän perusteella siten, että ennen vuotta 1994 käyttöönotettujen autojen vero on 26 senttiä päivältä ja vuonna 1994 tai sen jälkeen käyttöönotettujen autojen vero 35 senttiä päivältä. Vuositasolla veron määrä on 94,90 euroa tai 127,75 euroa. Veron määrä on sama henkilö- ja pakettiautoille.

Ajoneuvoveron perusvero on muutettu ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi ajoneuvoverolain muuttamisesta annetulla lailla (1311/2007) ja ajoneuvoverolain muuttamisesta annetun lain 10 §:n

muuttamisesta annetulla lailla (943/2009), jotka tulivat voimaan 1 päivänä helmikuuta 2010. Muutettujen lakien mukaan perusvero määräytyy hiilidioksidipäästöjen tai kokonaismassan perusteella samalla tavoin kuin autoverotuksessa. Koska perusvero on päiväkohtainen ja se kannetaan etukäteen, uusia veroperusteita voidaan alkaa soveltaa vasta siirtymäajan jälkeen, jotta kaikkia verovelvollisia kohdeltaisiin yhdenvertaisesti. Tästä johtuen muutettuja säännöksiä sovelletaan vasta 1 päivältä maaliskuuta 2011 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan ajoneuvoveron perusveroon. Uusien veroperusteiden mukaan laskettua veroa sisältäviä verolippuja on kuitenkin lähetetty jo maaliskuun 2010 alusta lukien.

Päästöperusteinen ajoneuvoveron perusvero on 20 – 605,90 euroa vuodessa auton ominaishiilidioksidipäästöjen määrästä riippuen. Verotaulukko on sama kaikille perusveron alaisille ajoneuvoille. Veromalli suosii tekniikasta riippumatta kaikkia pienipäästöisiä autoja, esimerkiksi dieselkäyttöiset autot hyötyvät vastaavaan bensiinimalliin verrattuna. Henkilöautoilla keskimääräinen verorasitus pysyy uudessa mallissa entisellään. Sen sijaan pakettiautojen osalta on arvioitu, että siirtyminen päästöperusteiseen ajoneuvoverotukseen nostaa keskimääräisen perusveron noin 280 euroon vuodessa. Verotason nousu koskee suurta määrää pakettiautoja ja kohdistuu lähinnä taloudellisiin toimijoihin, joiden käytössä pääosa pakettiautoista on. Myös henkilöautoluokkaan kuuluvilla matkailuautoilla siirtyminen päästöperusteiseen perusveroon nostaa niiden keskimääräisen perusveron 300 – 485 euroon vuodessa.

Ajoneuvoveron *käyttövoimaveroa* kannetaan henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista, jotka käyttävät polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä. Vuoden 2009 lopussa ajoneuvoliikennerekisterissä oli käyttövoimaveron alaisia, liikennekäytössä olevia henkilöautoja noin 460 000, pakettiautoja noin 270 000 ja kuorma-autoja noin 90 000. Valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi käyttövoimaverolla taimitetaan eri tavoin verotettuja polttoaineita käyttävien henkilöautojen erisuuruisia käyttökustannuksia autoilijoille. Dieselajoneuvoilta kannettava käyttövoimaveron korvautuu niiden pienemmällä polttoaineen kulutuksella ja dieselpolttoaineen bensiiniä 26,3 senttiä litralta alemmalla polttoaineverolla. Käyttövoimaveron taso on mitoitettu siten, että bensiini- ja dieselkäyttöisen henkilöauton verorasitus on suurin piirtein yhtä suuri noin 18 000 kilometrin vuotuisella ajosuoritteella.

Pakettiautojen ja kuorma-autojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa käyttökustannusten tasaamistarkoitusta kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla. Kuorma-autojen massaperusteisella käyttövoimaverolla pannaan täytöntön verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/38/EY, jäljempänä *vinjettidirektiivi*, edellytetty vuotuinen vero. Direktiivissä säädetään myös veron vähimmäismääristä. Pakettiautojen henkilöautoja alemmalla käyttövoimaverolla on pyritty yhdenmukaistamaan tavarankuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen eli suurten pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen verokohtelua ja vähentämään epätarkoituksenmukaisia, verotuksesta johtuvia ajoneuvoluokan muutoksia ja ajoneuvovalintoja.

Henkilöauton käyttövoimaveron päivää kohden on 6,7 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilolta. Keskimääräisen 1 900 kiloa painavan dieselhenkilöauton käyttövoimaveron on 465 euroa vuodessa. Kaksikäyttöautoista eli henkilökuljetukseen tarkoitetuista pakettiautoluokan ajoneuvoista kannetaan samansuuruinen käyttövoimaveron kuin henkilöautoista. Pakettiauton ja matkailuauton käyttövoimaveron on päivää kohden 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilolta. Suurin osa rekisterissä olevista pakettiautoista kuuluu kokonaismassaltaan painoluokkaan 2 500–3 000 kilogrammaa, jolloin vuotuinen käyttövoimaveron määrä vaihtelee 82 eurosta 98 euroon. Kuorma-autojen käyttövoimaveron määrään vaikuttavat kuorma-auton kokonaismassa, akselien lukumäärä ja se, käytetäänkö autoa perävaunun vetoon. Kuorma-auton käyttövoimaveron on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilolta 1,0–3,1 senttiä päivässä. Esimerkiksi jakeluautona käytettävän akselien lukumäärä on 18 tonnia painavan kuorma-auton käyttövoimaveron on 919 euroa vuodessa ja 26 tonnia painavan kolmiakselisen täysperävaunun yhdistelmän käyttövoimaveron 2 372 euroa vuodessa. Linja-autoista käyttövoimaveron ei kanneta.

Dieselautojen lisäksi käyttövoimaveron kannetaan myös muista ajoneuvoista, jotka käyttävät polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä. Tällaisia ovat muun muassa sähköautot, joihin voidaan syöttää energiaa auton ulkopuolelta sähköverkosta, eli täyssähköautot ja sellaiset polttomoottorilla ja sähkömoottorilla varustetut hybridi-autot, joihin voidaan ladata sähköä ulkoisesta lähteestä. Käyttövoimaveron ei kanneta bensiinikäyttöisistä hybridi-autoista, joissa akku latautuu ajon aikana ja jarrutusenergian talteenotossa, mutta joissa ei ole ulkoista latausmahdollisuutta. Dieselkäyttöinen hybridi-auto rinnaste-

taan dieselautoon. Koska kullekin ajoneuvoluokalle on tällä hetkellä vain yksi käyttövoimaveron taso, esimerkiksi sähköautoista kannetaan samansuuruinen käyttövoimaveron kuin dieselautoista.

Metaanista koostuvaa polttoainetta, kuten maakaasua ja metaanista muodostuvaa biokaasua, käyttävät henkilö- ja pakettiautot on nykyisin vapautettu käyttövoimaverosta. Vuonna 2003 säädetyllä verovapaudella haluttiin edistää biokaasuautojen käytön yleistymistä. Verovapauden säätämisen yhteydessä todettiin, että ympäristöperusteisesta tuesta voidaan luopua aikanaan, kun kaasun käyttö ajoneuvojen polttoaineena on yleistynyt. Ensimmäiset täysin maakaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot merkittiin ajoneuvoliikennerekisteriin vuonna 2006 ja ensimmäiset bensiiniä ja maakaasua käyttävät autot vuonna 2007, jolloin niitä rekisteröitiin 84 kappaletta. Vuonna 2009 ajoneuvoliikennerekisterissä oli 85 maakaasukäyttöistä henkilöautoa ja 19 maakaasukäyttöistä pakettiautoa. Lisäksi rekisterissä oli 281 henkilöautoa ja 18 pakettiautoa, joiden käyttövoimana on sekä bensiini että maakaasu eli niin sanottu bi-fuel -auto. Markkinoille on tullut myös aikaisempaa enemmän autoja, niin sanottuja FFV-autoja, jotka voivat käyttää polttoaineenaan moottoribensiiniä tai moottoribensiinin ja etanolin seosta aina 85 prosentin etanolipitoisuuteen asti.

Autoveroa ja ajoneuvoveroa on kannettu (miljoonaa euroa) vuosina 2008 ja 2009 seuraavasti:

	Autovero		Ajoneuvovero			
			Perusvero		Käyttövoimaveron	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Henkilöauto	916,2	620,7	318,8	318,7	211,6	234,6
Pakettiauto	84,4	52,5	36,6	36,8	30	29,9
Kuorma-auto	-	-	-	-	94,5	92,3

Henkilöautokanta ja liikennesuoritteet

Vuoden 2009 lopussa Suomen ajoneuvoliikennerekisterissä oli noin 2,76 miljoonaa henkilöautoa, joista 2,45 miljoonaa autoa oli liikennekäytössä. Autokanta on kasvanut tasaisesti 1990-luvun alun taloudellisen taantumien jälkeen. Henkilöautojen autoverotus muuttui ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi vuoden 2008 alusta lukien, minkä jälkeen uusien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on laskenut kaikkiaan 15 prosenttia. Vuoden 2010 tammi-toukokuussa verotettujen uusien bensiinikäyttöisten henkilöautojen keskimääräinen päästö oli 152 grammaa kilometrillä ja dieselkäyttöisten henkilöautojen päästö 148 grammaa kilometrillä. Käytettynä hankittujen ajoneuvojen keskimääräiset päästöt eivät ole alentuneet vastaavalla tavalla.

Autoverolain muutoksen jälkeen rekisteröidyistä uusista dieselkäyttöisistä henkilöautoista noin 57 prosenttia sijoittuu kokonaismassaltaan välille 1 900 – 2 200 kilogrammaa, jolloin käyttövoimaveron on 489 – 538 euroa vuodessa. Vuoden 2008 alun jälkeen verotetuista uusista dieselkäyttöisistä henkilöautoista noin 32 prosenttia kuuluu päästoluokkaan 141 – 160 grammaa kilometrillä, mikä vastaa 5,3 – 6,0 litran polttoaineenkulutusta sadalla kilometrillä. Seuraavaksi suurimman ryhmän muodostavat autot, joiden hiilidioksidipäästö on 121 – 140 grammaa kilometrillä, mikä vastaa 4,5 – 5,3 litran polttoaineenkulutusta sadalla kilometrillä. Niiden osuus on noin 24 prosenttia. Koko dieselkäyttöisen ajoneuvokannan keskimääräisen kulutuksen arvioidaan olevan noin 6,5 litraa sadalla kilometrillä.

Bensiinikäyttöisistä vuoden 2008 alun jälkeen verotetuista henkilöautoista noin 38 prosenttia kuuluu päästoluokkaan 141–160 grammaa kilometrillä, mikä vastaa 6,0 – 6,8 litran polttoaineenkulutusta sadalla kilometrillä. Seuraavaksi suurin ryhmä ovat autot, joiden hiilidioksidipäästö on 161 – 180 grammaa kilometrillä, mikä vastaa 6,9 – 7,7 litran polttoaineen kulutusta sadalla kilometrillä. Niiden osuus on noin 26 prosenttia. Kokonaismassan osalta vuonna 2008 tai sen jälkeen käyttöön otetuista uusista bensiinikäyttöisistä henkilöautoista hieman yli 50 prosenttia sijoittuu välille 1 700 – 2 000 kilogrammaa.

Henkilöautojen määrä ja liikennesuoritteet ovat kasvaneet tasaisesti lukuun ottamatta 1990-luvun alun taloudellista taantumaa. Vuonna 2008 henkilöautoilla ajettiin keskimäärin noin 17 000 kilometriä vuodessa. Dieselkäyttöisten henkilöautojen keskimääräiset ajosuoritteet ovat pääsääntöisesti suurempia

kuin bensiinikäyttöisten henkilöautojen vuosittaiset ajosuoritteet. Dieselhenkilöautojen ajosuoritteen arvioidaan olevan noin 25 000 kilometriä vuodessa. Sähköautojen akkuteknologia on vielä suhteellisen kehittymätöntä ja kallista. Näistä syistä täyssähköautojen ajosuorite rajoittuu alkuvaiheessa noin 10 000 kilometriin. Bi-fuel –autojen ajosuoritteen voidaan arvioida olevan tavallisen bensiiniauton luokkaa, mutta kaasun jakeluverkon rajallisuuden ja autojen suhteellisen pienen kaasusäilön takia näillä ajoneuvoilla kaasulla tapahtuvan ajosuoritteen arvioidaan olevan samaa luokkaa kuin täyssähköautoilla.

1.2 EU:n lainsäädäntö

Energiatuotteet

Energiatuotteiden ja sähkön valmisteverotuksesta säädetään energiaverodirektiivissä. Energiaverodirektiivissä tarkoitettuja energiatuotteita ovat moottoribensiini, dieselöljy, kevyt ja raskas polttoöljy, maakaasu, nestekaasu, metaani, sähkö, kivihiihi, ruskohiili ja koksi sekä muut nestemäiset, kiinteät ja kaasumaiset hiilivedyt. Energiaverodirektiivin soveltamisalaan kuuluvia energiatuotteita ovat myös erilaiset eläinrasvat ja kasviöljyt, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina. Esimerkkeinä niistä voidaan mainita rypsi-, rapsi- ja palmuöljy. Myös edellä mainittujen rasvojen ja alkoholien seokset eli esterit ovat veronalaisia tuotteita. Näitä ovat esimerkiksi tyypilliset biodiesel-polttoaineet, kuten RME eli rypsimetyyliesteri.

Myös niistä direktiivissä määritellyistä energiatuotteista, joille ei ole direktiivissä säädetty vähimmäisverotaso, on suoritettava käyttötarkoituksen mukaan vastaavan moottori- tai lämmityspolttoaineen vero. Tämän lisäksi niin sanotun korvaavuusperiaatteen mukaisesti kaikkia tuotteita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään tai myydään moottoripolttoaineina tai moottoripolttoaineiden lisäaineina tai moottoripolttoaineiden tilavuutta lisäävinä aineina, on verotettava vastaavan moottoripolttoaineen verokannan mukaisesti. Turvetta lukuun ottamatta myös kaikkia muita hiilivetyjä, joita myydään, käytetään tai on tarkoitettu käytettäväksi lämmittämiseen, on verotettava vastaavan energiatuotteen verokannan mukaisesti. Direktiivin mukaan esimerkiksi moottoribensiiniin lisättävää alkoholistä on suoritettava bensiinin valmistevero ja dieselöljyyn lisättävästä kasviöljystä dieselöljyn valmistevero. Samoin hiilivetyjä sisältävät kaasut silloin, kun niitä käytetään moottori- tai lämmityspolttoaineena, on verotettava vastaavan käyttötarkoituksen mukaan. Vastaavasti myös polttonesteeseen lisäystä apu- ja lisäaineesta on suoritettava valmistevero.

Energiaverodirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle on haluttu jättää tiettyjä energiamuotoja ja energian käyttötilanteita. Direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle 2 artiklan mukaan jäävät muun muassa lämmön sekä puun ja turpeen verottaminen. Koska direktiivin lähtökohtana on energiatuotteiden verottaminen moottori- ja lämmityspolttoaineena, käyttö muihin tarkoituksiin on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle. Tällaisia energiatuotteiden käyttökohteita on esimerkiksi teollisuuden prosesseissa, joissa tapahtuvaa lämmityskäyttöä ja raaka-ainekäyttöä on vaikea erottaa toisistaan. Näissä tapauksissa on annettu jäsenvaltioille liikkumavaraa itse päättää energiatuotteiden verottamisesta tarkoituksenmukaisella tavalla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kyseisiä tuotteita verotettaessa tai jätettäessä verotuksen ulkopuolelle voitaisiin menetellä täysin vapaasti, vaan kyseisiä tilanteita on arvioitava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen verosyrjintää sekä valtioneutua koskevien määräysten perusteella. Säännöstä tulisi myös soveltaa yhdenmukaisesti kaikkiin tuotteisiin ja tilanteisiin. Lisäksi, vaikka kyseiset tuotteet ovat verotusmielessä direktiivin soveltamisalan ulkopuolella, käytettyihin energiatuotteisiin joudutaan soveltamaan valmisteverotuksen valvontaa ja tuotteiden siirtämistä koskevia säännöksiä.

Verotasot

Energiaverodirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on kannettava direktiivissä tarkoitetuista tuotteista vero, joka täyttää kyseiselle tuotteelle säädetyn vähimmäisveromäärän. Ainoastaan osalle direktiivin soveltamisalaan kuuluvista energiatuotteista on säädetty verotaulukossa käyttötarkoituksenmukainen vähimmäisverotaso, mutta korvaavuusperiaatteen mukaan myös korvaaviin tuotteisiin sovelletaan sa-

moja verotaulukoita. Vähimmäisverotaso on säädetty liikenteen moottoripolttoaineista bensiinille, dieselöljylle, lentobensiinille ja -petrolille sekä nestekaasulle ja maakaasulle.

Teollisuus- ja ammattitarkoituksissa käytetyille moottoripolttoaineille kuten kevyelle polttoöljylle, lentopetrolille, nestekaasulle ja maakaasulle on säädetty omat verotasonsensa. Teollisuus- ja ammattikäytöllä tarkoitetaan maataloutta, puutarhaviljelyä, kalanviljelyä ja metsänhoitoa; kiinteästi asennettuja moottoreita; rakennusteollisuudessa, maa- ja vesirakentamisessa sekä julkisissa rakennusurakoissa käytettävien koneiden ja laitteiden polttoainetta; ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu käytettäväksi muussa kuin tieliikenteessä tai joiden käyttö pääasiassa tieliikenteessä ei ole sallittua. Tyypillisiä käyttökohteita ovat erilaiset traktorit ja työkoneet.

Lisäksi lämmityspolttoaineista kevyelle ja raskaalle polttoöljylle, lentopetrolille, nestekaasulle, maakaasulle, hiilelle ja koksille sekä sähkölle on omat vähimmäisverotasonsensa. Esimerkiksi energiaverodirektiivin mukainen vähimmäisverotaso 1 000 litralta on moottoribensiinille 359 euroa, dieselöljylle 330 euroa, lentopetrolille 330 euroa, kevyelle polttoöljylle 21 euroa ja raskaalle polttoöljylle 15 euroa. Nestekaasun vähimmäisverotaso lämmityskäytössä on nolla. Moottoripolttoaineena nestekaasulle on säädetty positiivinen vähimmäisverotaso, mutta erityissäännöksen perusteella nestekaasun verotaso moottorikäytössä voi myös olla nolla.

Verovapaudet

Kullakin energiatuotteella voi olla lähtökohtaisesti vain yksi direktiivissä määritellyn käyttötarkoituksen mukainen verotaso. Energiaverodirektiiviin sisältyy eräitä mahdollisuuksia soveltaa tietyissä tilanteissa alennettua verokantaa tai täyttä verottomuutta. Osa verovapauksista jäsenvaltion on pakko toteuttaa, kuten sähköntuotannon polttoaineiden verovapaus, ja osa jää jäsenvaltion harkintaan. Poikkeamisen normaalista verokannasta on kuitenkin tapahduttava verovalvonnassa ja unionin oikeuden mukaisesti, mikä tarkoittaa muun muassa sitä, että jäsenvaltion on noudatettava syrjivien verojen kieltä ja unionin valtioneuvoston säännöksiä.

Energiaverodirektiivissä annetaan eräissä tapauksissa jäsenvaltioille mahdollisuus itse tietyin edellytyksin päättää veronalennuksista energiatuotteen käyttötarkoituksen tai laadun mukaan. Veron porrastaminen on mahdollista esimerkiksi tuotteen laadun perusteella. Tätä perustetta on käytetty veronalennuksen myöntämiseen liikennepolttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla muutoin laatuvaatimuksiltaan sallitut tuotteet. Porrastuksen myöntämisen edellytyksenä on myös, että alennukseen oikeutetun tuotteen laatua valvotaan niin, että veroviranomainen voi varmistua veroporrastuksen edellytysten täyttymisestä. Näissä tapauksissa edellytetään lisäksi energiaverodirektiivissä säädettyjen vähimmäisverotasojen noudattamista. Veronalennukset voidaan toteuttaa porrastettuina verotasoina tai veronpalautuksina.

Biopolttoaineiden verotus

Energiaverodirektiivin pakottavan säännöksen mukaan sähköntuotannossa sekä fossiiliset että biopolttoaineet ovat verottomia. Vero kannetaan lopputuotteesta eli sähköstä. Sitä vastoin käytettäessä energiaverodirektiivissä määriteltyjä bioperäisiä energiatuotteita, kuten alkoholeja tai kasvi- ja eläinrasvoja, lämmöntuotantoon on niistä suoritettava valmisteveroa. Puu, turve sekä tuotetun lämmön verottaminen ovat energiaverodirektiivin soveltamisalan ulkopuolella. Puu ja muu biomassa eivät tule verollisiksi myöskään korvaavuusperiaatteen nojalla, koska ne eivät ole hiilivetyjä. Puu-, pelto- tai eläinbiomassasta tuotetut hiilivedyt, kuten esimerkiksi biokaasu, tulevat sitä vastoin korvaavuusperiaatteen mukaisesti verotettaviksi käyttötarkoituksen mukaisesti joko moottori- tai lämmityspolttoaineena.

Valmisteveroa on kannettava myös bioperäisistä polttoaineista, joita käytetään moottoripolttoaineena. Veroa on tällöin kannettava kuten vastaavasta fossiilisesta polttoaineesta. Siten esimerkiksi moottoribensiiniin lisättävästä alkoholista on suoritettava bensiinin valmistevero ja dieselöljyyn lisättävästä kasviöljystä dieselöljyn valmistevero. Bioperäisestä polttoaineesta ei voi kantaa alempaa veroa esimerkiksi sillä perusteella, että sen energiasisältö on mineraaliperäistä polttoainetta alempi.

Energiaverodirektiivin soveltamisalaan kuuluvat maakaasu, nestekaasu ja muut kaasumaiset hiilivedyt kuten metaani. Myös bioperäiset metaanista koostuvat kaasut ovat verotettavia tuotteita sekä moottori- että lämmityspolttoaineena. Energiaverodirektiivi mahdollistaa kuitenkin biomassasta peräisin olevien kaasujen vapauttamisen verosta. Lisäksi energiaverodirektiivin mukaan moottoripolttoaineena käytettävä maakaasu ja nestekaasu voidaan vapauttaa verosta. Tämän säännöksen on katsottu soveltuvan myös biokaasuun. Suomessa biokaasu on verotonta niin liikenne- kuin lämmityspolttoaineena.

Energiaverodirektiiviin sisältyy säännös jäsenvaltion mahdollisuudesta tietyin rajoituksin myöntää verottomuus tai veronalennus bioperäisille polttoaineille silloin, kun niitä käytetään moottoripolttoaineena tai lämmön tuottamiseen. Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi soveltaa verovapautta tai alennettua verokantaa erilaisiin eläin- ja kasvirasvoihin sekä muihin biomassasta peräisin oleviin tuotteisiin. Tällaisia tuotteita voivat olla esimerkiksi bioetanoli, biodiesel ja biokaasu. Veronalennus voi koskea vain sitä osaa polttoaineesta tai polttoaineseoksesta, joka on kokonaan bioperäistä. Bioperäistä tuotetta sisältävän polttoaineen verotaso voi myös alittaa energiaverodirektiivissä moottoribensiinille tai dieselöljylle säädetyn vähimmäisverotason. Jos kysymyksessä on polttoaineseos, joka muodostuu biokomponentista ja fossiilisesta polttoaineesta, on fossiilisen polttoaineen osalta suoritettava normaali bensiinin tai dieselöljyn vero. Veronalennus voidaan myöntää vain ajallisesti rajattuna siten, että alennuksen enimmäiskesto on kerrallaan kuusi vuotta. Jäsenvaltioilla on mahdollisuus veronalennusohjelman käyttöönottamiseen vuosina 2004—2012. Energiaverodirektiivissä säädetty mahdollisuus veronalennuksiin päättyy, jos jäsenvaltioiden on unionin oikeuden perusteella noudatettava oikeudellisesti sitovia velvoitteita siten, että niiden on tuotava markkinoille vähimmäisosuus biopolttoaineita. Veronalennusta rajoittaa ylikorvauskielto. Ylisuuren tuen välttämiseksi jäsenvaltioiden tulee mukauttaa biopolttoaineen verotuen määrä esimerkiksi raaka-öljyn ja biopolttoaineen hinnanvaihtelujen mukaan.

Biopolttoaineiden veronalennusohjelmiin tulevat myös sovellettaviksi unionin verosyrjintää ja valtiontukia koskevat määräykset. Veronalennuksen perusteena ei voi olla esimerkiksi se, että tarvittava biopolttoainemäärä tuotettaisiin kotimaassa tai valmistettaisiin kotimaisista raaka-aineista tai että se kohdistuisi valikoivasti kotimaisiin yrityksiin, vaan samaa alennusta on sovellettava yhtäläisin perustein tuontituotteisiin. Lisäksi komissiolle on vuosittain raportoitava sovellettavista veronalennusohjelmista.

Suomessa myönnetty bioperäisten polttonesteiden verohuojennukset perustuvat yksittäisiin, määräaikaisiin veronhuojennuspäätöksiin tutkimus- ja kokeiluhankkeille. Komissio on myöntänyt huojennuksille valtioneuvoston päätöksen.

Valvontajärjestelmän soveltaminen energiatuotteisiin

Valmisteverotusta koskevat yhtenäiset, EU:n jäsenvaltioita velvoittavat säännökset sisältyvät valmisteverotusdirektiiviin. Jäsenvaltioiden välillä liikkuviin tuotteisiin ei voida kohdistaa normaalisti rajalla tapahtuvaa valvontaa, minkä vuoksi on luotu väliaikaisen verottomuuden järjestelmä, jossa tuotteita voidaan verottomasti valmistaa, jalostaa, varastoida sekä myös siirtää verottomana jäsenvaltioiden välillä tai jäsenvaltion alueella.

Väliaikaisen verottomuuden järjestelmän keskeinen piirre on, että tuotteiden valmistus ja varastointi edellyttävät viranomaislupaa, toimijan on asetettava siirtoja koskeva vakuus ja tuotteiden siirroissa on käytettävä EU:n kattavaa tuotteiden liikkumisen valvontajärjestelmää. Tuotteita voidaan siirtää pääsääntöisesti väliaikaisesti valmisteverottomina jäsenvaltiosta toiseen, ja ne verotetaan siinä valtiossa, jossa ne lopullisesti kulutetaan. Valmisteverotuksen valvonta- ja siirtosäännöksiä ei sovelleta kaikkiin energiaverodirektiivin 2 artiklassa määriteltyihin energiatuotteisiin, vaan energiaverodirektiivin 20 artiklassa on säädetty ne energiatuotteet, joihin katsotaan liittyvän suurimmat väärinkäytöksen riskit ja siten myös tarve soveltaa valvontasäännöksiä. Tällaisia tuotteita ovat muun muassa nestemäisten polttoaineiden ja eräiden muiden hiilivetyjen lisäksi biopolttoaineet ja nestekaasu. Valmisteverotuksen valvontajärjestelmää ei sovelleta maakaasuun, kivihiileen eikä sähköön.

Valtiontuet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräykset rajoittavat valtion tukien käyttöä talouspolitiikan välineenä. Sopimuksen 107 artiklassa todetaan, että 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 veron porrastaminen tai verovapauden myöntäminen jollekin tuotteelle tai käyttäjäryhmälle täyttää valtiontuen tunnusmerkistön ja edellyttää siten pääsääntöisesti komission hyväksyntää. Komissio on kuitenkin useissa tapauksissa myöntänyt lupia tukien käyttöön erityisesti, jos tukijärjestelyä voidaan perustella esimerkiksi ympäristösyillä, jolloin energiaverotukseen tulevat sovellettavaksi komission vahvistamat yhteisön suuntaviivat valtiontuesta ympäristön suojelulle (2008/C 82/01).

1.3 Nykytilan arviointi

1.3.1. Liikenteen polttoaineet

Kokonaisuutena arvioiden hiilidioksidipohjainen autovero on tällä hetkellä keskeisin autoiluun liittyvä vero, jolla on selkeä ja voimakas ympäristöohjausvaikutus. Ajoneuvoveron perusosa on myös muuttunut hiilidioksidiperustaiseksi. Se osaltaan lisää ympäristöohjausta, mutta on tasoltaan suhteellisen matala. Liikennepolttoaineiden verotus ei sitä vastoin perustu selkeästi polttoaineen ympäristöominaisuuksiin.

Bensiinillä ja dieselöljyllä on kiinteät litramääräiset verot. Korvaavuusperiaatteen mukaisesti esimerkiksi etanolia verotetaan kuten bensiiniä ja uusiutuvista raaka-aineista valmistettuja dieselpolttoaineita kuten fossiilista dieselöljyä. Nykyinen litraperusteinen verotus on epäneutraali erityisesti etanolin osalta, koska sitä tarvitaan lähes puolitoistakertaisesti, jotta käytössä olisi bensiinin energiasisältö.

Dieselpolttoaineen verotaso on lähellä EU:n vähimmäistasoa 33 senttiä litralta raskaan hyötyliikenteen kustannusten pitämiseksi alhaisina. Maakaasua verotetaan lievästi lämmityskäytön mukaan vain lisäverolla, joka vastaa hiilidioksidin arvoa 10 euroa tonnilta. Biokaasua ei veroteta lainkaan. Dieselkäyttöisiltä ja ladattavaa sähköä hyödyntäviltä henkilöautoilta kannetaan käyttövoimaveroa, kun taas maa- ja biokaasuautoilta sitä ei kanneta. Käyttövoimaverolla on dieselhenkilöautojen osalta kompensoitu dieselöljyn alemmaa polttoaineveroa verrattuna moottoribensiiniin, koska ei ole erityisiä ympäristösyitä suosia dieselöljyä henkilöautojen polttoaineena. Kuorma-autojen käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön vinjettidirektiivissä edellytetty vuotuinen vero. Kuorma-autojen tai pakettiautojen käyttövoimaverolla ei ole samanlaista tasausveron luonnetta kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla eikä polttoaine- ja käyttövoimaverojen tasoilla siten ole välitöntä yhteyttä.

