

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

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia ja valmisteverotuslakia.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa muutettaisiin siten, että liikennepolttonesteiden, kuten moottoribensiinin, dieselöljyn ja niitä korvaavien biopolttoaineiden valmisteveroa korotettaisiin. Korotus kohdistettaisiin sekä energiasisältöveroon että hiilidioksidiveroon. Lisäksi hiilidioksidiveron laskentaperusteita päivitetäisiin vastaamaan vuoden 2019 alusta työkone- ja lämmityspolttoaineiden veromuutosten yhteydessä käyttöönotettuja uusia elinkaaripäästöarvoja. Fossiilisen moottoribensiinin vero nousisi 5,71 senttiä litralta ja fossiilisen dieselöljyn 6,46 senttiä litralta. Uusiutuvista raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden litrakohtainen veronkorotus jäisi näitä alhaisemmaksi. Muutos lisäisi liikennepolttoaineista saatavia vuotuisia verotuloja 254 miljoonalla eurolla.

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

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

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

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Kansallinen lainsäädäntö.....	4
2.2 EU:n lainsäädäntö .....	6
2.3 Nykytilan arviointi .....	7
3 Tavoitteet .....	9
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	10
4.1 Pääasialliset vaikutukset .....	11
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	12
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	12
6 Lausuntopalaute .....	13
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	13
8 Voimaantulo.....	13
9 Suhde muihin esityksiin .....	13
LAKIEHDOTUKSET .....	14
1. Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta .....	14
LIITE .....	15
2. Laki valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta .....	17
RINNAKKAISTEKSTIT .....	18
1. Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta .....	18
2. Laki valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta .....	20

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Pääministeri Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelmassa on useita energiaverotuksen päästö-ohjauksen tehostamista ja energiaverojen korotuksia koskevia kirjauksia.

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

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

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

Hallituksen talousarvio- ja kehysneuvottelujen 17.9.2019 pöytäkirjamerkinnoissa todetaan yrityskileikkauksien osalta, että ensimmäisessä vaiheessa yritystulokien leikkaus toteutetaan alentamalla parafiinisen dieselöljyn veronalennusta 120 miljoonalla eurolla kohdistuen tuen leikkaus mahdollisuuksien mukaan fossiiliseen (parafiiniseen) dieselöljyyn.

Tässä esityksessä ehdotettavilla polttoaineverojen korotuksilla toteutettaisiin hallitusohjelmassa mainittu liikenneöljyainesten veronkorotus. Korotuksen toteutustavassa otettaisiin huomioon kirjaus myöhemmin toteutettavasta parafiinisen dieselöljyn verotuksen poistamisesta.

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

#### 1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa [vm.fi/hankkeet tunnuksella VM099:00/2019](http://vm.fi/hankkeet_tunnuksella_VM099:00/2019).

Valmisteverotuslain muutosta koskeva neuvoston direktiivi (EU) 2019/475, asiasta tehty U-kirjelmä (U 36/2018 vp) ja siihen annetut lausunnot ovat saatavilla osoitteessa [vm.fi/hankkeet tunnuksella VM099:00/2019](http://vm.fi/hankkeet_tunnuksella_VM099:00/2019).