Nykyinen liikennepolttoaine- ja käyttövoimaverotus ei kohtelee eri polttoaine-, energia- ja ajoneuvo-tekniologiavaihtoehtoja tasapuolisesti. Objektiivisin ympäristökriteerein arvioiden järjestelmä suosii kaasumaisia polttoaineita, mutta syrjii erityisesti etanolia, koska siitä peritään sen energiasisältöön nähden liian korkea vero. Biopolttoaineista maksetaan sama hiilidioksidiperusteinen lisävero kuin vastaavista fossiilisista polttoaineista biopolttoaineen hiilidioksiditaseesta riippumatta. Lisäksi markkinoilla on jo tällä hetkellä liikennepolttoaineita, jotka ovat typenoksidi- ja hiukkaspäästöiltään perinteisiä fossiilisia ja biopolttoaineita selvästi parempia. Tällainen polttoaine on muun muassa parafiininen dieselöljy joka sisältää parfiinisiä hiilivetyjä eli alkaaneja. Parafiininen dieselöljy sisältää vain vähän aromaatteja, olefiineja ja rikkiä. Näistä syistä sen ympäristöominaisuudet ovat perinteisiä fossiilisia ja biopolttoaineita paremmat. Mikään nykyisistä verokomponenteista ei nykytilanteessa huomioi parhaalla mahdollisella tavalla terveydelle haitallisia lähipäästöjä.

Verotuksen ympäristöohjaavuuden tehostamiseksi ja lähipäästöjen huomioon ottamiseksi olisi tarpeen kehittää liikenteen polttoaineverotuksen ja siihen liittyvän käyttövoimaveron rakennetta ja kokonaisuutta.

1.3.2. Lämmitys- ja voimalaitospolttoaineet

Energiaverojen korottamispäätös

Matti Vanhasen II hallitus päätti vuoden 2009 ensimmäisen lisätalousarvioesityksen yhteydessä esittää työnantajan kansaneläkemaksusta, jäljempänä *kela-maksu*, luopumista. Maksusta luopuminen merkitsee vuositasolla nettomääräisesti noin 830 miljoonan euron heikennystä valtion rahoitustasapainoon. Luopumisesta hyötyvät kaikki yritykset, mutta maksuun sisältyneen porrastuksen seurauksena toimialatasolla suurimmat hyötyjät ovat teollisuus, tukku- ja vähittäiskauppa, kuljetus, varastointi ja tietoliikenne sekä kiinteistö-, vuokraus-, tutkimus- ja liike-elämänpalvelut.

Hallitus päätti samassa yhteydessä korvata maksusta luopumisesta aiheutuvia tulomenetyksiä lisäämällä energiaverotuottoja nettomääräisesti vuositasolla 750 miljoonalla eurolla vuoden 2011 alusta. Korotusten kohdentamisessa pyrittiin ottamaan huomioon kela-maksun poiston kohdistuminen eri päätoimialoille siinä määrin kuin se energiaverojärjestelmän summaarinen luonne huomioon ottaen on mahdollista. Lisäksi laskelmissa oletettiin, että maatalouden ja ammattimaisen kasvihuoneviljelyn energiaveronpalautusta kasvatetaan siten, että maatalouden energiaverorasitus ei oleellisesti muutu. Verokorotukset päätettiin kohdistaa lämmitys- ja voimalaitospolttoaineisiin eli kevyen ja raskaan polttoöljyn, kivihiilen ja maakaasun veroon sekä sähköveroon. Samassa yhteydessä päätettiin, että maakaasua ryhdyttäisiin verottamaan muiden polttoaineiden kanssa yhdenmukaisin perustein hiilidioksidin osalta. Korotuksen taso vastaisi hiilidioksidipäästötonnin arvon nostoa 20 eurosta 45 euroon, mikä merkitsisi verojen yli kaksinkertaistumista nykyisestä. Maakaasun lähtötasona on alennettu hiilidioksiditonin arvo 10 euroa.

Lämmityspolttoaineiden verokorotusten yhteydessä ei voitu ottaa huomioon samanaikaisesti valmistelussa olleen liikenteen polttoaineiden verotuksen rakennemuutosta selvittävää hanketta eikä valmis-teilla olevaan energiaverodirektiivin muutosesitykseen todennäköisesti sisältyviä verorakenteen muutosehdotuksia ja niistä johtuvia tarpeita rakennemuutokseen myös lämmityspolttoaineiden osalta. Tässä yhteydessä liikennepolttoaineiden veroa ei ehdotettu korotettavaksi.

Metsäsektorin kilpailukyvyyn kehittämiseen liittyen julkisen hallinnon ja elinkeinoelämän epävirallinen työryhmä selvitti energiaintensiivisten yritysten energiaverotusta nykyisillä ja vuoden 2011 verotasoilla sekä veroleikkurin toimintaa nykymuotoisena että erilaisilla leikurissa käytetyillä jalostusarvoprosenteilla. Tehty selvitys osoitti nykymuotoisen veroleikkurin olevan aiemmin arvioitua selvästi tehokkaampi. Tehdyn selvityksen perusteella kela-maksun poiston kompensoimiseksi esitetty energiaverojen lisäys jää aiemmin ennustettua pienemmäksi. Uudet laskelmat osoittavat ehdotettujen muutosten lisäävän verotuloja bruttomääräisesti noin 740 miljoonaa euroa, mutta ottaen huomioon maatalouden ja ammattimaisen kasvihuoneviljelyn energiaveronpalautuksen muutokset, verotulot kasvaisivat nettomääräisesti noin 710 miljoonaa euroa. Verorasitus jakautuisi elinkeinoelämän ja kotitalouksien kesken siten, että elinkeinoelämän osuus jäisi noin 475 miljoonaa euroon aikaisemmin arvioidusta 515 miljoonasta eurosta ja kotitalouksien pisyisi noin 235 miljoonassa eurossa.

Lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden veronkorotuksilla vaikutettaisiin myönteisesti energiatehokkuuteen ja vähennettäisiin energian käyttöä. Veron nousu edistäisi siirtymistä fossiilisista polttoaineista uusiutuvien energialähteiden käyttöön sekä pienkuluttajilla että suuryrittäjillä, koska käyttäjien maksukyky uusiutuvasta energiasta paranisi.

Energiaverojen korotus olisi kuitenkin sellaisenaan toteutettuna niin suuri, että sillä voisi olla myös kielteisiä ympäristövaikutuksia. Näistä merkittävin olisi päästökaupan piirissä olevien, yhdistetyissä lämpöä ja sähköä tuottavissa laitoksissa tuotetun kaukolämmön kilpailukyvyyn heikkeneminen päästökaupan ulkopuoliseen kiinteistökohtaiseen lämmitykseen verrattuna. CHP-laitoksessa tuotetun sähkön tuotantomahdollisuuden vähentyminen nostaisi hiilidioksidipäästöjen määrää, jos tarvittava sähkö joudutaan tuottamaan fossiilisella polttoaineella lauhdelaitoksissa.

Lämmityspolttoaineiden verotus perustuu nykyisin lisäveron osalta hiilidioksidipäästöihin, mutta polttoaineiden energiasisältöä tai lähipäästöjä ei ole otettu huomioon määrättäessä lämmityspolttoaineiden verotasoja.

Maakaasu

Vuonna 2008 muutettiin energiatuotteiden verottomuuden toteuttaminen siirtymällä yhdenmukaiseen veronpalauttamismenettelyyn. Verottomaan käyttötarkoitukseen käytetyistä nestemäisistä polttoaineista, kivihiilestä ja maakaasusta vero palautetaan hakemuksesta jälkikäteen, jos energiatuotteet on hankittu verolliseen hintaan. Koska maakaasusta on suoritettu valmistevero maahantuonnin yhteydessä, verottoman käytön tilanteissa tulliviranomainen palauttaa maksetun valmisteveron maakaasun käyttäjälle. Maakaasun verotus maahantuonnin yhteydessä tarkoittaa sitä, että kaikki maakaasun veroton käyttö toteutetaan loppukäyttäjälle tehtävällä palautuksella. Maakaasusta käytetään yli 60 prosenttia verottomissa käyttökohteissa, mikä tarkoittaa sitä, että suurin osa maakaasun verosta palautetaan loppukäyttäjille. Maakaasun veroa korotettaessa myös palautuksen määrä kasvaisi. Nykyinen menettely sitoo tarpeettomasti yritysten varoja ja on lisäksi hallinnollisesti työläs.

Nesteytetty maakaasu on maakaasusta jäähdyttämällä valmistettu neste. Maakaasua nesteytetään esimerkiksi kuljetusta ja varastointia varten. Normaalissa ilmanpaineessa maakaasu pysyy nesteenä, jos sen lämpötila on -163 °C , joten sen kuljettamiseen tarvitaan erikoisrakenteinen, hyvin lämmöneristetty säiliöalus. Nesteyttämisen tarkoituksena on mahdollistaa maakaasun toimitukset maakaasun siirtoputkia ja -pumppuasemia rakentamatta, mikä tekee maakaasusta vapaammin kaupattavan, öljynkaltaisen energiahyödykkeen.

On esitetty suunnitelmia, että nesteytettyä maakaasua tuotaisiin Suomeen laivalla, josta se siirrettäisiin varastoitavaksi kaasuvarastoon ja edelleen maakaasun siirtoverkkoon tai käytettäväksi moottori- tai lämmityspolttoaineena. Tällä hetkellä nesteytetyn maakaasun tuonti ja käyttö on Suomessa hyvin vähäistä. On kuitenkin oletettavaa, että myös nesteytetyn maakaasun käyttö lisääntyy vähitellen jonkin verran maakaasuverkon ulkopuolella niin moottoripolttoaineena kuin sähkön ja lämmöntuotannossa-kin. Nesteytetty maakaasu on veronalainen tuote, mutta sen erityispiirteitä ei ole huomioitu nykyisessä verolainsäädännössä.

Mikrovoimalat

Tekniikan kehittyessä ja ympäristöystävällisen sähköntuotannon merkityksen korostuessa on markkinoille tullut pienitehoisia sähköntuotantolaitteistoja, jäljempänä *mikrovoimala*, jotka on mahdollista kytkeä sähköverkkoon. Mikrovoimaloiden päätarkoituksena on tuottaa sähköä omistajansa käyttöön, mutta jos sähköntuotanto ylittää oman kulutuksen, olisi tarkoituksenmukaista siirtää sähkö sähköverkkoon. Ylituotantosähkön verkkoon toimittaminen aiheuttaa nykyisen sähköverolain mukaan sen, että mikrovoimalan omistajasta tulee sähköverovelvollinen. Mikrovoimalan omistaja joutuu maksamaan käyttämästään sähköstä sähköveron ja järjestämään mittaroinin verkkotoimitusten ja oman kulutuksen selvittämiseksi.

Mikrovoimaloita ovat esimerkiksi pienet tuulivoimalat. Tällä hetkellä myynnissä olevien mikrovoimaloiden teho on kahdesta viiteen kilowattia. Käytännön tuuliolot huomioiden viiden kilowatin voimalaitoksen vuosituotanto ylittää 10 000 kilowattituntia vuodessa. Tämä vastaa noin 100 euron veroa vuodessa sähkön nykyisellä verotasolla ja noin 200 euroa ehdotetulla 2011 verotasolla.

Tuulivoimalaitosten ohella mikrokokoluokan sähköntuotantoa on odotettavissa lähivuosina vesivoimalla, aurinkoenergialla, biokaasulla ja mahdollisesti myös maalämmöllä. Toteutuessaan näiden mikrokokoluokan sähköntuottajien määrä tulisi olemaan moninkertainen verrattuna nykyiseen 420 sähköverovelvolliseen. Mikrovoimalaitosten määrä saattaa nousta useisiin tuhansiin. Kuitenkin verokertymä muihin suurempiin sähköntuotantolaitoksiin verrattuna olisi erittäin pieni.

Maatalouden energiaverorasitus

Hallitus sopi päättäessään työnantajan kela-maksun poistamisesta ja siitä aiheutuvien verotuottomenetysten kompensoimisesta, että maatalouden energiaverorasitus pysyy suurin piirtein nykyisellään. Jotta maatalouden energiaverorasitus hallituksen linjaamalla tavalla ei olennaisesti muuttuisi, olisi maatalouden harjoittajille energiatuotteista maksettavien valmisteveropalautusten määriä korotettava.

Maatalouden energiaverojen palautukset on nykyisin jaettu kahdelle eri viranomaiselle. Kasvihuoneviljelijöille maksettavasta kevyen ja raskaan polttoöljyn palautuksesta vastaa tulli, kun muut ammatti-

maisen maatalouden harjoittajat hakevat palautuksen Verohallinnolta. Palautusta hakevat Verohallinnolta myös ne kasvihuoneviljelijät, joiden kevyen ja raskaan polttoöljyn yhteenlaskettu kulutus on alle 16 000 yksikköä vuodessa tai jotka hakevat palautusta sähköstä kannetusta valmisteverosta. Vuonna 2008 käytetyistä energiatuotteista maksettiin energiaveron palautuksia Verohallinnosta noin 38 500 maatalouden harjoittajalle ja tullista noin 560 kasvihuoneviljelijälle.

Maatalouden energiaverojen palautuksen jakamiseen kahdelle viranomaiselle ei ole erityisiä perusteita.

Kasvihuoneviljelijöille on maksettu energiaveron palautuksia kauemmin kuin muille maatalouden harjoittajille, eikä palautusten maksamista siirretty tullilta Verohallinnolle maatalouden energiaveron palautuslain säätämisen yhteydessä, vaikka maatalouden palautusten maksaminen säädettiin muilta osin Verohallinnon tehtäväksi.

1.3.3 Polttoaineiden laatuun perustuva veroporrastus

Moottoribensiini ja dieselöljy

Markkinoille liikennepolttoaineeksi luovutettavan moottoribensiinin ja dieselöljyn on pitänyt olla rikittömä 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen. Nykyiselle 2,65 settiä litralta olevalle rikittömän laadun verohuojennukselle ei ole enää olemassa perusteita. Rikittömyysvaatimus sisältyy valtioneuvoston asetukseen 767/2003, jolla muutettiin moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksista annettua valtioneuvoston asetusta (1271/2000), jäljempänä *laatuasetus*. Laatuasetuksella on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/17/EY säännökset.

Lisäksi Euroopan unionissa moottoribensiinin happipitoisuus- ja höyrynpainevaatimukset ovat muuttumassa vuoden 2011 alusta. Siten myöskään polttoaineverolaissa säädetylle reformuloidun bensiinin verohuojennukselle tiettyjen happipitoisuus- ja höyrynpainevaatimusten perusteella ei ole enää jatkossa tarvetta.

Kevyt polttoöljy

Kevyttä polttoöljyä, joka on dieselöljyä lievemmin verotettua ja joka on valvonnallisista syistä tehty tunnistettavaksi, käytetään sekä lämmitykseen että työkoneiden polttoaineena. Kevyen polttoöljyn erillaiset rikkipitoisuusvaatimukset eri käyttötarkoituksissa perustuvat EU:n polttoaineiden laatua koskevaan lainsäädäntöön ja sen perusteella annettuun kansalliseen lainsäädäntöön.

Raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta annettua valtioneuvoston asetuksessa (689/2006) säädetään kevyen polttoöljyn rikkipitoisuuden enimmäismääräksi nykyisin 1 000 milligrammaa kilogrammalta. Kevyellä polttoöljyllä tarkoitetaan asetuksessa ensisijaisesti lämmitykseen käytettäviä nestemäisiä kaasuöljyjä. Asetuksen mukaan liikkuvien työkoneiden moottoreissa käytettävän kevyen polttoöljyn, eli niin sanotun moottoripolttoöljyn, rikkipitoisuus saa kuitenkin nykyisin olla enintään 50 milligrammaa kilogrammalta. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/30/EY toimeenpano merkitsee sitä, että liikkuvissa työkoneissa, mukaan lukien esimerkiksi sisävesialukset ja veturit, huviveneissä sekä maa- ja metsätaloustraktoreissa käytettävä moottoripolttoöljy saa sisältää rikkiä enintään 10 milligrammaa kilogrammaa kohti. Tarkoituksena on muuttaa edellä mainittua siten, että moottoripolttoöljyn rikkiraja alennettaisiin tasolta 50 milligrammaa kilogrammaa tasolle 10 milligrammaa kilogrammalta vuoden 2011 alusta.

Nykyisin kevyellä polttoöljyllä ei ole rikkipitoisuuteen perustuvaa veroporrastusta. Lämmitystekniikka on kehittymässä ja uutena teknologiana markkinoille ovat tulossa hyötysuhteeltaan nykyisiä lämmityskattiloita huomattavasti paremmat kondenssikattilat. Niiden energiatehokkuus perustuu savukaasuista talteen otettavan lämmön hyödyntämiseen. Kondenssikattiloiden käytön edellytyksenä on enintään 10 milligrammaa kilogrammaa kohti rikkiä sisältävän eli niin sanotun rikittömän kevyen polttoöljyn käyttäminen.

Pienmoottoribensiini

Erilaisissa pienkoneissa, kuten moottorisahoissa ja ruohonleikkureissa, käytetään yksinkertaisia ja halpoja kipinäsytytysmoottoreita, joiden ominaispäästöt ovat jopa satakertaiset katalyysaattorilla varustettuihin henkilöautojen bensiinimoottoreihin verrattuna. Kannettavissa pienkoneissa kevyet ja tehokkaat, mutta ominaispäästöiltään erittäin huonot kaksitahtimoottorit ovat enemmistönä. Ruohonleikkureissa käytetyt nelitahtimoottorit ovat kaksitahtimoottoreita puhtaampia, mutta kuitenkin automoottoreita selvästi saastuttavampia.

Kannettavien ja työnnettävien pienkoneiden käyttäjät altistuvat suoraan koneiden pakokaasulle. Pienkoneiden päästöt ovat enemmän työhygieniä- ja altistusongelma kuin varsinainen ilmanlaatuongelma. Vaihtamalla tavallinen moottoribensiini koostumukseltaan optimoituun pienmoottoribensiiniin eli niin sanottuun pienmoottoribensiiniin, yksinkertaisten moottoreiden pakokaasujen terveys- ja ympäristöhaittoja voitaisiin vähentää merkittävästi.

Pienmoottoribensiini eroaa tavallisesta bensiinistä erityisesti hiilivetykoostumukseltaan. Sillä tarkoitetaan tyydyttyneistä, voimakkaasti haarautuneista alkaaneista koostuvaa bensiiniä, joka ei sisällä käytännöllisesti katsoen lainkaan aromaatteja eikä olefiineja. Siinä ei ole haitallisimpana pidettyjä hiilivetyjä kuten bentseeniä. Palaessaan osittain aromaattiset hiilivedyt voivat muodostaa polyaromaattisia hiilivetyjä, jäljempänä *PAH-yhdisteitä*, joista monet haisevat voimakkaasti ja ovat syöpää aiheuttavia karsinogeenisiä. Pakokaasumittauksissa on havaittu, että pienmoottoribensiini alentaa PAH-päästöjä noin 85 prosentilla tavalliseen bensiiniin verrattuna. Pienmoottoribensiini on tavanomaista bensiiniä kalliimpaa ja sitä verotetaan tavanomaisen bensiinin verotasolla. Monimutkainen tuotantoprosessi, normaalituotteista poikkeava logistiikka ja liikennepolttoaineisin verrattuna pienet käyttömäärät lisäävät pienmoottoribensiinin kustannuksia.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Pääministeri Mari Kiviniemen hallituksen veropoliittisilla toimenpiteillä tavoitellaan talouskasvua ja työllisyyttä, kestävästä kehitystä sekä verotulojen kasvua ja verotulopohjan laajenemista. Hallitusohjelman mukaan hallitus jatkaa ekologista verouudistusta muuttamalla energiaverot ympäristöperusteisiksi.

Veropoliittikan yhtenä painopisteenä on jo pidemmän aikaa ollut ympäristötekijöiden huomioon ottaminen, jota toteutetaan ehdotettavilla energiaverojen korotuksilla ja rakennemuutoksella. Energiaverotuksen valtiontaloudellisten tavoitteiden lisäksi sen eräänä tärkeänä lähtökohtana on tukea kansallisessa ilmasto- ja energiastategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Niistä erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ei-päästökauppasektorilla, uusiutuvien energialähteiden käytön lisääminen, energiatehokkuuden parantaminen ja energian säästöön kannustaminen ovat energiaverotuksen rakenneuudistuksen ja veronkorotusten keskeisiä tavoitteita.

Energiaverojen vähimmäistasosta ja keskeisestä rakenteesta säädetään energiaverodirektiivissä, jonka muuttamisesta on vireillä komission hanke. Energiaverodirektiivin epävirallisten muutosesitysluonnosten keskeisenä sisältönä on ollut energiasisältö- ja hiilidioksidiverokomponentin käyttöönotto, jolloin voitaisiin tehostaa ympäristöohjausta ja sovittaa paremmin yhteen päästökauppajärjestelmä ja energiaverotus kasvihuonepäästöjen ohjauskeinona. Tässä esityksessä ehdotettu verorakenne olisi pääosin linjassa valmisteilla olevan energiaverodirektiivin muutoksen kanssa ja edesauttaisi siten kansallisen lainsäädännön sopeuttamista EU:n lainsäädännön muutoksiin.

Hallituksen ohjelman mukaisesti valtiovarainministeriö on selvittänyt mahdollisuuksia liikennepolttoaineiden valmisteveron porrastamiseksi hiilidioksidi- ja muihin päästöihin sekä polttoaineen energiasisältöön perustuvaksi, jotta voitaisiin edistää ympäristön kannalta parhaiden polttoaineiden käyttöä. Ehdotettuja veromalleja valittaessa on käytetty hyväksi Valtion Teknillisen Tutkimuskeskuksen, jäljempänä *VTT*, tekemiä liikenne- ja lämmityspolttoainetaustaselvityksiä, joista jatkokehittelyyn on valittu ympäristö-, ilmasto- ja energiapolitiikan kannalta parhaat mallit. Toteutettavat muutokset edellyttävät energiaverojen rakenteen ja tason muutosten lisäksi ajoneuvojen vuotuisen käyttövoimaveron muutoksia. Liikennepolttoaineiden ja käyttövoimaveron rakenneuudistuksella jatketaan auto- ja ajoneuvoverotuksessa toteutettua päästöperusteista liikenteen verouudistusta ja tavoitellaan tehokkaampaa

kokonaisuusvaikutusta liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Yhtenä osana kokonaisuutta on tarkasteltu pienkoneissa, kuten ruohonleikkureissa ja moottorisahoissa, käytettyjen erilaisten polttoaineiden haitallisia päästöjä terveydelle ja mahdollisuuksia edistää vähemmän terveyshaittoja aiheuttavien polttoaineiden käyttöä polttoaineverotusta kehittämällä.

Liikenteen moottoripolttoaineiden lisäksi on selvitetty lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden veron rakenteen muuttamista. Tavoitteena on eri polttoaineiden yhdenvertainen kohtelu sekä lisäksi energiaverotuksen ohjausvaikutusten kohdistamisen tehostaminen nykyistä paremmin eri polttoaineille, tuotantomuodoille ja toimialoille. Tästä syystä olisi perusteltua ulottaa liikennepolttoaineille ehdotettu energia- ja hiilisisältöön perustuva polttoaineverotus myös kevyelle ja raskaalle polttoöljylle, kivihiihille ja maakaasulle. Sähkön ja mäntyöljyn verotus säilyisi perusteeltaan edelleen nykyisen kaltaisena. Eräänä tavoitteena on päällekkäisen ohjauksen vähentäminen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Päästökauppasektorille ehdotettu osittainen hiilidioksidiverosta vapauttaminen mahdollistaisi tämän tavoitteen toteuttamisen ja samalla se säilyttäisi CHP-laitoksissa tuotetun lämmön kilpailukyvyyn verrattuna päästökaupan ulkopuolella tuotettuun lämpöön. Tehtyjen selvitysten perusteella koko energiaverotuksen rakennetta voidaan kehittää ympäristöohjaavampaan suuntaan.

Tavoitteena on uudistaa energiaverojärjestelmää nykyistä johdonmukaisemmaksi liikenne-, työkone- ja lämmityspolttoaineluokittain. Samalla tavoitteena on, että energiaverotus on ennakoitavaa, jotta se mahdollistaisi toimijoiden pitkjänteisen päätöksenteon. Veromallin tulisi tukea energian säästämisestä sekä kannustaa energiatehokkuuteen ja edistää uusiutuvan energian käyttöön liittyviä tavoitteita.

Energiaverotus edellyttää myös eräitä teknisluonteisempia tarkistuksia. Maakaasun verojärjestelmää olisi perusteltua muuttaa siten, että maakaasuun sovellettaisiin valmisteverotuksen yleistä järjestelmää, jossa vero kannettaisiin luovutettaessa maakaasua kulutukseen. Tällä mahdollistettaisiin maakaasun luovuttaminen tarvittaessa käytettäväksi verottomana esimerkiksi sähkön tuotantoon, ja samalla välttäisiin raskaalta veron palauttamiselta jälkikäteen. Etuna olisi myös se, että nesteytetyn maakaasun verotus voitaisiin toimittaa samalla tavalla kuin kaasumaisen maakaasun.

Ilmastomuutoksen hillitseminen ja hiilidioksidipäästöttömän energiantuotannon edistäminen on hallituksen keskeisimpiä tavoitteita. Yhtenä keinona on pienimuotoisen, lähinnä omaan käyttöön tarkoitettun sähköntuotannon lisääminen. Mikrovoimaloiden tuottama sähkö olisi tarkoituksenmukaista vapauttaa verosta vähäisen verointressin ja runsaan verovelvollisia ja hallintoa kuormittavan työ määrän takia.

2.2. Keskeiset ehdotukset

2.2.1 Liikennepolttoaineiden verotus

Rakennemuutos

Energiatuotteista valmisteverona kannettavat perus- ja lisävero ehdotetaan muutettaviksi polttoaineen energiasisältöön ja poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön perustuviksi *energiasisältöveroksi* ja *hiilidioksidiveroksi*. Kaikilta fossiilisilta ja bioperäisiltä polttoaineilta kannettaisiin energiasisältöön suhteutettua energiasisältöveroa, joka perustuisi fossiilisen ja biopolttaineen tunnettuun lämpöarvoon. Nykymuotoinen litrapohjainen vero ei huomioi polttoaineiden lämpösisältöä, ja on epäoikeudenmukainen esimerkiksi etanolin osalta. Energiasisältöön perustuva vero korjaisi tilanteen.

Energiasisältöveron ja hiilidioksidiveron suhdetta muutettaisiin korostamaan veron hiilidioksidiohjaavuutta. Tämä toteutettaisiin korottamalla hiilidioksidipäästöön perustuvan veron osuutta nykyisestä. Ehdotetulla veromallilla annettaisiin etua hiilidioksiditehokkaille biopolttaineille ja voitaisiin ottaa huomioon erityisesti biopolttaineilla saavutettavat hiilidioksidipäästöjen vähenemät verrattuna fossiiliin polttoaineisiin.

Lisäksi liikennepolttoaineiden osalta otettaisiin käyttöön uusi laatuporrastus, joka ottaisi huomioon terveydelle haitalliset lähipäästöt.

Tässä vaiheessa lainsäädännössä määriteltäisiin edellä mainituilla pääperiaatteilla yksilölliset verotavat tyypillisimmille polttoaineille. Markkinoilla voi olla tai sinne voi olla tulossa uusia moottori- ja lämmityspolttoaineita, joille lain verotaulukossa ei olisi määritelty yksilöllistä verotaso. Samoja veronmääräytymisperusteita sovellettaisiin energiaverolainsäädäntöön sisältyvän korvaavuusperiaatteen

perusteella myös näihin uusiin polttoaineisiin, jos ne ominaisuuksiensa perusteella olisivat oikeutettuja esimerkiksi laatuportastukseen. Jos korvaavuusperiaatteen soveltaminenkaan ei johtaisi oikeaan lopputulokseen, olisi lainsäädäntöön normaaliin tapaan tehtävä tarvittavat muutokset, jotta polttoaineen energiasisältö, hiilidioksidipäästöt ja lähipäästöt voitaisiin ottaa huomioon kyseisen polttoaineen verotuksessa nyt ehdotettavien kriteerien mukaisesti.

Polttoaineverotuksen ympäristöperusteisen rakennemuutoksen puhdasoppinen toteuttaminen edellyttäisi eri liikennepolttoaineiden verotason merkittäviä muutoksia. Jäljempänä selostettavista syistä tavoitteena oleva verorasitus ei ole kaikkien polttoaine- ja ajoneuvotekniikoiden osalta saavutettavissa tai perusteltua toteuttaa yksin polttoaineiden energiaverotusta muuttamalla, vaan lisäksi tarvitaan ajoneuvojen käyttövoimaveron muutoksia.

Polttoaineiden huoltovarmuusmaksuihin ei ehdoteta muutoksia.

Bensiini

Ehdotetun veromallin lähtökohtana on, että bensiinin verotaso pidettäisiin nykyisellään 62,7 sentissä litralta ja muiden liikennepolttoaineiden osalta verotaso määriteltäisiin suhteessa bensiinin verotukseen ja sille määriteltyihin veroperusteisiin. Bensiinin energiasisältöveron suuruus on saatu vähentämällä sen nykyisestä kokonaisverotasosta hiilidioksidiveron määrä. Laskenta on tehty käyttämällä hiilidioksidin arvona 50 euroa tonnilta, kun nykyinen hiilidioksidin ominaispäästöihin suhteutettu lisävero on laskettu hiilidioksidin arvolla noin 20 euroa tonni. Käytetty arvo on arvioitua päästöoikeuden hintaa korkeampi, mutta siihen on päädytty hiilidioksidiohjauksen tehostamiseksi liikenteessä, joka on päästökaupan ulkopuolella. Päästöjen vähentämiskustannukset ovat liikennesektorilla huomattavasti päästökaupasektoria korkeammat, joten tästäkin syystä liikennepolttoaineiden osalta on perusteltua käyttää suhteellisen korkeaa hiilidioksidin hintaa.

Edellä mainituilla oletuksilla bensiinin energiasisältöveroksi tulisi 0,0157 euroa megajoulelta ja hiilidioksidiveroksi 0,0037 euroa megajoulelta. Verotaulukossa luvut vastaisivat noin 50 sentin energiasisältöveroa ja noin 12 sentin hiilidioksidiveroa bensiinilitraa kohden.

Dieselöljy

Veromallin valmistelussa on tavoitteena ollut, että myös muiden liikennepolttoaineiden perusvero korvautuisi energiasisältöön suhteutetulla energiasisältöverolla ja lisävero hiilidioksidiverolla. Hiilidioksidin arvolla 50 euroa tonni myös dieselöljyn hiilidioksidivero olisi 0,0037 euroa megajoulelta. Dieselöljylle tämä tarkoittaisi hiilidioksidiveroa noin 13 senttiä litralta. Loppuosa verosta kannettaisiin energiasisältöverona.

Lähtökohtaisesti kaikilla energiavaihtoehtoilla tulisi olla sama, bensiinistä johdettu energiasisältövero 0,0157 euroa megajoulelta. Käytännössä tätä tasoa sovellettaisiin kuitenkin vain bensiiniin ja sitä korvaaviin tuotteisiin. Jos kaikille liikennepolttoaineille käytettäisiin samansuuruisia energiasisältöveroa ja todellisiin päästöihin perustuvaa hiilidioksidiveroa, dieselpolttoaineen vero olisi nostettava tasolle 70 senttiä litralta nykyisestä 36,4 senttiä litra. Tämä lisäisi voimakkaasti raskaan hyötyliikenteen kustannuksia ja sillä olisi yhdellä kerralla toteutettuna kielteisiä kansantaloudellisia vaikutuksia. Tämän takia ehdotetaan, että dieselöljyn energiasisältöverona käytettäisiin 0,0085 euroa megajoulelta, mikä vastaisi sen nykyistä perusveron tasoa. Dieselpolttoaineen veroa korotettaisiin vain kahdeksalla sentillä litralta, mikä johtuisi siitä, että hiilidioksidin laskennallista haitta-arvoa nostettaisiin 20 eurosta hiilidioksiditonnilta 50 euroon tonnilta. Siten sen vero nousisi noin 44 senttiin litralta. Vaikka dieselöljyn veroa nostettaisiin, olisi se edelleenkin keskimääräistä EU-tasoa.

Koska dieselöljyä ei edelleenkään verotettaisi polttoaineena täysimääräisesti energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöihin perustuvan mallin mukaisesti, olisi edelleen tarpeen käyttää dieselhenkilöautoille käyttövoimaveroa tasaamaan bensiinin ja dieselöljyn verotasoista johtuvaa bensiini- ja dieselkäyttöisten henkilöautojen erilaista verorasitusta jäljempänä tarkemmin selostettavalla tavalla. Kokonaisuutena veromalli lähentäisi bensiinin ja dieselin verotasoja EU:n tavoitteiden mukaisesti sekä mahdollistaisi dieselöljyn osalta ympäristöperusteisen verouudistuksen. Dieselöljyn veron korotus tulisi voimaan myöhemmin kuin muut polttoaineverotuksen muutokset, koska käyttövoimaveron muutoksen sisäänajo vie noin vuoden.

Bioperäiset liikennepolttoaineet

Biopolttoaineista kannettaisiin energiasisältöveroa, joka perustuisi edellä selostetulla tavalla biopolttoaineen tunnettuun lämpöarvoon sekä korvaavuusperiaatteen mukaisesti bensiinin energiasisältöveron määrään 0,0157 euroa megajoulelta ja dieselöljyn 0,0085 euroon megajoulelta. Koska biopolttoaineiden elinkaarenaikaista hiilidioksiditasetta ei käytännön syistä pystytä käyttämään verotuksen perusteena, biopolttoaineiden hiilidioksidivero suhteutettaisiin biopolttoainetta vastaavan fossiilisen polttoaineen verotasoon. Uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/28/EY, jäljempänä *RES-direktiivi*, kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden hiilidioksidiveroa kuitenkin alennettaisiin vastaavaan fossiiliseen polttoaineen veroon verrattuna. Direktiivi pannaan Suomessa täytäntöön valmisteilla olevalla biopolttoaineiden ja biopolttonesteiden kestävyyskriteereistä annettavalla lailla, jäljempänä *kestävyyskriteerilaki*.

Esityksessä ehdotetaan, että RES-direktiivin vähimmäiskriteerit täyttävien biopolttoaineiden hiilidioksidivero puolitettaisiin vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Mainitun direktiivin 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut jätteistä tai tähteistä taikka muiden kuin ruokakasvien selluloosasta ja lignoselluloosasta tuotetut biopolttoaineet, jäljempänä *tuplalaskettavat*, ehdotetaan vapautettaviksi kokonaan hiilidioksidiverosta.

Verotuksen perustana olisi RES-direktiivin lähtökohta siitä, että direktiivin mukaisilla kestävillä biopolttoaineilla on saavutettava vähintään 35 prosentin suuruinen hiilidioksidin vähenemä vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Vuodesta 2017 lähtien vähennysvaatimus kasvaa 50 prosenttiin. Jos on kysymys vuoden 2016 jälkeen rakennetusta laitoksesta, vähenemän on oltava 60 prosenttia.

RES-direktiivi suosii erityisesti ruokaketjun ulkopuolisia tuplalaskettavia biopolttoaineita, joiden voidaan lähtökohtaisesti ajatella olevan hiilidioksiditaseeltaan lähes neutraaleita polttoaineita. Jos biopolttoaine ei täyttäisi lainkaan kestävyyskriteereitä, siitä kannettaisiin normaali, vastaavan fossiilisen polttoaineen hiilidioksidivero. Tämä perustuisi RES-direktiivin 17 artiklan 1 c alakohdan säännökseen, jonka mukaan tukikelpoisia ovat vain kestävyyskriteerit täyttävät biopolttoaineet. Biopolttoaineiden hiilidioksidiveron alennus edellyttäisi sitä, että biopolttoaineet ovat kestävyyskriteerilain mukaisia ja että tästä on energiamarkkinaviraston päätös.

Liikenteen biopolttoaineiden hiilidioksidiveron osalta ehdotettu rakennemuutos merkitsi selvää muutosta nykyiseen, sillä biopolttoaineet eivät ole saaneet veronalennuksia eräitä yksittäisiä kokeilu- ja tutkimushankkeita lukuun ottamatta. Ehdotuksen mukaan tavanomaisen kestävyyskriteerit täyttävän etanolin tai biopohjaisen dieselin hiilidioksidivero puolittuisi. Jätteistä tai tähteistä taikka ruokatuotantoon soveltumattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta tuotetulta etanolilta tai biopohjaiselta dieseliltä hiilidioksidiveroa ei kannettaisi lainkaan. Muutoksen tarkoituksena on verottaa polttoaineita verojärjestelmän rajoitukset ja summaarinen luonne huomioonottaen niiden hiilisisällön perusteella Euroopan unionin biopolttoaineita koskevan lainsäädännön linjausten mukaisesti. Suomessa liikenteen biopolttoaineiden käytön edistäminen perustuu polttoaineen jakelijoita koskevaan velvoitteeseen toimittaa vuosittain kulutukseen määrätty osuus biopolttoaineita. Ehdotetun veromallin tarkoituksena ei ole edistää biopolttoaineiden käyttöä, vaan verottaa polttoaineita mahdollisimman objektiivisesti niiden energiasisällön, hiilidioksidipäästön ja lähipäästöjen perusteella ja tukea ympäristön kannalta parhaimpien biopolttoaineiden käyttöönottoa.

Energiaverotuksen ympäristöohjaavuus kasvaisi, koska hiilidioksidiveron osuus kasvaisi suhteessa energiasisältöveroon. Biopolttoaineet huojennettaisiin puoliksi tai kokonaan hiilidioksidiverosta, joka ottaa huomioon myös polttoenergisällön. Vähenemä laskettaisiin suhteessa korvautuvaan fossiiliseen polttoainevaihtoehtoon.

Polttoaineseikoituksissa alennusmahdollisuus koskisi vain kysymyksessä olevaa biopolttoaineesuutta.

Lähipäästöjen huomioon ottaminen

Tutkimusten perusteella voidaan osoittaa, että parhaimmilla polttoainelaaduilla voidaan vähentää merkittävästi terveydelle haitallisia lähipäästöjä, kuten typenoksidi- ja hiukkaspäästöjä. Tästä syystä ehdotetaan, että energiasisältö- ja hiilidioksidiverokomponenttien lisäksi lähipäästöt otettaisiin huomi-

oon verotasojen määrittelyssä. Polttoaineverotuksessa laatuporrastus koskisi ensisijaisesti (CEN-esistandardin CWA 15940 mukaista) parafiinistä dieseliä. Metaanista koostuvan maa- ja biokaasun osalta alhaiset lähipäästöt otettaisiin huomioon kaasukäyttöisten ajoneuvojen kokonaisverotaso määritettäessä. Metaanin lähipäästöt on laskettu samoilla haitta-arvoilla kuin parafiiniselle dieselille.

Parafiiniselle dieselpolttoaineelle ehdotetaan myönnettäväksi viiden sentin alennus litraa kohden. Polttoaineseikoituksissa alennus koskisi vain polttoaineosuutta, joka ylittää ominaisuuksiltaan direktiivin 2009/30/EY mukaisen laadun.

Koska maakaasulle ei edelleenkään olisi omaa verotasoja liikennepolttoaineena ja biokaasu olisi edelleen verotonta, metaanin lähipäästöjä alentava vaikutus otettaisiin laskennallisesti huomioon verotaso alentavana tekijänä kaasukäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveron määrittämisessä. Alennuksen määrä verolaskennassa olisi 20 senttiä metaanikiloa kohti.

Etanolille ei ehdoteta ainakaan toistaiseksi lähipäästöhyötyihin perustuvaa laatuporrastusta, koska korkeaseostainen etanoli lisää esimerkiksi auton kylmäkäynnistyksen päästöjä.

Dieselöljyn rikkiporrastuksesta ja rikittömän reformuloidun moottoribensiinin veroporrastuksesta ehdotetaan luovuttavaksi.

Kaasu ja sähkö

Jos myös ajoneuvoissa käytettävää kaasua ja sähköä verotettaisiin samoilla perusteilla kuin bensiiniä, kaasujen ja sähkön energiaverotaso olisi nostettava merkittävästi. Kaasujen ja sähkön verottaminen muusta energiakäytöstä poikkeavan verotason mukaan liikennekäytössä ei ole verotusteknisesti mahdollista, sillä kaasu- ja sähköverkoista kulutukseen luovutetun kaasun ja sähkön loppukäyttöä ei tiedetä verotushetkellä. Verotason huomattava nousu merkitsisi sitä, että maa- ja biokaasu eivät olisi enää kilpailukykyisiä raskaassa kalustossa, joista kaupunkibussit ovat yksi tärkeimmistä käyttökohteista.

Veromallia valmisteltaessa kaasun ja sähkön liikennekäytölle on kuitenkin laskettu ympäristöperusteisen verotuksen tavoitetaso muun liikenteen energiakäytön tavoin. Veromallin laskennassa on energialle käytetty samaa, lämpöarvoon suhteutettua verotaso fossiilisille ja biopolttoaineille sekä kaasulle ja sähkölle. Sähköauto saisi sille kuuluvan edun alhaisen energian kulutuksensa ansiosta, koska verotuksen perusteena olisi kulutetun energian määrä. Sähköautojen käyttämä sähköenergia on arvotettu samalla tavalla kuin polttomoottoriautoissa käytettävän polttoaineen lämpöarvo. Kaasun hiilidioksidiveron kuuluisi veromallin mukaan olla liikennekäytössä 0,0037 euroa megajoulelta, mikä vastaisi xxx euroa megawattitunnilta. Sitä vastoin sähköautojen käyttöön ei ole laskennassa kohdistettu hiilidioksidiveroa, koska sähköntuotanto on päästökaupan piirissä ja sen hiilidioksidipäästöt hinnoitellaan siellä. Päästöoikeuden hinnan arvioidaan olevan lähivuosina 15 - 20 euron luokkaa hiilidioksiditonnilta. Tämä tarkoittaa, että sähköautoissa käytettävään sähköön kohdistuu muita liikennepolttoaineita alhaisempi hiilidioksidiohjaus, sillä liikennepolttoaineiden hiilidioksidin arvona ehdotetussa veromallissa on käytetty arvoa 50 euroa hiilidioksiditonnilta. Koska sähköautoihin kohdistuu verolaskennassa muita käyttövoimatekniikoita lievempi hiilidioksidiohjaus, sähköautoille ei ole perusteltua antaa erikseen hyvitystä lähipäästöistä, vaan sähköauton alhaiset lähipäästöt on käytännössä huomioitu laskennassa alempana hiilidioksidin hintana. Vastaavasti polttoaineiden kohdalta tarkastellaan vain loppukäytön päästöjä, koska öljyn jalostus on sekin päästökaupan piirissä.

Koska maakaasua ja sähköä ei edelleenkään verotettaisi energiaverotuksen yhteydessä niiden liikennekäytön perusteella, käytettäisiin edelleen käyttövoimaveroa tasapainoverona, jolloin kaasun ja sähkön liikennekäytön verotus henkilöautoissa muodostuisi energiaveron ja käyttövoimaveron yhdistelmästä jäljempänä selostettavalla tavalla. Biokaasu olisi edelleen veroton polttoaine myös liikennekäytössä. Ratkaisu tarkoittaisi kaasujen ja sähkön energiaverotuksen säilyttämistä nykyisen verorakenteen ja tason mukaisena, millä varmistettaisiin samalla kaasun kilpailukykyyn säilyminen raskaassa kalustossa.

Käyttövoimaverotus

Dieselöljyn sekä sähkön ja kaasujen liikennekäyttöön liittyvien veroteknisten rajoitteiden takia veromalli toteutettaisiin edelleen polttoaineverojen ja käyttövoimaveron yhdistelmällä. Yhdistelmä toteutettaisiin jokaiselle ajoneuvojen tekniikkavaihtoehdoille siten, että tavoitemallin määrittelemä verorasi-

tus toteutuisi. Käyttövoimavero olisi porrastettu henkilöautojen eri käyttövoimatekniikoille objektiivisen laskentamallin mukaisesti. Diesel-, sähkö- ja kaasuhenkilöautoilla olisi yksilölliset käyttövoimaverotaset. Tässä yhteydessä ei muutettasi pakettiautojen käyttövoimaverotusta.

Käyttövoimaveron perusongelmana on keskimääräisyys eli se, että vero toimii oikein vain tietyllä vuosittaisella ajosuoritteella ja tietyllä keskimääräisellä polttoaineen kulutuksella. Lopullisia käyttövoimaveron tasoja määriteltäessä olisi kohtuullista käyttää erilaisia ajosuoritteita eri ajoneuvotyypeille. Akkusähköautojen toimintamatka on rajoitettu, ja tämä rajoittaa käytännössä ajokilometrien karttumista. Dieselautoilla taas ajetaan keskimäärin enemmän kuin muilla autotyypeillä.

Henkilöautojen käyttövoimaveroa ehdotetaan alennettavaksi keskimäärin noin 18 prosenttia dieselöljyn polttoaineveron kahdeksan sentin suuruudesta aiheutuvan käyttökustannusten nousun tasaamiseksi. Lisäksi täyssähköautoille ja ulkoisesta lähteestä ladattaville hybridiautoille ehdotetaan säädettäväksi yksilölliset käyttövoimaveron tasot. Käyttövoimaveron tasot määritettäisiin objektiivisella ja tekniikkaneutraalilla laskentamallilla, jossa otettaisiin huomioon kullakin käyttövoimalla käytettävien ajoneuvojen keskimääräinen vuotuinen ajosuorite, ajoneuvojen keskimääräinen polttoaineen tai energian kulutus, polttoaineen käytöstä syntyvät hiilidioksidi- ja lähipäästöt sekä polttoaineista ja sähköstä kannettava laskennallinen liikennepolttoaineen vero. Koska dieselöljyn, kaasujen ja sähkön energiaverot jäisivät laskennallista tasoa alemmiksi, käyttövoimaverona kannettaisiin laskennallisen ja tosiasiallisen energiaveron erotus.

Keskimääräisenä vuotuisena ajosuoritteena käytettäisiin dieselautolla ja ladattavalla dieselekäyttöisellä hybridiautolla 25 000 kilometriä. Täyssähköautoilla voidaan nykytekniikalla ajaa yhdellä latauksella enintään noin 100 – 200 kilometriä ja akun lataaminen kestää useita tunteja. Ajoneuvojen käyttösäde on rajattu ja sähköautot soveltuvatkin nykyisin parhaiten kaupunkikäyttöön tai muuhun lyhyehköjen matkojen ajoon. Tämän vuoksi täyssähköautojen keskimääräisessä vuotuisessa ajosuoritteessa otettaisiin huomioon ajoneuvon käyttöä koskevat tekniset rajoitukset ja keskimääräisenä ajosuoritteena käytettäisiin tässä vaiheessa 10 000 kilometriä vuodessa. Ladattavien hybridiautojen käyttövoimaveron laskennassa käytettäisiin sähköllä ajettavana keskimääräisenä vuosisuoritteena 5 000 kilometriä, koska niiden akkukapasiteetti mahdollistaa yhdellä latauskerralla vain muutaman kymmenen kilometrin ajon.

Keskimääräisenä polttoaineen kulutuksena käytettäisiin dieselautoilla 6,5 litraa sadalla kilometrillä, mikä vastaa hiilidioksidipäästöä 173 grammaa kilometrillä. Täyssähköautoilla keskimääräisenä energiankulutuksena käytettäisiin laskennassa 0,2 kilowattituntia kilometrillä. Myös ladattavilla hybridiautoilla käytettäisiin lataussähkön keskimääräisenä kulutuksena 0,2 kilowattituntia kilometrillä. Keskimääräisenä kokonaisuutena käytettäisiin laskelmissa 2 100 kilogrammaa lukuun ottamatta sähköautoja, joiden keskimääräisenä kokonaisuutena käytettäisiin tässä vaiheessa 1 400 kilogrammaa, koska alkuvaiheessa tarjonnan arvellaan kohdistuvan pienempiin ja kevyempiin sähköautoihin.

Lisäksi ehdotetaan, että metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävien henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimaverovapaus poistettaisiin. Ehdotetun ympäristöperusteisen veromallin mukaan ei ole enää perusteita maa- ja biokaasukäyttöisten henkilöautojen erityiskohtelulle polttoaine- ja käyttövoimaverotuksessa. Kun biokaasua ei esityksen mukaan verotettaisi lainkaan polttoaineena ja maakaasulta kannettaisiin vain lämmityspolttoainekäyttöön perustuva vero, kaasujoneuvojen verotus tapahtuisi pääosin käyttövoimaveron muodossa. Malli turvaisi myös kaasun kilpailukyvyn esimerkiksi linja-autoissa ja muussa raskaassa kalustossa, koska kaasua ei verotettaisi liikennepolttoaineen verotasolla, linja-autoilta ei kanneta käyttövoimaveroa eikä käyttövoimaveroa käytetä kuorma-autoilla polttoaineiden verotuksen erojen tasaamiseen.

Kaasukäyttöisille henkilöautoille säädettäisiin oma käyttövoimaveron tasonsa. Käyttövoimaveron määrittämisessä keskimääräisenä vuotuisena ajosuoritteena kaasulla käytettäisiin 10 000 kilometriä ja keskimääräisenä kaasun kulutuksena 4,5 kilogrammaa sadalla kilometrillä. Lisäksi bi-fuel autot käyttävät bensiiniä osaan ajosuoritteesta ja koska bensiinin polttoaineverotus menee oikein veromallin mukaisesti, sitä ei tarvitse erikseen huomioida käyttövoimaveron tasossa. Myös kaasukäyttöiset pakettiautot tulisivat käyttövoimaveron piiriin ja niiltä kannettaisiin pakettiautoille säädetty käyttövoimavero.

Ehdotetut henkilöautojen käyttövoimaveron muutokset koskisivat myös henkilöautoina verotettavia N1-luokan kaksikäyttöautoja.

Myös kuorma-autojen käyttövoimaveroa ehdotetaan alennettavaksi dieselöljyn veronkorotuksen kompensoimiseksi kuljetusalalle. Dieselöljyn veron korottamisen yhdellä sentillä voidaan arvioida aiheuttavan noin 14–15 miljoonan euron lisäkustannukset kuljetusalalle, jolloin veron korottaminen

ehdotuksen mukaisesti kahdeksalla sentillä aiheuttaisi noin 110–120 miljoonan euron lisäkustannukset. Veronkorotuksen kompensoimiseksi kuorma-autojen käyttövoimaveroa alennettaisiin noin 50 prosenttia. Euroopan unionin komissio on tehnyt ehdotuksen vinjettidirektiivissä määriteltyjen raskaan liikenteen vuotuisten verojen vähimmäismäärän korottamisesta. Asiaa käsitellään komitologiamenettelyssä, jossa päätökset tehdään määränemmistöllä. Kuorma-autojen käyttövoimavero ehdotetaan alennettavaksi tasolle, joka vastaa komission ehdotuksen mukaista uutta veron minimitasoa.

Pakettiautojen käyttövoimaveroon ei ehdoteta muutoksia kaasukäyttöisiä pakettiautoja lukuun ottamatta. Pakettiautojen käyttövoimavero on henkilöautojen käyttövoimaveroon verrattuna matala eikä sen tarkoituksena ole samalla tavoin polttoaineiden erilaisesta verotuksesta johtuvien käyttökustannusten tasaaminen kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla. Alhaisen tason vuoksi pakettiautojen käyttövoimaveron porrastaminen henkilöautojen tapaan edellyttäisi ainakin joidenkin käyttövoimien käyttövoimaveron korottamista. Kun pakettiautojen keskimääräinen ajoneuvoveron perusvero nousee jo päästöperusteiseen ajoneuvoverotukseen siirryttäessä, pakettiautojen käyttövoimaveron muuttamista ei pidetä tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena.

Huvi-ilmailun polttoaineet

Jotta ehdotettu veromalli olisi johdonmukainen liikennepolttoaineiden ja muiden energiatuotteiden verotuksen kanssa, tulisi sitä soveltaa myös huvi-ilmailussa käytettävään lentobensiiniin ja –petroliin, joille määritettäisiin omat energiasisältöön ja hiilidioksidin ominaispäästöön perustuvat verotasot. Ehdotetun muutoksen johdosta huvi-ilmailun polttoaineiden verot tulisivat nousemaan merkittävästi.

Veronkorotus ei vaikuttaisi ammattiliikenteessä käytettyjen lentopolttoaineiden verotukseen, joka säilyisi verottomana.

2.2.2 Lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden verotus

Rakennemuutos

Lämmityspolttoaineiden ja sähkön veroja ehdotetaan korotettaviksi noin 750 miljoonalla eurolla kela-maksusta luopumisesta valtiolle aiheutuvien tulonmenetysten kompensoimiseksi. Samalla lämmityspolttoaineiden valmistevero ehdotetaan muutettaviksi liikennepolttoaineiden verotusta vastaavasti polttoaineen energiasisältöön perustuvaksi *energiasisältöveroksi*, ja nykyisen lisäveron tavoin polttoaineen hiilidioksidin ominaispäästöön perustuvaksi *hiilidioksidiveroksi*. Verokomponenttien painoarvo olisi kokonaisverosta samaa suuruusluokkaa. Lisäksi ehdotetaan, että rikittömälle kevyelle polttoöljylle otettaisiin käyttöön laatuporrastus polttoöljyn rikkipitoisuuden perusteella.

Kaikilta veronalaisilta fossiilisilta ja bioperäisiltä nestemäisiltä polttoaineilta kannettaisiin energiasisältöön suhteutettua energiasisältöveroa. Hiilidioksidiveron tasoa nostettaisiin nykyisestä tehostamaan hiilidioksidiohjaavuutta.

Verotasoja määritettäessä lähtökohtana olisi kevyen polttoöljyn verotaso. Muiden lämmityspolttoaineiden verotasot määritettäisiin suhteessa sen veroperusteisiin. Hiilidioksidiveron määrä on saatu käytämällä hiilidioksidin arvona 30 euroa tonnilta, kun nykyinen hiilidioksidipäästöihin suhteutettu lisävero on laskettu hiilidioksidin arvolla noin 20 euroa tonni. Verotuksessa käytetty hinta on jonkin verran korkeampi kuin arviot lähivuosien päästöoikeuden hinnasta, mutta siihen on päädytty hiilidioksidiohjauksen tehostamiseksi erityisesti käyttökohteissa, jotka ovat päästökaupan ulkopuolella. Hiilidioksidin arvo on lämmitys- ja voimalaitospolttoaineilla liikennepolttoaineita alempi muun muassa siksi, että lämmityspolttoaineiden kokonaisverotaso on selvästi matalampi kuin liikennepolttoaineilla eikä se siten mahdollista samojen hinnoitteluperusteiden käyttöä erityisesti tilanteessa, jossa lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden verotuksessa on tarkoitus ottaa huomioon polttoaineiden lämpöarvo energiasisältöveron muodossa. Valittu malli antaa kuitenkin mahdollisuuden tulevaisuudessa lähentää liikenne- ja lämmityspolttoaineiden kokonaisverotasoja tai esimerkiksi niiden hiilidioksidiverotasoja.

Kevyen polttoöljyn energiasisältöveron suuruus on saatu vähentämällä sen ehdotetusta kokonaisverotasosta hiilidioksidiveron määrä.

Edellä mainituilla oletuksilla kevyen polttoöljyn energiasisältöveroksi tulisi 0,00214 euroa megajoulelta ja hiilidioksidiveroksi 0,0022 euroa megajoulelta. Verotaulukossa luvut vastaisivat 7,7 sentin energiasisältöveroa ja noin kahdeksan sentin hiilidioksidiveroa polttoöljylitraa kohden.

Muiden lämmityspolttoaineiden verotasot perustuisivat kunkin polttoaineen energiasisältöön ja hiilidioksidin ominaispäästöön kevyen polttoöljyn perusteella määritetystä energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta.

Ehdotettu veromalli antaisi etua hiilidioksiditehokkaille polttoaineille ja siinä voitaisiin ottaa huomioon erityisesti nestemäisillä biopolttoaineilla saavutettavat RES-direktiivin mukaiset hiilidioksidipäästöjen vähenemät verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Ehdotettu verorakenteen muutos ei vaikuttaisi kiinteiden biomassojen, kuten puun ja biokaasun verotukseen, vaan ne säilyisivät nykyisen kaltaisesti verotuksen ulkopuolella.

Polttoturpeelle ehdotetaan matalaa valmisteveroa ja mäntyöljyn veroa ehdotetaan korotettavaksi. Niiltä polttoaineilta, joiden vero ei perustuisi polttoaineen energiasisältöön ja hiilidioksidin ominaispäästöön, kannettaisiin valmisteverona fiskaalista *energiaveroa*. Polttoturpeen ja mäntyöljyn lisäksi myös sähkön valmistevero olisi nimeltään energiavero.

Päästökauppasektorin energiaverotus

Lämmityspolttoaineiden ja sähkön veronkorotuksilla tavoitellaan noin 750 miljoonan euron kokonaisverokertymän lisäystä. Ehdotetut lämmityspolttoaineiden veronkorotukset yhdistettyinä ehdotettavaan veromalliin sellaisenaan heikentäisivät energiatehokkaan CHP:n kilpailukykyä suhteessa ei-päästökauppasektorin erilliseen lämmöntuotantoon. Tästä syystä ehdotetaan, että päästökauppasektorin käyttämien lämmityspolttoaineiden hiilidioksidiveroa alennettaisiin 50 prosentilla. Tämä vähentäisi myös verotuksen ja päästökaupan päällekkäistä ohjausta.

Yhdistetyssä sähkön- ja lämmöntuotannossa verotetaan vain lämmön tuottamiseen käytettyjä veronalaisia polttoaineita. Järjestelyllä on haluttu edistää yhdistettyä tuotantoa. Verotuksen perusteena oleva polttoainemäärä saadaan kertomalla kulutukseen luovutettu lämpö kertoimella 0,9. Ehdotettu päästökauppasektorin hiilidioksidiveron alennus ei muuttaisi tätä sääntelyä.

Verotuksen rakennemuutoksen toteuttaminen siten, että nykyisen hiilidioksidin ominaispäästöön perustuvan lisäveron lisäksi myös polttoaineen energiasisältö otettaisiin huomioon veron määräytymisperusteena ja että esitetty hiilidioksidivero puolitettaisiin, muuttaisi polttoaineiden verotasoja siitä, mitä vuonna 2009 alustavasti ehdotettiin pelkästään lisäveron käytön perusteella. Kivihiilen verorasitus laskisi jonkin verran ja maakaasun nousisi. Mikään mahdollisista veromalleista ei kuitenkaan muuttaisi nykyistä kivihiilen ja maakaasun välistä kilpailutilannetta, koska kivihiili säilyisi hinnaltaan edullisimpana polttoainevaihtoehtona, vaikka veronkorotuksen johdosta kivihiilen hinta nousisi noin 70 prosentilla ja maakaasun 40 prosentilla ja vaikka kivihiilen kokonaisvero suhteutettuna energiasisältöön olisi korkeampi kuin maakaasun. Esitetty verorakenne ja verotasot päästökauppasektorin veronalennuksineen johtaisivat suurin piirtein tavoiteltuun verotuottoon.

Lähes kaikki kivihiili ja maakaasu käytetään päästökauppasektorilla, joten käytännössä niihin sovellettaisiin puolitettua hiilidioksidiveroa.

Sähkö

Sähkön verotus ei perustu sähköntuotannossa käytettyjen polttoaineiden energiasisältöön eikä hiilidioksidipäästöön vaan sähköstä maksetaan vero luovutettaessa sitä kulutukseen sähköverkosta. Tästä syystä sähkön vero säilyisi perusteeltaan ja rakenteeltaan nykyisen kaltaisena fiskaalisena verona. Siitä kannettavan veron nimi muuttuisi lisäverosta *energiaveroksi*. Ehdotetut veronkorotukset koskisivat sekä I että II veroluokan sähköä.

Mäntyöljy

Lämmitykseen käytetystä mäntyöljystä kannetaan valmisteveroa raskaan polttoöljyn veroa vastaava määrä. Veron tarkoituksena on ohjata mäntyöljy energiakäytöstä jatkojalostukseen kemianteollisuuden raaka-aineeksi. Jatkojalostuksen raaka-ainesannin turvaamiseksi ehdotetaan, että mäntyöljyn veroa

korotettaisiin saman verran raskaan polttoöljyn kanssa. Edellä mainitusta syystä mäntyöljyn verotus ei edelleenkään perustuisi energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöön. Mäntyöljystä kannettavan vero muuttuisi perusverosta energiaveroksi.