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Kansallinen lainsäädäntö

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

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

Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero. Pääosin hyötyliikenteen kuluttaman fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn energiasisältöveron taso ei kuitenkaan ole yhtä korkea kuin pääosin henkilöautoliikenteessä käytettävän moottoribensiinin ja sitä korvaavien bioperäisten polttoaineiden. Dieselöljyn lievemmällä verotuksella on haluttu alentaa muun muassa kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen kustannuksia. Tämä on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisällölle annettua veroa alennetaan kiinteällä summalla 0,0072 euroa megajoulelta, joka tarkoittaa perinteiselle fossiiliselle dieselöljylitralle 25,95 sentin suuruista veronalennusta veroperusteen edellyttämään tasoon. Verotaulukossa ilmoitettu fossiilisen dieselöljyn energiasisältövero on 32,77 senttiä litralta ja hiilidioksidivero 19,90 senttiä litralta. Koska dieselöljyn energiasisältövero (0,00911 euroa megajoulelta) on matalampi kuin veron ympäristöperusteet edellyttäisivät (0,01631 euroa megajoulelta) eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla täydennetään polttoaineverotusta ja yhtenäistetään bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella sekä varmistetaan valtiontukisääntelyn edellyttämä vaatimus neutraalista energiaverotuksesta. Käyttövoimaveroa kannetaan dieselkäyttöisten henkilöautojen lisäksi henkilöautoista, joiden käyttövoimana on jokin muu bensiiniä lievemmällä kriteereillä verotettu käyttövoima, jotta myös niiden osalta täytettäisiin energiaverojärjestelmän luonteen mukainen ja valtiontukisääntelyn edellyttämä liikenteen käyttövoimien objektiivinen ja neutraali verotus.

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

Lähipäästöiltään perinteisiä fossiilisia polttoaineita parempien polttoainelaatujen energiasisältöverosta myönnetään alennus, joka vastaa Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT)

vuonna 2010 arvioimaa päästöhyödyn laskennallista arvoa. Parafiiniselle dieselpolttoainelitralla myönnetään energiasisältöverosta viiden sentin alennus. Päästöhyödyn arvon laskennassa painotettiin EURO II luokan busseissa saavutettavia laskennallisia päästöhyötyjä soveltaen puh-taiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämisestä annetun Euroopan parlamentin direk-tiivin (2009/33/EY) mukaisia korotettuja haitta-arvoja typpi- ja pienhiukkaspäästöille.

Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperuste on hiilidioksiditonin arvo 62 euroa sekä jokaiselle fossiiliselle tuotteelle ominainen hiilidioksidipäästökerroin. Sekä fos-siilisten että bioperäisten polttoaineiden hiilidioksidivero on energiasisältöveron tavoin suhteu-tettu polttoaineen lämpöarvoon, jolloin bioperäisten polttoaineiden litra-kohtainen vero on fos-siilisiä alempi.

Kestävyysskriteerit täyttävien biopolttoaineiden hiilidioksidiveroa alennetaan suhteessa vastaa-van fossiilisen polttoaineen verotasoon, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaarenaikaista hiilidioksidipäästön vähenemää verrattuna vastaaviin fossiilisiin polttoaineisiin. Biopolttoainei-den kasvihuonekaasupäästöjen arvioinnissa on käytetty hyväksi EU:n kestävyyskriteerilainsää-dännössä noudatettuja lähtökohtia. Kestävyysskriteereistä säädetään uusiutuvista energialäh-teistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY, jäljempänä *RES-direktiivi*. Direktiivissä annetaan oletus-arvoja siitä, millaisia elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästövähennyksiä biopolttoaineilla voidaan saavuttaa suhteessa fossiilisten polttoaineiden elinkaarenaikaisiin kasvihuonekaasu-päästön vähenemiin. RES-direktiivin lähtökohta on, että direktiivin mukaisilla kestävillä bio-polttoaineilla on saavutettava aluksi 35 ja myöhemmin vähintään 50 prosentin suuruinen kasvi-huonekaasupäästöjen vähenemä vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Mainitun direktiivin 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamat-tomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta tuotettujen biopolttoaineiden, jäljempänä *tuplalaskettavat biopolttoaineet*, käsitellään siinä käytännössä lähes kasvihuonekaasuneutraaleina polttoaineina.

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

Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperustetta täsmennettiin vuonna 2012 poltto-aineverolain muuttamisesta annetulla lailla 256/2012 siten, että biopolttoaineiden lisäksi fossii-lisen moottoribensiinin ja dieselöljyn hiilidioksidipäästöissä otetaan huomioon polttoaineen elinkaarenaikainen keskimääräinen kasvihuonepäästö EU:n komission vaatimusten mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoitti fossiilisten moottoribensiini- ja diesellaatujen hiilidioksidipäästö-kertoimen korottamista noin 20 prosentilla. Muutoksella ei ollut vaikutusta litra-kohtaisiin kan-sallisiin verotasoisiin samanaikaisesti tehdyn hiilidioksiditonin arvon alentamisen ta-kia. Muutoksella yhdenmukaistettiin fossiilisten ja bioperäisten liikennepolttoaineiden verope-rusteet verotukseen liittyvien valtiontukiongelmien välttämiseksi.

Valtaosa Suomen markkinoilla olevista polttoaineista on useiden eri komponenttien seos, jonka kustakin komponentista kannetaan veroa verotaulukon mukaisesti. Markkinoilla on myös kor-keaseoksia biopolttoaineita, jotka on valmistettu pelkästään uusiutuvista raaka-aineista. Jokai-sesta markkinoille saatettavasta polttoainelitrasta on kuitenkin kannettava veroa vähintään EU-lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä. Siten jos markkinoille saatettavan yksittäisen polttoainekomponentin tai useamman polttoainekomponentin muodostaman polttoaineseoksen verotaulukon mukaisesti laskettu vero jää EU:n edellyttämän vähimmäistason alapuolelle, on

polttoaineesta kannettava veroa vähimmäistason mukainen määrä. Esimerkiksi korkeaseoksena (100 prosenttisenä) biopolttoaineena myytävän parafiinisen tuplalaskettavan biodieselin vero on verotaulukon tuoteryhmän 57 mukaan 26,30 senttiä litralta. Siitä on kuitenkin suoritettava veroa 33 senttiä litralta, mikä on energiaverodirektiivissä säädetty vähimmäisverotaso kaikille diesellaatuksille polttoaineille.

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

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

## 2.2 EU:n lainsäädäntö

### *Energiaverodirektiivi*

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

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

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

### *Valtiontukimääräykset*

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

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräykset rajoittavat valtiontukien käyttöä talouspolitiikan välineenä. Sopimuksen 107 artiklan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua

suosimalla jotakin yritystä tai tuotannon alaa, ei sovellu yhteismarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Esimerkiksi suora tuki, veron porrastaminen tai verovapauden myöntäminen jollekin tuotteelle täyttää yleensä valtiontuen tunnusmerkistön ja edellyttää siten komission ennakkohyväksyntää. Toisena vaihtoehtona on ryhmäpoikkeusasetuksien määräyksien noudattaminen, jolloin toimenpiteen käyttöönotto ei vaadi komission ennakkohyväksyntää, mutta valtiontukena toimi on komission jälkivalvonnan piirissä.

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

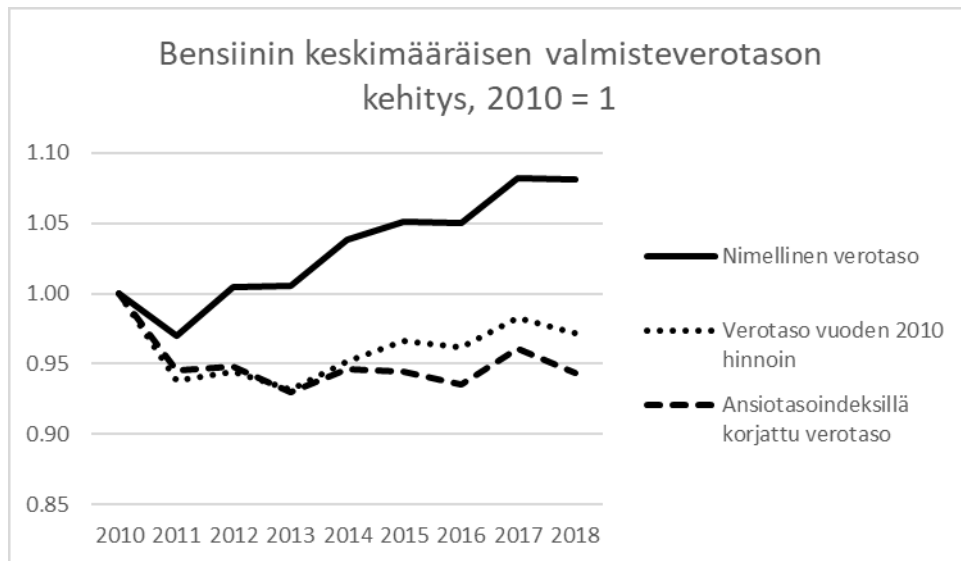
Eräs valtiontukisääntelyn ja sen soveltamisen lähtökohta on, että toimenpidettä, joka on säädetty pakolliseksi, ei voi tukea esimerkiksi veronalennuksin tai muilla taloudellisilla tukitoimilla. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että biopolttoaineiden käytön edistäminen on kiellettyä verotuin, jos yrityksille on säädetty sitova velvoite toimittaa markkinoille tietty osuus biopolttoaineita. Se, ettei energiaverojärjestelmään sisälly valtiontukena pidettävää verotukea biopolttoaineille, mahdollistaa Suomessa biopolttoaineiden jakeluvaihtoehtojen ja polttoaineiden energiasisällön ja hiilidioksidipäästön huomioivan verotuksen.