Turve

Turve on fossiilinen polttoaine. Sitä tulisi lähtökohtaisesti ympäristösyitä verottaa kuten muitakin fossiilisia polttoaineita. Energiaverodirektiivissä puuta, puuperäisiä polttoaineita ja turvetta ei ole määritelty energiatuotteeksi eikä niihin myöskään sovelleta korvaavuusperiaatetta. Turpeen tarkoituksenmukaisesta verottamisesta päättäminen on jätetty siis kunkin jäsenvaltion omaan harkintaan. Jos turvetta verotetaan, tulevat sovellettaviksi kuitenkin muun muassa yhteisön verosyrjintäkieltoa ja valtiontukia koskevat määräykset.

Vaikka kela-maksun poiston yhteydessä ei tehty päätöstä veropohjan laajentamisesta turpeeseen, taustatyössä arvioitiin myös turpeen verotuksen vaikutuksia. Turpeen verottaminen vastaavalla tavalla kuin kivihiilen merkitsisi turpeelle noin 19 euron suuruista veroa megawattitunnilta ja tekisi turpeesta kilpailukyvyttömän kivihiileen verrattuna. Vaikka turpeen verottaminen parantaisi metsähakkeen kilpailukykyä nostamalla siitä maksukykyä, se nostaisi samalla myös kuitupuun hintaa ja saattaisi lisätä kuitupuun energiakäyttöä. Turpeen käytöllä on myös merkitystä huoltovarmuuden ja energiaomavaraisuuden kannalta. Turpeen korkea verotus voisi vähentää investointeja kotimaisia polttoaineita käyttäviin laitoksiin (CHP-laitokset, liikenteen biopolttoaineiden ja muiden polttoainelajosten tuotanto), sillä turpeen käyttömahdollisuus parantaa CHP-laitosten käytettävyyttä, mahdollistaa korkeamman höyryn lämpötilan ja paineen ja siten korkeamman rakennusasteen, ja turvaa tasalaatuisen ja tasahintaisen polttoaineen saannin puupolttoaineen saatavuuden määrän vaihdellessa metsäteollisuuden tuotannon muutosten mukaan.

Turpeen hiilidioksidipäästöjen rajoittamisessa päästökauppa on keskeinen tekijä. Metsähakkeen kilpailukyky turpeeseen verrattuna paranee päästöoikeuden hinnan noustessa, sillä päästöoikeuden hinta 20 euroa tonnilta vastaa turpeelle 7,6 euron lisäkustannusta megawattitunnilta. Päästöoikeuden hinta 30 euroa tonnilta vastaa puolestaan 11,4 euron suuruista lisäkustannusta eli turpeen hinnan yli kaksinkertaistumista.

Hallitus on päättänyt metsähakkeen käytön tai tuotannon tukemisesta. Sillä on pääosin vastaava vaikutus kuin turpeen verotuksella, mutta metsähakkeen tuet ovat tarkemmin kohdennettavissa. Metsähakkeen ja muiden uusiutuvien energialähteiden käytön edistämällä sekä tuilla että turpeen korkealla energiaverolla olisi haitallisia vaikutuksia. Haitallisista vaikutuksista merkittävin olisi teollisuuden kustannusten nousu ja kilpailukyvyn heikkeneminen puuraaka-aineen hinnan nousun takia.

Polttoturpeen verolla tehostettaisiin verotuksen ympäristöohjaavuutta. Veron tasoa asetettaessa on otettu huomioon se, ettei voimalaitosten maksukyky puusta kasvaisi liikaa ja metsäteollisuuden raaka-ainesaanti turvattaisiin.

Edellä mainituista syistä ehdotetaan, että turvetta verotettaisiin lievästi 3,9 eurolla megawattitunnilta. Turpeen verotus ei perustuisi energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöön, vaan siitä kannettaisiin sähkön ja mäntyöljyn tavoin fiskaalista energiaveroa.

Lämmityspolttoaineiden ja sähkön huoltovarmuusmaksuihin ei ehdoteta muutoksia.

Biopolttoöljy

Ehdotettu verotuksen rakennemuutos koskisi myös biopolttoöljyä, joka on nykyisin verotonta. Öljyala on esittänyt biopolttoöljylle jakeluelvoitetta liikennepolttoaineita vastaavalla tavalla. Mahdollinen biopolttoaineiden jakeluelvoitteen laajentaminen biopolttoöljyyn tarkoittaisi sitä, ettei verottomuutta voisi käyttää päällekkäisenä ohjauskeinona biopolttoaineiden käytön edistämiseen EU:n lainsäädännön mukaan. Ehdotettu verorakenne olisi myös johdonmukainen bioperäisten liikennepolttoaineiden verorakenteen kanssa.

Kaikilta fossiilisilta ja bioperäisiltä polttoöljyiltä kannettaisiin energiasisältöön suhteutettua energiasisältöveroa. Biopolttoöljyn hiilidioksidiverossa otettaisiin huomioon sillä saavutettavat hiilidioksidin vähenemät verrattuna fossiiliseen öljyyn. Liikenteen biopolttoaineiden tavoin veron alennus perustuisi RES-direktiiviin. Lämmitykseen käytettävän biopolttoöljyn hiilidioksidivero puolitettaisiin, jos se täyt-

täisi RES-direktiivin vaatimukset. Hiilidioksidiveron puolitus voisi koskea esimerkiksi rypsipohjais- ta bioöljyä. Jätteistä tai tähteistä taikka ruokatuotantoon soveltumattomasta selluloosasta ja lignosellu- loosasta tuotetuilta bioöljyiltä ei kannettaisi lainkaan hiilidioksidiveroa. Tällainen polttoaine olisi esi- merkiksi metsätähde pohjainen bioöljy.

Esitettyjen muutosten takia biopolttoöljyn vero nousisi noin 10 - 12,5 senttiin litralta.

Se, että biopolttoöljystä suoritettaisiin veroa, ei merkitsisi muutosta polttoaineverolain 11 a §:ssä sää- dettyyn yksinkertaistettuun lupa- ja rekisteröintimenettelyyn, jos biopolttoöljyn tuotantomäärä on enin- tään 100 000 litraa vuodessa.

Mikrovoimalat

Sähköverolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että mikrovoimalat säädettäisiin sähköverotuksen ul- kopuolelle. Mikrovoimaloiden nimellistehoraja olisi yhdenmukainen voimalaitosten mittausvelvolli- suutta koskevan sääntelyn kanssa. Sähköntoimitusten selvityksestä ja mittauksesta annetussa valtio- neuvoston asetuksessa (66/2009) mittausvelvollisuuden tehorojaksi valittu 3x63 ampeeria, mikä vastaa noin 43 kilovoltiampeerin nimellistehoa. Esityksessä ehdotetaan, ettei veroa tulisi suorittaa, jos sähköä tuotettaisiin enintään 50 kilovoltiampeerin tehoisessa generaattorissa tai useiden laitteistojen muodos- tamalla enintään 50 kilovoltiampeerin nimellistehoisella kokonaisuudella.

Nykyisellä sähkön verotasolla 50 kilovoltiampeerin voimalan veroetu olisi enintään 4 000 euroa ja ehdotetulla verotasolla enintään 7 500 euroa vuodessa. Käytännössä hyöty olisi ehdotetulla tasolla tuu- livoimalaitoksilla 1 500-2 500 euroa ja biokaasuvoimalaitoksilla 4 000-5 000 euroa vuodessa.

Jos useita alle ehdotetun rajan toimivia laitteistoja kytkettäisiin rinnan, olisi mahdollista välttää säh- kövero jopa useiden satojen kilowatin tehoisilla laitoskokonaisuuksilla. Tämän estämiseksi ehdotetaan, että mikrovoimalan määritelmää täsmennettäisiin niin, että useista pienistä laitoksista koostuvaa lai- toskokonaisuutta pidettäisiin yhtenä voimalaitoksena.

Lisäksi ehdotetaan, että sähköverolain 5 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaiseen pienvoimalan määri- telmään lisättäisiin alatehoraja. Tällöin pienvoimalan ja mikrovoimalan tehoroajat eivät olisi osittain päällekkäisiä toistensa kanssa. Muilta osin lain sisältö vastaisi nykyistä.

Maakaasu

Esityksessä ehdotetaan, että maakaasun verotusta yhdenmukaistettaisiin muun valmisteverotuksen kanssa ja luovutettiin maahantuonnin yhteydessä tapahtuvasta maakaasun verotuksesta. Maakaasun verotuksessa noudatettaisiin valmisteverotuksen periaatteita ja menettelyjä, joista säädetään valmiste- verotuslaissa. Tämä mahdollistaisi sen, että kaasumaista ja nesteytettyä maakaasua koskisivat yhden- mukaiset menettelyt. Lisäksi esityksessä tarkennettaisiin edelleen verottomana säilyvän biokaasun ve- rotusmenettelyjä niissä tilanteissa, joissa biokaasua syötettäisiin maakaasun siirtoverkkoon tai nes- teytetyn maakaasun varastosäiliöön.

Maakaasusta tulisi suorittaa valmisteveroa, kun sitä luovutetaan kulutukseen Suomessa. Maakaasusta suoritettaisiin vero, kun sitä siirrettäisiin kulutukseen maakaasun siirtoverkosta esimerkiksi lämmön tuotantoon. Verovelvollinen näissä tilanteissa olisi siirtoverkonhaltija, jollainen on Suomessa tällä het- kellä ainoastaan Gasum Oy. Koska jakeluverkkoihin toimitettua maakaasua käytetään pääsääntöisesti verolliseen tarkoitukseen, ehdotetaan, että maakaasu toimitettaisiin verollisena jakeluverkkoon.

Maakaasun verotuksessa noudatettaisiin pääsääntöisesti valmisteverotuslain säännöksiä. Valmisteve- rotuslain mukaan tuotteet, jotka ovat verottomassa varastossa, kuuluvat väliaikaisen verottomuuden järjestelmään. Veroa tulee suorittaa, kun tuote luovutetaan kulutukseen. Kulutukseen luovutuksella tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että tuote poistuu verottomasta varastosta. Maakaasun siirtoverkkoa pi- dettäisiin valmisteverotuslaissa tarkoitettuna verottomana varastona, jossa ollessaan maakaasu olisi verotonta. Nesteytettyä maakaasua voitaisiin varastoida verottomana varastosäiliössä, jolle olisi myön- netty verottoman varaston lupa. Maakaasua voitaisiin siirtää maahantuonnin jälkeen verottomasti siir- toputkistossa tai varastoida verottomasti nesteytetyn maakaasun varastosäiliöissä. Samoin verotonta olisi maakaasun siirtäminen verottomasta varastosäiliöstä maakaasun siirtoverkkoon tai verottomaan käyttötarkoitukseen. Jos nesteytettyä maakaasua siirrettäisiin verottomasta varastosäiliöstä kulutukseen, verovelvollinen olisi valtuutettu varastonpitäjä.

Maakaasun siirtoverkolla tarkoitettaisiin maakaasumarkkinalain (508/2000) 3 §:n 2 kohdan mukaista maakaasuputkistoa, jonka kautta maakaasua kuljetetaan korkealla vähentämättömällä paineella. Maakaasuverkkotoiminnalla tarkoitettaisiin maakaasumarkkinalain 3 §:n 6 kohdan mukaista liiketoimintaa, jossa toiminnanharjoittaja eli verkonhaltija harjoittaa maakaasun siirtotoimintaa maakaasun siirtoverkossa. Maakaasumarkkinalain mukaan Energiamarkkinavirasto myöntää maakaasuverkkoluvan, jos luvanhakijalla on tekniset, taloudelliset ja organisatoriset edellytykset huolehtia maakaasuverkkotoiminnasta maakaasumarkkinoita koskevassa lainsäädännössä edellytetyllä tavalla. Verkonhaltijat on velvoitettu huolehtimaan maakaasutoimitusten mittauksesta ja maakaasukauppojen selvityksestä.

Esityksessä ehdotetaan, että maakaasun osalta noudatettaisiin valmisteverotuslain säännöksiä luvista ja tuotteita koskevista siirtomenettelyistä. Pääsääntönä on, että valmisteveron alaisten tuotteiden valmistaminen, jalostaminen ja varastointi verottomasti väliaikaisen verottomuuden järjestelmässä edellyttää verottoman varaston ja valtuutetun varastonpitäjän lupaa. Maakaasun siirtoverkolle ei kuitenkaan tulisi hakea verottoman varaston lupaa, vaan sen sijaan siirtoverkonhaltijan tulisi rekisteröityä verovelvolliseksi. Tämä olisi perusteltua siitä syystä, että maakaasuverkonhaltijan toiminta on jo luvanvaraista maakaasumarkkinalain mukaan.

Sen, joka haluaisi vastaanottaa, varastoida tai siirtää nesteytettyä maakaasua verottomana, olisi haettava tulliviranomaiselta verottoman varaston ja valtuutetun varastonpitäjän lupaa. Toimija voisi myös vastaanottaa nesteytettyä maakaasua verottomana väliaikaisen verottomuuden järjestelmässä toisista jäsenmaista tai EU:n ulkopuolelta, jos hänellä olisi valmisteverotuslaissa tarkoitettu rekisteröidyn vastaanottajan lupa. Jos maakaasun vastaanottajalla ei olisi kumpaakaan tulliviranomaisen myöntämää lupaa, tulisi verot suorittaa 10 arkipäivän kuluessa maakaasun vastaanottamisesta. Lisäksi ehdotetaan maakaasun verottoman loppukäytön toteuttamisen helpottamiseksi, että maakaasuverkonhaltija saisi luovuttaa maakaasua verotta tulliviranomaiselle rekisteröityneelle maakaasun käyttäjälle, jota laissa kutsuttaisiin rekisteröidyksi käyttäjäksi. Rekisteröity käyttäjä suorittaisi veron verolliseen tarkoitukseen käyttämästään maakaasusta. Menettely vastasi jo muiden polttoaineiden osalta sovellettua menettelyä. Vaihtoehtoisesti maakaasun käyttäjä voisi hakea palautusta jälkikäteen nykyisen lain mukaisesti. Lisäksi ehdotetaan, että Tullihallitus voisi antaa tarkempia määräyksiä rekisteröitymisilmoitusten sisällystä ja antamisesta.

Veron ilmoittamiseen ja maksamiseen sovellettaisiin valmisteverotuslakia. Verkonhaltija olisi valtuutettu varastonpitäjä ja siksi myös valmisteverotuslaissa tarkoitettu verokausi-ilmoittaja, jonka verotusverotus tapahtuisi kalenterikuukausittain. Verkonhaltijan, valtuutetun varastonpitäjän ja rekisteröidyn käyttäjän tulisi antaa veroilmoitus kultakin verokaudelta sitä seuraavan kalenterikuukauden 18 päivään mennessä. Maakaasun valmistevero maksettaisiin verokautta seuraavan kuukauden 27 päivään mennessä.

Siirryttäessä maakaasun verkkoverotukseen biokaasu ei edelleenkään olisi veronalainen tuote. Käytännössä biokaasun verottomuus toteutettaisiin siten, että verovelvollinen ilmoittaisi verollisena vain maakaasun kulutukseen luovuttamisen. Verovelvollisen olisi pystyttävä kirjanpidon perusteella selvittämään hankkimansa ja kulutukseen luovuttamansa biokaasun osuus.

Maatalouden energiaverotus

Esityksessä ehdotetaan, että maataloudessa käytettyjen energiatuotteiden valmisteveron palautuksen määriä korotettaisiin. Korotettua palautusta maksettaisiin energiatuotteista, jotka on käytetty maataloudessa lain voimaantulon jälkeen edellyttäen, että komissio on myöntänyt valtioneuvoston luvan. Korotuksen tavoitteena on, että maatalouden energiaverorasitus pysyisi jokseenkin ennallaan polttoaineista ja sähköstä kannettavien valmisteverojen korotuksista huolimatta. Kevyen ja raskaan polttoöljyn valmisteveron palautusta ehdotetaan korotettavaksi siten, että palautuksen jälkeen jäljelle jäävä vero on yhtä suuri kuin ennen energiaverojen korottamista.

Kevyen polttoöljyn valmisteveron palautusta korotettaisiin 7,35 senttiä litralta. Veronpalautus kevyestä polttoöljystä nousisi 5,85 sentistä 13,20 senttiin litralta. Valmisteveroa jäisi tällöin maksettavaksi 2,85 senttiä litralta, joka on sama kuin nykyisin palautuksen jälkeen jäljelle jäävä veromäärä ja ylittää energiaverodirektiivissä kevyelle polttoöljylle asetetun minimiveron.

Raskaan polttoöljyn valmisteveron palautusta korotettaisiin 12,1 senttiä kilogrammalta. Veronpalautus raskaasta polttoöljystä nousisi 2,75 sentistä 14,85 senttiin kilogrammalta. Valmisteveroa jäisi tällöin maksettavaksi 3,94 senttiä kilogrammalta, joka on 0,01 senttiä pienempi kuin nykyisin palautuksen jälkeen jäljelle jäävä veromäärä ja ylittää energiaverodirektiivissä raskaalle polttoöljylle asetun minimiveron.

Sähkön valmisteverosta maksettavaa palautusta ehdotetaan korotettavaksi siten, että verorasitus vastaa palautuksen jälkeen uutta sähkön II veroluokan veroa, joka on ehdotuksen mukaan 0,703 senttiä kilowattitunnilta. Näin ollen sähkön valmisteveron palautusta korotettaisiin 0,38 senttiä kilowattitunnilta. Veronpalautus kasvaisi 0,62 sentistä 1,0 senttiin kilowattitunnilta. Korotuksen jälkeen maataloudessa käytetystä sähköstä jäisi sähköveroä maksettavaksi 0,703 senttiä kilowattitunnilta huoltovarmuusmaksu mukaan lukien. Maksettavaksi jäävä määrä vastaisi ehdotettua alemman veroluokan II veroa.

Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää, että tukitoimien muutoksista ilmoitetaan komissiolle ja että komissio antaa toimenpiteeseen suostumuksensa. Muutettuja säännöksiä voidaan soveltaa vasta, kun komissio on antanut suostumuksensa menettelyyn. Ilmoitusmenettelyn vuoksi korotettua valmisteveron palautusta maksettisiin vasta lain voimaantulon jälkeen käytetyistä energia- tuotteista.

Lisäksi ehdotetaan, että kasvihuoneviljelijöille maksettavan energiaveronpalautuksen hoitaminen siirrettäisiin tullilta Verohallinnolle. Kasvihuoneviljelijöille maksettavan energiaveronpalautuksen hakumenettely yhdenmukaistettaisiin maatalouden energiaveron palautuslaissa säädetyn hakumenettelyn kanssa siten, että kaikki palautukseen oikeutetut hakisivat energiaveron palautusta Verohallinnolta kerran vuodessa.

2.2.3 Liikenne- ja lämmityspolttoaineiden energiasisältö- ja hiilidioksidiverojen laskennan lähtöarvot

Polttoaineiden osalta lain liitteen verotaulukossa käytettäisiin selkeyden takia nykyisen kaltaisesti esimerkiksi muotoa senttiä litralta tai euroa tonnilta, vaikka verojen laskennan perusteina olisivat kunkin polttoaineen energiasisältö ja fossiilisten polttoaineiden hiilidioksidin ominaispäästö.

Nestemäisten liikennepolttoaineiden energiasisällön osalta esitetään käytettäväksi RES-direktiivin mukaisia lämpöarvoja. Hiilidioksidin ominaispäästöt perustuvat Tilastokeskuksen Polttoaineluokituksen 2010 käytettyihin arvoihin. Maakaasun tehollinen lämpöarvo 50 megajoulea kilogrammalta perustuu Maakaasuyhdistyksen ilmoitukseen. RES-direktiivissä on käytetty puhdistetulle biokaasulle vastaavaa arvoa. Tärkeimpien polttoaineiden tunnusluvut on esitetty alla olevassa taulukossa.

Polttoaine	Lämpöarvo	Josta uusiutuvista lähteistä	CO ₂ -päästö
Bensiini	32 MJ/l		72,9 g/MJ
Diesel	36 MJ/l		73,6 g/MJ
Maakaasu (metaani)	50 MJ/kg		55,04 g/MJ
Biokaasu (metaani)	50 MJ/kg	100 %	
Bioetanoli	21 MJ/l	100 %	
Biometanoli	16 MJ/l	100 %	
Bio-MTBE	26 MJ/l	22 %	
Bio-TAME	28 MJ/l	18 %	
Bio-ETBE	27 MJ/l	37 %	
BIO-TAEE	29 MJ/l	29 %	
Biodiesel (FAME, RME)	33 MJ/l	100 %	
Fischer-Tropsch diesel (XTL)	34 MJ/l		
Fischer-Tropsch diesel biomassasta (BTL)	34 MJ/l	100 %	
Vetykäsittelty kasviöljy tai eläinrasva (HVO)	34 MJ/l	100 %	
Lentobensiini	31,7 MJ/l		71,3 g/MJ
Lentopetroli	34,8 MJ/l		73,2 g/MJ

Kevyt polttoöljy	42,7 MJ/kg		74,1 g/MJ
Raskas polttoöljy	41,1 MJ/kg		78,8 g/MJ
Kivihiili	25,5 MJ/kg		94,6 g/MJ
Polttoturve	10,1 MJ/kg		105,9 g/MJ

Määritettäessä verotaulukkoon erilaisten metanoli- ja etanoliperusteisten eettereiden eli MTBE:n, TAME:n, ETBE:n, ja TAEE:n verotaso huomioon otettaisiin se, että eetterin energiasisällöstä vain edellä taulukossa mainittu prosentiosuus voi olla uusiutuvasta energiasta peräisin. Eetterin hiilidioksidivero määräytyisi edellä liikenteen biopolttoaineet kohdassa esitetyllä tavalla sen mukaan, onko eetterin valmistuksessa käytettävän raaka-aineen uusiutuvan energian osuus RES-direktiivin vähimmäiskriteerit täyttävää, jolloin hiilidioksidivero puolitettaisiin, vai onko se tuplalaskettavaa, jolloin siitä ei kannettaisi lainkaan hiilidioksidiveroa. Jos eetterissä käytetty bioraaka-aine ei täyttäisi lainkaan kestävyyskriteerejä, siitä kannettaisiin normaali, vastaavan fossiilisen polttoaineen hiilidioksidivero.

2.2.4 Polttoaineiden laatuun perustuvat ja muut muutokset

Kevyen polttoöljyn rikkiportastus

Uuden, energiatehokkaan lämmitysteknologian käyttöönottamisen edistämiseksi ehdotetaan, että rikkittömälle kevyelle polttoöljylle otettaisiin käyttöön laatuportastus. Veroporrastus olisi 2,65 senttiä litralta eli samansuuruinen kuin liikennepolttoaineilta poistettavaksi ehdotettu rikkittömän laadun verohuojennus. Veroporrastus toteutettaisiin siten, että rikillisen laadun energiasisältövero olisi 2,65 senttiä litralta korkeampi kuin rikkittömän laadun. Kevyestä polttoöljystä kannettaisiin normaali hiilidioksidivero.

Muiden päästöjen ja muiden lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden osalta ei ole tarvetta kevyen polttoöljyn kaltaiselle laatuportastukselle, sillä niiden rikki- ja hiukkaspäästöjen määrä lämmityskäytössä riippuu keskeisesti valituista poltto- ja puhdistustekniikoista ja niitä koskevasta sääntelystä, eikä se siten ole pääsääntöisesti polttoaineriippuvaista. Näin ollen ei ole perustetta näiden polttoaineiden haitallisten päästöjen mukaiselle laatuportastukselle.

Veroporrastus tarkoittaisi todennäköisesti sitä, että kaikki myytävä kevyt polttoöljy olisi rikkittömää laatua käyttötarkoituksesta riippumatta. Veron porrastaminen käyttötarkoituksen mukaan työkonet- tai lämmityskäytön perusteella ei ole käytännössä mahdollista, koska poltonesteiden valmisteverot perustuu tukkuvarastoilla tapahtuvaan tuotteen luovuttamiseen kulutukseen eikä siinä vaiheessa varmuudella tiedetä, missä verotettu polttoaine tullaan käyttämään. Tämän vuoksi veroporrastus koskisi sekä lämmityksessä että moottoripolttoöljynä käytettävää kevyttä polttoöljyä.

Pienmoottoribensiini

Pienmoottoreiden pakokaasuhaittojen vähentämiseksi ehdotetaan, että pienmoottoribensiinin energiasisältövero alennettaisiin. Ehdotuksella ei olisi vaikutusta hiilidioksidiveroon, joka olisi samansuuruinen kuin muulla moottoribensiinillä. Veron alennuksen suuruuden tulisi olla sellainen, että se on riittävän suuri kannustamaan pienmoottoribensiinin käyttöön siitä parhaiten hyötyvistä moottoreista. Veron alennus ei kuitenkaan saisi olla niin suuri, että se johtaisi pienmoottoribensiinin käyttöön autoissa, joissa se ei tuo merkittäviä terveys- ja päästöhyötyjä.

Suoran pakokaasualtistuksen tai vesistöille aiheutuvien haittojen arvotukseen ei toistaiseksi ole laskevat menetelmiä, joten päästöetuja ei kyetä arvottamaan samalla tavalla kuin esimerkiksi parafiinisen dieselpolttoaineen tai metaanin hyötyjä ajoneuvokalustossa. Pienmoottoribensiinin verohuojennuksen peruste olisikin lisäkustannusten kompensointi. Noin 20 senttiä litralta oleva verohuojennus kattaisi osittain pienmoottoribensiinin korkeammat tuotanto- ja jakelukustannukset, eikä tämän tasoinen verohuojennus vielä johtaisi pienkonebensiinin liikennekäyttöön.

Rajoitusten ja moottoreiden teknisen kehityksen avulla tapahtuva päästöjen vähentäminen on suhteellisen hidasta, sillä ne vaikuttavat vain uusiin moottoreihin, ja koko pienmoottorikannan uusiutuminen

on hidas, useampia vuosikymmeniä kestävä prosessi. Tehokkain keino vaikuttaa jo olemassa olevan moottorikannan päästöihin olisi siirtyminen parempilaatuisten polttoaineiden, kuten pienmoottoribensiinin käyttöön. Koska pienmoottoribensiini on tavallista bensiiniä kalliimpaa, terveys- ja ympäristösyistä ehdotetaan, että pienmoottoribensiinin veroa alennettaisiin 20 sentillä litralta sen käytön lisäämiseksi pienmoottorikäytössä.

Tuotteelle olisi määritelty tiettyjen ominaisuuksien osalta pitoisuusraja-arvot. Ehdotettu määritelmä perustuisi VTT:n selvitykseen ja Ruotsissa käytössä olevaan määritelmään.

Muut muutokset

Ehdotetun veromallin toteuttaminen edellyttää nykyistä yksityiskohtaisempaa polttoaineiden ja niiden komponenttien määrittämistä verolaeissa. Lisäksi polttoaine- ja sähköverolakiin ehdotetaan eräitä teknisluonteisia muutoksia.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Polttoaineen energiasisältöön ja poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön perustuvan veromallin käyttöönotto, mallin käyttöönoton edellyttämä dieselöljyn veron korotus, eräiden polttoaineiden laaturastukset sekä muiden kuin liikennepolttoaineiden ja sähkön verotason korottaminen yhdessä turpeen verottamisen sekä henkilö- ja kuorma-autojen käyttövoimaveron alennuksen kanssa lisäävät valtion verotuloja. Kaikkien muutosten tultua voimaan lisäys olisi vuositasolla noin 925 miljoonaa euroa verrattuna tilanteeseen, jossa muutoksia ei tehtäisi. Samanaikaisesti kuitenkin myös valtion maksamien verotukien määrä kasvaisi yhteensä 139 miljoonaa euroa, kun energiaintensiivisen teollisuuden palautukset kasvaisivat noin 110 miljoonaa euroa ja maatalouden energiaveropalautukset noin 29 miljoonaa euroa. Ehdotettavat muutokset lisäävät valtion tuloja kaikkiaan 786 miljoonaa euroa, kun huomioon ei oteta mahdollisia indeksisidonnaisten menojen muutoksia.

Liikennepolttoaineista dieselöljyä koskevat muutokset tulisivat voimaan vasta 2012 alkaen, joten vuonna 2011 kaikkien ehdotettavien muutosten valtion tuloja lisäävä vaikutus olisi noin (650) miljoonaa euroa, kun huomioon ei oteta mahdollisia indeksisidonnaisten menojen muutoksia.

Energiaverotulojen tuoton ennustetaan kasvavan kaikkien muutosten voimaan tultua noin 33 prosenttia, eli 925 miljoonaa euroa verrattuna tilanteeseen, jossa muutosta ei tehtäisi. Vuonna 2011 energiaverotulojen tuoton ennustetaan kasvavan noin 28 prosenttia, eli 858 miljoonaa euroa verrattuna tilanteeseen, jossa muutosta ei tehtäisi. Energiaverotulojen määräksi vuonna 2011 ennustetaan 3 925 miljoonaa euroa. Verotuloennusteeseen on sisällytetty tulevan biopolttoaineiden jakeluelvoitteen vaikutus. Ennusteessa on oletettu, että biopolttoaineiden jakeluelvoite on kuusi prosenttia energiasisällöstä. Ajoneuvoveron tuoton ennustetaan vähenevän samanaikaisesti vuositasolla noin 88 miljoonaa euroa. Veronkantomallista johtuen vuoden 2011 vähenemän ennustetaan jäävän noin 44 miljoonaa euroon.

Energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöön perustuvan veromallin käyttöönotto liikennepolttoaineissa edellyttää dieselöljyn veron korottamista kahdeksalla sentillä litralta. Tämän seurauksena dieselöljyn verokertymä kasvaisi vuodesta 2012 alkaen 180 miljoonaa euroa.