### 2.3 Nykytilan arviointi

#### *Veronkorotukset*

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

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



#### *Polttoaineiden kulutus ja verotuotot*

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

Vuonna 2018 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä vajaa 2,7 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli noin 1,3 miljardia euroa ja dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,4 miljardia euroa. Polttoaineverotukseen liittyvän henkilöautojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2018 oli noin 0,3 miljardia euroa. Liikenteen polttoaineiden valmisteverojen ja henkilöautojen käyttövoimaveron nimelliset verotuotot ovat nousseet vuodesta 2010 vuoteen 2018 yhteensä noin 350 miljoonaa euroa. Näiden verotuottojen suhde bruttokansantuotteeseen on kuitenkin laskenut vuoden 2010 noin 1,4 prosentista vuoden 2018 noin 1,3 prosenttiin.

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

#### *Polttoaineiden hinta*

Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan bensiinin kuluttajahinta on ollut alkuvuonna 2019 keskimäärin noin 1,52 euroa litralta, joka on noin 14 senttiä matalampi kuin vuonna 2012



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

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

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

#### *Liikenteen verotuksen rakenne*

Polttoaineerotuksen polttoaineen energiasisältöön, hiilidioksidi- ja lähipäästöihin perustuvaa yleistä rakennetta, jota henkilöautojen osalta täydentää käyttövoimavero, voidaan pitää edelleen toimivana. Liikennepolttoaineiden verotuksen painopistettä on siirretty vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen hiilidioksidiveroon ja lisäksi polttoaineiden elinkaari päästöt huomioidaan nykyään verotuksessa. Kuluneen vuosikymmenen aikana on tapahtunut kehitystä sekä ajoneuvojen teknologioissa että sääntelyssä, mikä asettaa tarpeita nykyisen lähipäästöalennuksen päivittämiselle vastaamaan nykyistä tilaa ja siten myös valtioneuvoston vaatimuksia. Tämä muutostarve koskee muun muassa parafiinisen dieselöljyn veronalennusta, jolle ei ole enää ajoneuvoteknologian kehittymisen myötä esittäviä vastaavia perusteita. Tällä esityksellä ei kuitenkaan ehdoteta muutoksia lähipäästöalennukseen, mutta tuen poistaminen jo tehdyn päätöksen mukaisesti huomioidaan esityksessä siten, että veronkorotus kohdistetaan sekä energiasisältöveroon että hiilidioksidiveroon.

RES-direktiivi on uudistunut ja sen täytäntöönpano on saatettava loppuun vuoden 2021 puolelle mennessä. Myös EU:n valtioneuvoston sääntely uudistuu tämän hetkisen tiedon mukaan vuoden 2023 alusta. Näistä EU-sääntelyn muutoksista saattaa aiheutua myöhemmin heijastusvaikutuksia myös erityisesti biopolttoaineiden energiaerotuksen yksityiskohtiin.

### **3 Tavoitteet**

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

Veronkorotuksella tavoitellaan verotuottojen kasvua ja liikenteen polttoaineerotuksen ympäristöohjauksen tason säilymistä sekä valmistautumista parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamiseen.

#### 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että liikennepolttoaineiden energiasisältöveroa korotettaisiin 0,01631 eurosta 0,01681 euroon megajoulelta ja hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin arvoa 62 eurosta 77 euroon.

Biopolttoaineiden korkeista markkinahinnoista johtuen biopolttoaineiden jakeluelvoitteen ja sen laiminlyömiseen liittyvän seuraamusmaksun katsotaan määrittävän biopolttoaineiden osuuden liikennepolttoaineissa. Biopolttoaineiden jakeluelvoitetta arvioidaan täytettävän viimekädessä vetykäsitellyllä kasviöljyllä, jonka markkinahintojen arvioidaan olevan huomattavasti fossiilista dieselöljyä korkeampia. Vaikka korotus kohdistettaisiin täysimääräisesti hiilidioksidiveroon, olisi vetykäsitellyn kasviöljyn valmisteverollinen tuottajahinta edelleen selvästi fossiilista dieselöljyä korkeampi. Polttoaineiden jakelijoiden ei olisi siten taloudellisesti kannattavaa jakaa biopolttoaineita enempää kuin jakeluelvoite velvoittaisi.

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

Pidemmällä aikavälillä biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kiristyminen nostaa biopolttoaineiden osuutta veropohjassa ja siten alentaa hiilidioksidiverosta kertyviä verotuottoja toisin kuin energiasisältöverosta kertyviä tuottoja.

Toisin kuin veronkorotuksen kohdistaminen energiasisältöveroon, hiilidioksidiveroon kohdistaminen ei hyödytä korkeaseoksisia biodieselpolttoaineita, sillä EU-oikeudellisten rajoitteiden ja vähimmäisverovaatimusten takia niistä olisi edelleenkin kannettava veroa 33 senttiä litralta eli enemmän kuin verotaulukon mukainen määrä osoittaa. Tämä ongelma poistuu kuitenkin siinä vaiheessa, kun parafiinisen dieselöljyn energiasisältöverosta tehtävä veronalennus poistuu kokonaan. Veronalennuksen poistamisen jälkeen tuplalaskettavan parafiinisen biodieselöljyn verotaulukon mukainen vero olisi sama kuin energiaverodirektiivin mukainen veron vähimmäismäärä. Tämän saavuttamiseksi osa nyt ehdotettavasta veronkorotuksesta olisi perusteltua kohdistaa hiilidioksidiveron osuuteen.

Lisäksi ehdotetaan, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperusteita päivitetäisiin vastaamaan vuoden 2019 alusta työkone- ja lämmityspolttoaineiden veromuutosten yhteydessä käyttöön otettuja uusia elinkaari päästöarvoja, jotka ovat hieman alempia kuin veroperusteiden laskennassa aikaisemmin käytetyt arvot.

Liikennepolttoaineiden veron korotus ehdotetaan saatettavaksi voimaan 1.8.2020.

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

#### 4.1 Pääasialliset vaikutukset

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Liikennepolttoaineiden veron korottaminen lisäisi valtion tuloja vuositasolla noin 254 miljoonaa euroa. Vuoden 2020 budjettitalouden mukaisten verotulojen arvioidaan kasvavan noin 85 miljoonalla eurolla, mitä selittää veronkorotusten voimaantulo vasta elokuussa 2020 ja valmisteverojen tilitysten ajoittuminen.

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

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

Veronkorotus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 5,3 senttiä litralta, eli noin 8,0 prosenttia ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 5,6 senttiä litralta, eli keskimäärin noin 12,7 prosenttia. Dieselöljyn 25,95 senttiä litralta suuruudesta verotuosta johtuen dieselöljyn prosentuaalinen veronkorotus on moottoribensiiniä suurempi. Sataprosenttisen myytävän parafiinisen tuplalaskettavan biodieselin verotus ei kiristyisi, sillä siitä kannettaisiin edelleen veroa 33 senttiä litralta, koska veromallin mukainen taso alittaisi edelleen EU:n vähimmäisverotason 5,0 sentillä litralla.