Lämmityspolttoaineiden ja sähkön veroa korotettaisiin kela-maksun poiston kompensoimiseksi siten, että näiden polttoaineiden ja sähkön bruttoverokertymä kasvaa 858 miljoonaa euroa. Kun huomioon otetaan maatalouden ja ammattimaisen kasvihuoneviljelyn energiaveronpalautusten korottaminen noin 29 miljoonalla, verotulot kasvaisivat noin 829 miljoonaa euroa. Lisäksi energiaintensiivisen teollisuuden veroleikkuri on selvityksissä osoittautunut olevan aiemmin arvioitua selvästi tehokkaampi. Leikkurin seurauksena energiaintensiivisen teollisuuden energiaveron palautus kasvaisi 110 miljoonaa euroa. Edellä mainitut palautukset huomioon ottaen lämmityspolttoaineiden ja sähkön veron korotus lisäisi valtion verotuloja nettomääräisesti 719 miljoonaa euroa, joka on 31 miljoonaa euroa alun perin tavoiteltua vähemmän. Verorasitus jakautuisi elinkeinoelämän ja kotitalouksien kesken siten, että elinkeinoelämän osuus jäisi 484 miljoonaa euroon ja kotitalouksien pysyisi alkuperäisessä noin 235 miljoonassa eurossa.

Esityksen seurauksena bensiiniauton keskimääräiset vuosikustannukset eivät muuttuisi ja dieselhenkilöauton polttoainekustannukset nousisivat keskimäärin noin 90 eurolla. Koska käyttövoimavero alenisi saman verran, dieselhenkilöauton kustannukset säilyisivät kokonaisuutena lähes ennallaan. Vuonna 2011 dieselhenkilöauton kustannukset alenisivat väliaikaisesti keskimäärin noin 45 eurolla ehdotetun asteittain toteutuvan dieselautojen käyttövoimaveron alennuksen takia. Kun huomioon ei oteta kela-maksun poistosta tullutta hyötyä, tavarakujiin kohdistuva verorasitus kasvaisi vuositasolla reilut 100 miljoonaa euroa, mutta alenisi väliaikaisesti vuonna 2011 noin 21 miljoonalla eurolla ehdotetun käyttövoimaveron alennuksen takia. Muiden liikennepolttoaineiden osalta ehdotettavat muutokset yhdessä samanaikaisesti ehdotettavien käyttövoimaveron muutosten kanssa pääsääntöisesti parantaisivat niiden tilannetta ja kyseisiä polttoaineita käyttävien henkilöautojen vuosikustannukset laskevat. Poikkeuksena tästä olisi ainoastaan ne kaasukäyttöiset autot, joiden verotus ei ole ollut normaalin rakenteen mukaista.

Ehdotettavat lämmityspolttoaineiden ja sähkön veron korotukset lisäävät elinkeinoelämän verorasitusta bruttomääräisesti 594 miljoonaa euroa. Energiaintensiivisen teollisuuden palautusten arvioidaan kuitenkin kasvavan samanaikaisesti noin 110 miljoonaa euroa, joten elinkeinoelämän verorasitus lisääntyisi noin 484 miljoonaa euroa. Kela-maksun poisto huomioon ottaen elinkeinoelämän verorasitus jää alkuperäistä tavoitetta alhaisemmaksi erityisesti energiaintensiivisen palautuksen piiriin kuuluvan teollisuuden osalta. Verotuksen summaarisen luonteen vuoksi yrityskohtaiset vaikutukset voivat kuitenkin poiketa vaikutusten yleisestä linjasta.

Ehdotettavien muutosten vaikutuksia kotitalouksiin on tarkasteltu esimerkkien avulla. Vaikutusarvioinnissa on käytetty seuraavia tyyppiasuinmuotoja:

Asuinmuoto	Ohjeellinen rakennustilavuus m ³	Vuosienergia MWh
pientalo	500	20
rivitalo	2 000	100
pienkerrostalo	5 000	225
kerrostalo	10 000	450
suuri kerrostalo	25 000	1 125

Lisäksi kotitaloussähkössä on käytetty kahta erilaista energiankulutusarvoa, kun pientalojen vuotuisena käyttöarviona on käytetty 5 000 kWh ja erilaisten kerrostaloasuntojen käyttöarviona 2 000 kWh.

Öljylämmitteisessä pientalossa asuvan kotitalouden asumiskustannukset kasvaisivat öljyn veromuutoksen vuoksi 201 euroa vuodessa, minkä lisäksi sähköveron nousu lisäisi asumiskustannuksia pientalossa 50 euroa vuodessa. Yhteensä öljylämmitteisessä pientalossa asuvan kotitalouden asumiskustannukset nousisivat veromuutosten vuoksi 251 euroa vuodessa. Sähkölämmitteisessä pientalossa asumiskustannuksen nousevat vastaavasti 249 euroa vuodessa.

Kaukolämmitteisessä pientalossa asuvan kotitalouden asumiskustannusten nousu vaihtelee voimakkaasti sen mukaan, millä polttoaineella ja tekniikalla lämpö on tuotettu. Kotitaloussähkön kallistuminen mukaan luettuna asumiskustannukset nousisivat 174–259 euroa vuodessa.

Kaukolämmitteisen kerrostalon asumiskustannusten nousu vaihtelee niin ikään voimakkaasti sen mukaan, millä polttoaineella ja tekniikalla lämpö on tuotettu. Kotitaloussähkön kallistuminen mukaan luettuna asumiskustannukset nousisivat keskimääräisessä 75 neliömetrin asunnossa asuvalla kotitaloudella 72–99 euroa vuodessa.

Huvi-ilmailun polttoaineiden veronkorotus lisäisi valtion verotuloja nettomääräisesti noin 100 000 euroa ja veromuutoksen vuoksi harrasteilmailuun kohdistuisi vastaavan suuruinen taloudellinen rasitus.

Vuonna 2012 voimaan tulevaksi ehdotettava biopolttoaineiden osittainen tai täydellinen vapauttaminen hiilidioksidiverosta sekä energiasisällön huomioimien polttoaineen verotuksessa vähentäisi verotuloja noin 39 miljoonaa euroa verrattuna nykyiseen veromalliin olettaen, että Suomessa kulutettavan moottoribensiinin, dieselöljyn ja kevyen polttoöljyn energiasisällön yhteismäärästä korvattaisiin kuusi prosenttia biopolttoaineilla. Veromuutoksen vaikutus tyyppilliselle polttoaineelle, kuten 10 tilavuusprosenttia etanolia sisältävälle moottoribensiinille (E10) olisi noin 2,5 – 2,9 senttiä litralta ja seitsemän tilavuusprosenttia biodieseliä sisältävälle dieselöljylle (D7) olisi 0,7 – 1,0 senttiä litralta. Biopolttoöljyyn, jossa olisi esimerkiksi 10 tilavuusprosenttia biodieseliä, veromuutos vaikuttasi 0,5 senttiä litralta.

Rikittömän polttoöljyn veroporrastus 2,65 senttiä litralta verrattuna rikilliseen polttoöljyyn tekisi tuotteet likimäärin samanhintaisiksi. Rikittömän laadun käyttö tehostaisi polttoainejärjestelmän logistista tehokkuutta, koska huonompilaatuista kevyttä polttoöljyä ei todennäköisesti olisi kovinkaan laajasti markkinoilla.

Maakaasun energiaveroa koskeva, hakemukseen perustuva palautusmenettely on ehdotettu korvattavaksi suoraan veroilmoituksella toteutettavalla menettelyllä, mikä vähentäisi sekä verotulokertymää että verottomasta kulutuksesta maksettujen palautusten määrää vuositasona noin 280 miljoonalla eurolla, jolloin muutoksen nettovaikutus valtiontalouteen olisi nolla. Palautukset maksetaan jälkikäteen, joten palautuksia vuoden 2010 aikana verottomiin käyttötarkoituksiin käytetystä maakaasusta maksetaan vielä vuonna 2011. Näin ollen muutettavaksi ehdotettava järjestelmä rasittaa valtiontaloutta vuonna 2011 noin 100 miljoonalla eurolla.

Pienmoottoribensiinin myynti Suomessa on tällä hetkellä noin 4 000 000 litraa. On arvioitu, että kulutus Suomessa voisi nousta tulevaisuudessa noin 12 500 000 litraan vuodessa. Vuonna 2011 ehdotetun muutoksen ennustetaan vähentävän energiaverotuloja alle miljoonalla. Verohuojennuksen myötä käyttömäärät todennäköisesti vähitellen kasvaisivat. Jos kulutus kasvaisi 12 500 000 litraan vuodessa, verotuotot pienenisivät noin 2,5 miljoonaa euroa vuodessa. Pienmoottoribensiinin vähittäismyyntihinnan arvioidaan olevan litralta 30–40 senttiä kalliimpaa kuin tavallisen moottoribensiinin. Veronalennus alentaisi pienmoottoribensiini hintaa arviolta 20–25 senttiä litralta.

Käyttövoimaveron ehdotettavat muutokset alentaisivat dieselkäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveroa keskimäärin 18 prosenttia. Sähkökäyttöisten henkilöautojen käyttövoimavero alenisi keskimäärin 77 prosenttia, ladattavan dieselhybridin vero 27 prosenttia ja ladattavan bensiinihybridin vero yli 90 prosenttia. Kokonaisukseltaan 2 100 kilogrammaa olevan henkilöauton käyttövoimavero on nykyisin 514 euroa. Ehdotetun muutoksen mukaan käyttövoimavero alenisi dieselkäyttöisellä autolla 422 euroon, dieselkäyttöisellä ladattavalla hybridiautolla 377 euroon ja bensiinikäyttöisellä ladattavalla hybridiautolla 40 euroon. Vastaavasti kokonaisukseltaan 1 400 kilogrammaa painavan täyssähköauton käyttövoimavero laskisi nykyisestä 342 eurosta 79 euroon.

Dieselauton käyttövoimaveron laskennassa käytettävän keskimääräisen vuotuisen ajosuorituksen korottaminen 18 000 kilometristä 25 000 kilometriin suurentaisi ajokilometrikahtaista verorasitusta sellaisilla dieselautoilla, joilla ajetaan keskimääräistä vuotuista ajosuoritetta vähemmän.

Käyttövoimaverovapauden poistaminen metaanista koostuvaa polttoainetta käyttäviltä autoilta nostaisi kaasukäyttöisten autojen vuotuista veroa sekä henkilöautoilla että pakettiautoilla. Ehdotetun muutoksen jälkeen keskimääräisen noin 2 100 kilogrammaa painavan kaasukäyttöisen henkilöauton käyttövoimavero olisi 236 euroa vuodessa ja 2 800 kilogrammaa painavan kaasukäyttöisen pakettiauton vero noin 90 euroa vuodessa.

Energiaverojen ehdotetun muutoksen kompensoiminen maataloudelle nostaisi maataloudelle maksettavien energiaverojen palautusten kokonaisuutena noin 29 miljoonalla eurolla vuodessa. Jos valmisteveron palautusta korotetaan esityksen mukaisesti, palautuksen määrän arvioidaan olevan vuoden 2008 kulutuslukujen perusteella laskettuna vuodelta 2011 ja sen jälkeen vuosittain noin 52 miljoonaa euroa. Koska veronpalautus maksetaan takautuvasti, rasittaa palautuksen korotus valtiontaloutta vasta vuodesta 2012 alkaen. Ehdotetusta veronpalautuksen kasvattamisesta huolimatta maatalouden ja kasvihuoneviljelyn yhteenlaskettu verorasitus nousisi sähkön valmisteveron nousun seurauksena noin kuusi miljoonaa euroa.

Kasvihuoneiden energiaverojen palautuksen siirtäminen maksettavaksi maatalouden energiaverojen palautuslaissa säädetyllä tavalla siirtäisi palautuksen maksuajankohtaa niillä kasvihuoneviljelijöillä, jotka ovat hakeneet tullilta palautusta kevyestä ja/tai raskaasta polttoöljystä puolivuositain. Palautusta on hakenut kaksi kertaa vuodessa kuitenkin vain noin 5–10 prosenttia niistä kasvihuoneviljelijöistä, jotka hakevat palautuksen tullilta. Valtaosa kasvihuoneviljelijöistä on siten saanut palautuksen kerran vuodessa, eikä muutoksesta aiheutuisi kasvihuoneviljelijöille olennaisia taloudellisia vaikutuksia.

Energia- ja ajoneuvoverotukseen ehdotettavat muutokset lisäisivät jossain määrin hallinnollisia kuluja. Tulli arvioi muutosten lisäävän työn määrää noin kahdella henkilötyövuodella. Kertaluonteisia tietohallinto- tai muita vastaavia kuluja tullilla ei ole arvioinut muutoksesta seuraavan. Ajoneuvoverotuksen osalta muutos edellyttää tietojärjestelmien muuttamista Liikenteen turvallisuusvirastossa. Muutosten arvioidaan maksavan noin 300 000 euroa. Useiden eri verotasojen käyttöönoton arvioidaan lisäävän asiakasneuvonnan tarvetta, mistä aiheutuu noin 100 000 euron lisäkustannus. Maatalouden ja kasvi-

huoneviljelyn energiaverojen palautuksen muuttaminen aiheuttaa aiheuttaisi kertaluontoisia hallinnollisia kustannuksia Verohallinnon tietojärjestelmiin. Näiden muutosten kustannukset olisivat noin 95 000 euroa.

3.2 Ympäristövaikutukset

3.2.1 Yleistä

Suomen ei-päästökauppasektorin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite 16 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2020 on erittäin haastava. Merkittävimmät päästöjen lähteet ovat liikenne ja kiinteistöjen lämmitys.

Ympäristön kannalta ilmastomuutoksen hillitseminen on tärkeää. Energiaverojen korotuksella oletetaan vaikutettavan energian säästön tehostamiseen ja energiatehokkuuden parantamiseen. Liikennepolttoaineiden veromuutoksella lisätään ja tehostetaan ajoneuvon käyttöön perustuvaa verotusta. Lisäksi esitetyillä veronkorotuksen painopisteillä ja biopolttoaineiden lievemmällä hiilidioksidiverotuksella edistetään uusiutuvan energian käyttöä, joka on eräs keino kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi. Ehdotetuilla muutoksilla vähennetään liikenne- ja energiasektorin hiilidioksidipäästöjä osana muita ohjauskeinoja.

Ehdotettu veromalli on valmisteilla olevan EU:n energiaverodirektiivin periaatteiden ja lähtökohtien mukainen. Rakenne on joustava ja mahdollistaa muutoksia, jotka voivat olla tarpeen sekä päästövähennystavoitteiden kiristyessä että tavoiteltujen verokertymien tai fossiilisten polttoaineiden hintatasojen muuttuessa merkittävästi.

3.2.2 Liikennepolttoaineiden verotuksen ja käyttövoimaveron rakennemuutos

Ehdotettujen liikenteen polttoaineiden ja käyttövoimaveron avulla asetettaisiin ajoneuvojen eri polttoaine- ja tekniikkavaihtoehdot järjestykseen ensisijaisesti energian kulutuksen mukaan. Käyttämällä energiasisältö- ja hiilidioksidiveroa sekä alentamalla verorasitusta lähipäästöjen perusteella luotaisiin veromalli, joka tukisi vahvasti ympäristön kannalta parhaimpien biopolttoaineiden, metsätähdepohjaisen dieselpolttoaineen ja biokaasun käyttöönottoa.

Uusi veromalli huomioisi eri polttoainevaihtoehtojen energiasisällön, hiilidioksidipäästöt, biovaihtoehtojen hiilidioksidipäästöjä vähentävän vaikutuksen ja polttoaineiden mahdollisen lähipäästöjä vähentävän vaikutuksen verotekniset rajoitukset huomioiden.

Veromalli olisi objektiivinen, tekniikkaneutraali ja tukisi ympäristön kannalta parhaimpien biopolttoaineiden ja ajoneuvojen käyttöönottoa. Muutos olisi jatkoa jo aikaisemmin toteutetulle auto- ja ajoneuvoveron ympäristöperusteiselle uudistukselle. Kokonaisuutena edellä mainitut verouudistukset suosisivat tekniikkaneutraalisti kaikkia vähäpäästöisiä ajoneuvoja hankinnan ja käytön eri vaiheissa.

3.2.3 Lämmityspolttoaineiden verojen korotus ja verorakennemuutos

Myös lämmityspolttoaineiden veromalli, jossa on sekä energiasisältöön sidottu energiavero että polttoaineen hiilidioksidin päästökertoimeen perustuva hiilidioksidivero, olisi ilmasto- ja energiastrategiassa asetettujen tavoitteiden mukainen. Veromalli ohjaisi sekä energiakäytön tehokkuuteen että hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen.

Lämmityspolttoaineiden ja sähkön verojen nousu kannustaisi kaikkia energian käyttäjiä energian säästöön ja energiatehokkuuden parantamiseen energiakustannusten noustessa.

Kiinteistöjen lämmityksessä kevyen polttoöljyn veron nousu edistäisi siirtymistä uusiutuvien energialähteiden hyödyntämiseen, joista merkittävimpiä ovat puu hakkeena, halkoina ja pelletteinä ja muut biomassat kuten biokaasu, bioöljy, peltbiomassat, maaperän ja ilman lämmön hyödyntäminen lämpöpumppujen avulla sekä aurinkoenergia. Myös sähkön veron nousu edistäisi siirtymistä uusiutuvien energialähteiden käyttöön.

Fossiilisten polttoaineiden, turve mukaan lukien, verojen nousu kokonaisuutena edistäisi siirtymistä uusiutuvien energialähteiden käyttöön, koska verotuksen korotus parantaisi maksukykyä puusta ja muista biomassoista, kuten bioperäisistä jätteistä, oljesta ja ruokohelvestä.

Biopolttoaineisiin siirtymisen nopeus ja kustannustehokkuus riippuu käytetystä polttoaineesta ja tuotantolaitosten tekniikoista. Siirtyminen edellyttää suuria investointeja tai polttoainelajosteiden kuten pelletin, biohiilen, biokaasun tai bioöljyn käyttöä, jos kaukolämpöä tuotetaan laitoksissa, jotka eivät sovellu sellaisenaan kiinteiden biomassojen käyttöön. Leijupolttoon perustuvissa monipolttoainekattiloissa siirtyminen polttoaineen käytöstä toiseen on joustavampaa, ja esimerkiksi puun käyttöä voidaan nostaa tyypillisesti 70 prosentin osuuteen kokonaispolttoaineen käytöstä.

Fossiilisten lämmityspolttoaineiden täysimääräiset veronkorotukset parantaisivat sekä uusiutuvien polttoaineiden että turpeen kilpailukykyä. Turpeen lievä verotus parantaisi myös uusiutuvien polttoaineiden kilpailukykyä suhteessa turpeeseen. Veronkorotukset edistäisivät siirtymistä uusiutuvien energialähteiden käyttöön myös teollisuudessa. Fossiilisten lämmityspolttoaineiden verojen korotus täydentää hyvin uusiutuvien energialähteiden edistämistoimia, ja vähentää edistämistoimien kustannuksia.

Lämmityspolttoaineiden veronkorotus voisi edistää siirtymistä fossiililla polttoaineilla tuotetusta kaukolämmöstä kiinteistökohtaiseen lämmitykseen tai ei-päästökauppasektorilla toimiviin lämpökeskuksiin. Siirtyminen vähentäisi CHP-laitoksissa korkealla hyötysuhteella tuotetun sähkön määrää, jolloin kokonaisvaikutukset hiilidioksidipäästöihin ja kokonaisenergiakulutukseen ovat useimmissa tapauksissa negatiiviset. Nykyinen CHP-laitoksia suosiva energiaveromenettely ei näyttäisi yksin riittävän säilyttämään kaukolämmön kilpailukykyä erilliseen lämmön tuotantoon verrattuna, minkä takia hiilidioksidiveroon esitetään osittaista huojennusta. Huojennus koskisi koko päästökauppasektoria, jolle päästöoikeuden hinta tuo lisärasituksen fossiilisten polttoaineiden käytöstä. Tarvittavaa huojennuksen tasoa on tässä vaiheessa vaikea arvioida tarkasti, minkä takia sen muutostarpeita tulee seurata.

Siirtyminen fossiilisista polttoaineista lämmityssektorilla uusiutuvien energialähteiden käyttöön parantaisi energiaomavaraisuutta. Turpeen kilpailukykyyn parantuminen muihin fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna lisäisi investointeja suuriin voimalaitoksiin, joissa olisi mahdollisuus myös lauhdesähkön tuotantoon etenkin pienillä lämpökuormilla ja jotka soveltuvat kaikentyyppisten biomassojen energiakäyttöön.

Fossiilisten polttoaineiden käytön vähentymistä veron korotusten takia on vaikea määrällisesti arvioida, koska siihen vaikuttavat olennaisesti myös fossiilisten polttoaineiden maailmanmarkkinahintojen ja päästöoikeuden hinnan muutokset, kuten myös uusiutuvien energialähteiden tukitoimet. Hallitus on esittänyt puun käytön edistämistä tukemalla pienpuun haketusta, sähkön tuotantoa metsähakkeesta ja puun käyttöä pien-CHP:ssä. Fossiilisten polttoaineiden hintavaihtelut ovat viimeisen 10 vuoden aikana olleet erittäin suuria, kivihiilen ja öljyn maailmanmarkkinahinta on ollut alimmillaan neljännes huippuhinnasta, maakaasun hinta kolmannes. Nykyinen hintataso on puolet esiintyneistä hintahuipuista.

Biopolttoaineiden käytöllä saavutettaisiin jossain määrin hiilidioksidipäästöjen vähenemistä. Arviota, kuinka suuriin päästövähennyksiin tai uusiutuvien energialähteiden käytön, energiatehokkuuden ja energiaomavaraisuuden lisäämiseen verotuksen muutoksilla päästäisiin, on hankala tehdä tarkasti, koska polttoaineiden väliseen kilpailukykyyn ja käyttäjien valintoihin vaikuttavat monet muut tekijät verotuksen lisäksi, kuten muut edistämistoimet ja polttoaineiden hintavaihtelut. Alan toimijat eivät tässä vaiheessa osaa varmasti arvioida, kuinka laajaksi biopolttonesteiden käyttö muodostuu. Biopolttonesteiden käyttöön vaikuttaa pääosin se, millaisiksi liikenteen biopolttoaineiden jakeluelvoitetta koskevassa lainsäädännössä säädetään biopolttoaineiden pakollisiksi osuuksiksi ja se, laajennetaanko jakeluelvoite myös biopolttoöljyyn. Sähkön ja lämmöntuotannon biopolttoaineosuuksiin vaikuttavat keskeisesti myös mahdollisesti toteutettavat syöttötariffin tyyppiset tukiratkaisut. Energiaverotukseen ehdotettu rakennemuutos kuitenkin edistää energiatehokkaampia sekä hiilidioksidi- ja lähipäästöiltä parempia polttoaineita. Lisäksi fossiilisten polttoaineiden verojen korotus kannustaa energian säästöön ja täydentää hyvin uusiutuvien energialähteiden edistämistoimia ja vähentää niiden kustannuksia. Lisäksi hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen vaikuttaa merkittävästi biopolttoaineen elinkaaren aikainen hiilidioksiditase, mikä vaihtelee huomattavasti bioraaka-aineen ja sen tuotantoketjun perusteella.

3.2.4 Maatalous

Esityksen tarkoituksena on säilyttää maatalouden energiaverorasitus suurin piirtein nykyisellä tasolla. Maatalouden maksettavaksi jäävän polttoaineveron määrä ei näin ollen muuttuisi olennaisesti, eikä korotuksella olisi siten käytännön ympäristövaikutuksia nykytilanteeseen verrattuna. Yleisti energiaveron palautus vähentää niitä positiivisia ympäristövaikutuksia, joita taloudellisella ohjauksella oletetaan olevan. Veronpalautus soveltuu huonosti yhteen ilmastotavoitteen kanssa, koska kun maatalous ei kuulu päästökaupan piiriin, energiaverotuksen tulisi olla ensisijainen ohjauskeino vähennystavoitteisiin pyrittäessä. Lisäksi energiaveron palautus pitää ennallaan kevyen ja raskaan polttoöljyn käytön suhteellista edullisuutta esimerkiksi kotimaisiin uusiutuviin energialähteisiin nähden.

3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Maakaasun verotusjärjestelmän muutos selkeyttäisi verotusta ja siirtäisi vuosittain suoritettavat suurimmillaan useiden miljoonien suuruiset veronpalautukset suoran verottomuuden piiriin. Lisäksi mikrovoimalaitosten vapauttaminen sähköverovelvollisuudesta estäisi hallinnollisen työn moninkertaistumisen. Jos mikrovoimalat yleistyisivät arvioidulla tavalla, uusia sähköverovelvollisia tulisi monikymmenkertainen määrä nykyiseen verrattuna.

Polttoaineiden verotuksen perusteiden muuttuminen ja tuoteryhmien lukumäärän moninkertaistuminen aiheuttaa sen, että tullin veroilmoitusten käsittelyyn tarvittava työmäärä moninkertaistuu ja hidastuu. Osaltaan myös biopolttoöljyn muuttuminen verolliseksi tuotteeksi tuo lisätyötä tullipiireille. Huomattava lisätyömäärä tulee myös järjestelmien, ohjeistuksien ja lomakkeiden uusimisesta sekä asiakkaiden opastamisesta uudelleen järjestelyihin polttoaineverotuksen perusteisiin.

Maatalouspalautusten osalta kyseessä olisi nykyisten palautusmäärien korottaminen, jolla ei olisi kertaluonteisten tietojärjestelmämuutosten lisäksi muita olennaisia vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Hakemus vuonna 2011 käytetyistä energiatuotteista on tehtävä veroviranomaiselle vuoden 2012 helmikuun loppuun mennessä ja vuotta 2011 koskevat veronpalautukset maksetaan vuoden 2012 kuluessa.

Energiaverojen palautusten korottaminen voisi tuoda palautuksen piiriin uusia toimijoita, joilla palautettava määrä on aikaisemmin jäänyt palautettavan vähimmäismäärän alapuolelle. Kasvihuoneviljelijöille maksettavan palautuksen siirtyminen tullilta Verohallinnolle lisäisi Verohallinnolle tehtävien hakemusten määrää noin 500 hakemuksella vuodessa. Uusi tehtävä lisäisi Verohallinnon henkilöresurssitarvetta noin yhdellä henkilötyövuodella, mutta tehtävän siirto pois tullilta vähentäisi tullin henkilöresurssitarvetta vastaavalla määrällä.

Ehdotuksen mukaan kasvihuoneviljelijät hakisivat palautusta Verohallinnolta ensimmäisen kerran vuonna 2011 käytetystä kevyestä ja raskaasta polttoöljystä. Vuonna 2010 käytettyjä energiatuotteita koskevat hakemukset käsiteltäisiin vielä tullissa.

Kokonaisuutena tullin veroilmoitusten käsittelyyn sekä asiakkaiden opastamiseen tarvittava henkilöstömäärä edellyttäisi 3 - 4 henkilötyövuoden lisäystä tullin valmisteverotukselle. Koska tullilta siirtyy vuoden 2011 jälkeen pois kasvihuoneviljelijöiden tukien siirron myötä yhden henkilötyövuoden työmäärä, riittävä lisäystarve nykyisen valmisteverotuksen henkilöstömäärään olisi kaksi henkilötyövuotta vuoden 2011 alusta lukien.

Käyttövoimaveromuutoksen vuoksi ajoneuvoverotuksen kantojärjestelmää on muutettava. Useiden eri käyttövoimaverotasojen käyttöönotto tekisi verojärjestelmästä neutraalimman, mutta samalla myös monimutkaisemman, minkä vuoksi esitys lisäisi myös ajoneuvoveroneuvonnan tarvetta Liikenteen turvallisuusvirastossa.

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Energiaverojen korotus kohdistuisi jossain määrin voimakkaammin henkilöihin, jotka asuvat omakotitalossa ja käyttävät henkilöautoa liikkumiseen. Vuositasolla veronkorotuksen vaikutus jäänee näissäkin kotitalouksissa noin 90 euroon. Ottaen huomioon ennustettu ansiotason nousu sekä ne verotusta ja

sosiaaliturvaa koskevat ehdotukset, jotka ehdotetaan tulemaan voimaan samanaikaisesti ehdotettavan veronkorotuksen kanssa, ei korotuksen vaikutusta voida pitää kohtuuttomana.

Kuljetus- ja logistiikka-alan mukaan energiaverojen korotus on monissa tapauksissa siirrettävissä kuljetus- ja logistiikkapalvelujen ostajille ja loppukuluttajille, eivätkä ne siten täysimääräisesti rasita alaa.

Harrasteilmailun kustannukset nousisivat veronkorotuksen seurauksena. Kustannusten nousu saattaisi vähentää jossain määrin harrasteilmailua ja siihen liittyvää toimintaa kuten lento- ja laskuvarjohyppytoimintaa sekä ilma-alusten huolto- ja varaosapalvelujen kysyntää. Vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisiä.

4 Asian valmistelu

Valtiovarainministeriö tilasi syyskuussa 2008 VTT:ltä selvityksen polttoaineverotuksen laatuporrastuksen kehittämismahdollisuuksista selvittääkseen, voitaisiinko ympäristöystävällisten polttoaineiden käyttöä edistää esimerkiksi porrastamalla polttoaineiden energiaverot hiilidioksidi- ja muihin päästöihin perustuviksi. VTT kehitti liikennepolttoaineiden verotarkasteluihin laskentamallin eri ratkaisujen arviointiin. Tarkastelussa lähtökohtana olivat henkilöautojen polttoainekäyttö ja uudet tekniikkavaihtoehdot. Mallissa huomioidaan sähkön ja polttoaineiden energiasisältö, hiilidioksidipäästöt ja vaikutukset lähipäästöihin. Eri ratkaisumalleja käsiteltiin epävirallisessa ohjausryhmässä, johon kuului VTT:n lisäksi edustajia työ- ja elinkeinoministeriöstä, ympäristöministeriöstä ja valtiovarainministeriöstä. VTT:n tekemä työ on raportoitu taustaraportissa Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen, Nils-Olof Nylund, Kai Sipilä, Tuula Mäkinen & Päivi Aakko-Saksa, VTT tiedotteita 2528.