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

Esityksen seurauksena kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset nousisivat keskimääräisellä dieselpolttoaineseoksella 2 127 eurolla, jos polttoaineen keskikulutus olisi 38 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite 100 000 kilometriä. Bensiinikäyttöisen henkilöauton keskimääräiset vuotuiset polttoainekustannukset nousisivat arvonlisäveron vaikutus mukaan lukien noin 72 eurolla ja dieselauton 66 eurolla, jos molempien ajosuorite olisi 17 000 kilometriä vuodessa ja bensiinikäyttöisen henkilöauton kulutus olisi 6,4 litraa ja dieselikäyttöisen 5,6 litraa 100 kilometrillä.

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

##### *Yritysvaikutukset*

Liikennepolttoaineiden 254 miljoonan euron veronkorotuksesta noin 90 miljoonaa euroa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, jonka kautta se jakautuisi laajemmin yhteiskunnan eri toimijoille. Ehdotetut korotukset lisäisivät maaliikennepalveluiden kokonaiskustannuksia mekaanisesti noin prosentilla. Tehdasteollisuuden mekaaninen kustannuslisäys välillisesti maaliikennepalveluiden kautta olisi arviolta noin 0,03 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja noin 0,4 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden toimintaylijäämään. Todelliset kustannusvaikutukset voisivat olla kuitenkin mekaanisia kustannusvaikutuksia pienempiä, sillä

veronkorotus todennäköisesti jossain määrin hidastaisi teollisuuden käyttämien välituotteiden hintojen ja palkkojen kasvua.

#### *Ympäristövaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla olisi myönteinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronkorotusten arvioidaan vähentävän bensiinikäyttöisten henkilöautojen polttoaineen kulutusta noin 1,2 prosenttia ja dieselkäyttöisten henkilöautojen kulutusta noin 1,4 prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronkorotuksia ei tehdä. Liikennesektorin päästöjen arvioidaan siten vähentyvän noin 0,7 prosentilla. Arviot perustuvat oletukseen veronkorotuksen täydellisestä läpimenosta hintoihin sekä bensiinin lyhyen aikavälin kysynnän hintajouston arvoon -0,27 (Levin ym. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Hyötyliikenteen polttoaineen kysynnän on oletettu olevan lyhyellä aikavälillä täysin joustamatonta.

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

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ehdotetut verotasomuutokset eivät vaikuttaisi viranomaistoimintaan kertaluonteisten tietojärjestelmäkustannusten lisäksi.

#### *Vaikutukset kansalaisten asemaan*

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

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Polttoaineiden valmistevero muodostuu energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta, mistä johtuen veronkorotus voitaisiin toteuttaa eri tavoin näitä komponentteja eri tavoin painottaen. Liikenne- ja polttoaineiden veronkorotus ehdotetaan toteutettavaksi sekä energiasisältöveron että hiilidioksidiveron korotuksella.

Vaihtoehtona olisi kohdistaa korotus kokonaan energiasisältöveroon. Energiasisältöveron painottamisen eräänä etuna olisi verotuottojen vakaampi kehitys pidemmällä aikavälillä. Kohdistamalla veronkorotus energiasisältöveroon varmistettaisiin, että veronkorotuksen ohjausvaiku-

tus ja vaikutus verotuloihin säilyisi biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kasvun myötä. Veronkorotuksen kohdistaminen kokonaan energiasisältöveroon olisi perusteltua myös veromalliin liittyvien EU-oikeudellisten rajoitteiden ja vähimmäisverovaatimusten takia. Energiasisältöveron korotus edistää energian säästöä ja energiatehokkuutta myös biopolttoaineiden osalta ja kannustaa siten osaltaan uusiutuvien luonnonvarojen tehokkaaseen käyttöön.

## **6 Lausuntopalaute**

Lausunnolla olleessa esitysluonnoksessa veronkorotus oli kohdistettu kokonaan energiasisältöveroon. Lausuntokierroksen jälkeen esitystä on muutettu hallituksen talousarvio- ja kehysneuvottelujen yhteydessä syyskuussa 2019 tekemän päätöksen perusteella, jolla päätettiin poistaa parafiinisen dieselöljyn verotuki myöhemmin annettavalla esityksellä. Tavoitteena oleva 250 miljoonan euron liikennepolttoaineiden veronkorotus toteutetaan sekä energiasisältöveron että hiilidioksidiveron korotuksella. Tällä muutoksella ei ole käytännössä vaikutusta jakeluasemilla myytävien keskimääräisten polttonesteseoksien veronkorotuksiin.

Lausunnolla olleeseen esitysluonnokseen saadussa palautteessa sekä elinkeinoelämän edustajat että kuluttajia edustavat järjestöt pääosin vastustivat ehdotettua veronkorotusta, koska se kasvattaa sekä yritysten että kotitalouksien kustannuksia.

## **7 Säännöskohtaiset perustelut**

*Valmisteverotuslaki*

**5 §. Maantieteelliset määritelmät.** Pykälän 2 kohdassa luetellaan valmisteverotuslaissa tarkoitettut kolmannet alueet. Kohdasta poistettaisiin Campione d'Italia ja Luganojärven Italialle kuuluvat vesialueet. Lisäksi pykälän 5 kohdan viittaussäännöstä Euroopan unionin perussopimukseen päivitetäisiin.

## **8 Voimaantulo**

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

## **9 Suhde muihin esityksiin**

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

Esitetyn perusteella ja koska direktiivissä (EU) 2019/475 on säännös, joka ehdotetaan pantavaksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## **Laki**

### **nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta**

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

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Liite

## VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Energiäsäilytövero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuusmaksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanolli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanolli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanolli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	16,23	14,38	0,35	30,96
Etanolidiesel snt/l R	48	16,23	7,90	0,35	24,48
Etanolidiesel snt/l T	49	16,23	1,42	0,35	18,00
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselöljy P R snt/l	56	27,65	11,60	0,35	39,60
Biodieselöljy P T snt/l	57	27,65	0,00	0,35	28,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98

## HE 66/2019 vp

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



2.

## Laki

### valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

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

#### 5 §

##### *Maantieteelliset määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *unionilla ja unionin alueella* Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueita;
- 2) *kolmannella alueella* Kanariansaaria, Ahvenanmaan maakuntaa, Kanaalisaaria, Helgolandin saarta, Büsingenin aluetta, Ceutaa, Melillaa, Livignoa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa ja 355 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja Ranskan alueita;
- 3) *jäsenvaltiolla ja jäsenvaltion alueella* unionin jäsenvaltion aluetta, johon sovelletaan unionin lainsäädäntöä, lukuun ottamatta kolmansiä alueita;
- 4) *Suomella* unionin lainsäädännön mukaista Suomen aluetta mukaan lukien Ahvenanmaan maakunta;
- 5) *kolmannella maalla* valtiota tai aluetta, johon ei sovelleta Euroopan unionista tehtyä sopimusta eikä Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta, ei kuitenkaan Monacon ruhtinaskuntaa, San Marinoa, Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvia Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueita eikä Mansaarta; valmisteveron alaisten tuotteiden siirtoja, joiden lähtö- tai määräpaikka on:
  - a) Monacon ruhtinaskunta, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Ranska;
  - b) San Marino, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Italia;
  - c) Yhdistyneen kuningaskunnan suvereniteettiin kuuluvat Akrotirin ja Dhekelian tukikohta-alueet, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Kypros;
  - d) Mansaari, on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Yhdistynyt kuningaskunta;
  - e) Jungholz ja Mittelberg (Kleines Walsertal), on kohdeltava siirtoina, joiden lähtö- tai määräpaikka on Saksa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_ .