Energiaverotukseen liittyvän toimintaympäristön muuttumisen arvioimiseksi ja kokonaisuuden hahmottamiseksi myös lämmitys- ja voimalaitos polttoaineiden verotuksen uudistamista selvitettiin valtiovarainministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön ja ympäristöministeriön kanssa. Työn tueksi valtiovarainministeriö tilasi VTT:ltä selvityksen lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden verotuksesta. Liikennepolttoaineita koskevassa työssä käytetyt tarkastelutavat ja saadut johtopäätökset olivat lähtökohtana myös lämmityspolttoaineselvitykselle. VTT:n tekemä työ on raportoitu taustaraportissa Lämmityspolttoaineiden verotuksen kehittäminen, Satu Helynen & Martti Flyktman, VTT raportissa VTT-R-5171-10.

Lisäksi valtiovarainministeriö on tilannut VTT:ltä selvitykset Pienmoottoribensiinin laatuporrastuksesta, muistio 20.5.2010 VTT-M-04217-10 Nils-Olof Nylund ja Liikennepolttoaineiden laatuporrastuksesta lähipäästöjen perusteella, muistio 7.5.2010 VTT-M-04216-10 Nils-Olof Nylund.

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön, ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, liikenteen turvallisuusviraston ja Tullihallituksen kanssa.

Esityksen valmistelun yhteydessä on järjestetty neljä laaja-alaista kuulemistilaisuutta liikennepolttoaineiden verotuksen rakenneuudistuksesta.

Lisäksi eri osakokonaisuuksiin seuraavat tahot ovat antaneet lausunnon tai niille on varattu mahdollisuus tulla kuulluiksi tai niiden asiantuntemusta on muutoin käytetty hyväksi:

5 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2011 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Esityksessä ehdotettu biopolttoaineiden hiilidioksidiverohuojennus liittyy parhaillaan valmisteilla olevaan kestävyyskriteeriä koskevaan lakiesitykseen, jolla pantaisiin täytäntöön RES-direktiivi. Ehdotettuihin polttoaine- ja sähköverolakeihin sisältyy viittaukset mainittuun lakiin, joka on ehdotettu tulemaan voimaan niiden kanssa samanaikaisesti vuoden 2011 alusta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

1 §. Pykälän *1 momentissa* säädetään polttoaineista valmisteverona kannettavasta perusverosta ja lisäverosta. Lisävero määräytyy nykyisin polttoaineen hiilisisällön perusteella, kun taas perusvero on luonteeltaan fiskaalinen. Polttoaineveron perusteet ehdotetaan muutettaviksi siten, että polttoaineista kannettava valmistevero perustuisi tuotteen energiasisältöön ja sen poltosta syntyvään hiilidioksidipäästöön. Samalla hiilidioksidiveron suhteellista osuutta polttoaineiden valmisteverosta kasvatettaisiin nykyisestä. Valmisteverona kannettavat verojen nimet muutettaisiin energiasisältöveroksi ja hiilidioksidiveroksi. Pykälän 2 ja 3 momenttiin ei ehdoteta muutoksia.

2 §. Pykälä sisältää valmisteveron ja huoltovarmuusmaksun alaisten tuotteiden määritelmät sekä eräitä muita määritelmiä.

Pykälän *1 – 3 kohdat* vastaisivat nykyisiä säännöksiä.

Pykälän *4 kohdassa* määriteltäisiin etanoli, jolla tarkoitettaisiin tullitariffin nimikkeeseen 2207 kuuluvaa biomassasta valmistettua tuotetta, jos se on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineena. Lainkohtaan sisältyvästä reformuloidun bensiinin määritelmästä luovutettaisiin tarpeettomana.

Pykälän *5 – 9 kohdassa* määriteltäisiin bensiinin komponentteina käytettävät alkoholipohjaiset eetterit.

(Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin parafiininen biobensiini, jolla tarkoitettaisiin tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa biomassasta vetykäsittelyllä valmistettua bensiinikomponenttia.)

Pykälän *11 kohdassa* määriteltäisiin pienmoottoribensiini, jolla tarkoitettaisiin tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa, pienmoottorikäyttöön suunniteltua bensiiniä, jolla saavutetaan koneen käyttäjän vähäisempi altistuminen haitallisille pakokaasuille.

Pykälän *12 kohdassa* määriteltäisiin dieselöljy nykyistä vastaavasti.

Pykälän *13 kohdassa* määriteltäisiin biodieselöljy, jolla tarkoitettaisiin 12 kohdassa tarkoitettua dieselöljyä vastaavaa tuotetta, joka on valmistettu biomassasta.

Pykälän *14 kohdassa* määriteltäisiin parafiininen dieselöljy. Sen määrittely perustuisi CEN CWA 15940 esistandardiin parafiinisesta dieselpolttoaineesta, josta määritelmään valittaisiin lähipäästöjen kannalta keskeisimmät ominaisuudet. Milloin parafiinista dieselöljyä sekoitettaisiin dieselöljyyn, olisi tämän tuotteen oltava direktiivin 2009/30/EY mukaista, jotta voitaisiin varmistua siitä, että myös erilaisilla seoksilla saavutettaisiin päästöjen vähenemää verrattuna direktiivin 2009/30/EY mukaiseen perustuotteeseen.

Pykälän *15 – 17 kohdassa* käytetyt lentobensiinin, lentopetrolin ja kevyen polttoöljyn määritelmät vastaisivat nykyisiä.

Pykälän *18 kohdassa* määriteltäisiin rikitön kevyt polttoöljy, jolla tarkoitettaisiin kevyttä polttoöljyä, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 milligrammaa kilogrammaa kohden.

Pykälän *19 kohtaan* sisältyvä raskaan polttoöljyn määritelmä säilyisi ennallaan.

Pykälän *kohdassa 20* käytetty biopolttoöljyn määritelmä säilyisi ennallaan, mutta kohtaan sisältyvä biomassan määritelmä esitetään siirrettäväksi kohtaan 29.

Pykälän *21 – 27 kohdassa* käytetyt nestekaasun, hiilivedyn, lämmityksen, yksityisen huvi-ilmailun, yksityisen huvialuksen, ammattimaisen kalastuksen ja yhdistetyn sähkön- ja lämmöntuotannon määritelmät vastaisivat nykyisen lain määritelmiä.

Pykälän *28 kohdassa* määriteltäisiin lain liitteenä olevan verotaulukon tuotenimien yhteydessä käytettävät lyhenteet. Lyhenteellä R tarkoitettaisiin tuotetta, joka täyttää biopolttoaineiden ja biopolttonesteen kestävyyskriteereistä annettavassa laissa säädettyjä kestävyyskriteerit ja josta on mainitun lain mukainen Energiamarkkinaviraston päätös. Tämän vaatimuksen täyttävän tuotteen hiilidioksidivero olisi verotaulukossa puolitettu.

Lyhenteellä T tarkoitettaisiin tuotetta, joka täyttää edellä tarkoitetut kestävyyskriteerit ja on lisäksi tuotettu jätteistä tai tähteistä taikka ruokatuotantoon soveltumattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta. Tällaisesta tuotteesta ei kannettaisi lainkaan hiilidioksidiveroa.

Lyhenteellä P tarkoitettaisiin kohdassa parafiinistä dieselöljyä, joka olisi oikeutettu energiasisältöverosta tehtävään veronalennukseen sillä perusteella, että tuotteen käytöstä syntyy muita polttoaineita vähemmän terveydelle haitallisia päästöjä.

Lyhenteiden käytöllä vähennettäisiin pykälässä määriteltävien tuotteiden määrää ja selkiinnytetäisiin tältä osin lainsäädäntöä sekä yksinkertaistettaisiin ja lyhennettäisiin jonkin verran verotaulukon rakennetta.

Pykälän 29 kohdassa määriteltäisiin biomassaa, jolla tarkoitettaisiin maataloudesta, kasvi- ja eläinainekset mukaan lukien, kalataloudesta, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa. Säännös vastasi nykyisin biopolttoöljyn yhteydessä käytettyä biomassan määritelmää.

2 b §. Pykälässä olevat viittaukset muutettaisiin viittauksiksi voimassa olevaan valmisteverotuslakiin. Valvonta- ja siirtojärjestelmästä säädetään valmisteverotuslain 4, 8 ja 9 luvuissa.

3 §. Pykälässä säädetään nestemäisten polttoaineiden verotukseen liittyvistä erityisistä verovelvollisuuksista. Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan.

Nykyisen 2 momentin mukaan pykälässä tarkoitettuihin verovelvollisiin sovelletaan soveltuvin osin valmisteverotuslain rekisteröityä elinkeinonharjoittajaa koskevia säännöksiä. Uusi valmisteverotuslaki tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2010 eikä siinä enää säädetä rekisteröidystä elinkeinonharjoittajasta. Pykälän viittaukset valmisteverotuslakiin korjattaisiin. Pykälässä tarkoitettuihin verovelvollisiin sovellettaisiin verokausi-ilmoittajaa koskevia säännöksiä, ellei 2 b §:stä muuta johtuisi. Säännös vastaisi aikaisempaa sääntelyä. Käytännössä säännös tarkoittaisi lähinnä velvollisuutta pitää kirjanpitoa valmisteveron alaisista tuotteista ja antaa veroilmoitus kulutukseen luovutetuista tuotteista. Valmisteverotuslain 31 §:n mukaan verokausi-ilmoittajan tulee antaa veroilmoitus verokausittain, ja lain 46 §:n mukaan maksaa valmisteverot viimeistään verokautta seuraavan kalenterikuukauden 27 päivänä. Aikaisempaa vastaavasti 2 momenttia ei sovellettaisi 2 b §:ssä tarkoitetuista tuotteista verovelvollisiin henkilöihin.

4 §. Pykälässä säädetään polttoaineista lain liitteen verotaulukon mukaisesti suoritettavasta valmisteverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Verotaulukossa määriteltäisiin tietyille keskeisille polttonesteille omat verotasonsa.

Päästökauppasektoriin kohdistuvaa ja energiaverotuksen kanssa päällekkäistä hiilidioksidiohjausta on tarkoitus vähentää alentamalla päästökauppasektorilla käytettävästä kevyestä ja raskaasta polttoöljystä sekä biopolttoöljystä kannettavaa hiilidioksidiveroa 50 prosentilla. Edellytyksenä veron alennukselle olisi, että polttoaine käytettäisiin laitoksessa, jolle päästökauppaviranomainen on myöntänyt päästökauppapalain (683/2004) 2 luvussa tarkoitetun kasvihuonekaasujen päästöluvan. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös päästökauppasektorin alennetusta hiilidioksidiverosta.

Polttonesteiden verotuksen rakenne muuttuisi siten, että valmisteverona kannettaisiin energiasisältöveroa ja hiilidioksidiveroa. Biopolttoaineiden hiilidioksidivero porrastettaisiin sen mukaan, millainen sen hiilidioksidin ominaispäästö on suhteessa vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen. Hiilidioksidiveron alennusta tai vapautusta voitaisiin soveltaa vain sellaisiin tuotteisiin, jotka täyttävät biopolttoaineiden ja bionesteiden kestävyyskriteereistä annetussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit ja lisäksi tämän ehdon täyttymisestä tulisi toimittaa tulliviranomaiselle Energiamarkkinaviraston päätös. Päätöstä ei tarvitsisi olla vielä tuotetta kulutukseen luovutettaessa, vaan se voitaisiin toimittaa tulliviranomaiselle polttoaineen kulutukseen luovuttamista seuraavan kalenterivuoden kesäkuun loppuun mennessä. Järjestelyn tarkoituksena olisi toteuttaa biopolttoaineiden hiilidioksidiveron porrastus mahdollisimman joustavasti. Tätä koskeva säännös ehdotetaan lisättäväksi pykälän 3 momenttiin.

Verotaulukon tuoteryhmissä määritellyjä polttoaineita tai polttoaineen komponentteja käytetään sekä sellaisenaan, että polttoaineseoksen osana esimerkiksi fossiilisen bensiinin ja etanolin seoksena. Nykyisessä verotuskäytännössä tulli on katsonut, että myös seoksen osana oleva biopolttoaine on oikeutettu mahdolliseen veronalennukseen. Energiasisältövero määräytyisi tuotteen lämpöarvon perusteella

ja vaihtelisi siten eri tuotteiden osalta. Energiasisältöverosta tehtäisiin myös mahdolliset polttoaineen laatuun perustuvat veroporrastukset. Koska erilaisten polttoaineseoksien ja niissä olevien komponenttien määrä kasvaa voimakkaasti, on tarpeen säätää polttoaineen tuoteryhmän mukaisesta verotasosta sekä pelkkänä polttoaineena että erilaisien polttoaineseoksien osana. Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin nykyistä käytäntöä vastaavasti, että tuoteryhmän mukaista verotasoa sovellettaisiin nestemäiseen polttoaineeseen, jota käytettäisiin sellaisenaan tai seoksena muussa tuotteessa.

9 §. Pykälässä säädetään polttoaineiden verottomuudesta. Sen *4 kohdassa* olevaa viittausta tarkistettaisiin 2 §:ään tehtävän muutoksen takia.

Biopolttoöljyn verottomuutta koskeva *7 kohta* ehdotetaan kumottavaksi. Biopolttoöljyn verottomuus ei ole enää tarpeen eikä perusteltu, koska polttoaineverotuksessa toteutetaan rakennemuutos, jolloin kaikilta tuotteilta kannetaan energiasisältöveroa ja hiilidioksidiveroa. Muiden biopolttoaineiden tavoin biopolttoöljyn hiilidioksidiverosta tehtävä alennus määräytyisi sen mukaan, onko se tuotettu kestävästi, jolloin hiilidioksidivero olisi puolet vastaavan mineraaliöljypohjaisen tuotteen hiilidioksidiverosta. Jos biopolttoöljy on tuotettu jätteistä tai tähteistä taikka muiden kuin ruokokasvien selluloosasta ja lignoselluloosasta, siitä ei kannettaisi hiilidioksidiveroa. Muuttuneessa tilanteessa veromalli itsestään ottaa huomioon biopolttoaineen hiilidioksidipäästöt veron perusteena, eikä erilliseen huojennukseen ole tarvetta.

9 a §. Pykälä sisältää yhtenäiset säännökset nestemäisten polttoaineiden valmisteveron palauttamisesta silloin, kun verollisena hankittuja polttoaineita on käytetty 9 §:n mukaisesti verottomaan tarkoitukseen. Pykälän *1 momentin* mukaan polttoainevero palautetaan hakemuksesta suoraan tuotteiden loppukäyttäjälle. Palautus koskee niitä polttoaineiden käyttäjiä, jotka hankkivat tuotteet verolliseen hintaan, eivätkä siten ole verovelvollisia polttoaineista, mutta joutuvat viimekädessä maksamaan veron tuotteen ostohinnassa. Veronpalautusmenettelyä ei sen sijaan tarvita niissä tapauksissa, joissa valtuutettu varastonpitäjä itse käyttää polttoaineen verottomaksi säädettyyn tarkoitukseen, sillä tuolloin verottomuus voidaan toteuttaa ilmoittamalla veroilmoituksella polttoaineet kulutetuiksi verottomissa käyttökohteissa. Esityksessä ehdotetaan päästökaupparektorilla käytettävien öljyjen hiilidioksidiveroa alennettavaksi 50 prosentilla. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan alennus toteutettaisiin yhdenmukaisesti nykyisen verottomuusmenettelyn kanssa joko hakemuksesta veronpalautuksena tai suoraan veroilmoituksella alennettuna verokantana.

Pykälän *1 ja 3 momentista* poistettaisiin säännökset siitä, että hakemus on tehtävä tuotteiden käyttöpaikan tullipiirille, koska valmisteverotuslain 4 §:ssä on annettu Tullihallitukselle päätösvalta tullin sisäisestä, tarkoituksenmukaisesta työnjaosta.

Pykälän *2 momentti* vastaisi nykyistä.

Pykälän *3 momentissa* säädetään veron palauttamisesta ilma-alusten käyttämistä polttoaineista. Koska lentopolttoaineiden vero esitetään nostettavaksi samalle tasolle tai korkeammaksi kuin liikennepolttoaineiden, ei erityissäännös lentopolttoaineiden palautuksen enimmäismäärästä ole enää tarpeen. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi tältä osin.

Pykälän *4 momentti* vastaisi nykyistä.

Lähitulevaisuudessa erilaiset ja eri tavoin verotettujen fossiilisten ja biopolttoaineiden seokset lisääntyvät. Kun tällaisesta polttoaineseoksesta haetaan myöhemmin veronpalatusta, ei voida varmuudella tietää, kuinka paljon hakemuksen kohteena olevasta polttoaine-erästä on tosiasiasa suoritettu veroa. Väärinkäytöksiä ja ylisuurten palautusten estämiseksi ehdotetaan, että pykälään lisättävässä uudessa *5 momentissa* määriteltäisiin tyypillisille polttoaineille tai polttoaineseoksille maksettavat, tuoteryhmiin sidotut veronpalautuksien määrät. Palautuksen määrä voisi kuitenkin olla suurempi, jos hakija esittää luotettavan selvityksen siitä, että polttoaineesta on tosiasiasa suoritettu suurempi vero.

10 §. Pykälässä oleva viittaus ehdotettuun 2 §:ään tarkistettaisiin.

10 a §. Pykälässä säädetään polttoaineveron osittaisesta palauttamisesta kasvihuoneviljelijöille ammatillisessa kasvihuoneviljelyssä käytetystä kevyestä ja raskaasta polttoöljystä. Pykälä ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana, koska kasvihuoneviljelijöiden polttoaineveron palautukset ehdotetaan siir-

rettäväksi maatalouden energiaveron palautuslain perusteella maksettaviksi. Pykälää sovellettaisiin vielä vuodelta 2010 maksettavien tukien maksamiseen ja käsittelyyn.

11 a §. Pykälässä säädetään enintään 100 000 litraa biopolttoöljyä valmistavan pientuottajan yksinkertaistetuista lupa- ja vakuusmenettelyistä. Pykälään tehtäisiin lakiviittauksia koskevat tekniset muutokset ja samalla pykälässä käytetty toimivaltaista viranomaista koskeva määritelmä, kotipaikan tullipiiri, muutettaisiin yleisempään muotoon tulliviranomainen. Biopolttoöljyn valmistajaan ei sovellettaisi valmisteverotuslain 21- 29 §:ää, joissa säädetään valmisteverotukseen liittyvistä luvista. Lisäksi rekisteröityä elinkeinonharjoittajaa koskevien säännösten sijaan sovellettaisiin valmisteverotuslain verokausi-ilmoittajaa koskevia säännöksiä.

Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan vuoden 2011 alusta. Dieselöljyn veronkorotusta sovellettaisiin kuitenkin vasta 2012 alusta, johon asti dieselöljystä kannettaisiin nykyistä veroa.

1.2 Laki sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

1 §. Pykälän *1 momentissa* säädetään sähköstä, kivihielestä, maakaasusta, mäntyöljystä ja eräistä energiatuotteista valmisteverona kannettavasta perusverosta ja lisäverosta. Lisävero määräytyy nykyisin polttoaineen hiilisisällön perusteella, kun taas perusvero on luonteeltaan fiskaalinen. Polttoaineen veron perusteet ehdotetaan muutettaviksi siten, että polttoaineista kannettava valmistevero perustuisi tuotteen energiasisältöön ja hiilidioksidipäästöön. Hiilidioksidiveron suhteellista osuutta polttoaineiden valmisteverosta kasvatettaisiin. Tästä syystä ehdotetaan, että valmisteverona maakaasusta ja kivihielestä kannettavat verojen nimet muutettaisiin energiasisältöveroksi ja hiilidioksidiveroksi. Koska sähkön, mäntyöljyn ja polttoturpeen vero ei perustuisi tuotteen energia- ja hiilisisältöön, ehdotetaan, että niistä kannettaisiin energiavero-nimistä valmisteveroa. Pykälän *2 ja 3 momenttiin* ei ehdoteta muutoksia.

2 §. Pykälässä säädetään laissa käytettävistä määritelmistä.

Pykälän 2 kohdassa määritellään energiatuotteet. Pykälän *2 kohdan a alakohta* vastaisi nykyistä säännöstä.

Pykälän 2 kohdan nykyisessä *b alakohdassa* säädetään energiatuotteeksi tullitariffin nimikkeeseen 2705 kuuluvat tuotteet energiaverodirektiivin 2 artiklan mukaisesti. Nimikkeellä 2705 tarkoitetaan kivihielessä, vesikaasua, generaattorikaasua ja niiden kaltaisia kaasuja, ei kuitenkaan maaöljykaasuja ja muita kaasumaisia hiilivetyjä. Käytännössä nimikkeessä tarkoitettuja energiatuotteita ovat muun muassa terästeollisuudessa syntyvät ja käytettävät masuuni-, koksi- ja konverttikaasut. Energiaverodirektiivin 15 artiklan 1 kohdan mukaan nimikkeeseen 2705 kuuluvat tuotteet voidaan vapauttaa verosta käytettäessä niitä lämmitykseen. Suomessa on käytännössä sovellettu mainitun mukaista verovapautta myös sillä perusteella, että kyseiset kaasut eivät ole hiilivetyjä.

Ehdotetaan, että tullitariffin nimikettä 2705 tarkoittava alakohta poistettaisiin energiatuotteen määritelmästä. Näin täsmennettäisiin lainsäädäntö vastaamaan vallitsevaa verottomuuden soveltamiskäytäntöä, joka on myös energiaverodirektiivin mukainen. Muutoksen jälkeen kyseisiä kaasuja ei edelleenkään pidettäisi 16 kohdassa tarkoitettuna hiilivetyinä.

Polttoturpeen määritelmä lisättäisiin b alakohtaan. Se määriteltäisiin energiatuotteeksi ja sillä tarkoitettaisiin tullitariffin nimikkeeseen 2703 kuuluvaa jyrsin- ja palaturvetta.

Pykälän *2 kohdan c alakohdassa* energiatuotteeksi määritellään kaasumainen maakaasu. Energiaverodirektiivin mukaan myös nesteytetty maakaasu on veronalainen tuote. Sääntelyn selkeyttämiseksi ja yhdenmukaistamiseksi ehdotetaan, että myös nesteytetty maakaasu, joka kuuluu tullitariffin nimikkeeseen 2711 11, lisättäisiin kohdassa tarkoitetuksi energiatuotteeksi. Kyseessä on saman aineen lämpötilasta ja paineesta johtuvat eri olomuodot. Muutoksella ei laajennettaisi veronalaisten tuotteiden piiriä eikä sillä olisi vaikutusta maakaasun verotasoon eikä verokertymään.

Pykälän 2 kohdan *d alakohta* säilyisi ennallaan.

Pykälän *5 kohdassa* määritellään verkonhaltija, jolla tarkoitetaan sähköverkonhaltijaa. Esityksessä ehdotetaan, että maakaasusta verovelvollinen olisi maakaasuverkonhaltija. Koska laissa olisi kyse tilanteesta riippuen joko sähköverkon- tai maakaasuverkonhaltijasta, olisi tarkoituksenmukaista, että

verkonhaltijat määriteltäisiin nykyistä tarkemmin. Yhdenmukaisuuden vuoksi termi verkonhaltija muutettaisiin sähköverkonhaltijaksi, jolla tarkoitettaisiin nykyisen lain mukaisesti sähkömarkkinalain 3 §:n 8 ja 9 kohdassa tarkoitettua verkonhaltijaa.

Pykälän 17 kohdassa määriteltäisiin maakaasun siirtoverkko. Maakaasun siirtoverkolla tarkoitettaisiin maakaasumarkkinalain 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettua maakaasun siirtoverkkoa, joka on maakaasuputkisto, jonka kautta maakaasua kuljetetaan korkealla, vähentämättömällä paineella.

Pykälän 18 kohtaan lisättäisiin maakaasuverkonhaltijan määritelmä. Maakaasuverkonhaltijalla tarkoitettaisiin maakaasumarkkinalain 3 §:n 6 kohdassa tarkoitettua maakaasuverkkotoimintaa harjoittavaa toiminnanharjoittajaa, joka harjoittaa maakaasun siirtotoimintaa maakaasun siirtoverkossa. Maakaasumarkkinalaissa maakaasuverkkotoiminnalla tarkoitetaan liiketoimintaa, jossa toiminnanharjoittaja vastiketta vastaan harjoittaa maakaasun siirtotoimintaa maakaasun siirto- tai jakeluverkossa sekä tuottaa ja tarjoaa muita verkonhaltijan tehtäväksi säädettyjä maakaasun siirto- tai jakeluverkkoon perustuvia palveluja niitä tarvitseville. Verkonhaltijat on lisäksi velvoitettu huolehtimaan maakaasutoimistusten mittauksesta ja maakaasukauppojen selvityksestä.

Pykälän 19 kohdassa määriteltäisiin rekisteröity käyttäjä, jolla tarkoitettaisiin sellaista luonnollista tai oikeushenkilöä, joka käyttää maakaasua tässä laissa tarkoitettuun verottomaan tarkoitukseen ja joka on rekisteröitynyt verovelvolliseksi tulliviranomaiselle.

Pykälän 20 kohdassa määriteltäisiin lämmitys, jolla tarkoitettaisiin polttoaineiden käyttöä polttotaroituksiin. Määritelmä olisi sama kuin polttoaineverolain 2 §:ssä käytetty lämmityksen määritelmä. Yhdenmukaisuuden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön vastaava määritelmä myös sähköverolaissa.

Muilta osin pykälä pysyisi entisellään.

2 a §. Pykälän 1 momentissa säädetään kaasumaisten ja kiinteiden hiilivetyjen verollisuudesta. Lainkohta vastasi nykyistä.

Pykälän uudessa 2 momentissa säädettäisiin, että verovelvollinen on se, joka luovuttaa tai käyttää 1 momentissa tarkoitettuja vastaavia polttoaineita lämmitykseen. Sähköverolaissa ei ole säädetty korvaavien polttoaineiden verovelvollisuudesta. Polttoaineverolain 3 §:n 3 kohdassa säädetään korvaavien polttoaineiden verovelvollisuudesta. Erilaisten korvaavien polttoaineiden käytön lisääntyminen on johtanut siihen, että vastaava säädös olisi perusteltua ottaa käyttöön myös sähköverolaissa.

4 §. Pykälän 1 momentin mukaan valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua olisi suoritettava lain liitteen verotaulukon 1 tai 2 mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädetään sähkön I ja II veroluokista. Lainkohta vastaa voimassa olevaa säännöstä.

Niissä tilanteissa, joissa veronalaisia polttoaineita käytettäisiin päästökauppasektorilla ja pääasiassa yhdistetyssä sähkön- ja lämmöntuotannossa, olisi tarkoituksena alentaa hiilidioksidiveroa 50 prosentilla päällekkäisen hiilidioksidiohjauksen vähentämiseksi ja yhdistetyn sähkön- ja lämmöntuotannon kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Pykälän 3 momentin mukaan hiilidioksidivero olisi puolet verotaulukossa säädetystä veron määrästä, jos kivihiiiltä tai maakaasua käytettäisiin laitoksessa, jolle päästökauppaviranomainen on myöntänyt päästökauppalain 2 luvussa tarkoitettua kasvihuonekaasujen päästöluvan.

5 §. Pykälässä säädetään velvollisuudesta maksaa sähkön valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua. Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan.

Pykälän 2 momentissa säädetään eräistä poikkeuksista sähköverovelvollisuuteen. Momentin 1 kohta säilyisi sisällöltään ennallaan, mutta säännöstä täsmennettäisiin pienvoimalan tehoalarajan osalta sekä muutettaisiin tehorajan määrittämisessä käytetty yksikkö yhdenmukaiseksi uuden 3 kohdan kanssa. Sähkövero ja huoltovarmuusmaksua ei olisi velvollinen suorittamaan se, joka tuottaisi sähköä yli 50, mutta enintään 2 000 kilovolttiampeerin tehoisessa generaattorissa eikä sähköä siirrettäisi sähköverkkoon. Momentin 2 kohta vastaisi nykyistä. Momenttiin lisättäisiin mikrovoimaloita koskeva uusi 3 kohta, jonka mukaan veroa ei suoritettaisi sähköstä, joka tuotetaan enintään 50 kilovolttiampeerin tehoisessa generaattorissa tai useiden sähköntuotantolaitteistojen muodostamalla enintään 50 kilovolt-

tiampeerin nimellistehoisella kokonaisuudella. Sillä, siirrettäisiinkö mikrovoimalassa tuotettu sähkö sähköverkkoon, ei olisi merkitystä veronmaksuvelvollisuuteen.

8 §. Pykälässä säädetään oikeudesta saada sähköntuotannon tukea tietyissä tilanteissa. Pykälän *5 momenttia* muutettaisiin poistamalla viittaus kumottuun valmisteverotuslakiin. Muilta osin pykälää ei muutettaisi.

8 a §. Pykälän *2 momentissa* säädetään energiaintensiivisten yritysten veronpalautuksesta. Veronpalautuksen perusteena olevia maksettuja valmisteveroja laskettaessa siitä on vähennettävä sähköverolain 8 §:n tuet ja polttoaineverolain 10 a §:n mukainen veronpalautus. Lainsäädäntöä on muutettu vuoden 2008 alusta siten, että myös verottoman käytön perusteella yrityksille palautetaan tuotteiden hankintahintaan sisältynyt valmistevero. Tämän vuoksi olisi momenttia täydennettävä siten, että nämä palautukset sisältyvät myös veronpalautuksesta tehtäviin vähennyksiin. Palautuksista säädetään polttoaineverolain 9 a §:ssä sekä sähköverolain 14 ja 22 §:ssä.

9 §. Pykälässä säädetään sähköverovelvolliseksi rekisteröitymisestä. Pykälän *1 ja 2 momentti* pysyisivät ennallaan. Pykälän *3 momentin* mukaan verkonhaltijaan ja 5 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuun verovelvolliseen sovelletaan rekisteröityä elinkeinonharjoittajaa koskevia säännöksiä lukuun ottamatta lupia ja vakuuksia koskevia säännöksiä. Uusi valmisteverotuslaki tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2010, mistä syystä viittaukset valmisteverotuslakiin tulee saattaa ajan tasalle. Koska valmisteverotuslaissa ei enää säädetä rekisteröidystä elinkeinonharjoittajasta, sovellettaisiin edellä tarkoitettuihin verovelvollisiin verokausi-ilmoittajaa koskevia säännöksiä. Valmisteverotuslain 31 §:n mukaan verokausi-ilmoittajan tulee antaa veroilmoitus verokausittain, ja lain 46 §:n mukaan maksaa valmisteverot viimeistään verokautta seuraavan kalenterikuukauden 27 päivänä.

12 §. Pykälän *4 momentissa* säädetään siitä, miltä osin kivihiilen valmisteverottomuuteen ja huoltovarmuusmaksuttomuuteen sovelletaan sähköverolain lisäksi valmisteverotuslakia. Viittaus valmisteverotuslakiin esitetään kumottavaksi tarpeettomana, koska valmisteverotuslain säännökset tulevat sovellettaviksi kivihiiileen ilman erityistä viittausta. Momentin kumoaminen ei muuttaisi nykyistä sääntelyä. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

14 §. Pykälässä säädetään verottomaan käyttötarkoitukseen kulutetun kivihiilen veronpalautusmenettelyä, joka on vastaa nestemäisten polttoaineiden palautusmenettelyä. Verottomiin tarkoituksiin kivihiieltä käytävällä on oikeus hakemuksesta saada takaisin kivihiiilen ostohintaan sisältynyt valmistevero. Sen sijaan veronpalautusmenettely ei koskisi niitä kivihiiilen käyttäjiä, joilla olisi lupa toimia kivihiiilen valtuutettuina varastonpitäjinä. Näissä tapauksissa valtuutettu varastonpitäjä voi ilmoittaa suoraan veroilmoituksella kuluttaneensa kivihiiilen verottamaan tarkoitukseen, eikä veroa tule tältä osin suoritettavaksi. Verollisena hankitusta kivihiiilestä on tehtävä hakemus valmisteveron palauttamiseksi käyttöpaikan tullipiirille. Palautusta voi hakea kalenterivuoden taikka erikseen tammi-kesäkuun ja erikseen heinä-joulukuun aikana käytetystä kivihiiilestä. Määräaika palautushakemuksen jättämiselle on kolme vuotta hakemusjakson päättymisestä.

Ehdotetun 4 §:n 3 momentin mukaan päästökauppasektorilla käytettävän kivihiiilen hiilidioksidiveroa alennettaisiin 50 prosentilla. Lain 14 §:n *1 momentin* mukaan alennus toteutettaisiin yhdenmukaisesti nykyisen verottomuusmenettelyn kanssa joko hakemuksesta veronpalautuksena tai suoraan veroilmoituksella alennettuna verokantana. Samassa yhteydessä esitetään poistettavaksi säännös siitä, että hakemus on tehtävä tuotteiden käyttöpaikan tullipiirille, koska valmisteverotuslain 4 §:ssä on annettu Tullihallitukselle päätösvalta tullin sisäisestä, tarkoituksenmukaisesta työnjaosta.

15 §. Pykälässä säädetään mäntyöljyn käyttäjän verovelvollisuudesta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *2 momentti* polttoturpeen käyttäjän verovelvollisuudesta. Verovelvollinen olisi se, joka käyttää polttoturvetta esimerkiksi lämpölaitoksessa tai yhdistetyssä sähkön- ja lämmöntuotantolaitoksessa lämmön tuottamiseen.

16 §. Pykälässä säädetään mäntyöljyn veron määräytymisperusteesta ja ilmoittamisesta. Vero määrätään kalenterikuukauden pituiselta verokaudelta mäntyöljyn käyttäjälle lämmitystarkoitukseen käytetystä mäntyöljystä. Veroilmoitus on annettava käyttöpaikan tullipiirille. Esityksessä ehdotetaan, että polttoturpeen veron määräytymisperusteesta ja ilmoittamisesta säädettäisiin vastaavasti. Samassa yhteydessä esitetään poistettavaksi säännös siitä, että veroilmoitus on tehtävä tuotteiden käyttöpaikan tullipiirille, koska valmisteverotuslain 4 §:ssä on annettu Tullihallitukselle päätösvalta tullin sisäisestä, tarkoituksenmukaisesta työnjaosta.

17 §. Pykälässä säädetään verovelvolliseksi rekisteröitymisestä, kun verovelvollisuus koskee mäntyöljyä. Pykälän *1 ja 2 momentti* pysyisivät ennallaan. Pykälän *3 momentin* mukaan mäntyöljyn verovelvolliseen sovelletaan rekisteröityä elinkeinonharjoittajaa koskevia säännöksiä, lukuun ottamatta lupia ja vakuuksia koskevia säännöksiä. Koska valmisteverotuslaissa ei enää säädetä rekisteröidystä elinkeinonharjoittajasta, momenttia muutettaisiin siten, että verovelvollisiin sovellettaisiin verokausi-ilmoittajaa koskevia säännöksiä.

20 §. Pykälässä säädetään velvollisuudesta suorittaa maakaasun valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua. Verovelvollisuutta koskeva säännös siirrettäisiin uuteen 20 a §:ään. Lain 20 §:ssä säädettäisiin, että maakaasun siirtoverkkoa pidettäisiin verottomana varastona ja että siihen sovellettaisiin valmisteverotuslain verotonta varastoa koskevia säännöksiä. Näin ollen maakaasua voitaisiin siirtää verottomasti siirtoverkon ja verottomien varastojen välillä. Siirtoverkosta saatu maakaasu voitaisiin nesteyttää ja se voitaisiin siirtää verottomaan varastoon. Lisäksi säädettäisiin siitä, että maakaasuverkonhaltijaan sovellettaisiin valmisteverotuslain valtuutettua varastonpitäjää koskevia säännöksiä. Tällä tarkoitettaisiin sitä, että maakaasuverkonhaltijalla olisi vastaavat oikeudet ja velvollisuudet kuin valtuutetulla varastonpitäjällä. Maakaasuverkonhaltija voisi ilmoittaa ja maksaa verot kuten verokausi-ilmoittaja eli kalenterikuukausittain jälkikäteen. Lisäksi maakaasuverkonhaltijan tulisi pitää valmisteverotuslain 92 §:ssä valtuutetulta varastonpitäjältä edellytettävää kirjanpitoa. Maakaasuverkonhaltijalta ei kuitenkaan edellytettäisi valmisteverotuslain 21 – 29 §:ssä tarkoitettua lupaa ja vakuutta, koska tässä laissa tarkoitettuna maakaasuverkonhaltijana voisi toimia ainoastaan Energiamarkkinavirastolta maakaasuverkko-luvan saanut toimija.

20 a §. Uudessa 20 a §:ssä säädettäisiin maakaasun verovelvollisuudesta. Nykyisin velvolliseksi maakaasusta on säädetty maahantuojia, joka tuo maakaasua Euroopan unionin ulkopuolelta, käytännössä Venäjältä. Lähitulevaisuudessa on mahdollista, että Suomeen tuodaan myös nesteytettyä maakaasua. Maakaasun osalta veron suorittamisesta ja verovelvollisuudesta säädettäisiin valmisteverotuslaissa. Pykälällä täydennettäisiin valmisteverotuslain verovelvollisuutta koskevia säännöksiä. Valmisteverotuslain pääsäännön mukaan valmisteveroa olisi suoritettava Suomessa kulutukseen luovutetusta maakaasusta. Maakaasun valmisteveroa olisi velvollinen suorittamaan valmisteverotuslain nojalla esimerkiksi valtuutettu varastonpitäjä ja rekisteröity vastaanottaja sekä lisäksi tämän pykälän nojalla maakaasuverkonhaltija ja rekisteröity käyttäjä. Maakaasuverkonhaltija olisi verovelvollinen siirtoverkosta kulutukseen luovutetusta maakaasusta, valtuutettu varastonpitäjä varastosta kulutukseen luovutetusta maakaasusta ja rekisteröity käyttäjä siitä maakaasusta, joka olisi käytetty verolliseen tarkoitukseen. Verovelvollinen olisi myös 24 §:n nojalla sellainen henkilö, joka ei olisi maakaasuverkonhaltija, valtuutettu varastonpitäjä eikä rekisteröity vastaanottaja, mutta joka luovuttaisi tai pitäisi hallussaan tai jolle luovutetaan toisesta jäsenvaltiosta lähetettyä maakaasua Suomessa.

20 b §. Uudessa 20 b §:ssä säädettäisiin valmisteverotuslakia täydentäen siitä, että rekisteröidylle käyttäjälle vero ja huoltovarmuusmaksu määrättäisiin verokauden aikana verolliseen tarkoitukseen käytetystä maakaasusta. Valmisteverotuslain mukaan esimerkiksi maakaasuverkonhaltijalle vero määrättäisiin siitä maakaasusta, joka olisi verokauden aikana luovutettu kulutukseen maakaasun siirtoverkosta.

21 §. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevaa lakia vastaavasti maakaasun verottomuudesta. Pykälän *1 momentin* mukaan verotonta ja huoltovarmuusmaksutonta olisi maakaasu, joka käytetään teollisessa tuotannossa raaka-aineena tai apuaineena taikka välittömästi ensikäytössä tavarantoiminnan valmistuksessa. Verotonta olisi myös energialähteenä öljynjalostusprosessissa, sähköntuotannossa ja erillisen sähköntuo-

tannon ylösajossa, alasajossa tai tuotantovalmiuden ylläpitämisessä, lukuun ottamatta 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua sähköntuotantoa, käytetty maakaasu. Lisäksi maakaasuun sovellettaisiin valmisteverotuslain verottomuussäännöksiä. Verotonta olisi maakaasu, joka siirretään maakaasun siirtoverkoon tai verottomaan varastoon ja siirtoverkosta tai verottomasta varastosta toiseen verottomaan varastoon, vientiin tai toiseen jäsenvaltioon kulutettavaksi. Koska lain tarkoituksena olisi vähentää maakaasun osalta veronpalautuksia, pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että maakaasuverkonhaltija tai valtuutettu varastonpitäjä voisi luovuttaa maakaasua rekisteröidylle käyttäjälle verotta. Myös 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu maakaasun hiilidioksidiveron alennus voitaisiin toteuttaa verottomuusmenettelyä vastaavasti, jos maakaasun käyttäjä on oikeutettu hankkimaan maakaasua verotta.

21 a §. Uuden 21 a §:n 1 momentissa edellytettäisiin, että maakaasuverkonhaltijan on rekisteröidyttävä kirjallisesti verovelvolliseksi tulliviranomaiselle. Maakaasuverkonhaltijalta ei edellytettäisi valmisteverolupaa tai -vakuutta, mutta sen tulisi rekisteröityä tulliviranomaiselle verotuksen toimittamista varten. Lisäksi rekisteröidyn käyttäjän olisi peruutettava rekisteröityminen, kun sillä ei enää olisi 21 §:ssä tarkoitettua verotonta käyttöä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisteröidystä käyttäjästä. Se, joka käyttäisi maakaasua verottomaksi säädettyyn tarkoitukseen, voisi halutessaan rekisteröityä verovelvolliseksi tulliviranomaiselle. Tällaiselle rekisteröidylle käyttäjälle voisi maakaasuverkonhaltija tai valtuutettu varastonpitäjä luovuttaa maakaasua verotta.

Pykälän 3 momentin mukaan rekisteröityyn käyttäjään sovellettaisiin valmisteverotuslain verokausi-ilmoittajaa koskevia säännöksiä.

Maakaasuverkonhaltijan ja valtuutetun varastonpitäjän tulisi saada tietoonsa rekisteröidyt käyttäjät verottomia toimituksia varten. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että tulliviranomainen saisi salassapitosäännösten estämättä luovuttaa rekisteröidyksi käyttäjäksi rekisteröityneiden nimet ja yhteystiedot maakaasuverkonhaltijalle ja maakaasun valtuutetulle varastonpitäjälle.

Lisäksi Tullihallitus voisi 5 momentin mukaan antaa tarkempia määräyksiä sekä maakaasuverkonhaltijaksi että rekisteröidyksi käyttäjäksi rekisteröitymisestä.

22 §. Pykälässä säädetään valmisteveron palautusmenettelystä. Nykyisessä laissa säädetty veronpalautusmenettely säilytettäisiin. Pykälän 1 momentin mukaan 21 §:ssä tarkoitettu verottomuus ja 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu hiilidioksidiveron alennus voitaisiin toteuttaa palauttamalla hakemuksesta maakaasusta suoritettu vero tai osa verosta käyttäjälle.

Pykälän 2 momentin mukaan hakemus veron ja huoltovarmuusmaksun palauttamiseksi olisi tehtävä tulliviranomaiselle. Palautusta voisi hakea kalenterivuoden taikka erikseen tammi-kesäkuun ja erikseen heinä-joulukuun aikana käytetystä maakaasusta. Palautusta olisi haettava viimeistään kolmen vuoden kuluessa edellä mainitun ajanjakson päättymisestä. Palautuksen edellytyksenä olisi, että hakija esittää luotettavan selvityksen tuotteiden verottomasta käytöstä. Veronpalautus maksetaan sinä ajankohtana voimassa olleen verotaulukon mukaisesti, jolloin tuotteet on hankittu. Lisäksi korotettaisiin veronpalautuksen minimimäärää. Veronpalautusta ei suoritettaisi, jos palautettava määrä olisi alle 330 euroa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että veronpalautukseen sovellettaisiin valmisteverotuslain säännöksiä.

23 §. Uusi valmisteverotuslaki tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2010. Tässä laissa tarkoitettuihin tuotteisiin sovellettaisiin valmisteverotuslakia, ellei tässä laissa olisi toisin säädetty. Pykälässä säädettäisiin siitä, miltä osin valmisteverotuslakia ei sovellettaisi tässä laissa tarkoitettuihin valmisteveron alaisiin tuotteisiin.

Pykälän 1 momentin mukaan sähköön, polttoturpeeseen ja mäntyöljyyn ei sovellettaisi valmisteverotuslain 21 - 29 §:ää eikä lukua 8, joissa säädetään luvista ja siirtomenettelystä. Kivihiileen ja maakaasuun ei sovellettaisi valmisteverotuslain 8 lukua, lukuun ottamatta 51 §:n 2 momenttia, 66 ja 71 §:ää.

Valmisteverotuslaissa on lähtökohtana, että sen 9 luvun säännöksiä sovelletaan muihin kuin yhdenmukaistetun valmisteveron alaisiin tuotteisiin, kun niitä siirretään toisesta jäsenvaltiosta Suomeen väliaikaisen verottomuuden järjestelmän ulkopuolella. Tästä syystä ehdotetaan, että selvyuden vuoksi pykälän 2 momentissa viitattaisiin erityisesti valmisteverotuslain 9 lukuun. Jos toisesta jäsenvaltiosta lähetettyjä tuotteita vastaanottaisi Suomessa muu kuin valtuutettu varastonpitäjä tai rekisteröity vas-

taanottaja, sovellettaisiin soveltuvin osin valmisteverotuslain 9 luvun säännöksiä. Valmisteverotuslain 75 §:ssä säädetään Suomessa hallussa pidettävien tuotteiden verotuksesta. Pykälän 2 momentissa olisi tarkoitus säätää siitä, että valmistevero kannettaisiin kivihielestä ja maakaasusta Suomessa riippumatta siitä, olisiko niistä kannettu valmistevero toisessa jäsenvaltiossa, jos tuotteita pidettäisiin hallussa kaupallisessa tarkoituksessa täällä tapahtuvaa luovuttamista tai käyttöä varten. Verovelvollinen olisi se, joka luovuttaa tuotteet tai pitää hallussaan luovutukseen tarkoitettuja tuotteita tai jolle tuotteet luovutetaan Suomessa.

Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan vuoden 2011 alusta.

1.3 Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta

11 §. Käyttövoimaveron. Pykälässä säädettäisiin käyttövoimaveron määristä eri ajoneuvoluokille. Pykälän 1 momentin mukaan käyttövoimaveron kannettaisiin edelleen ajoneuvoista, joita käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden määrätäisiin nykyiseen tapaan ajoneuvolajin ja kokonaisuudessaan perusteella.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädetään pakettiautojen käyttövoimaverosta. Säännös vastaisi nykyistä.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädetään käyttövoimaverosta kuorma-autoille, joissa ei käytetä perävaunua, 4 kohdassa käyttövoimaverosta kuorma-autoille, jotka on varustettu ja joita käytetään puoli-perävaunun vetoon ja 5 kohdassa verosta kuorma-autoille, jotka on varustettu ja joita käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon. Käyttövoimaveroa alennettaisiin kaikissa luokissa noin 50 prosenttia.

Pykälän 2 ja 3 momentti säilyisivät muuttamattomina.

12 §. Metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävien henkilöautojen ja pakettiautojen käyttövoimaveron vapautta koskeva 2 momentti kumottaisiin. Kaasukäyttöisen paketti- ja henkilöauton vero määräytyisi lain 11 §:n mukaan.

Voimaantulo. Käyttövoimaveron muutosten ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian. Muutokset edellyttävät Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmien muuttamista. Koska käyttövoimaveron nykyisen tason muutos on toteutettavissa Liikenteen turvallisuusvirastossa nopeammin kuin useiden eri verotasojen käyttöönotto, muutokset tulisivat voimaan porrastetusti. Muutosten edellyttämä aikataulu täsmentyy myöhemmin. Koska ajoneuvovero on päiväkohtainen ja se kannetaan etukäteen juoksevalta 12 kuukauden pituiselta verokaudelta, uusien veroperusteiden sisäänajo vaatii lisäksi 12 kuukauden pituisen siirtymäajan, jotta uudet veroperusteet voidaan saattaa verokaudesta riippumatta voimaan kaikille verovelvollisille samasta ajankohdasta lukien. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun takia.

Henkilöautojen ja kuorma-autojen käyttövoimaveron nykyisen tason muutosten osalta ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Siirtymäajan vuoksi lakia sovellettaisiin kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2012 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan ajoneuvoveroon. Ensimmäinen päivä, jolta vero kannettaisiin uuden veroperusteen mukaan, olisi tällöin tammikuussa 2012. Uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja alettaisiin kuitenkin lähettää jo tammikuussa 2011. Vero, joka kohdistuu 1 päivään tammikuuta 2012 edeltävään aikaan, määräytyisi lain voimaan tullessa voimassa olevien säännösten mukaan.

Tietojärjestelmiin tehtävien muutosten vuoksi tässä vaiheessa ei tarkasti pystytä arvioimaan, milloin sähköautojen, ulkoisesta lähteestä ladattavien hybridi-autojen ja kaasuautojen yksilölliset käyttövoimaverotaset voivat tulla voimaan. Niiden osalta ehdotetaan, että laki tulisi voimaan myöhemmin asetuksella säädettävänä ajankohtana. Samanaikaisesti tulisi voimaan myös metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävien autojen käyttövoimaverovapauden kumoaminen. Tavoitteena kuitenkin on, että laki tulisi yksilöllisten käyttövoimaverotasojen osalta voimaan viimeistään vuoden 2012 alkupuoliskolla. Myös yksilöllisten käyttövoimaverotasojen käyttöönotto edellyttäisi 12 kuukauden mittaista siirtymäaikaa. Yksilöllisiä käyttövoimaverotasoja sovellettaisiin ensimmäisen kerran veroon, joka kannettaisiin voi-

maantulopäivästä vuoden kuluttua olevalta päivältä. Jos laki tulisi voimaan esimerkiksi 1 päivänä tammikuuta 2012, ensimmäinen päivä, jolta porrastettua käyttövoimaveroa kannettaisiin, olisi 1 päivä tammikuuta 2013. Ennen porrastetun käyttövoimaveron voimaantuloa kaikilta käyttövoimaveron alueilta autoilta kannettaisiin 1 momentin 1 kohdassa säädetty käyttövoimaveron yleisen tason mukainen vero.

1.4 Laki maataloudessa käytettyjen eräiden energiatuotteiden valmisteveron palautuksesta annetun lain muuttamisesta

1 §. Lain soveltamisala. Lain soveltamisalaa koskevat *1 ja 2 momentti* säilyisivät muuttamattomina. Pykälän *3 momentista* poistettaisiin maininta siitä, että lakia ei sovelleta ammattimaiseen kasvihuoneviljelyyn silloin, kun kasvihuoneviljelijä on oikeutettu saamaan valmisteveron palautusta nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 10 a §:n perusteella.

4 §. Veronpalautuksen määrä. Palautettavan valmisteveron määriä korotettaisiin. Valmisteveroa palautettaisiin lain voimaantulon jälkeen käytetystä kevyestä polttoöljystä 13,20 senttiä litralta ja raskaasta polttoöljystä 14,85 senttiä kilogrammalta sekä sähköstä 1,0 senttiä kilowattitunnilta.

Voimaantulo. Maatalouden energiaveron palautuslakia koskevien muutosten ehdotetaan tulevan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Lakia sovellettaisiin siihen kevyeen ja raskaaseen polttoöljyyn sekä sähköön, joka käytetään lain voimaantulon jälkeen. Ennen lain voimaantuloa käytettyyn kevyeen ja raskaaseen polttoöljyyn ja sähköön sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olevia säännöksiä.

Kasvihuoneviljelijät hakisivat ensimmäisen kerran veronpalautusta Verohallinnolta vuonna 2011 kulutetuista energiatuotteista. Vuonna 2011 ja sen jälkeen käytetystä kevyestä ja raskaasta polttoöljystä sekä sähköstä olisi haettava palautusta maatalouden palautuslain 6 §:ssä säädetyllä tavalla. Vuonna 2010 kulutetuista energiatuotteista kasvihuoneviljelijät hakisivat palautuksen vielä tullilta lain voimaan tullessa voimassa olevassa polttoaineverolain 10 a §:ssä säädetyllä tavalla.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan vuoden 2011 alusta edellyttäen, että komissio myöntää ehdotetuille muutoksille tarvittavat valtiontukiluvat.

Dieselöljyn veronkorotusta sovellettaisiin kuitenkin vasta vuoden 2012 alusta. Dieselkäyttöisten henkilö- ja kuorma-autojen käyttövoimaveron alennus toteutuisi vastaavasti täysimääräisenä vasta vuonna 2012.

Sähköautojen, ulkoisesta lähteestä ladattavien hybridautojen ja kaasuautojen yksilölliset käyttövoimaverotasot tulisivat voimaan myöhemmin asetuksella säädettävänä ajankohtana. Samanaikaisesti tulisi voimaan myös metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävien autojen käyttövoimaverovapauden kumoaminen. Tavoitteena on, että laki tulisi yksilöllisten käyttövoimaverotasojen osalta voimaan viimeistään vuoden 2012 alkupuoliskolla.

Komission valtiontukilupa on hankittava polttoaineiden laatu- ja hiilidioksidiporrastukselle, maatalouden energiaverojen palautukselle ja sähköveron tasomuutoksista johtuen teollisuuden alennetulle sähköverokannalle. Ehdotettujen muutosten käyttöönotto edellyttää komissiolta myönteistä valtiontukipäätöstä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1. Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 9 §:n 7 kohta ja 10 a §, sellaisina kuin ne ovat 9 §:n 7 kohta laissa 1305/2007 ja 10 a § laissa 1259/1996, sekä *muutetaan* 1 §:n 1 momentti, 2 b §, 3 §:n 2 momentti, 4 §, 9 §:n 4 kohta, 9 a, 10 ja 11 a §, sellaisena kuin niistä ovat 1 § 1 momentti, 2 b §, 3 §:n 2 momentti, 9 §:n 4 kohta, 9 a, 10 ja 11 a § laissa 1305/2007, seuraavasti:

1 §

Nestemäisistä polttoaineista ja 2a §:ssä tarkoitetuista tuotteista on suoritettava valtiolle valmisteverona energiasisältöveroa ja hiilidioksidiveroa sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *nestemäisillä polttoaineilla*:

- a) tullitariffin nimikkeisiin 1507–1518 kuuluvia tuotteita, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina;
- b) tullitariffin nimikkeisiin 2706–2710, 2711 12 ja 2711 13 sekä 2712–2715 kuuluvia tuotteita;
- c) tullitariffin nimikkeisiin 2901 ja 2902 kuuluvia tuotteita;
- d) tullitariffin nimikkeeseen 2905 11 00 kuuluvia tuotteita, jotka eivät ole synteettisesti tuotettuja, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina;
- e) tullitariffin nimikkeeseen 3403 kuuluvia tuotteita;
- f) tullitariffin nimikkeeseen 3811 kuuluvia tuotteita;
- g) tullitariffin nimikkeeseen 3817 kuuluvia tuotteita;
- h) tullitariffin nimikkeeseen 3824 90 99 kuuluvia tuotteita, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina;

2) *tullitariffin nimikkeellä* tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87 liitteen I muuttamisesta annetun komission asetuksen (EY) N:o 2031/2001 nimikkeistöä;

3) *moottoribensiinillä* (tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa) moottoribensiiniä;

4) *etanolilla* tullitariffin nimikkeeseen 2207 kuuluvaa biomassasta valmistettua tuotetta, jos se on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineena;

5) *MTBE:llä* tullitariffin nimikkeeseen 2909 kuuluvaa metanolipohjaista biomassasta valmistettua bensinikomponenttia metyyli-tert-butyylieetteriä;

6) *TAME:lla* tullitariffin nimikkeeseen 2909 kuuluvaa metanolipohjaista biomassasta valmistettua bensinikomponenttia metyyli-tert-amyylieetteriä;

7) *ETBE:llä* tullitariffin nimikkeeseen 2909 kuuluvaa etanolipohjaista biomassasta valmistettua bensinikomponenttia etyyli-tert-butyylieetteriä;

8) *TAAE:lla* tullitariffin nimikkeeseen 2909 kuuluvaa etanolipohjaista biomassasta valmistettua bensinikomponenttia etyyli-tert-amyylieetteriä;

(9) *THxEE:llä* tullitariffin nimikkeeseen 2909 kuuluvaa etanolipohjaista biomassasta valmistettua bensinikomponenttia;)

(10) *parafiinisella biobensiinillä* tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa biomassasta valmistettua bensinikomponenttia;)

11) *pienmoottoribensiinillä* tullitariffin nimikkeeseen 2710114100 kuuluvaa tuotetta, joka alla mainittujen ominaisuuksien osalta vastaa asianomaista raja-arvoa:

Ominaisuus		Raja-arvo
Lyijyalkyyliipitoisuus	enintään 2	milligrammaa litraa kohden
Rikkipitoisuus	enintään 10	milligrammaa kiloa kohden
Bentseenipitoisuus	enintään 0,1	tilavuusprosenttia
Aromaattisten hiilivetyjen pitoisuus	enintään 1,0	tilavuus-%
Olefiinipitoisuus	enintään 1,0	tilavuus-%
N-heksaani -pitoisuus	enintään 0,5	tilavuus-%
Sykloalkaanipitoisuus (C8 ja hiililuvultaan pienemmät yhteensä)	enintään 2,0	tilavuus-%
Höyrynpaine	vähintään 50 ja enintään 65 kPa	
Tislauksen loppu	enintään 200	astetta celsiusta

12) *dieselöljyllä* tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa dieselöljyä;

13) *biodieselöljyllä* edellä 12 kohdassa tarkoitettua dieselöljyä vastaavaa tuotetta, joka on valmistettu biomassasta;

14) *parafiinisella dieselöljyllä* tuotetta, jonka setaaniluku on vähintään 70, tiheys 770-800 grammaa litralta 15 celsiusasteessa, polyaromaattisten hiilivetyjen (PAH) pitoisuus enintään 0,1 painoprosenttia, rikkipitoisuus enintään viisi milligrammaa kilolta ja josta tislautuu vähintään 95 tilavuusprosenttia 360 celsiusasteessa, (milloin parafiinistä dieselöljyä sekoitettaisiin kohdassa 12 tarkoitettuun dieselöljyyn on lähipäästöedun saavuttamiseksi dieselöljyosuuden ennen sekoitusta oltava polttoaineen laatudirektiivin 2009/30/EY mukaista);

15) *lentobensiinillä* tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa lentokoneiden polttomoottoreissa käytettäväksi soveltuvaa polttoainetta määriteltynä ASTM D 910-, ASTM D 6227- tai DEF STAN 91-90 -menetelmällä;

16) *lentopetrolilla* tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa lentokoneiden turbiini- tai dieselmoottoreissa käytettäväksi soveltuvaa polttoainetta määriteltynä ASTM D 1655-, ASTM D 6615-, DEF STAN 91-91-, GOST 10227- tai NATO code F-35 -menetelmällä;

17) *kevyellä polttoöljyllä* tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa lämmityksessä sekä työkoneissa ja kiinteästi asennetuissa moottoreissa käytettäväksi soveltuvaa dieselöljyä ja kaasöljyä, josta EN ISO 3405- tai ASTM D 86 -menetelmän mukaan vähintään 85 tilavuusprosenttia häviöt mukaan luettuina tislautuu 350 celsiusasteessa, ja joka on tehty tunnistettavaksi kuten nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa asetuksessa säädetään; kevyen polttoöljyn käytöstä ajoneuvojen ja vesikulku-ajoneuvojen polttoaineena säädetään polttoainemaksusta annetussa laissa (1280/2003) sekä yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetussa laissa (1307/ 2007);

18) *rikittömällä kevyellä polttoöljyllä* kohdassa 17 tarkoitettua kevyttä polttoöljyä, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 milligrammaa kilogrammaa kohden;

- 19) *raskaalla polttoöljyllä* dieselöljyä ja kevyttä polttoöljyä lukuun ottamatta tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa lämmitykseen tarkoitettua öljyä ja öljyvalmistetta, josta EN ISO 3405- tai ASTM D 86 -menetelmän mukaan vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia häviöt mukaan luettuina tislautuu 250 celsiusasteessa tai joista näillä menetelmillä ei 250 celsiusasteen lämpötilassa voida määrittää tilavuusprosenttia;
- 20) *biopolttoöljyllä* lämmityksessä sekä kiinteästi asennetuissa dieselmoottoreissa ja dieselmoottorilla varustetuissa työkoneissa käytettäväksi soveltuvaa polttoainetta, joka on valmistettu biomassasta;
- 21) *nestekaasulla* tullitariffin nimikkeisiin 2711 12 ja 2711 13 kuuluvia propaanista, butaanista tai niiden seoksista muodostuvia, nestemäisessä olomuodossa olevia kaasuja;
- 22) *hiilivedyllä* orgaanisia yhdisteitä, jotka koostuvat hiilestä ja vedystä tai tuotteita, jotka sisältävät hiilivetyseoksia;
- 23) *lämmityksellä* polttoaineiden käyttöä polttotarkoituksiin;
- 24) *yksityisellä huvi-ilmailulla* ilma-aluksen käyttöä luonnollisen tai oikeushenkilön toimesta sen omistajana, vuokraajana tai sen muulla tavoin käyttöönsä saaneena muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin ja erityisesti muihin tarkoituksiin kuin vastiketta vastaan tai julkisten viranomaisten tarkoituksiin tapahtuviin henkilöiden tai tavaroiden kuljetuksiin taikka palvelujen tarjoamiseen;
- 25) *yksityisellä huvialuksella* alusta, jota luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö käyttää sen omistajana, vuokraajana tai sen muulla tavoin käyttöönsä saaneena muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin ja erityisesti muihin tarkoituksiin kuin vastiketta vastaan taikka julkisten viranomaisten tarkoituksiin tapahtuviin matkustajien tai tavaroiden kuljetuksiin tai palvelujen tarjoamiseen;
- 26) *ammattimaisella kalastuksella* toimintaa, jossa sen harjoittaja saa kalastuksesta ja pyytämänsä saaliin jalostamisesta toimeentulonsa tai oleellisen osan siitä siten, että hänen mainitusta toiminnasta saamansa myyntitulot (*kalastuksen kokonaistulo*), ovat vähintään 30 prosenttia kalastajan saamiensa kaikkien elinkeinotoiminnan kokonaistulojen, palkkatulojen ja muiden hänen säännöllisesti saamiensa kokonaistulojen yhteismäärästä; yhtiön tai osuuskunnan osakkaana kalastusta harjoittavan kalastajan kalastuksen kokonaistuloihin luetaan myös yhtiön tai osuuskunnan kalastuksen kokonaistuloista hänelle kuuluva osuus; toisen palveluksessa olevan kalastajan kalastuksen kokonaistuloihin luetaan myös hänen kalastuksesta saamansa palkkatulot; kalastuksen harjoittajan tulee olla merkitty ammattikalastajarekisteriin ja ammattimaiseen kalastukseen käytettävän kalastusaluksen tulee olla merkitty kalastusalusrekisteriin, siten kuin Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan täytäntöönpanosta annetussa laissa (1139/1994) tai sen nojalla säädetään tai määrätään;
- 27) *yhdistetyllä sähkön ja lämmön tuotannolla* voimalaitoksen verokaudella tapahtuvaa sähkön ja lämmön tuotantoa hyötykäyttöön joko samalla kertaa tai kumpaakin erikseen;
- 28) *lyhenteellä*
- R* tuotetta, joka täyttää biopolttoaineiden ja biopolttonesteiden kestävyyskriteereistä annetussa laissa (/) säädettyt kestävyyskriteerit;
 - T* tuotetta, joka täyttää edellä a kohdassa tarkoitetut vaatimukset ja on tuotettu jätteistä, sivuvirroista tai tähteistä taikka muiden kuin ruokakasvien selluloosasta ja lignoselluloosasta;
 - P* kohdassa 10 määriteltyä parafiinistä dieselöljyä;
- 29) *biomassalla* maataloudesta, kasvi- ja eläinaineet mukaan lukien, kalataloudesta, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa.