Helsingissä 31 päivänä lokakuuta 2019

**Pääministeri**

**Antti Rinne**

Valtiovarainministeri Mika Lintilä

## 1.

**Laki****nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta**

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

*Voimassa oleva laki*

**VEROTAULUKKO**

Tuote	Tuote-ryhmä	Energiäsäilytövero	Hiilidioksidivero	Huoltovarmuusmaksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	52,19	17,38	0,68	70,25
Pienmoottoribensiini snt/l	11	32,19	17,38	0,68	50,25
Bioetanoli snt/l	20	34,25	11,40	0,68	46,33
Bioetanoli R snt/l	21	34,25	5,70	0,68	40,63
Bioetanoli T snt/l	22	34,25	0,00	0,68	34,93
MTBE snt/l	23	42,41	14,12	0,68	57,21
MTBE R snt/l	24	42,41	12,56	0,68	55,65
MTBE T snt/l	25	42,41	11,01	0,68	54,10
TAME snt/l	26	45,67	15,20	0,68	61,55
TAME R snt/l	27	45,67	13,84	0,68	60,19
TAME T snt/l	28	45,67	12,47	0,68	58,82
ETBE snt/l	29	44,04	14,66	0,68	59,38
ETBE R snt/l	30	44,04	11,95	0,68	56,67
ETBE T snt/l	31	44,04	9,24	0,68	53,96
TAAE snt/l	32	47,30	15,75	0,68	63,73
TAAE R snt/l	33	47,30	13,46	0,68	61,44
TAAE T snt/l	34	47,30	11,18	0,68	59,16
Biobensiini snt/l	38	52,19	17,38	0,68	70,25
Biobensiini R snt/l	39	52,19	8,69	0,68	61,56
Biobensiini T snt/l	40	52,19	0,00	0,68	52,87
Etanolidiesel snt/l	47	15,18	11,65	0,35	27,18
Etanolidiesel R snt/l	48	15,18	6,40	0,35	21,93
Etanolidiesel T snt/l	49	15,18	1,15	0,35	16,68
Dieselöljy snt/l	50	32,77	19,90	0,35	53,02
Dieselöljy para snt/l	51	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselöljy snt/l	52	30,04	18,24	0,35	48,63
Biodieselöljy R snt/l	53	30,04	9,12	0,35	39,51
Biodieselöljy T snt/l	54	30,04	0,00	0,35	30,39

## HE 66/2019 vp

Biodieselöljy P snt/l	55	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselöljy P R snt/l	56	25,95	9,40	0,35	35,70
Biodieselöljy P T snt/l	57	25,95	0,00	0,35	26,30
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	56,76	19,24	0,35	76,35
Lentobensiini snt/l	91	51,70	17,21	0,68	69,59
Metanoli snt/l	100	26,10	8,69	0,68	35,47
Metanoli R snt/l	101	26,10	4,34	0,68	31,12
Metanoli T snt/l	102	26,10	0,00	0,68	26,78
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

### *Ehdotus*

#### VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasäلتövero	Hilidioksidivero	Huoltovarmuusmaksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanoli snt/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R snt/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T snt/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME snt/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R snt/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T snt/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE snt/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE snt/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R snt/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T snt/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensiini snt/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensiini R snt/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47

## HE 66/2019 vp

Etanolidiesel snt/l	47	16,23	14,38	0,35	30,96
Etanolidiesel snt/l R	48	16,23	7,90	0,35	24,48
Etanolidiesel snt/l T	49	16,23	1,42	0,35	18,00
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselöljy para snt/l	51	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselöljy P R snt/l	56	27,65	11,60	0,35	39,60
Biodieselöljy P T snt/l	57	27,65	0,00	0,35	28,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy snt/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biopolttoöljy R snt/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biopolttoöljy T snt/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Raskas polttoöljy snt/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Lentopetroli snt/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Lentobensiini snt/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanoli snt/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanoli R snt/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu snt/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bionestekaasu R snt/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bionestekaasu T snt/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

## 2.

### Laki

#### valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

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

*Voimassa oleva laki*  
5 §

*Maantieteelliset määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:  
1) *unionilla ja unionin alueella* Euroopan  
unionin jäsenvaltioiden alueita;

*Ehdotus*  
5 §

*Maantieteelliset määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:  
1) *unionilla ja unionin alueella* Euroopan  
unionin jäsenvaltioiden alueita;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*