Valmisteverotuslain (182/2010) 4, 8 ja 9 luvussa säädettyä valvonta- ja siirtojärjestelmää sovelletaan seuraaviin nestemäisiin polttoaineisiin:

- 1) tullitariffin nimikkeisiin 1507–1518 kuuluviin tuotteisiin, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina;
- 2) tullitariffin nimikkeisiin 2707 10, 2707 20, 2707 30 ja 2707 50 kuuluviin tuotteisiin;
- 3) tullitariffin nimikkeisiin 2710 11–2710 19 69 kuuluviin tuotteisiin; tullitariffin nimikkeisiin 2710 11 21, 2710 11 25 ja 2710 19 29 kuuluviin tuotteisiin kuitenkin vain, kun niitä siirretään pakkaamattomina tukkuerinä;
- 4) tullitariffin nimikkeeseen 2711 kuuluviin tuotteisiin lukuun ottamatta tullitariffin nimikkeisiin 2711 11, 2711 21 ja 2711 29 kuuluvia tuotteita;
- 5) tullitariffin nimikkeeseen 2901 10 kuuluvat tuotteet;
- 6) tullitariffin nimikkeisiin 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 ja 2902 44 kuuluviin tuotteisiin;
- 7) tullitariffin nimikkeeseen 2905 11 00 kuuluviin tuotteisiin, jotka eivät ole synteettisesti tuotettuja, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina;
- 8) tullitariffin nimikkeeseen 3824 90 99 kuuluviin tuotteisiin, jos ne on tarkoitettu käytettäväksi lämmitys- tai moottoripolttoaineina.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valmisteverotuslain 4, 8 ja 9 luvussa säädetyn valvonta- ja siirtojärjestelmän soveltamisesta myös muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin tuotteisiin. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, ettei 1 momentissa tarkoitettuihin tuotteisiin lukuun ottamatta verotaulukossa mainittuja nestemäisiä polttoaineita sovelleta valmisteverotuslain 4, 8 ja 9 luvussa säädettyä tuotteiden siirtämistä koskevia säännöksiä, jos Suomi ja toinen unionin jäsenvaltio ovat näin kahdenkeskisen sopimuksen perusteella sopineet.

3 §

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun verovelvolliseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä valmisteverotuslaissa säädetään verokausi-ilmoittajasta.

4 §

Valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua on suoritettava liitteen verotaulukon mukaisesti.

Jos kevyttä polttoöljyä, biopolttoöljyä tai raskasta polttoöljyä käytetään laitoksessa, jolle päästökauppaviranomainen on myöntänyt päästökauppalaian (683/2004) 2 luvussa tarkoitettun kasvihuonekaasujen päästöluvan, hiilidioksidivero on puolet verotaulukossa säädetystä.

Verotaulukossa tarkoitettujen nestemäisten biopolttoaineiden tulee täyttää biopolttoaineiden ja bionesteiden kestävyyskriteereistä annetussa laissa säädetty kestävyyskriteerit ja tuotteesta tulee toimittaa sen kulutukseen luovuttamista seuraavaan kalenterivuoden huhtikuun loppuun mennessä tulliviranomaiselle mainitussa laissa tarkoitettu Energiamarkkinaviraston päätös, jotta tuotteen hiilidioksidiveron alennus tai vapautus voidaan hyväksyä.

Verotaulukon mukaisia veroja sovelletaan nestemäisen polttoaineeseen, jota käytetään sellaisenaan tai käytettäessä sitä seoksessa muun nestemäisen polttoaineen tai muun vastaavan moottori- ja lämmitys-polttoaineiden kanssa.

9 §

4) polttoaineet, jotka käytetään alusliikenteen polttoaineena muuten kuin yksityisellä huvialuksella; kalastuksen polttoaineet ovat kuitenkin verottomia siltä osin kuin niitä käytetään 2 §:n 22 kohdassa tarkoitettuun ammattimaiseen kalastukseen;

9 a §

Edellä 4 §:n 2 momentissa tarkoitettu hiilidioksidiveron alennus sekä 9 §:n 2, 3, ja 5 kohdissa tarkoitettu verottomuus toteutetaan palauttamalla hakemuksesta tuotteista suoritettu vero käyttäjälle, jos polttoaineen on käyttänyt verottomaan tai hiilidioksidiveron alennukseen oikeuttavaan tarkoitukseen muu kuin valtuutettu varastonpitäjä.

Edellä 9 §:n 4 kohdassa tarkoitettu verottomuus toteutetaan palauttamalla hakemuksesta alusliikenteen harjoittajalle aluksen sanottuun tarkoitukseen käyttämästä polttoaineesta suoritettu vero. Hakemus veron palauttamiseksi on tehtävä aluksen kotipaikan tulliviranomaiselle. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää niistä alustyypeistä, alusryhmistä tai tiettyyn käyttötarkoitukseen käytettävistä aluksista, jotka voivat hankkia verotonta polttoainetta suoraan valtuutetun varastonpitäjän verottomasta varastosta tai muulla tavoin järjestettynä.

Edellä 9 §:n 6 kohdassa tarkoitettu verottomuus toteutetaan palauttamalla hakemuksesta lentoliikenteen harjoittajalle ilma-aluksen sanottuun tarkoitukseen käyttämästä polttoaineesta suoritettu vero. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tietty polttoainelaatu voidaan luovuttaa verottomasti valtuutetun varastonpitäjän verottomasta varastosta ilmailukäyttöön tai, että jokin ilma-alustyyppi, ilma-alusryhmä tai tiettyyn käyttötarkoitukseen käytettävä ilma-alus voi hankkia verotonta polttoainetta suoraan valtuutetun varastonpitäjän verottomasta varastosta tai muulla tavoin järjestettynä.

Palautusta haetaan kalenterivuoden tai erikseen tammi-kesäkuun ja heinä-joulukuun aikana käytetystä polttoaineesta. Palautusta on haettava kolmen vuoden kuluessa ajanjakson päättymisestä. Palautuksen edellytyksenä on, että hakija esittää luotettavan selvityksen tuotteiden verottomasta käytöstä. Veronpalautusta ei makseta, jos palautettava määrä on alle 330 euroa muilta kuin kalastusaluksilta. Palautuksen maksuajankohdasta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Jollei tässä laissa toisin säädetä, veron palauttamisesta on soveltuvin osin voimassa, mitä valmisteverotuslaissa tai sen nojalla veronoikaisusta, jälkiverotuksesta, veronkorotuksesta, kirjanpitovelvollisuudesta, tietojen tarkastamisesta, tietojenantovelvollisuudesta ja muutoksenhausta säädetään tai määrätään.

Jollei palautuksen hakija esitä luotettavaa selvitystä polttoaineesta suoritetusta verosta ja huoltovarmuusmaksusta, veronpalautuksen määrä on:

- a) moottoribensiinistä, etanolista, moottoribensiinin ja etanolin seoksesta tai niitä korvaavasta tuotteesta liitteen verotaulukon tuoteryhmän 22 mukainen vero ja huoltovarmuusmaksu;
- b) dieselöljystä tai biodieselöljystä, dieselöljyn ja biodieselöljyn seoksesta tai niitä korvaavasta tuotteesta verotaulukon tuoteryhmän 55 mukainen vero ja huoltovarmuusmaksu;
- c) kevyestä polttoöljystä, biopolttoöljystä ja kevyen polttoöljyn, biopolttoöljyn seoksesta tai niitä korvaavasta tuotteesta verotaulukon tuoteryhmän 63 mukainen vero ja huoltovarmuusmaksu.

10 §

Ammattimaiseen kalastukseen käytettävän polttoaineen osalta 2 §:n 22 kohdassa tarkoitettujen rekisteröintimerkintöjen on oltava voimassa polttoainetta hankittaessa ja käytettäessä.

11 a §

Biopolttoöljyn valmistajaan ei sovelleta valmisteverotuslain 21–29 §:ää, jos valmistetun biopolttoöljyn määrä on enintään 100 000 litraa kalenterivuodessa eikä biopolttoainetta siirretä Suomen ja toisen jäsenvaltion tai Suomen ja Euroopan unionin ulkopuolisen maan välillä.

Biopolttoöljyn valmistajan on tehtävä tulliviranomaiselle kirjallinen ilmoitus verovelvolliseksi rekisteröitymistä varten. Verovelvolliseen sovelletaan muutoin soveltuvien osin valmisteverotuslain verokausi-ilmoittajaa koskevia säännöksiä.

Rekisteriä ylläpitää Tullihallitus.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

Lain liitteenä olevan verotaulukon tuoteryhmien 50 ja 51 osalta lakia sovelletaan kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2012. Ennen 1 päivää tammikuuta 2012 tuoteryhmissä 50 ja 51 tarkoitettuihin polttoaineisiin sovelletaan mitä nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain verotaulukossa (1305/2007) säädetään dieselöljystä.

Lain 10 a §:ää sovelletaan vielä palautukseen, jota haetaan vuonna 2010 ammattimaisessa kasvihuoneviljelyssä käytetyn kevyen ja raskaan polttoöljyn valmisteverosta.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2. Laki sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1260/1996) 12 §:n 4 momentti,

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 2 ja 5 kohta, 4 §, 5 §:n 2 momentti, 8 §:n 5 momentti, 8 a §:n 1 ja 2 momentti, 9 §:n 3 momentti, 14 §:n 1 momentti, 17 §:n 3 momentti ja 20, 21, 22 ja 23 §, sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 2 ja 5 kohta, 14 §:n 1 momentti, 20, 21 ja 22 § laissa 1306/2007, 5 §:n 2 momentti, 8 §:n 5 momentti ja 8 a §:n 1 ja 2 momentti laissa 1168/2002 sekä 23 § osaksi laissa 447/2005, sekä

lisätään 2 §:ään uusi 17–20 kohta, 2 a §:ään uusi 2 momentti, 20 a, 20 b ja 21 a § sellaisina kuin niistä ovat 2 ja 2 a § laissa 1306/2007 seuraavasti:

1 §

Sähköstä, kivihielestä, polttoturpeesta, maakaasusta, mäntyöljystä ja 2a §:ssä tarkoitetuista tuotteista on suoritettava valtiolle valmisteverona energiasisältöveroa, hiilidioksidiveroa ja energiaveroa sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) *energiatuotteella*

- a) tullitariffin nimikkeeseen 2701 kuuluvaa kivihieiltä; kivihieillä tarkoitetaan myös tullitariffin nimikkeeseen 2702 kuuluvaa ruskohieiltä, tullitariffin nimikkeeseen 2704 kuuluvaa kivihielestä, ruskohielestä tai turpeesta saatua koksia;
- b) polttoturvetta, jolla tarkoitetaan tullitariffin nimikkeeseen 2703 kuuluvaa palaturvetta ja jyrsinpolttoturvetta;
- c) tullitariffin nimikkeeseen 2711 21 kuuluvaa kaasumaista ja tullitariffin nimikkeeseen 2711 11 kuuluvaa nesteytettyä maakaasua;

5) *sähköverkonhaltijalla* sähkömarkkinalain 3 §:n 8 ja 9 kohdassa tarkoitettua verkonhaltijaa;

17) *maakaasun siirtoverkolla* maakaasumarkkinalain (508/2000) 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettua maakaasun siirtoverkkoa;

18) *maakaasuverkonhaltijalla* maakaasumarkkinalain 3 §:n 6 kohdassa tarkoitettua maakaasuverkko-toimintaa harjoittavaa toiminnanharjoittajaa, joka harjoittaa maakaasun siirtotoimintaa maakaasun siirtoverkossa;

19) *rekisteröidyllä käyttäjällä* sellaista luonnollista tai oikeushenkilöä, joka käyttää maakaasua tässä laissa tarkoitettuun verottomaan tarkoitukseen, ja joka on rekisteröitynyt verovelvolliseksi tulliviranomaiselle;

20) *lämmityksellä* polttoaineiden käyttöä polttotarkoituksiin.

2 a §

Verovelvollinen on se, joka luovuttaa tai käyttää itse 1 momentissa tarkoitettuja vastaavia polttoaineita lämmitykseen.

4 §

Valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua on suoritettava liitteen verotaulukon 1 tai 2 mukaisesti.

Verotaulukon 2 luokan veroluokan II veroa suoritetaan sähköstä, joka käytetään teollisuudessa ja joka voidaan sinne toimitettaessa erikseen mitata. Muusta sähköstä veroa on suoritettava veroluokan I mukaisesti.

Jos kivihiiltä tai maakaasua käytetään laitoksessa, jolle päästökauppaviranomainen on myöntänyt päästökauppailain (683/2004) 2 luvussa tarkoitetun kasvihuonekaasujen päästöluvan, hiilidioksidivero on puolet verotaulukossa säädetystä.

5 §

Sen estämättä, mitä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, sähköveroa ja huoltovarmuusmaksua ei kuitenkaan ole velvollinen suorittamaan:

- 1) se, joka tuottaa sähköä yli 50 kilovoltttiampeerin mutta enintään 2000 kilovoltttiampeerin tehoisessa generaattorissa eikä sähköä siirretä verkkoon;
- 2) se, joka tuottaa sähköä aluksessa, junassa, autossa tai muussa kuljetusvälineessä kulkuneuvon omiin tarpeisiin;
- 3) se, joka tuottaa sähköä enintään 50 kilovoltttiampeerin tehoisessa generaattorissa tai useiden sähköntuotantolaitteistojen muodostamalla enintään 50 kilovoltttiampeerin nimellistehoisella kokonaisuudella.

8 §

Jollei tässä laissa toisin säädetä, tuesta on soveltuvin osin voimassa, mitä valmisteverotuslaissa tai sen nojalla veronoikaisusta, jälkiverotuksesta, veronkorotuksesta, kirjanpitovelvollisuudesta, tietojen tarkastamisesta ja tietojenantovelvollisuudesta, muutoksenhausta sekä valmisteverosta muutoinkin säädetään tai määrätään.

8 a §

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksettujen valmisteverojen määrää laskettaessa siitä vähennetään edellä 8§:ssä tarkoitettu tuki, johon yritys on tilikauden aikana ollut oikeutettu sekä nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 a ja 10 a §:ssä ja sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 14 ja 22 §:ssä tarkoitetut veronpalautukset.

9 §

Edellä 1 momentissa mainittuun verkonhaltijaan ja sähköntuottajaan sekä 5 §:n 1 momentin 3 ja 4 tarkoitettuun verovelvolliseen sovelletaan, mitä valmisteverotuslaissa säädetään verokausi-ilmoittajasta.

14 §

Jos muu kuin valtuutettu varastonpitäjä on käyttänyt kivihiiltä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla päästökauppasektorilla tai 12 §:n 1 momentin 1 tai 3 kohdassa verottomaksi säädettyyn tarkoitukseen, toteutetaan veronalennus tai verottomuus palauttamalla suoritettu vero tai osa verosta hakemuksesta käyttäjälle.

15 §

 Se, joka käyttää laitoksessa polttoturvetta lämmöntuottamiseen, on velvollinen suorittamaan valmisteveroa verotaulukon mukaisesti.

16 §

Vero määrätään polttoturpeesta ja mäntyöljystä kultakin verokaudelta sinä päivänä voimassa olevien säännöksiin mukaan, jona polttoturve tai mäntyöljy on käytetty 15 §:ssä mainittuun tarkoitukseen. Edellä 15 §:ssä tarkoitetun käyttäjän on annettava veroilmoitus erikseen jokaisesta laitoksesta tulliviranomaiselle. Verokautena pidetään kalenterikuukautta.

17 §

 Edellä 1 momentissa mainittuun verovelvolliseen sovelletaan muutoin soveltuvin osin, mitä valmisteverotuslaissa säädetään verokausi-ilmoittajasta.

20 §

Maakaasun siirtoverkkoon sovelletaan valmisteverotuslain verotonta varastoa koskevia säännöksiä ja maakaasuverkonhaltijaan valmisteverotuslain valtuutettua varastonpitäjää koskevia säännöksiä lukuun ottamatta valmisteverotuslain 21 – 29 §:ää.

20 a §

Sen lisäksi, mitä valmisteverotuslaissa säädetään, maakaasun valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua on velvollinen suorittamaan maakaasuverkonhaltija ja rekisteröity käyttäjä.

20 b §

Sen lisäksi, mitä valmisteverotuslaissa säädetään verotettavista määristä, vero ja huoltovarmuusmaksu määrätään rekisteröidylle käyttäjälle verokauden aikana verolliseen tarkoitukseen käytetystä maakaasusta.

21 §

Verotonta ja huoltovarmuusmaksutonta on maakaasu, joka käytetään:

- 1) teollisessa tuotannossa raaka-aineena tai apuaineena taikka välittömästi ensikäytössä tavaran valmistuksessa;
- 2) energialähteenä öljynjalostusprosessissa;
- 3) sähköntuotannossa ja erillisen sähköntuotannon ylösajossa, alasajossa tai tuotantovalmiuden ylläpitämisessä, lukuun ottamatta 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua sähköntuotantoa.

Maakaasuverkonhaltija tai valtuutettu varastonpitäjä saa luovuttaa maakaasua 1 momentin 1 alakohdassa mainittuihin tarkoituksiin verotta, jos luovutuksensaaja on rekisteröitynyt verovelvolliseksi siten kuin 22 §:n 2 momentissa säädetään.

21 a §

Maakaasuverkonhaltijan on rekisteröidyttävä verovelvolliseksi tulliviranomaiselle kirjallisesti.

Se, joka käyttää maakaasua verottomaksi säädettyyn tarkoitukseen, voi rekisteröityä verovelvolliseksi tulliviranomaiselle (*rekisteröity käyttäjä*). Rekisteröidyn käyttäjän on peruutettava rekisteröityminen, kun sillä ei enää ole 21 §:ssä tarkoitettua verotonta käyttöä.

Rekisteröityyn käyttäjään sovelletaan mitä valmisteverotuslaissa säädetään verokausi-ilmoittajasta.

Tulliviranomainen saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa rekisteröidyksi käyttäjäksi rekisteröityneiden nimet ja yhteystiedot maakaasuverkonhaltijalle ja maakaasun valtuutetulle varastonpitäjälle.

Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista rekisteröintimenettelyistä.

22 §

Edellä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu hiilidioksidiveron alennus ja 21 §:ssä tarkoitettu verottomuus voidaan toteuttaa palauttamalla hakemuksesta maakaasusta suoritettu vero tai osa verosta käyttäjälle.

Hakemus veron ja huoltovarmuusmaksun palauttamiseksi on tehtävä tulliviranomaiselle. Palautusta voi hakea kalenterivuoden taikka erikseen tammi-kesäkuun ja erikseen heinä-joulukuun aikana käytetystä maakaasusta. Palautusta on haettava viimeistään kolmen vuoden kuluessa edellä mainitun ajanjakson päättymisestä. Palautuksen edellytyksenä on, että hakija esittää luotettavan selvityksen tuotteiden verottomasta käytöstä. Veronpalautus maksetaan sinä ajankohtana voimassa olleen verotaulukon mukaisesti, jolloin tuotteet on hankittu. Veronpalautusta ei suoriteta, jos palautettava määrä on alle 330 euroa.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, veron palauttamisesta on soveltuvin osin voimassa, mitä valmisteverotuslaissa tai sen nojalla veronoikaisusta, jälkiverotuksesta, veronkorotuksesta, kirjanpitovelvollisuudesta, tietojen tarkastamisesta, tietojenantovelvollisuudesta ja muutoksenhausta säädetään tai määrätään.

23 §

Siltä osin kuin tässä laissa ei toisin säädetä, sovelletaan valmisteverotuslakia. Sähköön, polttoturpeeseen ja mäntyöljyyn ei kuitenkaan sovelleta valmisteverotuslain 21 - 29 §:ää eikä lukua 8. Kivihiileen ja maakaasuun ei sovelleta valmisteverotuslain 8 lukua, lukuun ottamatta 51 §:n 2 momenttia, 66 ja 71 §:ää.

Jos toisesta jäsenvaltiosta lähetettyjä tuotteita vastaanottaa Suomessa muu kuin valtuutettu varastonpitäjä tai rekisteröity vastaanottaja, sovelletaan soveltuvin osin valmisteverotuslain 9 luvun säännöksiä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3. Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 12 §:n 2 momentti sekä

muutetaan 11 §:n 1 momentti seuraavasti:

1 §

Käyttövoimavero. Ajoneuville, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

1) henkilöautosta (M1- ja M1G-luokka), kaksikäyttöautosta (N1-luokka) sekä ajoneuvosta, joka siihen tehtyjen katsastamattomien muutosten johdosta vastaa käyttötarkoitukseltaan lähinnä henkilöautoa, 5,5 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

1a) poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, käyttövoimaveron määrä päivää kohden on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta:

- 1,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö;
- 0,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja moottoribensiini;
- 4,9 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on sähkö ja dieselöljy;
- 3,1 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoima on metaanista koostuva polttoaine.

2) pakettiautosta (N₁- ja N₁G-luokka), matkailuautosta (M₁-luokka) ja huoltoautosta (M₁-, N₁-, N₂-, N₃-, M₁G-, N₁G-, N₂G- ja N₃G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

3) kuorma-autosta (N₂-, N₃-, N₂G- ja N₃G-luokka), jossa ei käytetä perävaunua, jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta X senttiä 12 000 kilogramman kokonaismassaan saakka ja jokaiselta tämän massan ylittävältä kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta X senttiä, jos ajoneuvossa on kaksi akselia. Vero on jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta X senttiä, jos ajoneuvossa on kolme akselia, X senttiä, jos ajoneuvossa on neljä akselia, ja X senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

4) kuorma-autosta (N₂-, N₃-, N₂G- ja N₃G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään puoliperävaunun vetoon, X senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, X senttiä, jos akseleita on kolme, X senttiä, jos akseleita on neljä, ja X senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

5) kuorma-autosta (N₂-, N₃-, N₂G- ja N₃G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon, X senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, X senttiä, jos akseleita on kolme, X senttiä, jos akseleita on neljä, ja X senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Lain 11 §:n 1 momentin 1 a kohta ja 12 §:n 2 momentin kumoaminen tulevat kuitenkin voimaan vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Veron päivää kohden kannettava määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti vielä vuodelta 2011.

Mitä 11 §:n 1 momentin 1 a kohdassa säädetään, sovelletaan vasta laskettaessa veron päivää kohden kannettavaa määrää ajalta, joka alkaa vuoden kuluttua mainitun kohdan voimaantulosta.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

4 Laki maataloudessa käytettyjen eräiden energiatuotteiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan maataloudessa käytettyjen eräiden energiatuotteiden valmisteveron palautuksesta annetun lain (206/2006) 1 §:n 3 momentti ja 4 §, sellaisena kuin niistä on 4 § laissa 919/2008, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia ei sovelleta ammattimaiseen kasvihuoneviljelyyn silloin, kun kasvihuoneviljelyssä käytettyä sähköstä maksetaan valmisteveroa sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1260/1996) liitteen verotaulukon 2 veroluokan II mukaisesti.

4 §

Veronpalautuksen määrä

Hakijalle palautetaan valmisteveroa verovuoden aikana maataloudessa käytetystä, nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa tarkoitettua Suomessa verotetusta kevyestä polttoöljystä 13,20 senttiä litralta ja raskaasta polttoöljystä 14,85 senttiä kilogrammalta sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa tarkoitettua verotetusta sähköstä 1,0 senttiä kilowattitunnilta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

Lakia sovelletaan siihen kevyeen ja raskaaseen polttoöljyyn sekä sähköön, joka käytetään lain voimaantulon jälkeen.

Vuonna 2010 ammattimaisessa kasvihuoneviljelyssä käytetyn kevyen ja raskaan polttoöljyn valmisteverosta haetaan palautusta lain voimaan tullessa voimassa olevan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 10 a §:n (1259/1996) mukaan.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta/liite

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuoteryhmä	Energia-sisältövero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	50,36	11,66	0,68	62,70
Pienmoottoribensiini snt/l	11	30,36	11,66	0,68	42,70
Bioetanol					
Bioetanol	20	33,05	7,65	0,68	41,38
Bioetanol R snt/l	21	33,05	3,83	0,68	37,56
Bioetanol T snt/l	22	33,05	0,00	0,68	33,73
MTBE snt/l	23	40,91	9,48	0,68	51,07
MTBE R snt/l	24	40,91	8,43	0,68	50,02
MTBE T snt/l	25	40,91	7,39	0,68	48,98
TAME snt/l	26	44,06	10,21	0,68	54,95
TAME R snt/l	27	44,06	9,29	0,68	54,03
TAME T snt/l	28	44,06	8,37	0,68	53,11
ETBE snt/l	29	42,49	9,84	0,68	53,01
ETBE R snt/l	30	42,49	8,02	0,68	51,19
ETBE T snt/l	31	42,49	6,20	0,68	49,37
TAAE snt/l	32	45,64	10,57	0,68	56,89
TAAE R snt/l	33	45,64	9,04	0,68	55,36
TAAE T snt/l	34	45,64	7,51	0,68	53,83
Biobensiini P snt/l	38	50,36	11,66	0,68	62,70
Biobensiini P R snt/l	39	50,36	5,83	0,68	56,87
Biobensiini P T snt/l	40	50,36	0,00	0,68	51,04
Dieselöljy snt/l	50	30,70	13,25	0,35	44,30
Dieselöljy para snt/l	51	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselöljy snt/l	52	28,14	12,14	0,35	40,63
Biodieselöljy R snt/l	53	28,14	6,07	0,35	34,56
Biodieselöljy P snt/l	54	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselöljy P R snt/l	55	24,00	6,26	0,35	30,61
Biodieselöljy P T snt/l	56	24,00	0,00	0,35	24,35
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,35	8,00	0,35	18,70
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,70	8,00	0,35	16,05
Biopolttoöljy snt/l	62	7,70	8,00	0,35	16,05
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,70	4,00	0,35	12,05
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,70	0,00	0,35	8,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,79	9,72	0,28	18,79
Lentopetroli snt/l	81	54,76	12,74	0,35	67,85
Lentobensiini snt/l	91	49,88	11,30	0,68	61,86
Metanoli snt/l	100	25,18	5,83	0,68	31,69
Metanoli R snt/l	101	25,18	2,92	0,68	28,78
Metanoli T snt/l	102	25,18	0,00	0,68	25,86

Laki sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta/liite

VEROTAULUKKO 1

Tuote	Tuoteryhmä	Energia- sisältövero	Hiilidioksidi- vero	Huolto- varmuus- maksu	Yhteensä
Kivihiili, kivihiilibriketit, kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet euroa/t	1	54,54	72,37	1,18	128,09
Maakaasu, kaasumainen euroa/MWh	2	7,70	5,94	0,084	13,724

VEROTAULUKKO 2

Tuote	Tuoteryhmä	Energiavero	Huolto- varmuus- maksu	Yhteensä
Sähkö snt/kWh				
– veroluokka I	1	1,69	0,013	1,703
– veroluokka II	2	0,69	0,013	0,703
Mäntyöljy snt/kg	3	14,48	0	14,48
Polttoturve euroa/MWh	4	3,90	0	3,90

P= Parafiininen

R= RES-direktiivin vähimmäiskriteerit täyttävä

T= Tuplalaskettava